

complessivo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e al Ministero dell'economia e delle finanze e ad attribuire le risorse ai soggetti competenti nell'ambito delle assegnazioni annuali disposte da questo Comitato.

L'articolazione pluriennale di tali assegnazioni, a partire dal corrente anno 2009, sarà individuata con successive delibere di questo Comitato sulla base dei fabbisogni comunicati dallo stesso Commissario delegato e compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse FAS.

2. Attività di monitoraggio.

Ai sensi dell'art. 14, comma 5-*quater*, del decreto-legge n. 39/2009 richiamato in premessa, per lo svolgimento delle attività di monitoraggio sulla realizzazione degli interventi il presidente della regione Abruzzo si avvale dal 1° gennaio 2010 del Nucleo di valutazione istituito nell'ambito del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Roma, 26 giugno 2009

Il vice presidente
TREMONTI

Il segretario del CIPE
MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti l'8 ottobre 2009
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 110

09A12202

DELIBERAZIONE 26 giugno 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001): prolungamento della linea I della metropolitana di Torino tratta 4 Lingotto - Bengasi (CUP J34C0300000001). Progetto definitivo e assegnazione definitiva finanziamento.

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), 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, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'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;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61, e che prevede la possibilità di una diversa allocazione delle relative risorse;

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), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

Visto l'art. 4, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti, in particolare, i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

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, come modificato, da ultimo, dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

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 in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

l'art. 13, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i., 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 24 dicembre 2007, n. 244, che:

all'art. 2, comma 255, autorizza, tra l'altro, un contributo di 10 milioni di euro, per l'anno 2010, da destinare alla progettazione ed all'avvio - ai sensi della richiamata legge n. 443/2001 e s.m.i. - della linea metropolitana di Torino;

all'art. 2, comma 257, autorizza - per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di cui alla legge n. 443/2001 e s.m.i. - la concessione di contributi quindicennali di 99,6 milioni di euro a decor-



rere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010, in parte finalizzati come indicato nella medesima disposizione;

Visto il decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, che all'art. 5, comma 9, lettera *b*), numero *5-bis*), sostituisce il succitato comma 255, della legge n. 244/2007, prevedendo, tra l'altro, che il contributo autorizzato per la linea metropolitana della città di Torino sia quantificato nell'importo di 5 milioni di euro;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* 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 opere strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei «Sistemi urbani», la voce «Torino metropolitana», con un costo di 787,597 milioni di euro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* 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 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

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

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato - nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche - ha confermato, all'allegato 2, la voce «Torino metropolitana», nel cui ambito è stato indicato il subintervento «Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi»;

Vista la delibera di questo Comitato 21 dicembre 2007, n. 166 (*Gazzetta Ufficiale* n. 123/2008), recante «Attuazione del quadro strategico nazionale (QSN) 2007-2013 - Programmazione del Fondo per le aree sottoutilizzate» che, con riferimento al periodo di programmazione 2007-2013, ha ripartito le risorse del Fondo per un importo complessivo pari a 63.273 milioni di euro;

Vista la delibera 31 gennaio 2008, n. 9 (*Gazzetta Ufficiale* n. 14/2009), con la quale questo Comitato, tra l'altro:

ha approvato, con prescrizioni e con una raccomandazione, il progetto preliminare del «Prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino - tratta 4 Lingotto-Bengasi»;

ha assegnato in via programmatica al suddetto intervento - a valere sulle risorse di cui alla citata legge n. 244/2007 - contributi suscettibili di sviluppare, complessivamente, un volume d'investimenti di euro 106.131.033;

ha subordinato l'assegnazione definitiva dei predetti contributi alle valutazioni ed ai pareri precisati al punto 2.3 della delibera stessa, da presentare a corredo del progetto definitivo;

ha fissato al 31 dicembre 2008 il termine entro cui il Ministero istruttore avrebbe dovuto sottoporre a questo Comitato il suddetto progetto definitivo;

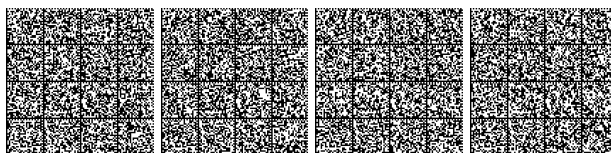
Vista la propria delibera 6 marzo 2009, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 137/2009), con la quale la dotazione del Fondo aree sottoutilizzate di cui alla citata delibera n. 166/2007, alla luce delle riduzioni complessivamente apportate in via legislativa, viene ridotta a 45.080,8 milioni di euro, di cui 27.027 milioni di euro da assegnare a favore delle regioni e province autonome;

Considerato che a valere sul predetto importo di 27.027 milioni di euro, la citata delibera n. 1/2009 assegna 833,358 milioni di euro alla regione Piemonte;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 159/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto del Programma attuativo regionale (PAR) presentato dal Ministero dello sviluppo economico relativo alla regione Piemonte, finanziato a valere sulle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate disponibili per il periodo 2007-2013 secondo quanto previsto dalla citata delibera n. 1/2009 di questo Comitato;

Vista la delibera 8 maggio 2009, n. 12 (*Gazzetta Ufficiale* n. 170/2009), con la quale questo Comitato, a parziale modifica di quanto previsto dalla succitata delibera n. 9/2008, ha differito al 18 luglio 2009 il termine per la sottoposizione a questo Comitato del progetto definitivo concernente l'intervento sopra citato;

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 5, 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 circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure da seguire per l'utilizzo di contributi pluriennali ai sensi dell'art. 1, commi 511 e 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

Visto l'«Allegato opere infrastrutturali» al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2009-2013, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 4 luglio 2008, n. 69, che include nella tabella 3.11, recante «l'aggiornamento» della richiamata delibera n. 130/2006, l'infrastruttura «Torino metropolitana»;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (*Gazzetta Ufficiale* n. 78/2009, S.O.), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009», concernente il quadro degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche da attivare a partire dall'anno 2009 e comprensiva, tra gli interventi di riassetto dei sistemi urbani e metropolitani da finanziare con contributo pubblico, dell'«Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino»;

Vista la nota 17 giugno 2009, n. 25113, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del «Prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino - tratta 4 Lingotto-Bengasi» ed ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa al predetto intervento, proponendo l'approvazione, con prescrizioni, del relativo progetto definitivo e l'assegnazione definitiva del finanziamento attribuito all'intervento con la richiamata delibera n. 9/2008;

Viste le note 23 giugno 2009, n. 25917, e 25 giugno 2009, n. 26469, con le quali la suddetta Amministrazione ha trasmesso integrazioni e aggiornamenti della documentazione istruttoria;

Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

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

Prende atto:

1. Delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e, in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'opera costituisce il prolungamento, verso l'area sud del comune di Torino, della linea 1 della metropolitana, già in esercizio nella tratta Collegno-Porta Nuova ed in costruzione nella successiva tratta Porta Nuova-Lingotto;

che il progetto individua un tracciato interamente in galleria unica a doppio binario, con partenza dalla stazione di Lingotto e con attestazione a Piazza Bengasi, e che inoltre il progetto stesso prevede la realizzazione di due stazioni («Italia 61» e «Bengasi»), di 2 pozzi intertratta di ventilazione, di un pozzo terminale di fine tratta e di un manufatto di bivio, posizionato in prossimità della predetta stazione di Lingotto, per consentire, in futuro, la realizzazione di un ramo della linea diretto verso la stazione ferroviaria di Lingotto e verso piazzale Caio Mario;

che il tratto compreso tra la stazione «Bengasi» ed il pozzo terminale sarà di lunghezza tale da consentire il posizionamento di 4 stalli, destinati all'inversione dei convogli ed al parcheggio di 3 treni;

che il parco rotabile, che in sede di progetto preliminare comprendeva 14 treni, è stato dapprima portato dal comune a 12 treni, che avrebbero comunque consentito di mantenere un cadenzamento dei transiti quasi uguale a quello previsto nel precedente assetto progettuale, ed è stato successivamente ridefinito dal comune, in sede di Conferenza di servizi, in 8 treni, al fine di contenere il costo globale dell'investimento entro il tetto di spesa valutato in sede di progetto preliminare;

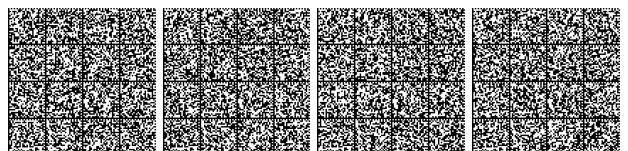
che, con nota 1° dicembre 2008, n. 28054, il comune di Torino, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso il progetto definitivo dell'intervento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle altre amministrazioni interessate ed agli Enti gestori delle interferenze;

che comunicazione dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera è stata data mediante avviso pubblicato il 14 marzo 2008 sui quotidiani «La Stampa», «Il Giornale» e «Italia Oggi»;

che in data 18 febbraio 2009 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la Conferenza di servizi, conclusasi il successivo 16 marzo;

che i pareri acquisiti durante la suddetta Conferenza o pervenuti successivamente alla stessa, anche tramite il comune di Torino, sono favorevoli con osservazioni e/o prescrizioni;

che, in particolare, nel corso della riunione del 19 febbraio 2009, la Commissione interministeriale di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, come integrata ai sensi dell'art. 5, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, ha formulato parere favorevole, in linea tecnico-economica sul progetto, «subordinatamente alle osservazioni e alle prescrizioni» inserite nella relazione per la Commissione stessa predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, ma che in effetti la predetta relazione non riporta indicazioni da trasfondere in prescrizioni e/o raccomandazioni;



che, come evidenziato nella suddetta relazione, il progetto in esame non include la terza stazione, di cui in sede di progetto preliminare era stata raccomandata la valutazione dell'inserimento, in quanto la disposizione delle stazioni lungo la tratta è vincolata dal contesto urbano (presenza di un sottopasso veicolare da sottopassare e localizzazione delle stazioni in corrispondenza delle piazze);

che con nota 2 aprile 2009, n. 2936/DB12.06, la regione Piemonte ha trasmesso la delibera della Giunta regionale 30 marzo 2009, n. 48-11140, recante, tra l'altro, il proprio parere favorevole, con prescrizioni, in merito al progetto definitivo in questione;

che con nota 13 maggio 2009, n. 6102/09, il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Piemonte ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

che con nota 28 maggio 2009, n. 11825, il comune di Torino ha reso noto al Ministero sopra citato la mancanza di osservazioni da parte del pubblico in merito al progetto in questione;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto, in apposito allegato, le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti interessati al progetto e ha proposto le prescrizioni e le raccomandazioni da recepire in sede di approvazione del progetto stesso, esponendo i motivi in caso di mancato accoglimento delle suddette osservazioni;

che la relazione dà conto degli elaborati progettuali in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;

che l'elaborato del progetto definitivo «18_MTL-1T4A0DZOOGENR007-0-0» dà atto della rispondenza del suddetto progetto alle prescrizioni formulate in sede di approvazione del relativo progetto preliminare;

sotto l'aspetto attuativo:

che, come esposto nella citata delibera n. 9/2008, il soggetto aggiudicatore è il comune di Torino, il quale ha affidato la realizzazione dell'opera in questione a Gruppo Torinese Trasporti S.p.a. (GTT);

che, come riportato nelle schede ex delibera n. 63/2003, i tempi di realizzazione dell'opera sono previsti in 60 mesi complessivi, di cui 6 mesi per le attività progettuali ed autorizzative residue, 6 mesi per la gara e l'appalto dei lavori, 46 mesi per la realizzazione e 2 mesi per la messa in esercizio dell'opera;

che il CUP assegnato all'opera è J34C03000000001;

sotto l'aspetto finanziario:

che, a fronte di un costo del progetto preliminare pari ad euro 193.551.722, al netto dell'IVA, il costo del progetto definitivo, trasmesso con la citata nota del 1° dicembre 2008, n. 28054, ammonta a euro 232.906.832, sempre al netto dell'IVA, articolati come segue:

(Importi in euro)

VOCI	IMPORTI	
	PARZIALI	TOTALI
Opere civili ed impianti civili ed elettrici	78.294.608	
Opere di mitigazione ambientale	5.141.716	
Espropri ed occupazioni	2.100.000	
Imprevisti, opere non contabilizzate, progettazione, direzione lavori, collaudi, comunicazione, spese generali, sicurezza	14.705.356	
TOTALE PARZIALE		100.241.680
Impianti di sistema e materiale rotabile		132.665.152
TOTALE GENERALE		232.906.832

che l'incremento dei costi rispetto al progetto preliminare, elaborato nel 2003, è imputato al maggior costo dei materiali da costruzione ed all'adeguamento del progetto alle nuove norme tecniche in materia di costruzioni;

che con successiva nota 17 febbraio 2009, n. 253 T6 5-7, depositata agli atti della Conferenza di servizi, il comune di Torino ha ricondotto il maggior costo dell'investimento al costo del progetto preliminare, ottimizzando parti dell'opera di futura utilità e differendo ad un successivo finanziamento l'acquisto di parte del materiale rotabile e di alcune implementazioni del sistema;

che, in particolare, sono stati individuati i seguenti interventi di riduzione dei costi: realizzazione di un impianto per il trattamento ed il successivo riutilizzo del materiale scavato in luogo del collocamento in discarica del materiale stesso; realizzazione del manufatto di bivio solo per la parte strettamente necessaria alla realizzazione della tratta; avvio dei cantieri in tempi ridotti per applicare il valore di attualizzazione dei costi del 3 per cento in luogo del 5 ipotizzato in precedenza; rinuncia alla realizzazione del sistema di comunicazione per le gallerie e le stazioni nonché alla realizzazione del sistema di videoinformazione a bordo dei veicoli; riduzione del numero dei rotabili da 12 a 8;



che come risulta dalla succitata relazione predisposta per la Commissione di cui alla richiamata legge n. 1042/1969, i prezzi utilizzati per le stime dei costi del progetto definitivo sono desunti da prezziari ufficiali di recente edizione, quale quello della regione Piemonte - edizione 2008, a eccezione di alcuni nuovi prezzi per i quali è stata effettuata apposita analisi, che il costo chilometrico della tratta, escluso il materiale rotabile, risulta confrontabile con il costo rivalutato della precedente tratta Porta Nuova-Lingotto ed è allineato con gli attuali valori di mercato relativi alla realizzazione di opere similari e che infine la proposta di riallineamento del costo del progetto definitivo al costo del progetto preliminare è ritenuta ammissibile, in quanto viene comunque realizzata una tratta funzionale ed in quanto le prestazioni del sistema rimodulato sono non inferiori a quelle delle tratte già realizzate;

che per effetto della suddetta rimodulazione dei costi del progetto definitivo, il quadro economico finale dell'opera prevede un costo di euro 193.551.722, al netto dell'IVA, così articolato:

(Importi in euro)

VOCI	IMPORTI	
	PARZIALI	TOTALI
Opere civili ed impianti civili ed elettrici	74.237.325	
Opere di mitigazione ambientale	2.359.881	
Espropri ed occupazioni	2.100.000	
Imprevisti, opere non contabilizzate, progettazione, direzione lavori, collaudi, comunicazione, spese generali, sicurezza	13.818.581	
TOTALE PARZIALE		92.515.787
Impianti di sistema e materiale rotabile		101.035.935
TOTALE GENERALE		193.551.722

che, tenuto conto della riduzione del finanziamento a valere sulle risorse stanziato dall'art. 2, comma 255, della legge n. 244/2007, peraltro non considerata nella relazione del Ministero istruttore, e tenuto altresì conto della corrispondente integrazione del finanziamento stesso, assicurata dalla regione Piemonte con la nota sotto richiamata, il suddetto costo di euro 193.551.722 risulta finanziato come segue:

(Importi in euro)

FINANZIATORE	IMPORTO
Stato: - art. 2, c. 255, legge n. 244/2007 5.000.000 - art. 2, c. 257, legge n. 244/2007 106.131.033	111.131.033
Regione Piemonte (fondi FAS - delibera G.R. 21 gennaio 2008, n. 26-8059) ⁽¹⁾	30.000.000
Regione Piemonte (nota 25 giugno 2009, n. 10509/SB0100/1.45) ⁽²⁾	5.000.000
Comune di Torino (delibera G.C. 18 gennaio 2008, n. 269/22) ⁽³⁾	40.000.000
Concessionario GTT (delibera C.d.A. 21 gennaio 2008, n. 8) ⁽⁴⁾	7.420.689
TOTALE	193.551.722

⁽¹⁾ Finanziamento confermato con delibera della Giunta regionale 30 marzo 2009, n. 48-11140.

⁽²⁾ Comunicazione integrata dalla nota 25 giugno 2009, n. 971/U.C./TRP, con cui la regione precisa che il finanziamento sarà imputato «sui fondi FAS regionali, già individuati nell'ambito dei propri strumenti di programmazione finanziaria».

⁽³⁾ Delibera concernente il «Prolungamento sud della linea 1 della metropolitana automatica di Torino, tratta Lingotto-piazza Bengasi. Approvazione delle modalità di finanziamento della spesa».

⁽⁴⁾ Delibera di approvazione del piano economico-finanziario e dell'impegno al finanziamento.

che l'Unità tecnica finanzia di progetto ha rilevato la coerenza del piano economico-finanziario con le previsioni della delibera n. 11/2004 e la congruità del contributo statale con gli indicatori di redditività del progetto, sollecitando peraltro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a una verifica del livello delle tariffe relative all'opera in esame, livello che reputa troppo contenuto rispetto a quello di altri Paesi europei;



Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 12, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della contestuale dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del «Prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino - tratta 4 Lingotto-Bengasi» illustrato nella «presa d'atto».

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. Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

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

1.3. Gli elaborati del progetto definitivo in cui sono indicati gli immobili da espropriare sono riportati nella parte 1^a dell'allegato 2 alla presente delibera, di cui l'allegato stesso forma parte integrante, mentre gli elaborati del medesimo progetto in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono indicati nella parte 2^a del predetto allegato 2.

1.4. Il soggetto aggiudicatore dovrà assicurare che i rotabili, il cui costo - come esposto nella precedente «presa d'atto» - è incluso nel costo di realizzazione dell'intervento e che sono quindi almeno in parte a carico della finanza pubblica, restino di proprietà pubblica.

2. Assegnazione definitiva contributi.

2.1. Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 1.1, e ad integrazione delle risorse stanziare dall'art. 2, comma 255, della legge n. 244/2007, sono definitivamente concessi i seguenti contributi, assegnati programmaticamente con la delibera n. 9/2008:

euro 4.954.343 per 15 anni, a valere sulle risorse redate dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, con decorrenza 2009;

euro 4.954.436 per 15 anni, a valere sulle risorse redate dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, con decorrenza 2010.

I suddetti contributi costituiscono il tetto massimo di apporto finanziario all'opera a carico delle risorse destinate al finanziamento del Programma delle infrastrutture strategiche.

3. Disposizioni finali.

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

3.2. Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.2.

Il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.

3.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informerà questo Comitato in merito alle iniziative intraprese al fine di applicare alle metropolitane regimi tariffari omogenei a quelli di altri Paesi europei.

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

3.5. In adesione alla richiesta rappresentata nella nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere citata in premessa, dovrà essere stipulato apposito protocollo d'intesa tra la Prefettura competente UTG, il comune di Torino e GTT, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata. Il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che forma parte integrante della presente delibera. Esso dovrà inoltre recepire eventuali ulteriori indicazioni formulate dal suddetto Comitato prima della stipula del protocollo in questione e che il Comitato stesso provvederà a comunicare alla citata Prefettura.

3.6. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

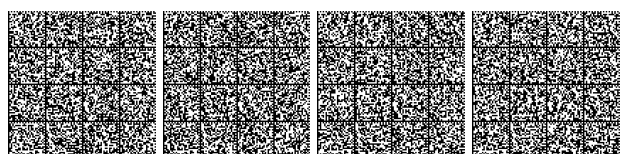
Roma, 26 giugno 2009

Il vice presidente: TREMONTI

Il segretario del Cipe: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti l'8 ottobre 2009

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 111

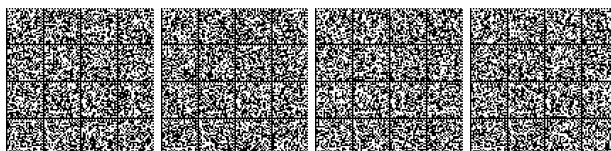


ALLEGATO I

PROLUNGAMENTO DELLA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI TORINO
Tratta 4 Lingotto – Bengasi

PRESCRIZIONI

- 1) Prima dell'avvio dei lavori dovrà essere trasmessa alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, la documentazione grafica (prospetti e sezioni) delle stazioni, riferite ai prospetti delle vie e/o piazze nelle quali verranno collocate.
- 2) I provvedimenti da adottare per gli scavi a cielo aperto dovranno essere concordati con la Soprintendenza archeologica del Piemonte in fase di stesura del progetto esecutivo così come già previsto nel capitolato speciale d'appalto, parte B, sezione 2 - descrizione delle lavorazioni, specifiche tecniche e prescrizioni - opere civili, sezione n. 20 - salvaguardia archeologica.
- 3) Tutti i lavori di scavo, di scotico e di movimento terra fino al raggiungimento dei depositi naturali, sia inerenti la realizzazione dell'opera, sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori (viabilità e zone di cantiere, impianti per il trasporto dei detriti, ...) dovranno essere seguiti da operatori archeologi di provata esperienza, sotto la direzione scientifica della Soprintendenza archeologica del Piemonte, inoltre tale attività sarà opportuno estenderla anche per le operazioni di bonifica bellica.
- 4) Il layout al piano strada delle griglie del sistema di ventilazione meccanica dovrà essere oggetto di un approfondimento, da valutare con il Comando provinciale di VV.FF., volto a garantire la adeguata protezione dell'infrastruttura rispetto a possibili situazioni di rischio proprie dell' ambito urbano.
- 5) L'esodo, in condizioni di emergenza, dei soggetti con disabilità motorie, fruente l'infrastruttura, dovrà essere oggetto di un approfondito studio visto che l'esercizio dei convogli e delle stazioni è previsto completamente automatizzato e quindi senza la presenza continua di personale del gestore (così come richiamato dall'art. 4.6. del D.M. 236/1989, art. 8.3 dell'allegato VIII al D.M. 10 marzo 1998, artt. 3.1. - 4. dell'allegato alla Circolare M.I. 1 marzo 2002, n. 4, prot. n. P244/4122).
- 6) I sistemi di comunicazione disponibili per la piena operatività delle squadre di soccorso VF, necessitano di uno studio più approfondito per l'eventuale dotazione di impianti fissi dedicati. come disposto dal D. Lgs. 264/2006 ed al D.M. 28 ottobre 2005, e come auspicato dalla Direzione centrale competente del Ministero degli Interni con nota prot. TLC 1342/2007/1 - 28101 del 20 marzo 2007.
- 7) Al fine di garantire la non propagazione dei fumi nei tratti previsti per l'evacuazione, si richiede un approfondito studio di dettaglio per verificare l'efficacia del sistema di protezione attiva dei percorsi protetti di sfollamento al piano banchina.



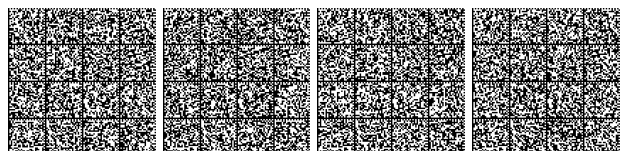
- 8) In base ai vigenti standards tecnici degli Enti di normazione: UNI 10779, UN EN 12845, UNI 11292, e rammentando che il 30 settembre 2007 è stato il termine del periodo di compresenza con le norme UNI 9489, UNE 9490, gli impianti di protezione attiva antincendi ad idranti e sprinkler dovranno essere oggetto di approfondimento tecnico volto a recepire l'evoluzione normativa di riferimento.
- 9) Poiché l'attuale esercizio della Linea 1 della metropolitana prevede per i convogli l'immissione/l'uscita dalla linea e lo stazionamento presso il comprensorio tecnico e comunque in aree terze alla stessa galleria di linea. Diversamente, il progetto in questione appare prevedere in retrostazione Bengasi un tratto di linea con n. 3 stalli dedicati allo stazionamento dei convogli. Tale soluzione appare comportare una specificità di rischio per la situazione di compresenza ravvicinata di convogli rispetto all'ordinario esercizio dell'intera linea.
Dovranno essere approfondite le misure di mitigazione del rischio in termini di protezione attiva e passiva antincendi ex art. 46 del D.Lgs. n. 81/2008.
- 10) In fase di progettazione esecutiva, il proponente (GTT s.p.a.) dovrà produrre agli Enti finanziatori un unico documento aggiornato comprensivo di tutti quelli presentati fino ad ora, che recepisca le osservazioni espresse dagli enti durante le varie riunioni/conferenze, e che definisca in modo preciso la gestione dei materiali scavati, siano essi rifiuti o terre e rocce, sia per quanto riguarda le modalità di deposito, che la caratterizzazione analitica periodica durante le opere di scavo.
- 11) Sarà necessario presentare apposito progetto così come previsto dall'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006, relativo al bilancio degli inerti e l'utilizzo degli stessi presso il sito di produzione che potrà avvenire solo in minima parte con il materiale prodotto dagli scavi.
- 12) L'impianto di trattamento rifiuti citato nella "Relazione di chiarimento spontaneo ", dovrà essere progettato nel dettaglio e presentato alle Autorità competenti per ottenere le necessarie autorizzazioni di legge.
- 13) Si richiede che il piano di monitoraggio ambientale sia redatto sotto forma di documento unitario, continuamente aggiornato; il proponente dovrà necessariamente far riferimento al progetto esecutivo e alle prescrizioni pertinenti eventualmente contenute al termine dei procedimenti amministrativi tuttora in atto.
- 14) Particolare attenzione dovrà essere data alla gestione dei dati, all'adozione di strumenti Web -GIS ed in particolare al processo di gestione delle emergenze, criticità o anomalie riscontrate in fase di monitoraggio.
- 15) A seguito dell'approvazione finale del progetto definitivo il proponente dovrà concordare con il Dipartimento ARPA territorialmente competente e con il Comune di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione di tutte le attività di monitoraggio ivi compreso il sistema di gestione dei dati ambientali, così come in parte definito al punto 11) della "Relazione di chiarimento spontaneo " fornita dal proponente.
- 16) Occorre rilevare con cadenza almeno bimestrale tutti i livelli piezometrici (anche quelli inerenti alla tratta Porta Nuova-Lingotto attualmente in costruzione) ed inviare contemporaneamente i risultati alla Struttura SC06, rammentando che in occasione di eventi meteorici particolarmente prolungati ed intensi le letture dovranno essere eseguite con cadenza almeno settimanale.
- 17) In prossimità di edifici sensibili (fabbricati con più piani interrati), ubicati lato monte della linea metropolitana (ovest), occorre verificare che sia stato installato almeno un piezometro al fine di monitorare che il livello della falda non interferisca con i piani interrati.



- 18) Risulta indispensabile dare piena attuazione a tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio previste "nell'allegato A - Prescrizioni alla determinazione del Comune di Torino n. 324 del 30 maggio 2005" sia in fase di progetto esecutivo, sia nella predisposizione dei capitolati d'appalto.
- 19) Con i competenti uffici comunali dovranno essere definiti in fase esecutiva i protocolli operativo-gestionali di pulizia dei principali percorsi stradali utilizzati dai mezzi di cantiere (perimetrazione delle aree interessate dai cantieri, qualificazione delle strade interessate e quantificazione del servizio di spazzatura meccanizzata).
- 20) In merito alla stazione "Italia 61", occorre rivedere la posizione dell'uscita, della griglia e dell'ascensore, coordinando l'intervento con la costruenda nuova sede della Regione Piemonte.
- 21) Per quanto riguarda l'assetto della viabilità e l'inquinamento atmosferico/acustico/vibrazionale, dovrà essere osservata particolare attenzione nel corso dei lavori.
- 22) Dovrà essere limitato al minimo indispensabile l'utilizzo di gruppi elettrogeni. Il funzionamento di impianti fissi e/o mobili all'interno delle aree di cantiere dovrà avvenire prioritariamente tramite alimentazione di rete.
- 23) La richiesta di autorizzazione in deroga ai sensi dell'art. 6 della Legge n. 447/1995, art. 5 Legge regionale n. 52/2000, del titolo IV del Regolamento comunale per la tutela dall'inquinamento acustico dovrà essere corredata della documentazione di impatto acustico per ogni area di cantiere, come da D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616.
- 24) Dovrà essere individuato un tecnico competente in acustica ai sensi della Legge n. 447/1995, con l'incarico di seguire l'evoluzione delle attività di cantiere sotto il profilo acustico, individuare le migliori soluzioni di abbattimento del rumore per ciascuna sorgente sonora presente nelle aree di cantiere e progettare eventuali misure aggiuntive di tutela ambientale. Tale figura dovrà svolgere anche il ruolo di interlocutore con gli organi preposti al controllo in merito alle problematiche di carattere acustico. Il tecnico competente in acustica, o un suo sostituto, dovrà essere sempre reperibile durante lo svolgimento dei lavori.
- 25) Durante lo svolgimento delle attività di cantiere, dovrà essere eseguita una serie di monitoraggi acustici atti a verificare la correttezza di quanto previsto nello studio di impatto acustico di dettaglio. Le modalità di acquisizione e di analisi dei dati di monitoraggio dovranno essere preventivamente concordate con la Città di Torino e con ARPA Piemonte. Nel caso i dati rilevati durante il monitoraggio mostrassero un superamento dei livelli sonori previsti nello studio di impatto acustico ed autorizzati in deroga, dovrà essere adottato un "piano di coordinamento" contenente azioni ed interventi di contenimento dell'impatto acustico ed il cui contenuto dovrà essere preventivamente concordato con la Città di Torino e con ARPA Piemonte.
- 26) L'organizzazione dei turni di lavoro dovrà seguire criteri finalizzati a diminuire l'impatto acustico nelle ore più sensibili (06:00-08:00 e 19:00-22:00); occorre evitare, inoltre, ove tecnicamente possibile, le lavorazioni più rumorose nel periodo notturno 22:00-06:00.
- 27) In merito alle terre e rocce da scavo prodotte durante la realizzazione delle stazioni "Italia 61" e "Bengasi" quantificate in 90.849 mc, dovranno essere individuati e comunicati, ai sensi dell'applicazione dell'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., gli eventuali siti di stoccaggio temporanei del materiale di scavo, le opere e gli interventi in cui sarà riutilizzato in modo certo e integrale il suddetto materiale. Inoltre dovranno essere definite le modalità di tracciabilità durante le fasi di scavo, trasporto e riutilizzo dello stesso.



- 28) In sede di progettazione esecutiva dovranno essere definiti e comunicati i centri autorizzati presso i quali saranno conferite le terre e rocce da scavo, secondo la normativa vigente in materia di rifiuti, altresì sempre in sede di progettazione esecutiva dovranno essere indicate le modalità ed i percorsi previsti per il trasporto del materiale scavato al fine di verificare la compatibilità con il sistema viario e gli accorgimenti di mitigazione ambientale che saranno adattati durante le predette lavorazioni.
- 29) In sede di progettazione esecutiva dovrà essere presentata una modellazione numerica nell'area della stazione Bengasi, che preveda anche la presenza del futuro parcheggio interrato, al fine di valutare l'effetto barriera dei due manufatti sulla falda superficiale.
- 30) Dovranno essere ottemperate le prescrizioni emanate dal Comune di Torino contenute nel parere formulato con Determina n. 324 del 30 maggio 2005 durante la procedura di verifica di compatibilità ambientale, di cui all'art. 10 della Legge regionale n. 40/1996.
- 31) Il piano di monitoraggio sulle diverse matrici ambientali, dovrà essere concordato con il Comune di Torino e ARPA Piemonte, durante tutte le fasi (ante, corso d'opera, post).
- 32) Con riferimento al disegno del progetto definitivo n. MTL1T4A0DDGASBGS001 Rev. 1/A (Stazione Bengasi) relativo all'interferenza con tubazioni teleriscaldamento, dovrà essere previsto uno spostamento di circa 70 m, così come già previsto nel preventivo inoltrato da AES con lettera prot. 08260DEF0340.
- 33) Con riferimento al disegno del progetto definitivo n. MTL1T4A0 DDGAPB2S001 Rev. 0/0 (Pozzo di ventilazione PB2), dovrà essere previsto lo spostamento delle tubazioni DN150 che interferiscono con il futuro spostamento della condotta fognaria e acquedotto. L'importo relativo a tale spostamento verrà quindi inserito nella revisione del preventivo in sede di progetto esecutivo.
- 34) Dovrà essere specificata nel progetto esecutivo la precisa ubicazione della nuova cabina gas che sostituirà quella dimessa e la cui nuova collocazione è prevista nello spartitraffico di Via Vigliani.
- 35) Per quanto concerne lo spostamento dei sottoservizi, relativi alla Telecom Italia, per la stazione Bengasi occorrerà in fase esecutiva verificare l'effettiva interferenza delle Camerette D16 e A13 per il momento considerate interferenti sugli elaborati cartografici.



RACCOMANDAZIONI

- 1) Si suggerisce di ribattezzare la stazione "Italia 61" con il nuovo nome di "Regione Piemonte".
- 2) Se si intende conferire il materiale proveniente dalla scavo della galleria, ora gestito come rifiuto, presso il sito di Strada del Francese (già autorizzato dalla Città di Torino con determinazione dirigenziale n. 444 del 29 luglio 2008 quale area di deposito degli stessi materiali gestiti come terre rocce da scavo), lo stesso deve essere autorizzato ai sensi della normativa vigente.
- 3) Nel caso in cui le opere di scavo interferiscano con siti contaminati, i materiali derivanti non potranno essere gestiti come terre e rocce, indipendentemente dalla loro composizione analitica, così come riportato nel comma 1, lettera e) dell'art. 186 del D. Lgs. n. 152/2006.
- 4) I presidi di bonifica delle gomme degli automezzi utilizzati durante il trasporto dello smarino non siano delle semplici vasche ad immersione ma siano dotati di sistemi di decantazione/filtrazione e ricircolo delle acque.
- 5) Occorre prevedere e per lo meno elencare in apposito documento progettuale eventuali sistemi da mettersi in atto al fine di abbattere il livello della falda qualora si verificassero allagamenti dei piani interrati di fabbricati.
- 6) Per quanto riguarda le tubazioni del gas DN250 (MPB) e DN350 (BP) interferenti con l'accesso ovest della stazione di Bengasi, si raccomanda di mantenerli sospesi nel corso degli scavi prevedendo eventualmente l'alternativa realizzazione di un by-pass.

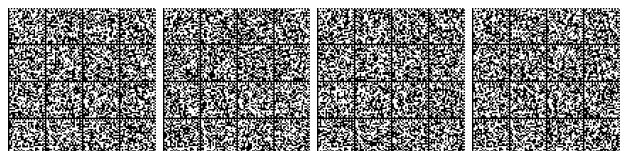


PARTE I – INTERFERENZE

MTL1T4A0DZOOGENR004	ATTIVITA' VARIE A RIMBORSO PREVENTIVI DEGLI ENTI GESTORI PER LA DEVIAZIONE DEI PRINCIPALI SOTTOSERVIZI		
MTL1T4A0DZOOGENC001.7	OPERE CIVILI	COMPUTO METRICO	DEVIAZIONE SOTTOSERVIZI
MTL1T4A0DZOOGEN0002.7	OPERE CIVILI	COMPUTO METRICO ESTIMATIVO	DEVIAZIONE SOTTOSERVIZI
MTL1T4A0DDOTGENR001	TRATTA LINGOTTO BENGASI	Relazione generale	
MTL1T4A0DDFOBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti fognarie (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDACBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Rete acquedotto (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGABIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Rete distribuzione gas e teleriscaldamento (AES)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDEABIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Rete elettrica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDISBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Impianti semaforici e illuminazione pubblica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTABIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti telefoniche e fibre ottiche (ALBACOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTCBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti telefoniche e fibre ottiche (COLT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTFBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti telefoniche e fibre ottiche (FASTWEB)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTTBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti telefoniche e fibre ottiche (TELECOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTUBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti telefoniche e fibre ottiche (UNIVERSITA)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTWBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Reti telefoniche e fibre ottiche (WIND)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGTBIVS001	MANUFATTO DI BIVIO	Cavi tranviari e fibre ottiche(GTT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDEAPB1S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB1	Rete elettrica (AEM)	PLANIMETRIA



MTL1T4A0DDTTPB1S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB1	Reti telefoniche e fibre ottiche (TELECOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDFOSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti fognarie (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDACSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Rete acquedotto (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGASISS001	STAZIONE ITALIA 61	Rete distribuzione gas e teleriscaldamento (AES)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDEASISS001	STAZIONE ITALIA 61	Rete elettrica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDISSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Impianti semaforici e illuminazione pubblica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTASISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti telefoniche e fibre ottiche (ALBACOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTCSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti telefoniche e fibre ottiche (COLI)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTFSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti telefoniche e fibre ottiche (FASTWEB)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTTSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti telefoniche e fibre ottiche (TELECOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTUSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti telefoniche e fibre ottiche (UNI VERSITA')	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTWSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Reti telefoniche e fibre ottiche (WIND)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGTSISS001	STAZIONE ITALIA 61	Cavi tranviari e fibre ottiche (GTT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDFOPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Reti fognarie (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDACPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Rete acquedotto (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGAPB2S001	POZZODI VENTILAZIONE PB2	Rete distribuz. Gas e teleriscaldamento (AES)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDEAPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Rete elettrica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDISPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Impianti semaforici e illumin. pubblica (AEM)	PLANIMETRIA



MTL1T4A0DDTFPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Reti telefoniche e fibre ottiche (FASTWEB)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTTPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Reti telefoniche e fibre ottiche (TELECOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGTPB2S001	POZZO DI VENTILAZIONE PB2	Cavi tranviari e fibre ottiche (GTT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDFOSBGS001	STAZIONE BENGASI	Reti fognarie (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDACSBGS001	STAZIONE BENGASI	Rete acquedotto (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGASBGS001	STAZIONE BENGASI	Rete distribuzione Gas e teleriscaldamento (AES)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDEASBGS001	STAZIONE BENGASI	Rete elettrica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDISSBGS001	STAZIONE BENGASI	Impianti semaforici e illuminazione pubblica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTFBGS001	STAZIONE BENGASI	Reti telefoniche e fibre ottiche (FASTWEB)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTTBGS001	STAZIONE BENGASI	Reti telefoniche e fibre ottiche (TELECOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDACPBT001	POZZO TERMINALE PBT	Rete acquedotto (SMAT)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDGAPBT001	POZZO TERMINALE PBT	Rete distribuzione gas (ITALGAS)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDEAPBT001	POZZO TERMINALE PBT	Rete elettrica (AEM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDISPBT001	POZZO TERMINALE PBT	Illuminaz. pubblica (COMUNE DI MONCALIERI)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTFPBT001	POZZO TERMINALE PBT	Reti telefoniche e fibre ottiche (FASTWEB)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDTTPBT001	POZZO TERMINALE PBT	Reti telefoniche e fibre ottiche (TELECOM)	PLANIMETRIA
MTL1T4A0DDOTGENS001	OPERE PROVVISORIALI DI SOSTEGNO DEGLI SCAVI	sezioni tipologiche	
MTL1T4A0DDPCGENS001	SPOSTAMENTO SOTTOSERVIZI	particolari costruttivi	tav. 1/2
MTL1T4A0DDPCGENS002	SPOSTAMENTO SOTTOSERVIZI	particolari costruttivi	tav. 2/2



PARTE II - ESPROPRI

MTL1T4A0DESPGENC001	ESPROPRI, OCCUPAZIONI E ASSERVIMENTI	STIMA ECONOMICA	
MTL1T4A0DESPGENR001	ESPROPRIAZIONI, ASSERVIMENTI E OCCUPAZIONI	RELAZIONE	
MTL1T4A0DESPGENR002	ESPROPRIAZIONI ASSERVIMENTI E OCCUPAZIONI	ELENCO DELLE DITTE PROPRIETARIE	
MTL1T4A0DESPGENS001	ESPROPRIAZIONI, ASSERVIMENTI E OCCUPAZIONI	PIANO PARTICELLARE TAVOLA 1	COMUNE DI TORINO
MTL1T4A0DESPGENS002	ESPROPRIAZIONI, ASSERVIMENTI E OCCUPAZIONI	PIANO PARTICELLARE TAVOLA2	COMUNE DI TORINO
MTL1T4A0DESPGENS003	ESPROPRIAZIONI, ASSERVIMENTI E OCCUPAZIONI	PIANO PARTICELLARE TAVOLA3	COMUNE DI MONCALIERI



Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, Comune e GTT

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

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

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

