

DELIBERAZIONE 31 luglio 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero (CUP I41J05000020005). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 71/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN - T) e vista la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la suddetta decisione n. 1692/96/CE;

VISTO il “Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica” sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 64/2001) e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 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'articolo 13 – tra l'altro – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

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

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'articolo 4, 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 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'articolo 163, 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'articolo 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 delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche che include, nel "Sistema valichi", la voce "Brennero" con un costo complessivo di 2.582,284 milioni di euro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. 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 Programma delle infrastrutture strategiche;

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

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 20 dicembre 2004, n. 89 (G.U. n. 167/2005), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della tratta italiana del "Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di base del Brennero" fissando in 2.550 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento e individuando nella Società per azioni europea Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel (BBT SE) il soggetto aggiudicatore;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), conferma all'allegato 1, la voce "Brennero" e inserisce all'allegato 2 il sub-intervento "asse ferroviario Monaco - Verona: galleria di base del Brennero";

VISTA la delibera 4 luglio 2008, n. 69, con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha espresso parere favorevole, per la parte concernente il Programma delle infrastrutture strategiche, in ordine all'"Allegato infrastrutture" al Documento di programmazione economico-finanziaria 2009-2013;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha altresì preso atto della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da



attivare a partire dall'anno 2009, tra i quali non risulta compresa la "Galleria di base del Brennero";

VISTA la delibera 8 maggio 2009, n. 22 (G.U. n. 235/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto della "Nota informativa galleria del Brennero" concernente aspetti finanziari e attuativi dell'opera;

VISTO il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 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 nota 21 luglio 2009, n. 30179, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'"Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero";

VISTA la nota 23 luglio 2009, n. 30513, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria dell'"Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero";

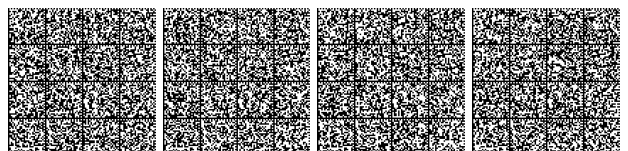
VISTA la nota 30 luglio 2009, n. 31719, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'aggiornamento della documentazione istruttoria dell'"Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero";

CONSIDERATO che, nella seduta del 15 luglio 2009, questo Comitato ha espresso parere favorevole, con adozione di apposita delibera, sull'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF) che, nella tabella 14 dal titolo "Manovra triennale 2009-2011", indica per l'opera una previsione di impegni di spesa di 1.329,7 milioni di euro, da effettuare oltre il 2011;

CONSIDERATO che l'aggiornamento 2008 al Contratto di programma 2007-2011, sottoscritto tra RFI e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sul quale questo Comitato si è espresso con delibera 31 gennaio 2008, n. 6, include l'opera, per la parte concernente la progettazione definitiva e i cunicoli esplorativi, tra le "Opere in corso - tabella A04: sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità" con un costo di 286 milioni di euro interamente disponibili e, per la parte concernente la realizzazione, tra le "Opere prioritarie da avviare - tabella B04: sviluppo infrastrutturale rete alta capacità" con un costo di 2.714 milioni di euro, interamente da reperire a carico delle risorse destinate al Programma delle infrastrutture strategiche;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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



PRENDE ATTO

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

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che la presente proposta concerne l'approvazione del progetto definitivo dell'“Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero”, di cui questo Comitato ha già approvato il progetto preliminare con la delibera n. 89/2004;
- che l'opera si inserisce nel complesso di opere, in progettazione, in costruzione o in esercizio, incluse nell'Asse ferroviario ad alta velocità e per il trasporto combinato Nord-Sud denominato TEN-T n. 1 Berlino - Palermo, approvato con la citata decisione n. 884/2004/CE del Consiglio e del Parlamento europeo;
- che l'opera concerne in particolare la realizzazione della Galleria di base del Brennero, che collega direttamente la stazione di Innsbruck (portale nord) a quella di Fortezza (portale sud);
- che, per quanto riguarda l'ambito italiano, l'opera interessa il territorio dei comuni di Varna, Naz-Sciaves, Fortezza, Campo di Trens, Val di Vizze e Brennero;
- che le principali caratteristiche tecniche dell'opera sono le seguenti:
 - lunghezza del tracciato: 57 km di cui 55 km in galleria;
 - tipologia del tunnel: doppia galleria, con interasse tra le gallerie, di norma, di 70 m, a singolo binario collegata con cunicoli trasversali ogni 333 m e cunicolo “pilota” collocato tra le gallerie principali ad una quota inferiore per non interferire con i cunicoli trasversali;
 - velocità di progetto: linea 250 km/h, interconnessioni 100-160 km/h;
 - pendenza massima: 7,5 per mille;
 - categoria peso assiale: UIC E4 25 t/asse;
 - rotaie su piattaforma in c.a.p.: UIC 60;
 - elettrificazione: 2x25 kV c.a.;
 - sagoma limite: conforme alle sagome UIC-GC e Specifiche tecniche di interoperabilità per linee ad alta velocità (STI-AV);
 - segnalamento: European Rail Traffic Management System (ERTMS)-European Train Control System (ETCS) livello II;
- che nel progetto definitivo presentato dal soggetto aggiudicatore sono anche previsti:
 - tre “posti multifunzione” collocati ad una distanza di circa 20 km tra loro (Circonvallazione di Innsbruck, Steinech e Prati) dotati di gallerie carrabili accessibili dall'esterno;
 - le interconnessioni, costituite da due gallerie a semplice binario, con la stazione esistente di Fortezza, sul lato sud, e con l'esistente galleria di circonvallazione di Innsbruck, sul lato nord, a valle del “posto multifunzione” di Innsbruck;



- un cunicolo di sicurezza ventilato a servizio della galleria di circonvallazione di Innsbruck;
 - due accessi intermedi in territorio italiano (Mules e Vizze, ai quali si aggiunge l'imbocco del cunicolo esplorativo nella zona di Aica);
 - che in data 31 marzo 2008 il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle altre Amministrazioni interessate e agli enti gestori delle interferenze;
 - che in data 31 marzo 2008 il soggetto aggiudicatore ha provveduto a pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sul quotidiano a tiratura nazionale "Corriere della sera" e su due quotidiani a tiratura locale rispettivamente in lingua tedesca e in lingua italiana "Dolomiten" e "Alto Adige";
 - che la documentazione concernente il progetto (relazioni esplicative, planimetrie di progetto, piani particellari, elenchi proprietari) è stata depositata presso l'Agenzia per l'ambiente della Provincia Autonoma di Bolzano;
 - che il Ministero istruttore ha indetto, il 4 giugno 2008, la Conferenza di servizi, i cui lavori si sono tenuti il 24 giugno 2008;
 - che in tale ambito la Provincia Autonoma di Bolzano ha chiesto una variante migliorativa consistente in:
 - spostamento del posto multifunzione di Prati dal chilometro 39+082 al chilometro 44+962, e successivamente denominato "posto multifunzione Trens";
 - la non realizzazione della prevista galleria di accesso laterale di Vizze;
 - l'utilizzo della prevista "finestra" di accesso di Mules per collegarsi alla nuova localizzazione degli impianti del posto di multifunzione, realizzando, in diramazione della suddetta "finestra", una galleria di soccorso che si sviluppa parallela al tracciato delle gallerie di linea;
- e che in data 17 luglio 2008 si è tenuta una riunione per valutare i riflessi della variante migliorativa suddetta sugli atti della Conferenza di servizi;
- che sulla base di tale variante migliorativa è stato possibile organizzare la cantierizzazione sul lato italiano solo su due "finestre" di accesso (Aica e Mules), entrambe già parzialmente realizzate nell'ambito della costruzione del cunicolo esplorativo, anziché su tre previste nel progetto preliminare (Aica, Mules e Vizze), con conseguente soppressione dei cantieri operativi della "finestra" di accesso di Vizze (campo base di Vizze e deposito di Avenes);
 - che la Provincia autonoma di Bolzano, con delibera di Giunta provinciale n. 2635 del 21 luglio 2008 ha espresso parere sul progetto in esame;
 - che il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, con note 5 agosto 2008, n. DSA-2008-21652, e 18 novembre 2008, n. DSA-2008-33351, ha comunicato gli esiti della istruttoria svolta dalla Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale VIA e VAS ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006, anche con riferimento alla citata variante migliorativa;
 - che, nel quadro della cooperazione transfrontaliera, sono stati valutati i possibili reciproci impatti transfrontalieri tra Austria e Italia;



- che il progetto include l'attestazione del progettista in merito alla rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso;
 - che la relazione dà conto degli elaborati di progetto in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, ha proposto le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo in questione, esponendo i motivi del mancato accoglimento o del recepimento parziale delle osservazioni espresse nei pareri sopra citati;
- *sotto l'aspetto attuativo:*
- che il soggetto aggiudicatore è confermato in Brenner Basistunnel BBT SE;
 - che l'affidamento, dell'opera sarà realizzato per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili, ed in coerenza con i lotti costruttivi previsti nel cronoprogramma allegato alla relazione istruttoria ed elencati nel seguito;
 - che in base al cronoprogramma dell'opera risulta che:
 - al 30 giugno 2006, sono state acquisite le prime aree e avviate le predisposizioni necessarie ad accogliere i cantieri;
 - al 20 agosto 2007, sono stati consegnati i lavori per la realizzazione del tratto di cunicolo Aica - Mules e della "finestra" di Mules di cui sono stati realizzati circa 7,5 km di cunicoli e che la durata programmata è pari a 30 mesi;
 - la conclusione degli interventi relativi all'intero sistema dei cunicoli è prevista per il 2013;
 - la esecuzione delle opere principali si svilupperà a partire dal 2010 e terminerà entro la fine del 2021;
 - che è previsto successivamente un anno per la messa in esercizio;
- *sotto l'aspetto finanziario:*
- che il piano degli impieghi, che copre tutta la durata della costruzione, prevede l'evoluzione del costo complessivo del progetto rispetto a fattori di incidenza di carattere monetario, finanziario, autorizzativo, da applicare alla sola fase di realizzazione delle opere principali, e che, allo stato attuale, è stato applicato solo l'adeguamento monetario ipotizzando un indice del 2,5 per cento annuo, in base al quale il costo a vita intera dell'opera è quantificabile oggi in circa 7.150 milioni di euro;
 - che la parte di competenza italiana, pari al 50 per cento dell'importo di cui al punto precedente, è pari a 3.575 milioni di euro;



- che il costo complessivo del progetto è suddiviso nelle seguenti componenti:

(milioni di euro)

Componenti del costo	Costo complessivo adeguato all'inflazione*	Quota Italia adeguata all'inflazione*
Studi (fase II/IIA)		
Studi e opere geognostiche in corso e cunicolo esplorativo	520	260
Lavori (fase III)		
Opere civili principali	4.431	2.215
Opere tecnologiche e attrezzaggio ferroviario	1.070	535
Costi di management e riserve per imprevisti	1.129	565
Totale	7.150	3.575

* Inflazione applicata ai soli lavori (fase III).

- che i lavori relativi alla fase III possono essere ripartiti in lotti costruttivi comprensivi della quota di management e riserve per imprevisti, come riportato nella tabella seguente:

(milioni di euro)

Lotto	Costo complessivo adeguato all'inflazione*	Quota Italia adeguata all'inflazione*
Studi (fase II/IIA)		
Opere in corso (studi e opere geognostiche in corso e cunicolo esplorativo)	520	260
Lavori (fase III)		
1° lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi)	560	280
2° lotto costruttivo (gallerie principali)	4.774	2.387
3° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico)	1.296	648
Totale	7.150	3.575

* Inflazione applicata ai soli lavori (fase III).

- che risultano disponibili risorse pari a 712,3 milioni di euro, così articolate:
 - 45 milioni di euro assegnati con la delibera n. 89/2004 a valere sul 4° limite di impegno previsto dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004);



- 215 milioni di euro a valere su risorse destinate a Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI) - 4° addendum al Contratto di programma 2001-2005;
- 26 milioni di euro a valere su risorse destinate a RFI – Contratto di programma 1994-2000 (incassi successivi al 1993 di fondi dell' Unione europea (UE) relativi a decisioni TEN);
- 33,3 milioni di euro a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE concessi (Multiannual Indicative Programme – (MIP) 2001-2006);
- 96,7 milioni di euro a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/studies);
- 296,3 milioni di euro a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/works);

- che la copertura finanziaria dei lotti costruttivi è così articolata:

(milioni di euro)

Lotto	Costo	Disponibilità				Fabbisogno residuo
		Totale	Fonte legge obiettivo	Fonte Unione europea	Fonte CDP RFI	
Opere in corso	260,0	260,0	45,0	130,0	85,0	0,0
1° lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi)	280,0	280,0		140,0	140,0	0,0
2° lotto costruttivo (gallerie principali)	2.387,0	172,3		156,3	16,0	2.214,7
3° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico)	648,0	0,0				648,0
Totale	3.575,0	712,3	45,0	426,3	241,0	2.862,7

- che il fabbisogno residuo per la parte italiana è pari a circa 2.863 milioni di euro;
- che le fonti finanziarie per la copertura del fabbisogno residuo sono così individuate:

A. Finanziamento a carico del bilancio pubblico

Il contributo a carico dello Stato, quantificato in 1.329,7 milioni di euro, verrà disposto secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica.



B. Altre fonti a sostegno

Finanziamenti che potranno essere disponibili nei prossimi anni a fronte di un piano di azioni definito e che rientrano negli impegni programmatici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in linea con le intese raggiunte e sottoscritte nel *memorandum of understanding* in data 18 maggio 2009, per un importo complessivo di circa 1.533 milioni di euro, così articolato:

- finanziamenti comunitari TEN-T da inserire nei piani di cofinanziamento europeo successivi al 2013, stimati pari a circa 500 milioni di euro;
 - accantonamento, ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, da parte della Società Autostrade del Brennero S.p.a. dei proventi da esercizio in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria del Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie, la cui quota, stimata ora pari a 400 milioni di euro, da destinare a favore della Galleria di base del Brennero dovrà essere concordata con la medesima Società Autostrade del Brennero S.p.a.,
 - ricorso al partenariato pubblico-privato (PPP) per la realizzazione, il finanziamento e la manutenzione dell'attrezzaggio tecnologico e ferroviario, per un importo stimato di 400 milioni di euro;
 - proventi da un'eventuale tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE, stimati pari a circa 233 milioni di euro;
- che in apposito allegato n.2 alla presente delibera è riportata la previsione di distribuzione annua delle esigenze finanziarie (cassa);
 - che lo schema di piano economico-finanziario evidenzia l'assenza di un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione a motivo della scarsa significatività dei ricavi;
 - che l' Unità tecnica finanza di progetto ha ritenuto giustificato il finanziamento a carico del bilancio pubblico come sopra individuato, con la raccomandazione di attivare con sollecitudine le analisi propedeutiche all'avvio di schemi di partenariato pubblico-privato per quanto attiene la parte inerente la realizzazione, il finanziamento e la manutenzione dell'attrezzaggio tecnologico.

DELIBERA

1 *Approvazione progetto definitivo*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell' articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell' "Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero", comprensivo della variante di cui alla prescrizione n. 4, richiesta dalla Provincia Autonoma di Bolzano, e comprensivo del programma di risoluzione delle interferenze. 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 L'importo di 3.575 milioni di euro – pari al costo aggiornato dell'opera, come quantificato nel quadro economico sintetizzato nella precedente "presa d'atto" – costituisce il "limite di spesa" del progetto.
- 1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.
- 1.4 La metodologia per la risoluzione delle interferenze e l'indicazione degli elaborati e dei documenti relativi alle singole interferenze sono contenuti nel documento del progetto definitivo n. D0118-02153-03 "Infrastrutture interferite – Relazione tecnica".

2. *Modalità di realizzazione dell'opera*

- 2.1 BBT SE, in qualità di soggetto aggiudicatore, è autorizzata a procedere alla contrattualizzazione dell'opera intera per lotti successivi costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei limiti dei rispettivi finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili.
- 2.2 A tal fine la copertura del fabbisogno finanziario di competenza residuo pari a 2.863 milioni di euro dovrà essere assicurata in coerenza con il cronoprogramma e con le esigenze di cassa riportate nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

3. *Disposizioni finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferirà a questo Comitato, con cadenza semestrale, in merito alle iniziative adottate per assicurare la disponibilità dei 1533 milioni di euro di cui alla lettera B della presa d'atto "*sotto l'aspetto finanziario*".
- 3.2 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.
- 3.3 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 riportate nel menzionato allegato 1; 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.
- 3.4 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.



- 3.5 In relazione alle linee guida esposte 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'articolo 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'articolo 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.
- 3.6 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, 31 luglio 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCHICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 22 gennaio 2010
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, n. 52*



Prescrizioni

1. A seguito dell'approvazione CIPE del Progetto Definitivo, dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:
 - il Proponente dovrà inviare il Progetto esecutivo delle tratte di cunicolo esplorativo in corso di esecuzione, comunicando la data di inizio lavori;
 - per le tratte di cunicolo esplorativo di cui non è avviata la fase negoziale, il Proponente dovrà provvedere, ai sensi dell'art. 185 c. 7 del decreto legislativo n. 163/2006, a trasmettere al Ministero dell'ambiente, del territorio e del mare il progetto esecutivo composto dai documenti previsti dagli articoli 19 e seguenti dell'allegato tecnico recato dall'allegato XXI, ivi compresa l'attestazione di cui all'articolo 20, comma 4., ed a comunicare la relativa data di inizio dei lavori, preliminarmente al loro avvio.
2. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione il Progetto di monitoraggio ambientale (PMA) dovrà essere aggiornato prendendo in considerazione:
 - i contenuti della Variante migliorativa 01 proposta dalla Provincia autonoma di Bolzano in sede di Conferenza dei servizi;
 - gli approfondimenti di carattere idrogeologico e monitoraggi in corso;
 - l'articolazione delle fasi di cantiere, con particolare riferimento alla presenza e agli effetti della parte di cunicolo esplorativo anticipatamente realizzato.
3. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dovrà essere ridotta la pendenza della livelletta sulla parte italiana della Galleria di base, come da documentazione allegata al verbale in data 20.10.2008 del Gruppo di lavoro per lo scambio di informazioni circa le prescrizioni in fase di emanazione da parte delle Autorità dei due Stati, agli atti della Struttura tecnica di missione e riportata per estratto nell'allegato 2 della presente delibera.
4. Nelle successive fasi di progettazione, dovrà essere sviluppato il progetto delle opere secondo la configurazione introdotta con la variante migliorativa 01, di cui alla documentazione del Proponente pervenuta con nota prot. n. 13316A -Fc/Lo AD 11.1.8.02 in data 07.07.2008, agli atti della Struttura tecnica di missione.
5. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dovranno essere elaborati metodi adatti di avanzamento che consentano l'esecuzione di sondaggi esplorativi sub-orizzontali nei tratti di strati acquiferi prima dell'avanzamento principale e lungo il cunicolo esplorativo, coerentemente con quanto previsto nel Progetto definitivo.
6. Le infiltrazioni d'acqua di emergenze puntiformi con portata a regime superiore a 5 l/s dovranno essere denunciate all'Ufficio gestione risorse idriche della Provincia autonoma di Bolzano per il necessario pronunciamento in merito ad un eventuale utilizzo delle acque mediante opere di captazione e derivazione delle emergenze per uso potabile.
7. Dovranno essere acquisiti tutti i pareri relativi ad aree sottoposte a tutela dei beni architettonici, artistici ed archeologici.



8. Ai fini della tutela dell'ambito acquatico, prima e durante i lavori per il previsto sottoattraversamento dell'Isarco a nord di Fortezza, devono essere osservate le seguenti prescrizioni:
- la comunicazione di inizio lavori deve essere effettuata per iscritto, almeno 10 giorni prima del loro inizio, all'Ufficio caccia e pesca della Provincia autonoma di Bolzano nonché all'acquicoltore concessionario del diritto di pesca nel tratto interessato;
 - prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione del canale di deviazione dell'Isarco si dovrà prevedere il recupero dei pesci nel tratto interessato tramite l'impiego dello storditore elettrico; successivamente i pesci dovranno essere rilasciati nel tratto più a monte del fiume Isarco;
 - nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà tener conto che l'Isarco dovrà essere deviato in modo da consentire l'esecuzione dei lavori all'asciutto; inoltre dovranno essere previste ed attuate opportune misure;
 - precauzionali e di controllo al fine di evitare l'intorbidimento dell'acqua dell'Isarco e di ridurre al minimo inevitabile ogni inquinamento; nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà garantire l'utilizzo dell'habitat acquatico e del tratto per la pesca prevedendo adeguate forme di compensazione, qualora ciò non fosse possibile.
9. Alla fine dei lavori per la realizzazione del sottoattraversamento dell'Isarco dovrà essere garantita l'ottemperanza delle seguenti prescrizioni:
- dovrà essere previsto il ripristino della larghezza originaria dell'alveo;
 - dovrà essere previsto che i muri ripariali siano realizzati possibilmente in modo irregolare per creare sufficienti rifugi per i pesci;
 - il tratto interessato dal sottoattraversamento dovrà essere sistemato come ambiente naturale in modo che sia creato un habitat idoneo per i pesci. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla struttura dell'alveo e dovranno essere creati sufficienti rifugi per i pesci;
 - si dovrà provvedere al recupero dei pesci nel tratto della deviazione tramite l'impiego dello storditore elettrico; successivamente i pesci dovranno essere rilasciati nel tratto di fiume più a monte.
10. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano il progetto dettagliato per la strutturazione dell'alveo e dell'ambito ripariale della zona del sottoattraversamento dell'Isarco, elaborato da un limnologo. L'esecuzione dei lavori dovrà avvenire sotto la sorveglianza di un limnologo.
11. Le eventuali ulteriori misure per garantire il rispetto dei limiti e dei valori di soglia per il rumore per gli edifici sul lato orografico destro della stazione di Fortezza andranno concordate con l'Ufficio Aria e Rumore della Provincia autonoma di Bolzano e inoltrate nell'ambito del progetto esecutivo al Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano.



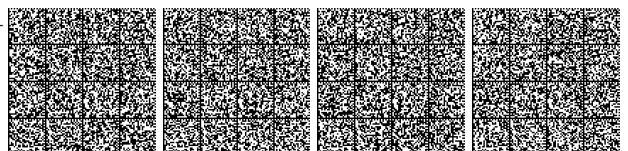
12. Le barriere antirumore ed eventuali muri di sostegno presso la stazione di Fortezza e presso il portale della galleria dovranno essere realizzati in materiali con caratteristiche ad alto assorbimento. Tali caratteristiche dovranno essere specificate nel progetto esecutivo e nei capitolati d'appalto e andranno sottoposte all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano.
13. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovranno sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano i progetti di dettaglio delle aree di cantiere, dell'impianto di caricamento del materiale presso la stazione ferroviaria di Le Cave e degli altri impianti e infrastrutture esterne, compreso il nuovo posto multifunzione previsto a Mules, nonché delle aree di deposito del materiale proveniente dallo scavo.
14. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovranno sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano i dettagli dell'organizzazione del cantiere, di riduzione del rumore e delle polveri, che andranno descritti e rappresentati graficamente.
15. Nelle fasi successive di progettazione e durante la realizzazione, per i cantieri e per l'impianto di caricamento del materiale presso la stazione ferroviaria di Le Cave, in riferimento a tutti gli impianti fissi, dovrà essere dimostrato il rispetto dei limiti di rumore ai sensi del DPGP 6/3/1989 nei seguenti termini:
 - le aree all'interno dei cantieri sono da considerarsi per la durata dei lavori zone acustiche di classe IV (Zone per insediamenti produttivi ed aree per opere ed impianti di interesse collettivo che ospitano attività particolarmente rumorose) Allegato A DPGP 6/3/1989;
 - le aree limitrofe ai cantieri vanno considerate zone acustiche di classe II (Zone abitate tranquille situate all'esterno dei centri abitati) o di classe III (Zone residenziali situate all'interno dei centri abitati) Allegato A DPGP 6/3/1989 a seconda della qualità acustica della zona stessa, della presenza di infrastrutture o impianti rumorosi e del livello di fondo di rumorosità;
 - il livello sonoro nelle zone circostanti le aree di cantiere di valutazione derivante da una o più sorgenti sonore (impianti fissi) che si trovano all'interno dei cantieri, e quindi in una zona acustica superiore a quella del ricettore, è ammissibile qualora non sia superiore di 5 dB(A) rispetto al valore limite della zona, confinante con il cantiere, in cui si trova il ricettore.I modelli di propagazione del rumore dovranno tener conto anche dell'emissione acustica dei nastri trasportatori. Tale documentazione è da elaborare in accordo con l'Ufficio Aria Rumore della Provincia autonoma di Bolzano.
16. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dovranno essere previsti impianti di ventilazione silenziosi.
17. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione presso il cantiere stazione di Fortezza non dovrà essere prevista lavorazione di inerti.
18. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere per tutti i cantieri solo l'impiego di veicoli e di tecnologie che siano al passo con la miglior tecnologia disponibile allo scopo di ridurre le emissioni gassose e sonore.



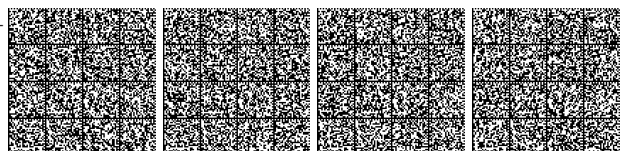
19. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere che in zona Genauen II a Mules venga eretta una protezione dalle polveri per i due masi "Genauen".
20. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere che per i cantieri e i depositi vengano messi in atto i seguenti provvedimenti: la bagnatura dell'areale, delle vie d'accesso e del materiale; l'impianto di lavaggio gomme; l'asfaltatura e la pulizia delle vie di accesso e degli areali; adeguate schermature degli impianti.
21. Nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà essere dimostrato che, in fase di esercizio, siano rispettate le norme riconosciute relative alle vibrazioni ed al rumore secondario sia per la zona della stazione di Fortezza sia per l'edificio E12.
22. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere che allo scarico degli impianti di depurazione acque di galleria nel fiume Isarco siano sempre rispettati i valori limite di emissione dell'allegato D della Legge provinciale della Provincia di Bolzano del 18.06.2002, n. 8 nonché, per il parametro "solidi sospesi totali", un valore di 35 mg/l.
23. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere che:
 - allo scarico degli impianti di depurazione acque di galleria, prima dello scarico nel fiume Isarco, vengano misurati e registrati in automatico i seguenti parametri dell'acqua di scarico depurata: temperatura, conducibilità, pH, torbidità e portata;
 - venga previsto un campionatore con svuotamento automatico con almeno 12 contenitori e un impianto d'allarme in caso di malfunzionamento dell'impianto di depurazione;
 - i dati siano resi disponibili per via telematica all'Ufficio tutela acque della Provincia autonoma di Bolzano nonché all'Osservatorio ambientale.
24. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere che un tecnico incaricato dalla ditta esecutrice effettui mensilmente un controllo degli scarichi degli impianti di trattamento delle acque di galleria per i seguenti parametri: pH, temperatura, solidi sospesi totali, COD, alluminio, cadmio, cromo, ferro, azoto totale, idrocarburi totali.
25. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà ribadire l'obbligo del rispetto dell'art. 41 della Legge provinciale del 18.06.2002, n. 8, inerente gli obblighi di comunicazione verso l'Ufficio tutela acque della Provincia autonoma di Bolzano.
26. Le misure previste progettualmente in ottemperanza alle prescrizioni CIPE n. 11, 26 e 42 di approvazione del Progetto preliminare (interventi di impermeabilizzazione dell'ammasso roccioso, misure sostitutive preventive, misure di emergenza) dovranno essere implementate nelle fasi successive di progettazione e realizzazione dell'Opera.



27. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere il ricircolo completo dell'acqua di risulta degli impianti di betonaggio e degli impianti per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo.
28. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione è da prevedere, per tutte le superfici occupate per la realizzazione delle gallerie, una fascia di rispetto di 10 m dal ciglio sponda delle acque superficiali, ai sensi dell'art. 48 della legge provinciale del 18.06.2002, n. 8 della Provincia autonoma di Bolzano.
29. Il Progetto esecutivo e le condizioni di appalto dovranno prevedere la nomina di un responsabile ambientale da parte della ditta incaricata dei lavori.
30. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano il dettaglio di tutte le attività inquinanti per le acque, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico, come ad esempio: zona manutenzione macchine, deposito rifiuti e altri depositi, edificio per manutenzione treni, deposito sostanze chimiche, parcheggio mezzi operativi, impianto di lavaggio ruote con dimensionamento disoleatore, impianto di rifornimento carburante con dimensionamento disoleatore, impianto di betonaggio, campo base.
31. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà imporre che la gestione delle acque meteoriche avvenga in conformità al D.P.G.P. 21/01/2008, n. 6 della Provincia autonoma di Bolzano.
32. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovranno sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano i dettagli delle reti fognarie previste nelle zone dei cantieri e dei campi base.
33. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovranno sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano i dettagli degli impianti di depurazione delle acque ipogee intercettate in galleria e delle acque di galleria.
34. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovranno sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano i dettagli esecutivi delle misure per la rinaturazione della vegetazione ripariale nell'area del sottoattraversamento del fiume Isarco.
35. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovranno sottoporre all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano i dettagli esecutivi dello spostamento del collettore fognario principale interferito dai lavori previsti nella zona del sottoattraversamento dell'Isarco.
36. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà prevedere che, sull'intero tratto dello spostamento del collettore fognario principale nella zona del sottoattraversamento dell'Isarco, sia per le tubazioni che per i pozzetti, vengano effettuate prove di tenuta secondo la norma europea EN 1610 e compilati i rispettivi verbali di protocollo. All'atto del collaudo andranno presentati i verbali di tenuta e su ordine del collaudatore, si dovranno effettuare per alcuni tratti del canale ulteriori prove di controllo (prove di tenuta, con telecamera, con specchi, ecc.) ritenute necessarie. Si dovrà inoltre prevedere che i coperchi dei pozzetti di

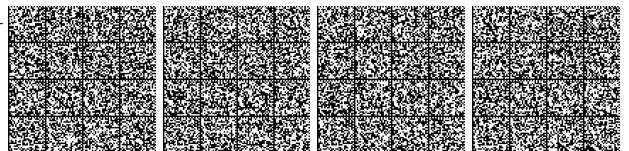


- ispezione vengano installati in maniera tale da impedire l'ingresso di acqua piovana (leggermente rialzati rispetto alla strada o, in casi particolari, privi di areazione).
37. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà ribadire per gli scarichi l'obbligo del rispetto delle normative vigenti ai sensi dell'art. 39 della legge provinciale del 18.06.2002, n. 8, della Provincia autonoma di Bolzano.
 38. Il promotore del progetto, preliminarmente allo sviluppo della Progetto esecutivo, dovrà effettuare una valutazione della fattibilità tecnica e validità ambientale delle richieste di provvedimenti di compensazione ambientale avanzate dagli Enti Territoriali nonché di quelli già individuati nel Progetto definitivo. Tale proposta dovrà essere approvata dall'Ufficio di Valutazione ambientale della Provincia di Bolzano. Il costo complessivo massimo dei provvedimenti di compensazione ambientale è fissato in euro 50.000.000, come da delibera CIPE n. 89/2004.
 39. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà sviluppare la pianificazione dettagliata per la sistemazione delle aree nonché per le infrastrutture di riqualificazione previste per l'abitato di Fortezza sulla base di quanto previsto nel Progetto definitivo.
 40. Il progetto esecutivo e le condizioni di appalto successive dovranno prevedere una direzione lavori ambientale mediante un responsabile ambientale che, direttamente o avvalendosi di un team intersettoriale, dovrà garantire le necessarie competenze ecologiche. Il Responsabile ambientale dovrà essere previsto ai sensi delle Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale delle opere di cui alla legge obiettivo (legge 21.12.2001, n. 443) Rev. 2 del 30 settembre 2004 e potrà far parte della Direzione lavori.
 41. L'abbattimento degli alberi è ammesso solo previa regolare marcatura da parte dell'Autorità Forestale.
 42. Dovranno essere adottate tutte le cautele e le norme di buona tecnica per evitare di arrecare danni alle colture limitrofe.
 43. Nella zona del sottoattraversamento dell'Isarco, la variante alla S.S. 12 prevista dal Progetto definitivo dovrà avere carattere provvisorio. Per lo spostamento provvisorio della viabilità dovrà essere predisposto un adeguato programma delle fasi operative, che dovrà essere sottoposto alla Società Autostrada del Brennero S.p.A. per la specifica autorizzazione.
 44. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione si dovrà assicurare che, nella zona del sottoattraversamento dell'Isarco, la distanza tra l'estradosso della calotta delle gallerie che saranno realizzate in sottopasso al corpo autostradale, abbia un franco minimo di 25,00 m rispetto al piano viario autostradale.
 45. Preliminarmente all'avvio dei lavori del sottoattraversamento dell'Isarco nella zona che interferisce con la sede autostradale, è necessario che sia approvato della Società Autostrada del Brennero S.p.A. lo studio dettagliato in merito alle operazioni che si dovranno svolgere per le deviazioni del traffico autostradale durante le fasi sia di lavorazione che di accesso dei mezzi di cantiere preposti alle lavorazioni di consolidamento del terreno.



	BBT	Totale (ME)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 - 2047
Costi	Costi previsti per progettazione e curriculum esplorativo QUOTA A CARICO ITALIA (COMPETENZA) (50% dei costi totali, il restante 50% è a carico AUSTRIA)	260,0	0,6	6,4	18,1	11,7	14,0	17,9	40,2	38,2	40,1	38,4	34,4												
	Costi previsti per costruzione gallerie principali QUOTA A CARICO ITALIA (COMPETENZA) (50% dei costi totali, il restante 50% è a carico AUSTRIA)	3.314,4								86,5	93,0	239,5	678,5	286,6	325,1	306,1	370,6	293,0	314,3	119,5	107,9	93,8			
	Costi totali previsti per costruzione QUOTA A CARICO ITALIA (COMPETENZA) (50% dei costi totali il restante 50% è a carico AUSTRIA)	3.574,4	0,6	6,4	18,1	11,7	14,0	17,9	40,2	124,7	133,1	277,9	712,9	286,6	325,1	306,1	370,6	293,0	314,3	119,5	107,9	93,8			
Fonti deliberate (a disposizione)	Finanziamenti statali deliberati Contratto di Programma 2007 - 2011	286,0		0,6	6,4	18,1	11,7	14,0	36,7	59,8	61,1	32,2	45,4												
	Finanziamenti comunitari deliberati Programma Pluriennale RTE-T 2007 - 2013 (CASSA)	426,3	1,5	1,1	1,5	11,8	17,5	0,0	0,5	10,6	31,3	43,8	64,5	142,1	100,2										
	Finanziamenti deliberati ITALIA	712,3	1,5	1,7	7,9	29,9	29,2	14,0	37,2	70,4	92,3	76,0	109,9	142,1	100,2										
	Esigenze finanziarie effettive al netto dei finanziamenti deliberati QUOTA A CARICO ITALIA (CASSA) 75% anno in corso + 25% anno precedente	2862									5	128	470	283	290	311	355	312	309	168	111	97,3	23,4		

Cronoprogramma



BBT	Totali (M€)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 - 2047
Fonti a sostegno (da attivare)																								
Fonti alternative a sostegno - Finanziamenti comunitari Programma Pluriennale RTE-T post 2013	498,8													64,5	73,1	68,9	83,4	65,9	70,7	26,9	24,3	21,1		
Fonti alternative a sostegno - Fondo A22	400,0												250,0	150,0										
Fonti alternative a sostegno - applicazione Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette"	233,6													22,2	23,1	24,0	25,0	26,0	27,0	28,1	28,8	29,5		
Fonti alternative a sostegno - PPP DBFM	400,0																40,0	50,0	160,0	60,0	50,0	40,0		
TOTALE FONTI ALTERNATIVE A SOSTEGNO	1.532,4												250,0	236,7	96,2	92,9	148,3	141,9	257,7	115,0	103,1	90,6		
Esigenze finanziarie effettive al netto dei finanziamenti deliberati e delle fonti alternative a sostegno QUOTA A CARICO ITALIA (CASSA)	1329,7										5	128	220	45,9	194	218	206	171	51,2	53,2	7,7	6,7	23,4	
CONTRIBUTO COSTANTE ANNUO ALLA COSTRUZIONE A CARICO DELLO STATO ITALIANO	1980											55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	1320

L'importo di 1.320 M€ è pari alla somma dei singoli contributi costanti annui alla costruzione di 55 M€ sul periodo 2024 - 2047.



Clausola antimafia

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 articolo 10, mentre l'articolo 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'articolo 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'articolo 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.

