

**COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

DELIBERAZIONE 22 settembre 2009.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) - linea AV/AC Milano – Verona: lotto funzionale Treviglio – Brescia (CUP J41C07000000001) - Approvazione progetto definitivo e finanziamento.** (Deliberazione n. 81/2009).**IL COMITATO INTERMINISTERIALE  
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

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 – 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 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 la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), 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;

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);

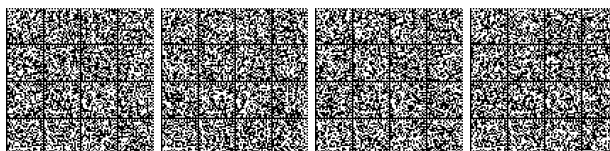
VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'articolo 4, commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante 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;

VISTO il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", e visti in particolare:

- l'articolo 6-quinquies con il quale è stato istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);



- l'articolo 12, con il quale sono state apportate modifiche al decreto legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito con modificazioni dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, in ordine alla revoca delle cosiddette "concessioni TAV" e in base al quale i rapporti convenzionali stipulati dalla società Treno Alta Velocità S.p.A. (TAV) con i contraenti generali in data 15 ottobre 1991 ed in data 16 marzo 1992 continuano senza soluzione di continuità con Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) e i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie;

VISTO il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale", convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visti in particolare:

- l'articolo 18 che demanda a questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, di assegnare, fra l'altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle Regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle Regioni del Centro-Nord e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;
- l'articolo 21, che per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla menzionata legge n. 443/2001 autorizza contributi quindicennali pari a 60 milioni di euro annui a decorrere dal 2009 e 150 milioni di euro annui a decorrere dal 2010;
- l'articolo 25, comma 1, che istituisce nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze - a valere sulla dotazione del Fondo infrastrutture - un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, da ripartire con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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 "Corridoio plurimodale padano" la voce "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)" con un costo complessivo di 7.901,7 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 5 dicembre 2003, n. 120 (G.U. n. 132/2004), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della "Linea AV/AC Milano - Verona";

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 18 marzo 2005, n. 1 (G.U. n. 150/2005), con la quale questo Comitato ha approvato l'aggiornamento del dossier di valutazione della "Linea AV/AC Milano - Verona - Padova - (Venezia)", limitatamente alla tratta Milano - Verona ("Nodo di Verona" incluso);

VISTA la delibera 29 luglio 2005, n. 93, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del "Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e di Milano";

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), all'allegato 1 conferma, alla voce "Corridoio plurimodale padano", l'"Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)" con un costo aggiornato di 11.602 milioni di euro;

VISTA la delibera 5 aprile 2007, n. 13 (G.U. n. 164/2007), con la quale questo Comitato ha espresso una valutazione positiva sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1ª fase funzionale della "Linea AV/AC Milano - Verona: sub tratta Treviglio - Brescia" e ha invitato l'allora Ministro delle infrastrutture a sottoporre all'approvazione di questo Comitato il progetto definitivo di detta sub tratta;

VISTA la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 3, (G.U. n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;

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) in adempimento alle indicazioni della propria delibera 4 luglio 2008, n. 69, e 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 e comprensiva, tra gli interventi ferroviari da finanziare con contributo pubblico, della "Linea AV/AC Milano - Verona: lotto funzionale Treviglio - Brescia";

VISTA la delibera 8 maggio 2009, n. 21 (G.U. n. 130/2009), con la quale questo Comitato ha confermato la deliberazione n. 120/2003 di approvazione del progetto preliminare della "Linea AV/AC Milano - Verona", con conseguente reiterazione a decorrere dal 9 giugno 2009, ai sensi e per gli effetti degli articoli 9 e 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e dell'articolo 165 del decreto legislativo n. 163/2006, del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione della "Linea AV/AC Milano - Verona";

VISTA la delibera 26 giugno 2009, n. 42 (G.U. n. 185/2009), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'intervento "Collegamento autostradale di connessione tra le Città di Brescia, Bergamo e Milano (Brebemi)";

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 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'articolo 1, commi 511 e 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

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 della "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia, 1° lotto costruttivo";

VISTA la nota 23 luglio 2009, n. 30513, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria della "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia, 1° lotto costruttivo";

VISTA la nota 30 luglio 2009, n. 31719, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la scheda unificata di progetto ex delibera n. 63/2003 e il piano economico-finanziario ex articolo 4, comma 140 della legge n. 350/2003 della "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia";

CONSIDERATO che, nella seduta del 26 giugno 2009, con delibera n. 51, questo Comitato ha definito le disponibilità del Fondo infrastrutture, quantificando le risorse allocabili da questo Comitato medesimo rispettivamente per il Centro-Nord e per il Mezzogiorno e riportando in apposito allegato l'elenco degli interventi da attivare nel triennio con identificazione delle relative fonti di copertura (risorse ai sensi della legge obiettivo, Fondo infrastrutture, fondi propri del Gruppo Ferrovie dello Stato, risorse private);

CONSIDERATO che, nella seduta del 15 luglio 2009, con delibera n. 52, questo Comitato ha espresso parere favorevole, per la parte concernente il Programma delle infrastrutture strategiche, in ordine alla impostazione programmatica dell'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF) ed ha approvato limitate modifiche al documento programmatico licenziato nella citata seduta del 26 giugno 2009;

CONSIDERATO che l'opera è inclusa nel documento programmatico di cui sopra;

CONSIDERATO che il "Collegamento autostradale Brebemi" è stato progettato in affiancamento con la "Linea AV/AC Milano - Verona" secondo quanto prescritto nelle delibere n. 93/2005 e n. 120/2003, con l'adozione di specifiche soluzioni progettuali di coordinamento, in particolare per quanto attiene le cosiddette "opere integrate" (che ricadono nell'ambito di competenza di entrambe le infrastrutture o comunque funzionali all'altra infrastruttura e che debbono essere realizzate da un unico soggetto);

CONSIDERATO che con riferimento al coordinamento tra le due infrastrutture di cui al precedente "considerato" è stato sottoscritto in data 5 novembre 2007 un Protocollo di intesa tra l'allora Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Bergamo, la Provincia di Milano, la Provincia di Brescia, Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. (CAL), RFI e Brebemi S.p.A.;

CONSIDERATO che la citata documentazione istruttoria, posta a base della proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, esaminata dal Comitato nella seduta del 31 luglio 2009, include, tra le fonti di finanziamento, anche una quota pari al 15 per cento del fondo di cui al citato articolo 25, comma 1, del decreto legge n. 185/2008, come convertito dalla legge n. 2/2009;

CONSIDERATA la nuova proposta di copertura finanziaria dell'opera avanzata nella seduta odierna dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

RILEVATO in seduta l'accordo degli altri Ministri e dei Sottosegretari presenti;



## PRENDE ATTO

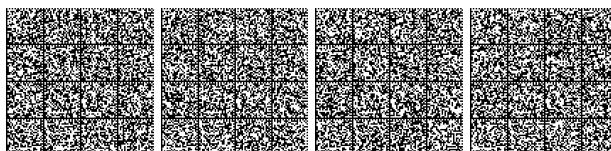
delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che l'oggetto della presente delibera concerne l'approvazione del progetto definitivo del lotto funzionale Treviglio - Brescia della "Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona", come individuato nella delibera n. 13/2007;
- che il suddetto lotto funzionale Treviglio - Brescia prevede la realizzazione del tratto di linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona posto in diretta continuità con il lotto Pioltello - Treviglio, ed in esercizio da Milano a Treviglio, sino alla stazione di Brescia;
- che l'intervento inizia in corrispondenza della punta scambi dell'interconnessione di Treviglio, si sviluppa per circa 57 km e termina in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione Brescia centrale;
- che le caratteristiche tecniche del tracciato sono le seguenti:
  - velocità di progetto della linea 250-300 km/h, velocità di progetto della interconnessione 160 km/h;
  - pendenza massima 14,6 per mille;
  - alimentazione 25 kV circa 50 Hz;
  - segnalamento European Rail Traffic Management System (ERTMS)/livello 2;
- che l'intervento comprende anche la realizzazione di opere per le interconnessioni tra la linea alta velocità/alta capacità e la linea storica e l'adeguamento dei piani di stazione di Brescia scalo e Brescia centrale;
- che in data 20 novembre 2007 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani a tiratura nazionale "Corriere della sera" e "Il sole 24 ore" e sul quotidiano a tiratura locale "La Repubblica - edizione Lombardia" nonché sul sito internet della Società Italferr S.p.A. e che sono pervenute 382 osservazioni da parte dei privati entro i termini previsti;
- che il progetto è stato depositato presso la sede della Regione Lombardia - Direzione infrastrutture e mobilità;
- che in data 28 novembre 2007 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 20 dicembre 2007 è stata completata la consegna del progetto alle 148 Amministrazioni interessate;
- che il Ministero istruttore ha convocato, il 29 febbraio 2008, la Conferenza di servizi, i cui lavori si sono conclusi il 19 marzo 2008;
- che la Regione Lombardia si è espressa nell'ambito della Conferenza di servizi con delibera 19 marzo 2008, n. 6873, subordinando il parere favorevole ad una serie di prescrizioni;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 19 marzo 2008, n. DGPAAC/34.19.04/3337, ha trasmesso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in argomento;
- che il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, con nota DSA-2008-0021796 del 6 agosto 2008, 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;
- che il suddetto parere rileva difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare per ciò che riguarda il tratto di linea ferroviaria di circa 4 km definito come "Ingresso urbano in Brescia", difformità che comportano una modificazione dell'impatto ambientale del progetto in tale tratto urbano;



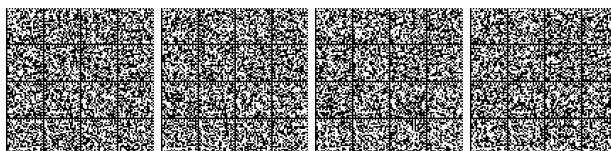
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in relazione al predetto tratto di “Ingresso urbano in Brescia”, ha inserito tra le prescrizioni la necessità di aggiornare lo studio di impatto ambientale per i 4 km del medesimo tratto;
  - che la relazione dà conto degli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, da allegare alla delibera, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;
  - che le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono scaturite dall'esito della Conferenza di servizi, conclusasi il 19 marzo 2008, e dei pareri successivamente trasmessi dalle Amministrazioni competenti, nonché dall'approvazione del progetto definitivo del collegamento autostradale Brebemi, con una soluzione diversa (avvicinamento dell'asse dell'infrastruttura autostradale a quello ferroviario e passaggio dalla trincea profonda al rilevato) rispetto a quella nota al momento della redazione del progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria e presa a riferimento dal progettista per la soluzione dell'impatto territoriale dovuto all'affiancamento delle due infrastrutture;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge n. 112/2008, il General contractor Cepav Due è nuovamente divenuto il titolare della Convenzione relativa alla tratta Treviglio - Brescia, mentre RFI mantiene il ruolo di Soggetto aggiudicatore, in quanto resta valida la revoca della concessione - rilasciata a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato in data 7 agosto 1991 - di cui al decreto legge n. 7/2007;
  - che, in particolare, è previsto che la realizzazione della tratta Treviglio – sfiocco dell'interconnessione, più 11 km della cosiddetta “Interconnessione di Brescia ovest”, cui corrisponde un costo dei lavori di 1.278 milioni di euro, sarà a carico del suddetto General contractor Cepav Due, mentre saranno realizzati tramite ricorso ad appalto integrato lavori pari a 146 milioni di euro relativi alla penetrazione urbana di Brescia e al nuovo PRG di Brescia;
  - che, secondo il cronoprogramma di attuazione riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 8 mesi per attività progettuali ed autorizzative residue e sessanta mesi complessivi più uno di pre-esercizio per la realizzazione dell'opera, inclusa l'apertura dei cantieri e che la fine dei lavori è prevista entro il mese di marzo 2015;



- sotto l'aspetto finanziario
- che il costo originario della tratta indicato nella citata delibera n. 13/2007, al netto dell'IVA, è pari a 2.000 milioni di euro, così articolato:

importi in milioni di euro	
Voci	Importi
Opere civili	633
Sovrastruttura ferroviaria	75
Impianti tecnologici	183
Acquisizione aree	262
Adeguamenti progettuali	220
Sub-totale valutazione tecnica dei lavori	1.373
Imprevisti	137
Opere di ingegneria – Italferr	96
Costi di struttura RFI	41
Collaudi e prove di esercizio	28
Accordi enti locali	150
Opere di parallelismo (Brebemi)	175
Sub-totale somme a disposizione	627
TOTALE	2.000

- che le cosiddette “opere di parallelismo (Brebemi)” - di cui alla voce compresa tra le somme a disposizione non inserite nella valutazione tecnica dei lavori - concernono oneri derivanti dal parallelismo al tracciato della nuova autostrada Brebemi così come definiti nel citato accordo del 5 novembre 2007;
- che il costo del progetto ora all'esame del Comitato è stato incrementato a seguito:
  - dei maggiori oneri derivanti dalle prescrizioni;
  - dei maggiori oneri derivanti dalla realizzazione delle “opere integrate”, di cui ad accordi successivi al citato protocollo del 5 novembre 2007 tra CAL, RFI e Brebemi S.p.A.;
- che il nuovo limite di spesa è pari a 2.050 milioni di euro, e risulta così articolato:



importi in milioni di euro

Voci	Importo affidamento al General contractor	Importo affidamento con appalto	Importo totale
Opere civili	674	53	727
Sovrastruttura ferroviaria	72	18	90
Impianti tecnologici	200	56	256
Acquisizione aree	247	13	260
Adeguamento monetario	85	6	91
Sub-totale valutazione tecnica dei lavori	1.278	146	1.424
Imprevisti			144
Opere di ingegneria – Italferr			70
Costi di struttura RFI			40
Collaudi e prove di esercizio			10
Accordi enti locali			150
Opere di parallelismo (Brebemi)			212
Sub-totale somme a disposizione			626
TOTALE			2.050

- che risultano disponibili le seguenti risorse:
  - 175 milioni di euro a valere su risorse statali già disponibili nel Contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI – aggiornamento 2008;
  - 6,05 milioni di euro a valere su risorse TEN-T programmazione 2007 – 2013 (extra Multiannual Indicative Programme – MIP 2008) previste nell’ambito dell’aggiornamento 2009 del suddetto Contratto di Programma 2007-2011;
  - 391 milioni di euro a valere su risorse destinate all’investimento nell’ambito dell’aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011, rinvenienti da riallocazione di risorse disponibili nel medesimo Contratto di programma – aggiornamento 2008;
  - 69 milioni di euro a valere sulla quota destinata al Centro-Nord dei 960 milioni di euro stanziati dall’art. 25 della citata legge 28 gennaio 2009, n. 2 per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- che, al fine di avviare un primo lotto costruttivo del costo di 1.130,95 milioni di euro, non dotato di funzionalità sotto il profilo dell’esercizio ferroviario, è richiesta l’assegnazione di 489,9 milioni di euro a valere:
  - per l’importo di 390 milioni di euro, in termini di volume di investimento, sulle risorse destinate all’attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche dall’articolo 21 del decreto legge n. 185/2008;
  - per l’importo di 99,9 milioni di euro a valere sulla quota destinata al Centro-Nord del Fondo infrastrutture;
- che il piano economico-finanziario sintetico evidenzia la scarsa significatività dei ricavi annuali previsti a regime dalla gestione dell’infrastruttura, in quanto questi ultimi non consentono il raggiungimento della soglia di riferimento pari al 2 per cento del costo totale di investimento;





## 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 e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della "Linea AV/AC Milano - Verona: lotto funzionale Treviglio - Brescia". 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 2.050 milioni di euro – pari al costo aggiornato dell'opera, come quantificato nel quadro economico sintetizzato nella precedente "presa d'atto" – costituisce il nuovo "limite di spesa" del progetto.
- 1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.
- 1.4 Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono indicati nell'allegato 2 alla presente delibera, di cui l'allegato stesso forma parte integrante.

### 2 *Assegnazione finanziamento*

- 2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1, è disposta a favore di RFI l'assegnazione, a valere sui contributi pluriennali autorizzati dall'articolo 21, comma 1, del decreto legge n. 185/2008, di
  - un contributo massimo di euro 4.405.254 per 15 anni, con decorrenza dal 2009;
  - un contributo massimo di euro 30.857.990 per 15 anni, con decorrenza dal 2010.I suddetti contributi, suscettibili di sviluppare, al tasso attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti, volumi di investimento – rispettivamente – di euro 48.720.675 e di euro 341.279.325, sono quantificati includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.
- 2.2 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è altresì disposta a favore di RFI l'assegnazione di un finanziamento di 99,9 milioni di euro a valere sul Fondo infrastrutture di cui alla citata legge 6 agosto 2008, n. 133, e più specificamente a valere sulla quota del 15 per cento destinata a favore del Centro-Nord.
- 2.3 Il finanziamento di cui al punto 2.2 sarà erogato secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS.
- 2.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà a comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica l'esito delle suddette procedure di gara, quantificando le eventuali economie.

### 3 *Impegni ed autorizzazioni*

- 3.1 RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, è autorizzata a procedere alla contrattualizzazione del lotto funzionale Treviglio – Brescia della Linea AV/AC Milano – Verona per successive fasi costruttive non funzionali, impegnative per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili per ogni singola fase costruttiva.



Al fine di consentire al soggetto aggiudicatore di procedere alla contrattualizzazione dell'intera opera "Linea AV/AC Milano - Verona – lotto funzionale Treviglio - Brescia" per fasi costruttive – non funzionali - successive, la copertura del fabbisogno finanziario residuo avverrà in coerenza con la previsione del fabbisogno di cassa e competenza riportata nella tabella di seguito:

milioni di euro

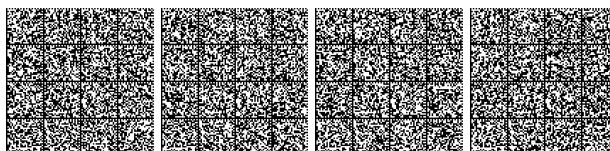
Anno	Al 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Impegni	20	302	287	515,9	506,1	300	119	2050
Contabilizzazioni (cumulate)	20	322	609	1.124,9	1.631,1	1.931	2.050	2050

3.2 Saranno adottate adeguate misure intese ad assicurare il coordinamento, in sede realizzativa, tra l'infrastruttura autostradale "collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano" e la "Linea AV/AC Milano - Verona". In particolare:

- al fine di assicurare la tempestiva realizzazione delle citate "opere integrate", RFI, CAL ed il concessionario dell'infrastruttura autostradale, anche in attuazione di quanto pattuito nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 5 novembre 2007, provvederanno a sottoscrivere un accordo procedimentale per regolare i reciproci impegni attuativi in merito a dette "opere integrate" e che comprenda un cronoprogramma per lo sviluppo delle fasi espropriative e costruttive: tale accordo dovrà, tra l'altro, prevedere appositi strumenti che assicurino il completamento dell'attività realizzativa delle "opere integrate" ed il coordinamento delle relative procedure espropriative qualora dovessero riscontrarsi ritardi rispetto al cronoprogramma;
- al fine della tempestiva attuazione del programma di risoluzione delle interferenze interessanti sia il progetto autostradale sia il progetto ferroviario, RFI, CAL ed il concessionario dell'infrastruttura autostradale provvederanno altresì a stipulare, entro 120 giorni dalla data di approvazione della citata delibera n. 42/2009, un accordo che regolamenti il riconoscimento e l'erogazione, ai soggetti interferiti, delle somme per la risoluzione delle predette interferenze.

#### 4. Disposizioni finali

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.
- 4.2 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 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. Resta fermo che - ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006 – la Commissione VIA procederà a perfezionare la verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle ulteriori prescrizioni formulate in ordine all'aggiornamento dello Studio di impatto ambientale, e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.
- 4.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.



- 4.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento di una quota 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.
- 4.5 Con riferimento alla istituzione, ai sensi del decreto ministeriale 14/03/2003, presso la Prefettura di Bergamo del Gruppo interforze per il monitoraggio delle infrastrutture e degli insediamenti industriali per la prevenzione e repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a fornire al suddetto Gruppo aggiornamenti sull'opera, con riguardo specifico ai dati inerenti al soggetto aggiudicatore, alle finalità realizzative, al piano di finanziamento e alla delimitazione territoriale e alle aree impegnate dall'intervento.
- 4.6 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, 22 settembre 2009

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario:* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 18 febbraio 2010*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 133*



## **PRESCRIZIONI**

### **1.1 Prescrizioni di carattere generale**

Il soggetto aggiudicatore ovvero il soggetto realizzatore dell'opera ferroviaria

- A) dovrà sviluppare le soluzioni di dettaglio delle interferenze, le scelte costruttive ed architettoniche dei manufatti critici e gli interventi di mitigazione in modo ottimizzato ed integrato con quelle relative alle opere in stretto affiancamento attuando in concreto quanto deciso al livello istituzionale attivato;
- B) dovrà provvedere all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale ed alla nuova ripubblicazione dello stesso ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici o privati interessati. Detta ripubblicazione sarà limitata alle porzioni di progetto per le quali la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nel proprio parere del 15 maggio 2008, n. 43 ha ritenuto sussistere una difformità tra il progetto definitivo e il progetto preliminare nonché alle modifiche derivanti dall'ottemperanza alle ulteriori prescrizioni di cui al paragrafo 1.2 - prescrizioni di dettaglio - del presente allegato;
- C) dovrà trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini del perfezionamento della verifica di ottemperanza, il progetto definitivo dell'opera ferroviaria coerente con quanto risultante dalla nuova parziale ripubblicazione con i dettami di cui al precedente punto A);
- D) dovrà verificare, con la massima cognizione di causa e sulla scorta di un'approfondita documentazione, l'eventuale interesse storico - architettonico dei fabbricati rurali (cascine tradizionali) - in relazione soprattutto alla necessità di una loro completa o parziale demolizione - compresi gli eventuali elementi di ornamento tutelati dagli articoli 11 e 50 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei Beni Culturali) situati lungo il tracciato;
- E) dovrà sottoporre le risultanze delle verifiche di cui al precedente punto D) all'esame delle Soprintendenze di per i Beni Architettonici ed il Paesaggio di Milano e di Brescia che concorderanno con il soggetto realizzatore medesimo la necessità di eventuale ulteriore opera di mitigazione;
- F) dovrà provvedere, durante la fase realizzativa, all'osservanza del disposto dell'articolo 90, comma 1 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei Beni Culturali) in caso di scoperte archeologiche, le quali andranno immediatamente segnalate per gli interventi conseguenti alla Soprintendenza ai Beni Archeologici della Lombardia;



## **1.2 Prescrizioni da ottemperare sul progetto esecutivo in conseguenza dell'affiancamento della tratta ferroviaria al collegamento autostradale Brescia - Bergamo - Milano (Brebemi)**

### **1.2.a Prescrizioni da ottemperare sul progetto esecutivo i cui oneri sono posti totalmente a carico del progetto dell'opera ferroviaria**

- a. le opere di mitigazione acustica dovranno essere dimensionate tenendo conto della concorsualità, nelle relative fasce di pertinenza acustica, con la Brebemi;
- b. al fine di rendere maggiormente omogenee le due soluzioni progettuali relative all'infrastruttura ferroviaria e a quella autostradale, si dovrà provvedere all'abbassamento della livelletta ferroviaria in ambito bresciano, con riduzione dell'altezza del rilevato ferroviario;
- c. la progettazione esecutiva di tutti i cavalcavia ricompresi fra le opere nonché del cavalcavia Treviglio - Caravaggio e di tutti i viadotti dell'opera ferroviaria dovrà essere integrata con una progettazione architettonica e ambientale di particolare valenza estetica;
- d. il tracciato ferroviario dovrà essere disposto in galleria artificiale in corrispondenza della Chiesa di Lovernato al fine di attenuare l'impatto dell'infrastruttura sul territorio; l'abbassamento dovrà avvenire fino alla quota minima consentita dal tracciato autostradale, comportando quanto segue:
  - l'abbassamento del tracciato ferroviario a partire dalla fine del Viadotto S. Martino;
  - l'instradamento in trincea fino ad una galleria artificiale da realizzare dalla progressiva chilometrica 5+782 alla progressiva chilometrica 6+307 dell'interconnessione ovest di Brescia;
  - il progressivo innalzamento del tracciato dal termine della galleria, fino a riportarsi alla quota di progetto con l'affiancamento dell'interconnessione ovest alla linea storica Milano - Venezia;
- e. il tracciato della tangenziale sud del comune di Calcio dovrà essere ottimizzato al fine di avvicinarlo al tracciato Brebemi e di ridurre l'impatto con la Cascina Molino;
- f. le somme già previste nella delibera n. 120/2003 di approvazione del progetto preliminare della linea AVIAC Milano - Verona per la progettazione e la realizzazione delle opere di viabilità complementari Provincia di Bergamo di seguito elencate
  - variante alla ex S.S. 472
  - tangenziale ovest di Caravaggio
  - adeguamento alla ex S.S. 11 a Mozzanica
  - ex S.S. 498 - variante sud di Antegnate
  - ex S.S. 11 - variante di Antegnate
  - ex S. S. 498 - variante ovest di Antegnatedovranno essere erogate alla medesima Provincia con le modalità definite nella richiamata delibera n. 120/2003;



- g. dovrà realizzarsi un nuovo sottovia ferroviario in corrispondenza della nuova viabilità di collegamento tra lo svincolo di Travagliato est di Brebemi e la ex S.S. 11 nella posizione che dovrà essere concordata, prima della stesura degli elaborati esecutivi della linea AV/AC, con la Provincia di Brescia e i Comuni di Castegnato e Ospitaletto variante di Pianera;
- h. la sottostazione elettrica di Chiari dovrà essere posizionata a sud della linea ferroviaria, mentre il percorso dell'elettrodotto dovrà essere localizzato lungo un corridoio che, a partire dalla sottostazione ENEL di Chiari, si diriga verso sud nei pressi della fascia già individuata dal Comune;
- i. sulla base dell'organizzazione planimetrica attuale dei cimitero di Fara Olivana, dovrà verificarsi la reale possibilità dell'apertura a sud dell'ingresso con relativo posteggio e mantenimento a nord della strada podereale che conduce al mappale 252;
- j. il tracciato della variante alla ex SS11 nei Comuni di Caste[ Gabbiano, Isso e Barbata deve essere ottimizzato secondo quanto contenuto nel Parere di Regione Lombardia, DGR VIII/6873 del 19 marzo 2008 (rif. Capitolo A4 allegato 4) e deve comprendere la rotatoria sulla S.P. 15 e la rotatoria di innesto sul tracciato storico a Barbata in coerenza con le prescrizioni CIPE; si prescrive inoltre che nel tratto che interseca la struttura agricola sia previsto un sovrappasso in corrispondenza della stessa in modo da consentire il normale processo produttivo nella parte sottostante;
- k. la bretella stradale sul territorio di Barbata dovrà essere ottimizzata prevedendo lo spostamento verso la strada podereale esistente poco più a nord per garantire il minor impatto agricolo e un innesto perpendicolare sull'asse di rotatoria;
- l. dovrà verificarsi la necessità di esproprio e abbattimento dell'abitazione colonica individuata con il n. 11 nell'elenco delle ditte nell'ambito dei comune di Bariano per l'esecuzione di interventi di riqualifica ambientale; si prescrive inoltre di garantire l'accesso ai lotti limitrofi al sottopasso podereale previsto;
- m. si chiede di prevedere la dismissione di un'area di complessivi 10.000 mq lungo il fronte sud della stazione ferroviaria di Brescia, in fregio a via Sostegno da destinare a servizio delle trasformazioni previste in corrispondenza dell'ingresso meridionale del nuovo sottopasso pedonale;

**1.2.b Prescrizioni da ottemperare sul progetto esecutivo i cui oneri devono essere ripartiti nella misura del 50% tra il soggetto aggiudicatore dell'opera ferroviario ed il soggetto aggiudicatore dell'opera autostradale**

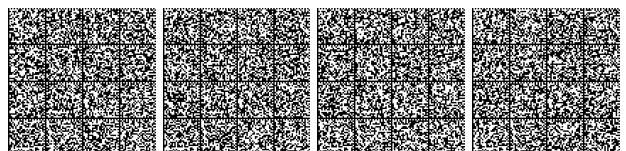
- a) si prescrive il trasferimento alla Provincia di Brescia delle risorse economiche di competenza di RFI (pari al 50% del costo dell'intero insieme delle opere) utili per la realizzazione degli interventi necessari al mantenimento di una relazione est-ovest a fronte della dismissione della ex S.S. 11 nel tratto da Rovato a Castrezzato dalla S.P. 62 fino alla S.P. 19 cui dovrà farsi carico la Provincia stessa, di cui all'allegato B della DGR VIII/09195 del 30103109, in particolare:
  - realizzazione di una viabilità di collegamento tra il tratto attivo della ex S.S. 11 e la S.P. 62 a nord del corridoio infrastrutturale e connessione con la S.P. 62 in corrispondenza della rotatoria prevista dal progetto Brebemi (parte provvisoria che verrà dismessa con ripristino dei luoghi); realizzazione di un arco stradale lungo il percorso della Roggia Trenzana a sud, tra la S.P. 62 e la S.P. 18;



- costruzione lungo la S.P. 18 di nuova viabilità, costituente variante nord/ovest, sud/ovest e sud/est alla frazione Bargnana;
  - eliminazione degli accessi agricoli diretti presenti lungo il tratto di S.P. 18 di collegamento tra la frazione Bargnana e la S.P. 19, mediante la sistemazione degli accessi diretti e delle banchine e la realizzazione di complanari di arroccamento;
- b) dovrà essere acquisita l'area interclusa fra le due opere lineari fatti salvi diversi e puntuali accordi con i proprietari dei fondi, finalizzati ad un razionale mantenimento dell'attività agricola; l'onere connesso all'acquisizione ed alla gestione delle aree di cui trattasi dovrà essere ripartita ugualmente fra i soggetti aggiudicatori delle due infrastrutture ovvero dai relativi soggetti realizzatori, gli stessi soggetti dovranno stipulare tra loro appositi accordi per regolare le modalità ed i tempi di acquisizione e sistemazione delle stesse aree nonché per regolare le modalità per la loro gestione;
- c) al fine di poter rendere funzionale la soluzione progettuale prevista per l'interferenza con la ex S.S. 591 in comune di Fomovo San Giovanni e garantire la sicurezza della circolazione, si dovrà realizzare, contemporaneamente al cavalcavia ferroviario, anche la rotatoria di interconnessione a sud e il relativo collegamento con la S.P. 131 verso est previsto nel progetto Brebemi così come indicato nella D.G.R. della Regione Lombardia n. VII/18656 del 5 agosto 2004;
- d) variante est di Urago d'Oglio: estensione viabilità tra la S.P. 2 e la S.P. 18;
- e) il cavalcaferrovia previsto per assicurare la continuità della S.C. via Saracinesca alla progressiva 49+872: dovrà essere sostituito con un sottovia;
- f) al cavalcaferrovia previsto al chilometro 40+530 in comune di Caravaggio dovrà prevedersi l'intersezione con la S.P. 130 con rotatoria al fine di evitare incroci pericolosi;

**1.2.c Prescrizione da assolvere sul progetto esecutivo ferroviario già formulate nel progetto definitivo dell'opera autostradale**

1. i progetti definitivi dei servizi interferiti dovranno essere coordinati tra il progetto autostradale e quello ferroviario secondo il programma di risoluzione delle interferenze contenuto nel progetto definitivo Brebemi approvato con delibera n. 42/2009; i relativi costi dovranno essere ripartiti fra i soggetti aggiudicatori ovvero fra i soggetti realizzatori in funzione dell'ampiezza della sede che dovrà essere attraversata dai servizi di cui trattasi;
2. occorre che il progetto della rotatoria tra la ex S.S. 11, la S.P. 103 e la variante alla ex 11 in Isso prevista nel progetto ferroviario venga compatibilizzata con quella a due livelli prevista nel progetto autostradale; si conferma inoltre la necessità della realizzazione della rotatoria a raso in via anticipata da parte di RFI nel caso in cui l'intervento stradale connesso alla linea AV/AC (variante alla ex S.S. 11 a Isso) sia realizzato antecedentemente all'opera connessa a Brebemi (collegamento casello Romano di Lombardia con Camisano-Ricengo);



3. dovrà precedersi la rotatoria su cui innestare le rampe dei sottopasso ex S.S. 11 alla progressiva 51+221 e la relativa viabilità del comune di Antegnate;
4. viabilità podereale Cascina Ribolla Cadevilla, Comune di Calcio: al fine di garantire adeguati standard prestazionali e di sicurezza alla nuova variante alla ex S.S. 11 e in conseguenza alla sua traslazione verso il tracciato autostradale, si prescrive di garantire continuità alla strada podereale verso nord tramite prosecuzione del sottopasso previsto, senza innesti diretti sulla nuova viabilità; il sottopasso alla variante alla ex S.S. 11 deve considerarsi opera coordinata in capo a RFI;
5. al fine di garantire adeguati standard prestazionali e di sicurezza alla nuova variante alla ex S.S. 11 in Comune di Calcio e in conseguenza alla sua traslazione verso il tracciato autostradale, si prescrive di garantire continuità alla strada podereale alla progressiva 54+523 verso nord tramite prosecuzione del sottopasso previsto. senza innesti diretti sulla nuova viabilità; il sottopasso alla variante alla ex S.S. 11 deve considerarsi opera coordinata in capo a RFI;
6. occorre che il progetto della rotatoria di raccordo sulla S.P. 129 tra Pagazzano e Morengo venga realizzata nella modalità prevista nel progetto definitivo Brebemi, essendo compatibile la stessa con l'innesto del quarto ramo stradale verso nord (opera connessa al progetto della linea AV/AC). Si conferma inoltre la necessità della realizzazione della rotatoria in via anticipata da parte di RFI nel caso in cui l'intervento stradale connesso alla linea AV/AC (variante alla ex S.S. 591 a Morengo) sia realizzato antecedentemente all'opera connessa a Brebemi (variante alla ex S.S. 591 dal casello di Bariano alla S.P. 129).
7. al fine di poter rendere funzionali i collegamenti viabilistici che si attestano sulla rotatoria del casello di Casirate-Treviglio, indipendentemente dalle tempistiche di realizzazione della variante sud alla ex S.S. 472 e garantire l'accessibilità al casello di Casirate-Treviglio, il progetto dovrà prevedere la realizzazione della rotatoria di interconnessione contestualmente ai sottopassi già previsti;
8. il collegamento per Masano al chilometro 39+094 dovrà essere realizzato in sottovia anziché in cavalcaferrovia anche per poter allacciare la viabilità prevista in PRG dei comune di Caravaggio.



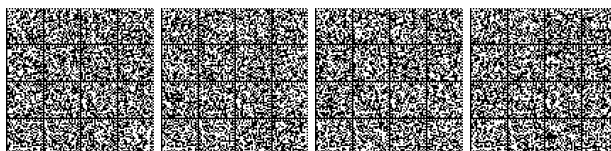


**INTERFERENZE**

Le interferenze individuate nel progetto definitivo sono riportate nei seguenti documenti:

“Linea AV/AC - Censimento delle interferenze” IN11 11 D 43 BD SI0000 001 A

“Ingresso urbano della interconnessione Brescia Ovest” - Censimento delle interferenze IN11 12 D 43 BD SI0000 001 A



## 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 nel bando di gara per l'appalto di una quota 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 D.Lgs. 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'articolo 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:
- 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;
  - 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.

10A02662

## REGIONE SICILIA

DECRETO 15 febbraio 2010.

**Rettifica al decreto 6 novembre 2009 relativo all'area lungo la strada provinciale n. 25 Ragusa - Marina di Ragusa tra le contrade Magni e Camemi, dal torrente Cava Renna al vincolo del fiume Irminio.**

IL DIRIGENTE GENERALE  
DEL SERVIZIO TUTELA  
DEL DIPARTIMENTO DEI BENI CULTURALI  
E DELL'IDENTITÀ SICILIANA

Visto lo Statuto della Regione Siciliana;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica S. 30 agosto 1975, n. 637;

Visto il testo unico approvato con decreto del presidente della Regione 28 febbraio 1979, n. 70;

Visto l'art. 7 della legge regionale 15 maggio 2000, n. 10;

Vista la legge regionale n. 19 del 16 dicembre 2008, pubblicata nella G.U.R.S. n. 59 del 24 dicembre 2008, sull'ordinamento del Governo e dell'Amministrazione regionale;

Visto il D.D.G. n. 7957 del 6 novembre 2009, pubblicato nella G.U.R.S. n. 54 del 27 novembre 2009, con il quale è stata vincolata paesaggisticamente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 136, lettera d), del decreto legislativo n. 42/2004, e successive modifiche ed integrazioni e dell'art. 9 del regolamento di esecuzione, approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, l'area «lungo la strada provinciale n. 25 Ragusa-Marina di Ragusa tra le contrade Magni e Camemi, dal torrente Cava Renna al vincolo del fiume Irminio», ricadente nel comune di Ragusa;

Rilevato che nel citato D.D.G. n. 7957 del 6 novembre 2009, all'art. 3 sono stati erroneamente riportati i rimedi giuridici esperibili avverso detto provvedimento, circo-

stanza che rende doverosa la rettifica, con l'esatta indicazione dei ricorsi e dei relativi termini di presentazione;

Considerata la facoltà riconosciuta alla Pubblica Amministrazione di potere rettificare i propri atti che risultino errati, e di dovere, nel caso di specie, provvedere alla rettifica dei rimedi giuridici citati nell'art. 3 del D.D.G. n. 7957 del 6 novembre 2009;

Ritenuto, per le predette motivazioni, di dover formalmente rettificare l'art. 3 del D.D.G. n. 7957 del 6 novembre 2009 da «... ricorso gerarchico al Dirigente Generale di questo Dipartimento entro trenta giorni ...» in «... ricorso straordinario al Presidente della Regione Siciliana entro centoventi giorni ...»;

Decreta:

Art. 1.

Per i motivi su esposti, l'art. 3 del D.D.G. n. 7957 del 6 novembre 2009, pubblicato nella G.U.R.S. n. 54 del 27 novembre 2009, è così rettificato:

Avverso il presente decreto è ammesso ricorso giurisdizionale innanzi al T.A.R. entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana, nonché ricorso straordinario al Presidente della Regione Siciliana entro centoventi giorni decorrenti dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana.

Art. 2.

Per tutto il resto il D.D.G. n. 7957 del 6 novembre 2009, pubblicato nella G.U.R.S. n. 54 del 27 novembre 2009, resta valido nel suo contenuto che si conferma.

Palermo, 15 febbraio 2010

*Il dirigente generale:* CAMPO

10A02672

