

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 31 luglio 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Metrotrania di Bologna – tratta Fiera Michelino-Stazione FS e tratta Stazione FS-Malvasia per le sole opere civili al grezzo (CUP F71L05000010001) - Approvazione progetto definitivo e finanziamento. (Deliberazione n. 74/2009).

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;

VISTA la legge 23 dicembre 2005, n. 266, (legge finanziaria 2006), e visto in particolare l'articolo 1, comma 78, che ha autorizzato un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per interventi infrastrutturali tra i quali – tra l'altro – sono inclusi interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443;



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:

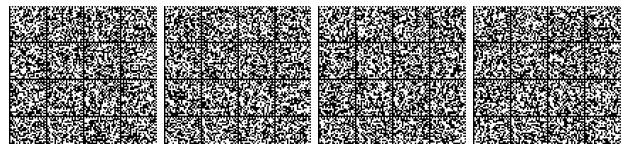
- la parte II, titolo III, capo IV, concernente “lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l’articolo 163, che conferma la responsabilità dell’istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei 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 legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), e visti in particolare:

- l’articolo 2, comma 255, come modificato dall’articolo 5, comma 9, lettera b) punto 5 bis del decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, che per la progettazione e l’avvio, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, delle tratte delle linee metropolitane delle città di Bologna e di Torino ha autorizzato per ciascuna delle predette tratte un contributo di 5 milioni di euro per l’anno 2010;
- l’articolo 2, comma 257, che, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 99,6 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010;

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”, che all’art. 6-quinquies istituisce, 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);

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 visto 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;

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, nei "sistemi urbani", la voce "Bologna metropolitana" con un costo complessivo di 877,977 milioni di euro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrigé 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;

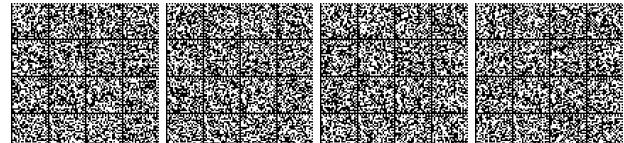
VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

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 29 luglio 2005, n. 89 (G.U. n. 85/2006), con la quale questo Comitato, ha approvato il progetto preliminare della "metrotranvia per la città di Bologna", nella versione che prevede "la variante di tracciato in sede segregata" sino alla fermata Ospedale Maggiore, e ha assegnato un contributo di 3.125.000 euro, in termini di volume di investimenti, per la progettazione definitiva del primo lotto funzionale "Fiera Michelino - Stazione FS" del costo di 185.470.756,10 euro, prendendo atto che la copertura del costo era assicurata per 94.860.756 euro e che l'integrazione sarebbe stata a carico di fondi della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

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, nei "sistemi urbani", la voce "Bologna metropolitana";

VISTA la delibera 5 aprile 2007 n. 16 (G.U. n. 177/2007), con la quale questo Comitato, preso atto della sopravvenuta indisponibilità dei fondi ipotizzati per il completamento della copertura del costo del suddetto primo lotto funzionale, ha assegnato, in via programmatica, al medesimo lotto un contributo suscettibile di sviluppare, al tasso allora corrente, un volume di investimenti di 87.485.000 euro, imputando il relativo onere su parte delle risorse della "legge obiettivo" assegnate in precedenza ad altro intervento e revocate nella medesima seduta e prevedendo che l'assegnazione definitiva del contributo stesso avvenisse in sede di approvazione del progetto



definitivo di detto lotto, redatto e corredata come indicato nella citata delibera n. 89/2005;

VISTA la delibera 15 giugno 2007, n. 32 (G.U. n. 177/2007), con la quale questo Comitato ha assegnato il termine di gennaio 2008 per la presentazione del progetto definitivo del primo lotto a integrazione delle determinazioni di cui alla menzionata delibera n. 16/2007;

VISTA la delibera 31 gennaio 2008, n. 13 (G.U. n. 217/2008 s.o.), con la quale questo Comitato per la realizzazione del 1° lotto funzionale dell'intervento "Metrotranvia di Bologna" ha assegnato, in via programmatica, contributi a valere sui fondi recati dall'articolo 2, comma 257, della legge n. 244/2007 con decorrenza 2009 e 2010 suscettibili di sviluppare, al tasso all'epoca praticato dalla Cassa depositi e prestiti, un volume di investimenti complessivo di 120.000.000 euro;

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;

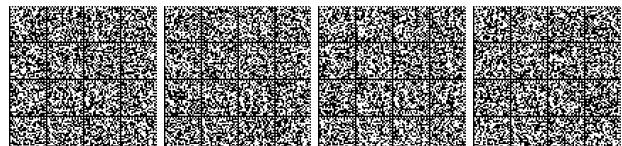
VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla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

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'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato della "Metrotranvia di Bologna";



VISTA la nota 23 luglio 2009, n. 30513, con la quale il Ministero sopra citato ha trasmesso la relazione istruttoria relativa all'intervento sopra richiamato;

VISTE le note 30 luglio 2009, n. 31719, e 31 luglio 2009, n. 32037, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha – tra l'altro – integrato la documentazione istruttoria relativa alla “Metrotranvia di Bologna”;

CONSIDERATO che, nella seduta del 26 giugno 2009, 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 ex legge obiettivo, Fondo infrastrutture, fondi propri del Gruppo Ferrovie dello Stato, risorse private);

CONSIDERATO che, nella seduta del 15 luglio 2009, 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 programmativo licenziato nella citata seduta del 26 giugno 2009, e che l'opera è inclusa nel documento programmativo di cui sopra, con previsione di assegnazione di 54,25 milioni di euro a carico del Fondo Infrastrutture e, più specificamente, a carico della quota del 15 per cento destinata al Centro Nord;

CONSIDERATO che nell'odierna seduta il Comitato ha deliberato una parziale rimodulazione al documento programmativo di cui sopra, che lascia comunque invariate le risorse a valere sul Fondo infrastrutture destinate all'intervento citato;

CONSIDERATA l'opportunità di procedere, nella realizzazione dell'opera, per “lotti costruttivi” non funzionali, anche in linea con le indicazioni emerse in sede di controllo da parte della Corte dei conti di delibere relative a grandi opere infrastrutturali;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

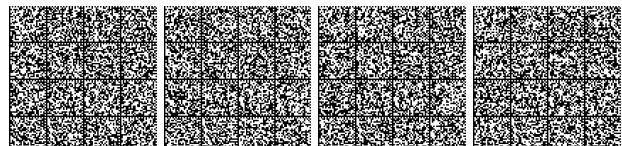
RILEVATO in seduta l'accordo dei Ministri e Sottosegretari presenti;

PRENDE ATTO

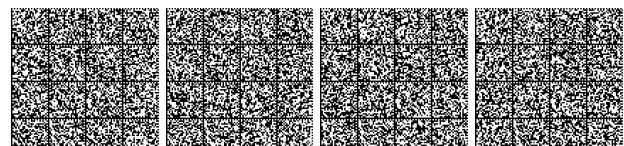
delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che la linea 1 della Metrotranvia di Bologna si sviluppa per circa 8 km in direzione est-ovest dalla zona della Fiera a Borgo Panigale;
- che l'intervento sottoposto a questo Comitato riguarda il progetto definitivo del lotto 1 “Fiera Michelino – Stazione FS” e del lotto 2A Stazione FS – Ospedale Maggiore e Deposito, limitatamente alle opere al grezzo della galleria;



- che i suddetti lotti si sviluppano per intero in galleria naturale con eccezione del tratto stazione Malvasia - stazione Ospedale Maggiore che si sviluppa in parte in galleria artificiale e in parte in trincea;
 - che il progetto definitivo della prima tratta Fiera Michelino - Stazione FS e delle opere al grezzo della seconda tratta Stazione FS – Ospedale Maggiore è stato approvato dal Comune di Bologna con delibera 22 gennaio 2008, n. 11698/208;
 - che il progetto definitivo presenta alcune varianti rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 89/2005 dovute all'adeguamento alle prescrizioni di cui alla suddetta delibera, a nuove esigenze intervenute nella fase progettuale definitiva e legate all'introduzione di soluzioni progettuali e tecnologiche migliorative ed alla necessità di risolvere alcune criticità;
 - che in data 9 aprile 2008 il soggetto aggiudicatore ha provveduto a pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "La Repubblica" e "il Resto del Carlino";
 - che in data 17 giugno 2009 è stata convocata la Conferenza di servizi, i cui lavori si sono conclusi il 22 settembre 2009;
 - che la Regione Emilia-Romagna ha espresso parere favorevole sul progetto in sede di Conferenza di servizi sia da parte dell'Assessorato Pianificazione urbanistica sia da parte dell'Assessorato Trasporti;
 - che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 17 ottobre 2008, n. DG/PAAC/34.19.04/12711/2008, si è pronunziato positivamente, con prescrizioni, sul progetto in argomento;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale – Direzione generale TPL, con nota 9 dicembre 2008, n. RU99156, ha trasmesso il parere favorevole con prescrizioni espresso, con il voto n. 405/M/LO nell'adunanza del 27 novembre 2008, dalla Commissione interministeriale istituita ai sensi della legge n. 1042/1969;
 - che la relazione dà conto degli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e raccomandazioni - da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo - relative alla prima tratta Fiera Michelino - Stazione FS e alle opere al grezzo della seconda tratta Stazione FS – Ospedale Maggiore;
- *sotto l'aspetto attuativo:*
- che il soggetto aggiudicatore è confermato nel Comune di Bologna;
 - che per la realizzazione è previsto affidamento a Contraente generale;
 - che, secondo il cronoprogramma riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 12 mesi per il completamento delle attività progettuali e per la gara e l'appalto dei lavori e 78 mesi per la realizzazione dei lavori comprensivi di 2 mesi per la messa in esercizio;
- *sotto l'aspetto finanziario:*
- che il costo dell'opera è pari a 498.350.388 euro e che il Ministero istruttore sottolinea come, al fine di limitare la richiesta di finanziamento statale, il



soggetto aggiudicatore convenga sulla possibilità di limitare l'intervento alla realizzazione completa e funzionale del lotto 1 e alla sola fase costruttiva di tutta la galleria naturale, che ha termine in corrispondenza della stazione Malvasia, ed alle opere civili al grezzo connesse;

- che il costo dell'intervento come sopra individuato è pari a euro 388.856.525, ed è così articolato:

(importi in euro)

Voce	Totale lotti 1+2A limitato a stazione Malvasia
Opere civili	179.649.830
Impianti	69.834.524
Materiale rotabile	13.600.000
Deposito-officina	31.470.839
Opere mitigazione	6.202.676
Piani sicurezza	8.614.736
Sub totale 1 costi costruzione	309.372.605
Espropri	14.138.129
Rimborsi aziende	0
Imprevisti 5% opere civili	10.866.167
Servizi tecnici ingegneria opere civili e impianti (5% costi costruzione - piani sicurezza)	14.357.893
Spese tecniche amministrazione (2% costi costruzione - piani sicurezza)	5.743.158
Sub totale 2	354.477.952
CNPAIA	287.158
IVA 10% costi costruzione e imprevisti	31.162.404
IVA 20% rimborsi, servizi tecnici,CNPAIA	2.929.010
Totale generale	388.856.524

- che per la copertura finanziaria del costo dell'opera sono previsti finanziamenti dello Stato per una quota pari a circa il 70 per cento, e degli enti locali per una quota del 30 per cento;
- che secondo la relazione istruttoria le risorse disponibili risulterebbero pari a 331.493.000 euro, con un fabbisogno residuo, per la copertura dell'importo di euro 388.856.524, pari a euro 57.363.524, mentre, tenendo conto del saggio attualmente praticato dalla Cassa Depositi e Prestiti le disponibilità sono quantificabili in circa 326 milioni di euro;
- che per il completamento della quota statale della copertura finanziaria dell'intervento relativo alla realizzazione completa e funzionale del lotto 1 e alla sola fase costruttiva di tutta la galleria (che, come esposto, ha termine in corrispondenza della stazione Malvasia), ed alle opere civili al grezzo connesse, è richiesta l'assegnazione di euro 35.217.000 da imputare sul Fondo infrastrutture;

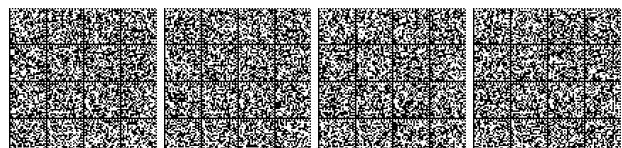


- che il Comune di Bologna, con nota 21 luglio 2009, n. 186697, ha confermato l'impegno alla copertura della propria quota di finanziamento pari al 30 per cento dell'investimento necessario, subordinatamente al rispetto del patto di stabilità ed alla deliberazione di questo Comitato che assegna in via definitiva le ulteriori risorse per il co-finanziamento statale dell'investimento;
- che l'Unità tecnica finanza di progetto ha formulato il proprio parere sul piano economico e finanziario analitico, riferito all'intera opera, suggerendo che il soggetto aggiudicatore:
 - definisca con chiarezza i tempi di realizzazione dell'intera linea metropolitana;
 - tenga in considerazione la possibile previsione di meccanismi di controllo e di "benefit sharing";
 - informi costantemente il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri sulla evoluzione del progetto;

D E L I B E R A

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 sole prescrizioni e raccomandazioni pertinenti alla tratta in esame proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "Metrotranvia di Bologna - tratta Fiera Michelino - Stazione FS e tratta Stazione FS – Malvasia per le sole opere civili al grezzo". 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 388.856.524 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 nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella seconda parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non potere dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.



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

2 Assegnazione definitiva di contributi precedentemente assegnati

- 2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1, è confermata in via definitiva a favore del Comune di Bologna l'assegnazione di un contributo di euro 7.900.000 per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'articolo 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, (legge finanziaria 2006), decorrente dall'anno 2007, assegnato programmaticamente con la delibera n. 16/2007, contributo di cui si prevede l'erogazione diretta delle prime quattro annualità.
- 2.2 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1, è del pari confermata in via definitiva a favore del Comune di Bologna l'assegnazione dei contributi di euro 5.601.818 per 15 anni a valere sui fondi recati dall'articolo 2, comma 257, della legge n. 244/2007 con decorrenza 2009 e di 5.601.818 euro per 15 anni a valere sui fondi previsti dalla medesima legge con decorrenza 2010, assegnati programmaticamente con la delibera n. 13/2008.
- 2.3 I suddetti contributi sono stati quantificati includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.
- 2.4 I suddetti contributi costituiscono il tetto massimo di apporto finanziario all'opera a carico delle risorse destinate al finanziamento del Programma delle infrastrutture strategiche.

3 Assegnazione ulteriore finanziamento

- 3.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è disposta a favore del Comune di Bologna l'assegnazione di un finanziamento di euro 35.217.000 a carico del Fondo infrastrutture e più specificamente a carico della quota del 15 per cento destinata a favore del Centro-Nord.
- 3.2 Il finanziamento sarà erogato secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS.

4. Copertura finanziaria

- 4.1 L'efficacia delle disposizioni di cui ai punti 1, 2 e 3 è subordinata all'invio, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, da parte del Comune di Bologna, di un formale atto d'impegno alla copertura residua del costo dell'intervento approvato al precedente punto 1.1.
- 4.2 L'efficacia delle disposizioni di cui ai punti 1, 2 e 3 è altresì subordinata alla trasmissione, prima della pubblicazione del bando per l'affidamento dell'opera, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica di un prospetto aggiornato della copertura finanziaria dei lotti 1 "Fiera Michelino - Stazione FS" e 2 "Stazione FS – Malvasia per le sole opere civili al grezzo" oggetto dell'approvazione di cui al punto 1.1, con indicazione dei provvedimenti di iscrizione in bilancio delle singole



fonti di finanziamento nonché del ricavo netto conseguito a seguito della stipula dei contratti di finanziamento attivabili con i contributi assegnati con le citate delibere n. 16/2007 e 13/2008.

5. *Disposizioni finali*

- 5.1 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.
- 5.2 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.
- 5.3 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.
- 5.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario/contraente generale, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.
- 5.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa

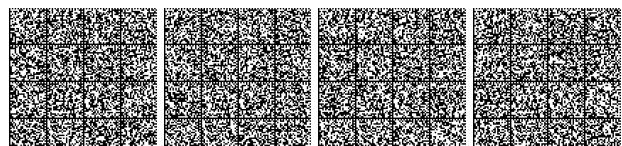
Roma, 31 luglio 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti l'11 febbraio 2010

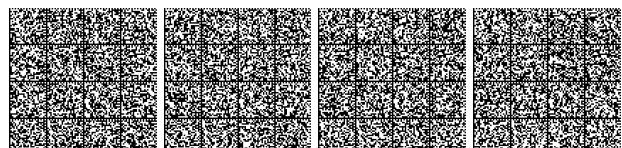
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. I Economia e finanze, foglio n. 128



PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
METROTRANVIA DI BOLOGNA – TRATTA FIERA MICHELINO-STAZIONE FS E
TRATTA STAZIONE FS-MALVASIA PER LE SOLE OPERE CIVILI AL
GREZZO
(CUP F71L05000010001)
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO

PARTE 1^A PRESCRIZIONI

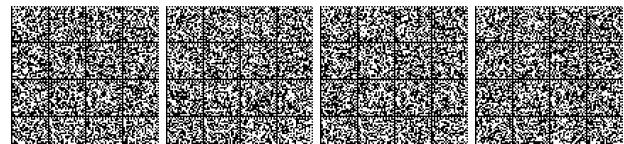
1. Nella stazione FS, al piano banchine, a ridosso del gruppo scale fisse risulta una zona di banchina larga 70 cm la quale, seppur non dedicata al transito dei viaggiatori per l'accesso ai treni, costituisce una zona cieca rischiosa specialmente in caso di emergenza, per cui dovrà essere prevista una apposita porta posta all'altezza dell'inizio di detta zona.
2. Lo schema di ventilazione in caso di incendio è stato determinato sulla base di simulazioni con modelli matematici realizzati per altri impianti similari. Al fine di verificare l'adeguata azione della ventilazione in caso di incendio e la eventuale necessità di ulteriori dispositivi di compartmentazione, è necessario effettuare una simulazione specifica per l'impianto in questione, che dovrà fare riferimento all'intera linea interrata. Tale simulazione dovrà essere effettuata prima della redazione del progetto esecutivo delle opere civili dell'intera linea interrata, in quanto queste potrebbero essere influenzate dalle soluzioni che si dovessero adottare per l'impianto di ventilazione.
3. Gli impianti che saranno previsti per la tratta che in questa fase sarà realizzata al rustico, dovranno essere compatibili e con le stesse caratteristiche di quelli approvati per la prima tratta funzionale; questi ultimi dovranno essere predisposti per consentirne l'implementazione al fine di evitare false spese. In particolare, il posto centrale dovrà essere già predisposto per gestire anche la tratta attualmente realizzata al rustico.
4. Poiché per il materiale rotabile e per il sistema di segnalamento è stato presentato un capitolo prestazionale, dopo l'aggiudicazione della gara dovrà essere presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale T.P.L. DIV. 5, il relativo progetto definitivo redatto dalla società aggiudicataria, per il rilascio del nulla osta. Relativamente al materiale rotabile, nella redazione delle successive fasi progettuali si dovrà fare riferimento anche alle norme europee attualmente in vigore.
5. Prima dell'approvazione del progetto esecutivo, dovranno essere forniti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale T.P.L. DIV. 5, necessari approfondimenti sia in merito all'esercizio che sugli aspetti connessi alla manutenzione in relazione alla presenza nel tratto di galleria, di una curva con raggio di 30 metri in corrispondenza della stazione di Piazza Maggiore.



6. Le griglie di presa e/o estrazione dell'aria dei pozzi di aerazione (di forma rettangolare, con muretti perimetrali e superficie di mq 18,36), rialzati dal piano stradale di 60 cm, che si presentano come veri e propri corpi di fabbrica di dimensioni considerevoli posti generalmente al centro delle sedi stradali storiche, dovranno essere realizzati a raso del piano stradale studiando un appropriato disegno delle griglie metalliche adatto al contesto storico ambientale.
7. Si prescrive che in corrispondenza di tutta l'area circostante la sottostazione di Piazza Maggiore, a causa dell' altissimo rischio archeologico, specifiche indagini per la presenza di resti strutturali accertati anche in scavi recenti di età romana, medievale e rinascimentale (scavi archeologici in Piazza del Nettuno, anni 1988-1989).
8. Al fine di definire inoltre con maggiore precisione il rischio archeologico, si prescrive di effettuare indagini preventive nei punti non indagati con i sondaggi geoarcheologici e nelle aree in cui la presenza di resti strutturali potrebbe compromettere la piena realizzazione delle opere progettate.
9. In sede di progettazione esecutiva/costruttiva, si prescrive che siano ulteriormente indagati gli aspetti connessi ai cedimenti indotti al viadotto di Via Matteotti, ai fabbricati ferroviari situati in Piazza Medaglie d'Oro n. 2 (in fregio alla realizzanda fermata del metro di Bologna ferrovia), nonché al fascio di binari della stazione ed alle gallerie AV (stradali e ferroviarie);
10. L'esecuzione delle opere per la parte interessante il sedime ferroviario, si prescrive che dovrà avvenire nel rispetto dei tempi e delle modalità di dettaglio connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, che RFI avrà cura di indicare ai progettisti incaricati dal proponente Comune di Bologna.
11. Il deposito officina dovrà essere ubicato fuori dalla fascia di rispetto autostradale, ossia a metri 25 dal confine autostradale. Qualora vi fosse la necessità di dovere ubicare il fabbricato entro la suddetta fascia di rispetto, l'Amministrazione interessata dovrà richiedere, con apposita e motivata documentazione tecnica di dettaglio, una deroga alla citata distanza ai sensi dell'art. 9 - comma 2 della L. 729/61, tenendo presente che non potranno essere concesse deroghe che prevedono edificazioni a distanza inferiore di metri 12 dal confine autostradale.
12. Enel conferma la necessità di potenziare i due impianti primari 132 kV. Per la realizzazione di tali impianti sono state individuate due aree, un'area in prossimità zona Fiera/Michelino e un'altra area, a nord della Via Emilia, all'interno del perimetro dell'Ospedale Maggiore.

OSSERVAZIONI E PRESCRIZIONI RETI FOGNATURE

13. Dovrà essere realizzato il collegamento tra la condotta di via Rizzoli e quella di via Indipendenza che non è riportato nella tavola MBL1T1DSOTS08KO01 stazione fermata "Piazza Maggiore".



14. Il progetto esecutivo delle reti dovrà contenere anche le risoluzioni delle interferenze relative alle fasi intermedie di lavorazione per il mantenimento della continuità del servizio e dovrà essere conforme alle specifiche tecniche fornite da Hera Bologna e dal Servizio U.O. Settore Lavori Pubblici del Comune di Bologna.
15. Le fognature e tutti i dispositivi per la raccolta ed il deflusso delle acque meteoriche dovranno essere funzionalmente mantenuti in essere ovvero ripristinati nell'ambito delle lavorazioni stradali in conformità alle specifiche tecniche fornite da Hera Bologna e dal Servizio U.O. Settore Lavori Pubblici del Comune di Bologna, garantendo la corretta funzionalità idraulica del sistema.
16. Tutte le lavorazioni fognarie di posa, ripristini, sezionamenti e collegamenti saranno a cura e carico del soggetto aggiudicatore.
17. Hera Bologna effettuerà la supervisione delle lavorazioni con oneri a carico del soggetto aggiudicatore.

OSSERVAZIONI E PRESCRIZIONI GENERALI

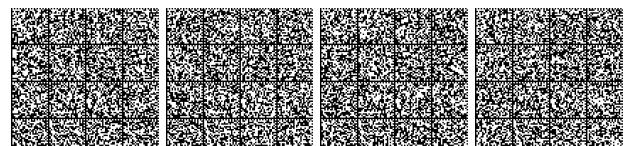
18. Sono da considerarsi interferenze con i sottoservizi anche tutti gli interventi di presidio e consolidamento (setti, jet-grouting, perforazioni, iniezioni, ecc). Occorre pertanto rappresentare in occasione del progetto esecutivo, i servizi interessati a tali lavorazioni e prevedere gli eventuali spostamenti.
19. Negli elaborati presentati (MBL1T1DZOGNR002 punto. 2.7.2 , MBLITIDSOTGENR001 punto 5.1), non sono state rappresentate le sezioni con le distanze di rispetto dei vari sottoservizi riposizionati, che dovranno tenere conto delle vigenti normative con particolare riguardo al Decreto Ministeriale del 16/04/2008 (G.U. n. 107 del 85-2008) per le condotte gas.
20. Per qualsiasi sottoservizio da riposizionare si dovrà osservare la distanza di almeno un metro dal confine delle proprietà private nel rispetto dell'art. 889 del Codice Civile.
21. Per le aree di proprietà pubblica o privata, al di fuori della sede stradale, nelle quali dovranno essere riposizionati i servizi che costituiranno interferenza, dovrà essere preventivamente individuato e apposto un appropriato vincolo preordinato all'esproprio, definito in conformità alle specifiche tecniche fornite da Hera Bologna, che consenta di acquisire tutte le servitù o idoneo titolo equivalente per le aree demaniali.
22. Il piano particolare di esproprio e in seguito le servitù dovranno contemplare adeguate aree di salvaguardia in relazione alla tipologia della rete trattata ed essere elaborati in conformità alle specifiche tecniche fornite da Hera Bologna.
23. Le tempistiche indicate nella tavola MBL1T1DZOOGENR006 per lo spostamento dei servizi pubblici, tenuto conto delle diverse tipologie di intervento, sono da



definire per ogni Ente coinvolto al fine di coordinare le tempistiche per le diverse lavorazioni ed evitare sovrapposizioni di cantiere.

OSSERVAZIONI E RESTRIZIONI PER LA DISLOCAZIONE DEI PUNTI DI RACCOLTA RIFIUTI URBANI

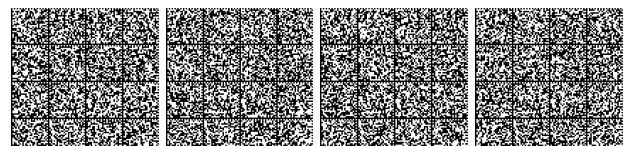
24. Sono presenti nelle aree di cantiere alcuni contenitori per la raccolta di rifiuti urbani. I punti di raccolta coinvolti durante la fasi di lavorazione dovranno preventivamente essere ricollocati in posizione da concordarsi con Hera Bologna Servizio Ambiente, in maniera tale da garantire la viabilità di transito, in ingresso ed in uscita dal punto di raccolta, dei mezzi operative necessari alto svuotamento.
25. Per i canali storici (Canale delle Moline - Aposa - Piazza XX Settembre, Canale di Reno - Canale delle Moline - Via Indipendenza, Canale di Reno - Via San Felice-Via Riva Reno - Via della Grada, Torrente Ravone e Canaletta della Ghisiliera - Via Saffi), si richiede in fase di progettazione esecutiva, di prevedere una ispezione all'interno degli stessi, al fine di valutare e documentare le condizioni statico-strutturali, progettando eventuali opere di consolidamento, quando l'interferenza del tracciato, in relazione alla tipologia dei terreni attraversati, ed alle modalità di scavo ed agli effetti da questi indotti (e.g vibrazioni nel terreno, franamenti, ecc..) può produrre danneggiamenti a tali strutture (e.g. fessurazioni, distacchi murari, ecc..).
Si richiede inoltre che sia previsto nel progetto esecutivo di effettuare un monitoraggio sulle strutture murarie di tali canali, durante l'esecuzione delle opere ed alla fine lavori.
Considerato inoltre che tali canali storici, non presentano attualmente alcuna impermeabilizzazione sulle pareti e sul fondo nei confronti di fenomeni di percolazione delle loro acque nel sottosuolo, ed in particolare alcune tratte di questi canali hanno ancora un fondo naturale, si richiede di valutare l'entità di tali percolazioni nei confronti della sottostruttura in progetto, per assicurare e garantire l'assenza di infiltrazioni nella galleria sottostante, ed eventualmente prevedere nel progetto esecutivo adeguate opere di impermeabilizzazione su tali tratte di canali, senza creare alcun restringimento alla sezione libera interna di deflusso degli stessi.
26. Per quanto riguarda, gli interventi che richiedono di essere eseguiti in assenza di acqua all'interno dei canali (i.e. spostamento del canale di Reno in Via San Felice-Via Riva Reno), si richiede di adottare nel progetto esecutivo tutti gli accorgimenti tecnici che consentano di by-passare l'eventuale portata di acqua in arrivo da monte verso la successiva tratta di valle, anche per fini di tutela idrica ed ambientale (i.e. minimo deflusso vitale, ecc..).
27. Le interferenze che richiedono provvedimenti propri del Servizio Tecnico Bacino Reno, riscontrati sul tracciato del Progetto definitivo, riguardano in particolare le opere di attraversamento del corso d'acqua demaniale del Torrente Ravone. Per tale manufatto il Servizio si riserva di rilasciare specifica autorizzazione idraulica (al sensi del T.U.523/1904, art.93) e contestuale concessione demaniale (al sensi del D.Lgs.112/1998, art.86, e della L.R.7/2004). A tale fine, l'Amministrazione Comunale dovrà inoltrare



specifica istanza in carta semplice, allegando per tale attraversamento in sotterraneo, relazione tecnicodescrittiva ed idonei elaborati grafici di dettaglio, a livello di progettazione esecutiva. Gli elaborati dovranno illustrare, anche eventuali interferenze temporanee con lo stesso corso d'acqua, nelle fasi di costruzione dell'opera e nelle attività di cantiere, e gli accorgimenti adottati in tale caso. Per una più rapida consultazione e risposta da parte dello scrivente si invita a limitare la trasmissione degli elaborati tecnici a quelli strettamente necessari all'inquadramento topografico e catastale e alla comprensione del manufatto sopra indicato, per il quale è necessario esprimere le valutazioni idrauliche di competenza.

28. Con riferimento "Piano Stralcio" di Bacino del sistema idraulico Navile - Savena Abbandonato, elaborato ai sensi della legge 183/89 dall'Autorità di Bacino del Reno, adottato con delibera del Comitato Istituzionale n° 2/1 del 23/07/1998 e approvato con delibera della Giunta Regionale n° 129 del 08/02/2000, si richiede vengano rispettati i criteri di invarianza idraulica a seguito delle trasformazioni territoriali indotte dalle opere in oggetto, ed in particolare nelle aree di deposito previste dal tracciato, in quanto le soluzioni progettuali proposte, comportano un incremento di apporto di acque piovane al sistema fognario di smaltimento ed ai corpi idrici ricettori. Pertanto dovranno essere adeguatamente laminate la portata da recapitare ai ricettori (scoli naturali a fognature urbane) a valori non superiori a quelli provenienti dalla stessa area prima della trasformazione (i.e. verde agricolo) e comunque tali da non incrementare il rischio idraulico su tali ricettori e consentire un adeguato smaltimento compatibile con la capacità idraulica degli stessi. Si richiede quindi che vengano previste e progettate ai sensi dell'art. 5 delle citate "Norme di piano", delle vasche di laminazione (i.e. vasche volano), adeguatamente dimensionate con riferimento alle superfici territoriali drenate, con calcolo idraulico delle portate effluenti e dimensionamento delle condotte di scarico e dei sistemi di svuotamento e di laminazione delle vasche con rispetto dei criteri di invarianza idraulica, nonché dettagliati i criteri di futura gestione e manutenzione del sistema di raccolta e laminazione, con descrizione delle modalità operative previste per i controlli, lavaggi e pulizie, ecc.. e delle relative tempistiche e periodicità di intervento. Per l'espressione di tale parere risulterà necessario presentare allo scrivente, a livello di progettazione esecutiva, le relazioni tecnico-descrittive ed idrauliche ed idonei elaborati grafici di dettaglio (e.g. planimetrie e sezioni trasversali: disegni esecutivi di dettaglio quotati piano-altimetricamente delle vasche di laminazione con indicazione delle quote di intradosso e dimensioni delle condotte di ingresso e di uscita dalla vasca, dei sistemi di accesso, dei sistemi di sollevamento, dei sistemi di laminazione delle portate, ecc..).
29. Per quanto riguarda:
 - l'attività svolta nell'interno dell'officina;
 - la centrale termica;
 - il gruppo elettrogeno;
 - lo stoccaggio di materiale infiammabile;
 - lo stoccaggio di lubrificante;

dovrà essere attivato l'iter autorizzativo definito dal DPR 37/98 e dal DM 4/5/1998.



30. Non essendo state dichiarate attività soggette ai controlli di prevenzione incendi rientranti negli elenchi del DM 16.2.52 e del DPR 649/59 (p.e. gruppi elettrogeni con potenza complessiva superiore a 25 kW, generatori di calore con potenzialità maggiore di 100.000 kCal/h, officine di riparazione con più di 9 automezzi, etc.) qualora, nella fase di costruzione o in quella di esercizio, fossero presenti una o più attività tra quelle richiamate, dovrà essere attivato l'iter autorizzativo definito dal DPR 37/94.
31. Per quanto concerne il campo base, i cantieri dell'opera e le dotazioni di sicurezza della TBM, dovranno essere rispettate le prescrizioni contenute nelle specifiche note interregionali emanate dalle Regioni Emilia-Romagna e toscana per i lavori di scavo di gallerie.
32. Tutti gli eventuali provvedimenti comportanti modifiche alla gestione degli ordinari interventi di soccorso tecnico, come ad esempio le interruzioni alla viabilità stradale, dovranno essere comunicate con idoneo anticipo al Comando Vigili del fuoco (VVF) di Bologna.
33. Fatte salve le valutazioni preliminarmente già svolte relativamente all'impatto dell'opera ed in previsione di segnalazioni da parte di cittadini, si ritiene opportuna l'istituzione di una commissione composta dagli Enti e Strutture Competenti per la valutazione dei provvedimenti urgenti per limitare le conseguenze di eventuali cedimenti strutturali degli edifici nelle vicinanze delle aree interessate dagli scavi.
34. Dovranno essere indicate esplicitamente le misure previste per l'evacuazione da ciascuna stazione delle persone con ridotta od impedita capacità motoria soprattutto nelle stazioni, come quella F.S., aventi profondità elevate.
35. Dovranno essere previsti in tutte le Stazioni, spazi calmi (così come definiti dal DM 9/411994) o ascensori di soccorso (così come definiti nel DM 15 settembre 2005) e gli ascensori previsti dovranno essere idonei all'evacuazione delle persone in caso di incendio (Art. 18 del DPR 24 luglio 1996, n. 503). I criteri generali in materia possono essere mutuati dal sopracitato art. 18 del DPR 24 luglio 1996, n. 503, dal DM LL.PP.14/6/39 n. 236 e dalla circolare Ministero Interno n. 4 del 1 marzo 2002.
36. I percorsi di esodo dal piano banchina devono rispettare i punti. 4.2.1, 4.2.2 del DM 11/1/88 in quanto non conducono in percorsi di sfollamento così come definiti dal punto 3.2 e 3.3 del decreto citato, essendo il sistema di ventilazione in progetto rispondente a criteri di ricambi dell'aria di tutto il volume delle stazioni e non specificamente dedicato al sistema delle vie di esodo. A tal proposito la protezione delle vie di esodo potrà essere migliorata mediante opportuno posizionamento delle bocche di aspirazione.
37. Tutti i percorsi di esodo dal piano banchina dovranno essere larghi almeno tre moduli come richiesto dal punto 4.2.6 del DM 11/01/88.
38. Le scale facenti parte del percorso di esodo del piano banchina delle

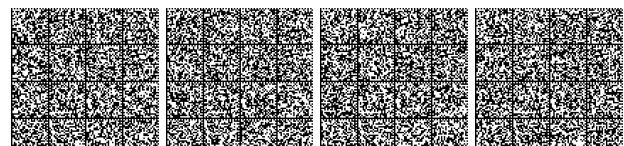


stazioni dichiarate protette devono rispondere alla definizione del DM 30.11.83 in quanto non terminano direttamente sul luogo sicuro come da definizione del decreto citato.

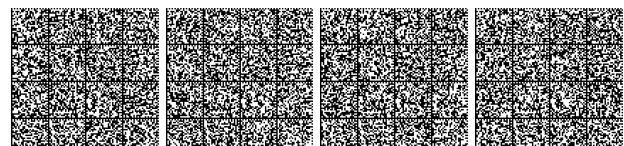
39. Le scale mobili dovranno essere alimentate da due fonti di energia elettrica alternativa come indicato nel punto 4.2.5 del DM 11/1/08 ed, ai fini del loro utilizzo quali vie di esodo, dovranno essere dotate di dispositivo di blocco in caso di emergenza.
40. Dovranno essere previste le vie di esodo dagli ambienti aperti al pubblico (atri, corridoi) distinti dalle banchine.
41. Le caratteristiche di reazione al fuoco dei materiali presenti nelle stazioni e in particolare le resine previste per i pavimenti e le scale dovranno essere conformi a quanto indicato al punto 4.4.2 del DM 11/01/88; per i prodotti da costruzione rientranti nel campo di applicazione della direttiva 89/106/CEE del 21 dicembre 1988 dovranno essere rispettati il DM 10/3/2005 ed il DM 15/3/2005.
42. Le caratteristiche di reazione al fuoco dei materiali degli elementi costruttivi devono essere pari a quelle indicate nel DM 11/1/1998; per i prodotti da costruzione rientranti nel campo di applicazione della direttiva 89/106/CEE del 21 dicembre 1988 dovrà essere rispettato il DM 16/2/2007.
43. I locali tecnici di ciascuna stazione dovranno essere compartimentati con elementi REI rispetto alle aree frequentate dal pubblico prevedendo al loro interno impianti di ventilazione autonoma.
44. L'installazione delle serrande tagliafuoco sulle condotte dell'impianto di ventilazione in corrispondenza di attraversamenti di elementi REI dovrà in ogni caso garantire ai fini dell'esodo le prestazioni dello stesso in condizioni di emergenza secondo quanto indicato dal progetto.
45. Laddove necessario la compartimentazione potrà essere realizzata mediante protezione REI dei tratti di condotta interessati.
46. Il funzionamento in condizioni di emergenza per incendio dell'impianto di ventilazione dovrà essere tale da impedire lo stazionamento dei fumi dovuto all'effetto contrastante del tiraggio naturale degli stessi a dell'aspirazione al piano banchina.
47. Laddove applicabile, i percorsi di esodo dai locali tecnici dovranno rispettare le caratteristiche definite dal DM 10.3.1998, in particolare per quanto riguarda lunghezze degli stessi dei tratti unidirezionali ed il verso di apertura delle porte installate lungo di essi.
48. Le banchine di camminamento all'interno delle gallerie dovranno possedere pavimentazioni che consentano l'agevole esodo in caso di necessità.



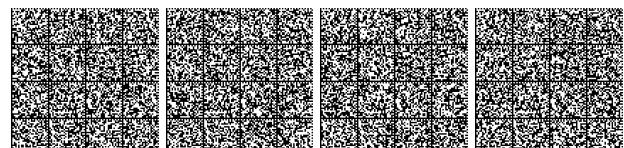
49. Per quanto concerne la stazione F.S., dalla documentazione presentata dovranno essere evidenziati con chiarezza i percorsi di esodo dai vari livelli della stazione.
50. Le dotazioni di sicurezza presenti nei locali destinati ai VVF (autorespiratori, apparati radio, e tutte le altre attrezziature) e relative caratteristiche dovranno essere concordate con il Comando VVF
51. Dovranno inoltre essere concordate con il Comando VVF, le caratteristiche di un idoneo mezzo o attrezzatura da mettere a disposizione dei VVF in ogni stazione che consenta il rapido raggiungimento di punti interni alle gallerie ed il trasporto di eventuali attrezzature di soccorso.
52. Gli accessi di emergenza riservati ai VVF all'interno dei pozzi intertratta dovranno essere:
 - interamente compartmentati con strutture REI dal piano stradale sino al piano del ferro onde evitare il contatto con fumo di un eventuale incendio;
 - dotati di rampe;
 - di geometria tale da consentire l'evacuazione con metodi speleo-alpini di eventuali feriti già posizionati su barelle.
53. Dovrà essere presente un collegamento telefonico diretto punto a punto tra il Poste Centrale di Controllo e la Sala Operativa dei VVF.
54. Tra le frequenze disponibili dell'impianto di radio in galleria ed in stazione dovranno essere inserite quelle assegnate ai VVF per l'utilizzo degli apparecchi radio in propria dotazione.
55. Dovrà essere garantita, anche mediante procedure interne, sia la possibilità per le squadre del Comando dei VVF di ricevere in caso di emergenza le informazioni necessarie, sia la presenza o disponibilità di personale della società di gestione, le operazione di distacco dell'alimentazione dell'energia elettrica ed il passaggio dell'impianto di ventilazione nelle condizioni di funzionamento di emergenza.
56. L'impianto di altoparlanti dovrà consentire in ciascuna stazione la possibilità per i soccorritori VVF di diffondere messaggi all'utenza da postazioni locali.
57. Il sistema telefonico di galleria dovrà essere dotato da sistema di localizzazione del telefono chiamante che consenta la rapida e certa individuazione dei luoghi di origine di eventuali emergenze.
58. Ai piani ubicati al di sotto del piano di campagna non dovranno essere previsti locali di lavoro (ad es. biglietterie, pubblici esercizi, ecc); la presenza di lavoratori ai piani interrati sarà quindi consentita per le sole attività a carattere temporaneo (ad es. di manutenzione e controllo dei passeggeri).
59. I locali di gestione dei mezzi (sale di controllo) e quelli delle telecomunicazioni (che contengono i sistemi antintrusione, controllo accessi e videosorveglianza) dovranno avere le caratteristiche igieniche e di sicurezza previste per i normali locali di lavoro fuori terra, compatibilmente con le esigenze di security.



60. I locali da adibire a spogliatoi dovranno essere dimensionati al fine di garantire all'interno la collocazione di armadietti a doppio scomparto per i lavoratori.
61. I capannoni destinati ad ospitare le attività produttive di tipo industriale (prefabbricazione conci, officine meccaniche, ecc.) dovranno avere caratteristiche geometriche e strutturali idonee al fine di minimizzare il rapporto di rumore riverberato.
62. Nella individuazione degli spazi nei quali collocare l'impianto di betonaggio, si dovranno tenere in considerazione non solo la necessità di limitare il trasporto di polveri (a opera del vento) verso le aree sensibili di tipo residenziale o artigianale, ma anche di quelle occupate dal personale interessato alla realizzazione dell'opera.
63. Le misure di sicurezza previste per i lavoratori, ed in particolare gli impianti di ventilazione, non dovranno essere penalizzati dal problema del "disturbo" all'ambiente esterno. Già in sede di progettazione esecutiva si dovranno prevedere apprestamenti e misure tecniche organizzative che siano idonee a tutelare sia l'ambiente esterno sia la sicurezza dei lavoratori.
64. Il Piano di Sicurezza e coordinamento dovrà tenere conto degli standards di sicurezza indicati dai provvedimenti emanati congiuntamente dalle Regioni Emilia-Romagna e Toscana denominati "Note Interregionali" e riferiti ai cantieri di realizzazione di grandi opere pubbliche ricadenti sui relativi territori regionali.
65. La definizione delle opere di mitigazione acustica della griglia di ventilazione del pozzo P05, la cui necessità è stata evidenziata nello studio di impatto acustico-fase di esercizio, dovrà essere approfondita nel progetto esecutivo
66. L'individuazione di ulteriori strategie o sistemi di protezione dal rumore con interventi sulla sorgente e sulla propagazione per il contenimento dell'impatto della rumorosità di cantiere, che rendano possibile il conseguimento del limite previsto dalla normative vigente per l'esercizio delle attività temporanee o il rilascio di specifiche autorizzazioni in deroga, dovranno essere approfondite nel progetto esecutivo. Si dovranno pertanto evitare sovrapposizioni di effetti tra cantieri "Stazioni" e cantieri "Pozzi" (es. Porta S. Felice) e limitare gli impatti degli automezzi, minimizzando i percorsi e spegnendo gli stessi durante la sosta (misura valida sia per rumore che per inquinamento atmosferico);
67. Dovrà essere approfondita nel progetto esecutivo, l'indicazione delle fasce di rispetto/di prima approssimazione (DPA) per:
 - le cabine di trasformazione MT/BT e delle SSE da luoghi con permanenza di persone (con rappresentazione in pianta ed in sezione) e l'individuazione di eventuali soluzioni di mitigazione che si rendessero necessarie;
 - l'elettrodotto al confine con l'area "Deposito" per valutarne la dell'edificio, in relazione alle aree con permanenza prolungata di persone.



68. L'indicazione e la conseguente valutazione delle migliori tecniche ingegneristiche, per evitare qualunque tipo di compromissione del beni immobiliari e di indebita esposizione potenziale della popolazione causate dalle vibrazioni, ferme restando le attività di monitoraggio previste, dovranno essere approfondite nel progetto esecutivo.
69. La progettazione dei LOCALI DI LAVORO (deposito, del fabbricato per la produzione di conci ed in generale di tutte le strutture atte ad accogliere attività lavorative) dovrà avvenire nel pieno rispetto, oltre che della Normativa Nazionale specifica anche del Regolamento Edilizio e Regolamento di Igiene del Comune di Bologna. Qualora i locali siano dotati di impianti di ricambio dell'aria, questi dovranno rispettare anche il Regolamento Edilizio e Regolamento di Igiene del Comune di Bologna.
70. La progettazione del CAMPO BASE dovrà essere effettuata nel pieno rispetto anche del Regolamento Edilizio e Regolamento di Igiene del Comune di Bologna, oltre che delta Normativa Nazionale specifica e delle Note interregionali della Regione Emilia Romagna-Regione Toscana. Gli eventuali impianti di ricambio dell'aria previsti, dovranno essere realizzati nel rispetto anche del Regolamento Edilizio e del Regolamento di Igiene del Comune di Bologna.
71. La progettazione degli IMPIANTI DI VENTILAZIONE delle stazioni, gallerie e pozzi di linea dovrà avvenire nel rispetto anche del vigente Regolamento Edilizio del Comune di Bologna.
72. Dovrà essere garantito l'accesso alla metrotranvia ai portatori di handicap, con mezzi idonei.
73. Dovranno essere previsti almeno due bagni, di cui uno per portatori di handicap, in ogni stazione.



PARTE 2^A RACCOMANDAZIONI

74. Relativamente ai parapetti in carpenteria metallica proposti per le uscite prive di copertura, dovrà essere individuata la soluzione progettuale più adatta in base all'esame di idonee simulazioni in sito.
75. In corrispondenza della Fermata Ugo Bassi, si raccomanda di riutilizzare le uscite del sottopasso esistente previo eventuale loro adattamento. Gli ascensori potranno essere collocati in corrispondenza dell'edificio moderno posto in angolo tra le vie Ugo Bassi e Marconi.
76. Si raccomanda di salvaguardare le competenze della Direzione Generale BASAE in ordine alla demolizione di manufatti edilizi di interesse culturale eventualmente interferenti con il tracciato in progetto, dei quali non risultano indicazioni negli elaborati pervenuti.
77. Si raccomanda che per quanto concerne il tratto che interessa il centro storico, nella sottostazione di Piazza Maggiore, un controllo e una verifica della eventuale presenza di stratificazioni pre-protostoriche che potrebbero essere ancora conservate al di sotto dell'attuale sottopasso.
78. Si raccomanda che tutte le indagini archeologiche dovranno essere effettuate, in accordo con i soggetti attuatori dell'opera e con la Committenza ai fine di ridurre le problematiche che potrebbero presentarsi nel corso di tutte le fasi operative.
79. Occorre valutare l'interferenza con l'isola ecologica situata in adiacenza della via Aldo Moro all'altezza del "Pozzo 02" che potrebbe essere interessata dai lavori per la perforazione di linea del metrotranvia.
80. Per quanto riguarda l'interferenza con il canale delle Moline Aposa ed il canale di Reno, per i quali non è prevista alcuna opera di consolidamento e impermeabilizzazione del fondo si raccomanda che in sede esecutiva vengano adottate tutte le misure necessarie al fine di non compromettere le strutture ottocentesche.
81. Non è stata considerata una quarta interferenza con la canaletta Ghisiliera di Via Saffi a fianco del torrente Ravone. Il vettore consorziale è più basso di questo di circa due metri e lo scorrimento è stato realizzato in tempi remoti. Si raccomanda la verifica in sede esecutiva.
82. In ogni stazione la compartimentazione del tunnel, per la quale si raccomanda di adottare un materiale avente caratteristiche I e/o W (DM 16/2/07), deve essere tale da consentire da ciascuna banchina l'accesso dei soccorritori VVF nella galleria mediante porte dedicate.
83. Si raccomanda, ove praticabile, di rendere disponibile gli apprestamenti di sicurezza, che sono previsti in sede di esercizio (sistemi di prevenzione e protezione dagli incendi, pozzi di ventilazione, elevatori per gli accessi agli scavi, ecc), già in fase di esecuzione dell'opera.



PARTE 1^A - INTERFERENZE

Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono i seguenti:

analisi delle interferenze con i sottoservizi ed i canali:

- 2.4 1 MBL1T1 DSOTGENR001 - relazione
- 2.4 2 MBL1T1 DSOTGENK001 - planimetrie

risoluzione delle interferenze con i sottoservizi ed i canali:

- 6.1 1 MBL1T1 DSOTS00K001 - planimetrie - stazioni s 1:500
- 6.1 2 MBL1T1 DSOTP00K001 - planimetrie - pozzi di ventilazione s 1:500
- 6.1 3 MBL1T1 DSOTGENK001 - planimetrie - linea s 1:500
- 6.1 4 MBL1T1 DSOTGENK002 - canali
- 6.1 5 MBL1T1 DSOTGENR001 - relazione

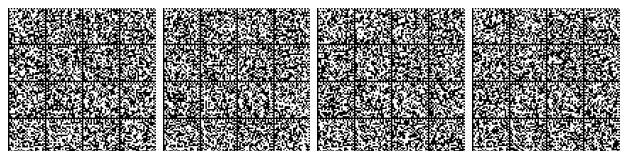
PARTE 2^A - ESPROPRI

Gli elaborati del progetto definitivo in cui sono riportati gli immobili da espropriare sono i seguenti:

- 1.2 1 MBL1T1DESPGENC001 - espropri, occupazioni e asservimenti: stima economica
- 7.1 92 MBL1T1DESPGENS001 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 1 di 13 s. 1:1000
- 7.1 93 MBL1T1DESPGENS002 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 2 di 13 s. 1:1000
- 7.1 94 MBL1T1DESPGENS003 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 3 di 13 s. 1:1000
- 7.1 95 MBL1T1DESPGENS004 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 4 di 13 s. 1:1000
- 7.1 96 MBL1T1DESPGENS005 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 5 di 13 s. 1:1000
- 7.1 97 MBL1T1DESPGENS006 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 6 di 13 s. 1:1000
- 7.1 98 MBL1T1DESPGENS007 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 7 di 13 s. 1:1000
- 7.1 99 MBL1T1DESPGENS008 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee: piano particellare – tavola 8 di 13 s. 1:1000



- 7.1 100 MBL1T1DESPGENS009 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
piano particellare – tavola 9 di 13 s. 1:1000
- 7.1 101 MBL1T1DESPGENS010 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
piano particellare – tavola 10 di 13 s. 1:1000
- 7.1 102 MBL1T1DESPGENS011 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
piano particellare – tavola 11 di 13 s. 1:1000
- 7.1 103 MBL1T1DESPGENS012 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
piano particellare – tavola 12 di 13 s. 1:1000
- 7.1 104 MBL1T1DESPGENS013 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
piano particellare – tavola 13 di 13 s. 1:1000
- 7.1 105 MBL1T1DESPGENR001 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
elenco ditte 1^a tratta
- 7.1 106 MBL1T1DESPGENR002 - espropri, asservimenti e occupazioni temporanee:
elenco ditte 2^a tratta



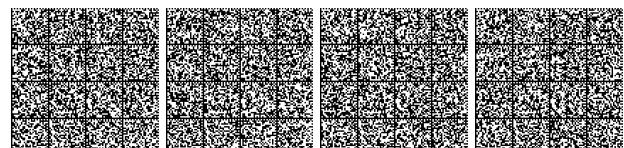
CLAUSOLA ANTIMAFIA

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

Fermi restando gli adempimenti previsti dalla legge 19 marzo 1990, n. 55, e dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

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

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, del contraente generale, il quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipano all'esecuzione dell'opera: ciò nella convinzione che il contraente generale, nuova figura ispirata a criteri di forte managerialità, debba essere parte attiva anche del processo di verifica antimafia;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta della esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre i subcontratti e i subaffidamenti a valle dell'aggiudicazione principale a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che soggetto aggiudicatore e contraente generale – d'intesa tra loro – definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie o subappaltatrici, previste dall'art. 18 della legge n. 55/1990, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;



- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

10A02285

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

DETERMINAZIONE 18 febbraio 2010.

Rettifica della determinazione n. 1522/2010 del 13 gennaio 2010, concernente il regime di fornitura dei medicinali per uso umano «Revlimid» e «Thalidomide (Celgene)». (Determinazione di rettifica n. 1582/2010).

IL DIRETTORE GENERALE

Vista la determinazione n. 1522/2010 del 13 gennaio 2010, concernente l'aggiornamento della classificazione, ai fini della fornitura, di medicinali rimborsati dal Servizio sanitario nazionale pubblicata nel supplemento ordinario n. 21 alla *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 25 del 1° febbraio 2010;

Considerata la documentazione agli atti di questo ufficio;

Rettifica:

Nell'allegato 1 della predetta determina per le specialità medicinali REVLIMID e THALIDOMIDE (CELGENE):

dove è scritto:

«Regime di fornitura: RR»,

leggasi:

«Regime di fornitura: RNRL - specialista: oncologo, ematologo, internista».

Roma, 18 febbraio 2010

Il direttore generale: RASI

10A02295

