

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 ottobre 2012.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001): completamento del servizio ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico locale di Bologna. Approvazione progetto preliminare (CUPH59H120007200001).** (Deliberazione n. 102/2012).

### IL CIPE

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

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

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

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

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'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 e ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del Programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'Intesa possa anche essere successiva a un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l'Intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'Intesa stessa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. 3001, 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;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", (da ora in avanti "Codice dei contratti pubblici"), e visti in particolare:

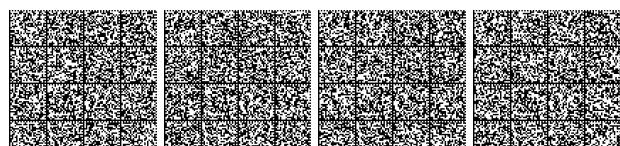
la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente:

l'art. 163, che 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" alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 165, comma 3, come modificato prima dal comma 1, lettera g) e dal comma 3 dell'art. 4-quater del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e poi dal numero 2-bis) della lettera r) del comma 2 dell'art. 4 del decreto legge n. 70/2011, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, che prevede che le valutazioni sui progetti preliminari delle amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze, riguardanti eventuali proposte e richieste, sono acquisite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a mezzo di apposita conferenza di servizi con finalità istruttoria;

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

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione dei CUP sugli strumenti di pagamento;



Visto il comma 10-*bis* dell'art. 4 del citato decreto legge n. 70/2011, che prevede in particolare che le disposizioni di cui al comma 2, lettera *r*), numero 2-*bis*) del medesimo articolo si applichino alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del citato decreto, mentre alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino alla data di entrata in vigore della summenzionata legge di conversione continuano ad applicarsi le disposizioni degli articoli da 165 a 168 del decreto legislativo n. 163/2006, nel testo vigente prima della medesima data;

Visto il comma 9-*bis* dell'art. 8 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, che prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisca un comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, senza oneri aggiuntivi per lo Stato, che esercita anche le competenze attribuite per legge alle Commissioni interministeriali previste dall'art. 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, dall'art. 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dall'art. 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042 (cosiddetta "Commissione 1042"), e dall'art. 5, comma 2, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e s.m. i.;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include - nell'ambito dei "Sistemi urbani" - la voce "Bologna metropolitana";

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

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

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

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 89 (G.U. n. 85/2006) con la quale, questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della "Metrotrania per la città di Bologna" e ha assegnato un contributo di 3.125.000 euro, in termini di volume di investimento, per la progettazione definitiva del 1° lotto dell'intervento;

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. 117/2007) con la quale, questo Comitato ha assegnato, in via programmatica, per il 1° lotto funzionale dell'intervento "Metrotrania per la città di Bologna", un contributo quindicennale di 7.900.000 euro, a valere sulle risorse recate dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

Vista la delibera 31 gennaio 2008, n. 13 (G.U. n. 217/2008), con la quale questo Comitato ha assegnato, in via programmatica, un contributo di 5.601.818 euro per 15 anni, con decorrenza 2009, e un ulteriore contributo di 5.601.818 euro per 15 anni, con decorrenza 2010, a valere sui fondi recati dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, per la realizzazione del 1° lotto funzionale dell'intervento denominato "Metrotrania per la città di Bologna";

Vista la delibera 31 luglio 2009, n. 74 (G.U. n. 47/2010), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della "Metrotrania di Bologna - tratta Fiera Michelino -Stazione FS e tratta Stazione FS - Malvasia per le soie opere civili al grezzo", ha confermato le assegnazioni programmatiche di cui alle delibere n. 16/2007 e n.13/2008 e ha assegnato un ulteriore finanziamento di euro 35.217.000 a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-*quinqies* del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81. (G.U. n. 95/2011 S.O.), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica;

Vista la delibera 20 gennaio 2012, n. 6 (G.U. n. 88/2012) con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, approvato riduzioni di spesa, disposte in via legislativa, a carico delle risorse di cui al predetto Fondo infrastrutture, e in particolare - per la Metrotrania di Bologna, tratta FieraMichelino - l'importo di 35,217 milioni di euro assegnato con delibera n. 74/2009;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Considerato che l'intervento in esame è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna, in corso di sottoscrizione;



Considerato che l'intervento in esame è inserito nel 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012, esaminato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 20 settembre 2012 e che è stato oggetto di intesa da parte della Conferenza unificata nella seduta del 6 dicembre 2012, alla voce "Bologna SFM metropolitano e completamento del Servizio Ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano;

Vista la nota 23 ottobre 2012, n. 37257, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, del progetto preliminare relativo al "Completamento del Servizio Ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano", trasmettendo la relativa relazione istruttoria;

Viste le note 24 ottobre 2012, n. 37558 e n. 37495, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione istruttoria integrativa;

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

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

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

Prende atto

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

sotto l'aspetto procedurale:

che in conseguenza delle riduzioni di spesa cui è stato assoggettato, con la delibera n. 6/2012, l'intervento "Metrotrania di Bologna - tratta Fiera Michelino -Stazione FS e tratta Stazione FS - Malvasia per le sole opere civili al grezzo", il Comune di Bologna ha ritenuto opportuno promuovere una soluzione progettuale alternativa;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto al Comune di Bologna di trasmettere la predetta alternativa progettuale per la successiva sottoposizione a questo Comitato, anche al fine di evitare la revoca dei finanziamenti precedentemente assegnati;

che con delibera di Giunta 29 maggio 2012 il Comune di Bologna ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare relativo al "Completamento del Servizio Ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano" e lo ha presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che tale progetto prevede di completare il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), garantendo il completamento del sistema delle fermate interne del Comune di Bologna, della loro interconnessione plurimodale con il tessuto urbano, attraverso la realizzazione di una serie di opere per migliorarne l'accessibilità, la segnalazione delle stazioni del SFM, l'ammodernamento e il completamento della rete, nonché l'eliminazione delle interferenze tra viabilità urbana e rete ferroviaria lungo la direttrice della linea SFM 2 Vignola - Bologna- Portomaggiore;

che nell'ambito del completamento del sistema delle fermate del Servizio ferroviario metropolitano, sono compresi interventi a cura di RFI S.p.A., che richiedono finanziamenti a carico dello Stato per 10,97 milioni di euro;

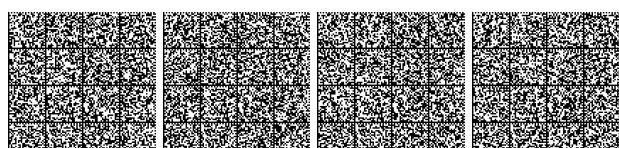
che lo stesso progetto provvede alla dotazione di convogli ferroviari dedicati al trasporto passeggeri del servizio SFM del nodo di Bologna e a riorganizzare e potenziare la rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente, puntando sull'integrazione dello stesso con quello ferroviario;

che con la realizzazione di tali interventi si garantisce un efficiente sistema di collegamenti, che permetteranno una rilevante diminuzione del traffico, dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico;

che gli interventi in esame risultano fondamentali per promuovere l'intermodalità, grazie all'integrazione tariffaria su base regionale e all'integrazione, anche societaria, tra le principali imprese pubbliche che gestiscono il trasporto su treno e autobus;

che la Regione Emilia Romagna ha approvato lo schema della Nuova Intesa Generale Quadro con il Governo, nella quale si prevede appunto la sostituzione della metropolitana di Bologna con il citato Servizio Ferroviario Metropolitano e la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano;

che la Regione Emilia Romagna, con nota 24 luglio 2012, n. 179345, ha dichiarato che il progetto in esame non necessita dello svolgimento della procedura di screening, né di valutazione di impatto ambientale;



che il progetto preliminare, ai sensi dell'articolo n. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, modificato come specificato nelle premesse, è stato depositato ai fini della consultazione del pubblico, e del relativo deposito è stato dato avviso sui siti internet della Regione Emilia Romagna e del Comune di Bologna;

che la Regione Emilia Romagna, con delibera 30 luglio 2012, n. 1105, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare in esame e sulla relativa localizzazione;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la Conferenza dei servizi, cui hanno partecipato le Amministrazioni competenti e i soggetti interferiti, e che si è tenuta il giorno 28 agosto 2012;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici, con nota 19 ottobre 2012, n. 15738, ha espresso parere favorevole di massima sul progetto preliminare all'esame e rimanda al progetto definitivo per le valutazioni specifiche sull'impatto dei singoli interventi;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore dell'intervento è TPER (Trasporto passeggeri Emilia Romagna) S.p.A., società costituita il 1° gennaio 2012 da Regione Emilia Romagna e Comune di Bologna;

che il progetto sarà realizzato mediante appalto integrato;

che il CUP del progetto è H59H12000720001;

che il crono programma dell'intervento all'esame prevede una durata totale di 84 mesi, di cui 10 mesi per attività progettuali ed autorizzazioni, 8 mesi per l'appalto dei lavori, 63 mesi per la realizzazione e 3 mesi per la messa in esercizio;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'opera ammonta a 362,78 milioni di euro, al netto di IVA, di cui 126,08 milioni di euro di finanziamento a carico degli Enti territoriali/società di trasporto;

che l'articolazione dei finanziamenti a copertura del costo dell'intervento è la seguente:

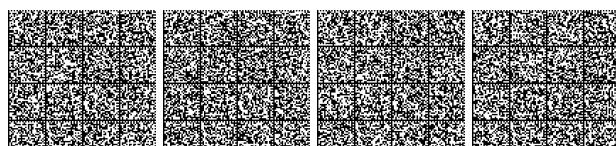
8 milioni di euro a carico di TPER S.p.A.;

5,48 milioni di euro a carico del Comune di Bologna (delibera di G.C. n. 205/2012);

112,59 milioni di euro a carico della Regione Emilia-Romagna (delibere di G.R. numeri 1116/2012e 1429/2012);

236,70 milioni di euro a carico dello Stato, di cui 10,97 milioni di euro per interventi di RFI S.p.A. nell'ambito del completamento del sistema delle fermate del Servizio ferroviario metropolitano;

che il Ministero istruttore propone di imputare la quota posta a carico dello Stato alle disponibilità rivenienti dalla revoca di quota parte dell'assegnazione di cui alla delibera n. 74/2009, a valere sui fondi recati dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 e dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, per la realizzazione del primo lotto funzionale dell'intervento denominato "Metrotranvia per la città di Bologna, secondo la seguente articolazione per annualità:



	(euro)
<b>SOMME A DISPOSIZIONE(ANN. 2010-2011-2012)</b>	<b>57.310.908,00</b>
ANNUALITA' 2014	17.654.550,00
" 2015	19.103.636,00
2016	19.103.636,00
2017	19.103.636,00
2018	19.103.636,00
2019	19.103.636,00
2020	19.103.636,00
2021	19.103.636,00
2022	11.203.636,00
2023	11.203.636,00
2024	5.601.818,00
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>236.700.000,00</b>

che, rispetto alle risorse già assegnate con la precitata delibera, residuano 19.103.636 euro, relativi alla annualità 2013, e 1.449.086 euro, relativi alla annualità 2014, non utilizzati per la copertura finanziaria dell'intervento oggetto della presente delibera;

del Piano economico finanziario dell'intervento, e in particolare:

che il Piano economico finanziario (PEF) conferma il costo complessivo dell'intervento in 362,78 milioni di euro, I.V.A. esclusa, di cui 336,96 milioni di euro per infrastrutture e 25,82 milioni di euro di oneri finanziari capitalizzati, cui si aggiungono 31,03 milioni di euro per IVA, per un costo complessivo al lordo di I.V.A. pari a 393,81 milioni di euro;

che la durata del PEF è pari a 27 anni, di cui 7 per la fase di realizzazione (2013-2019) e 20 per la gestione prevista fino al 2039;

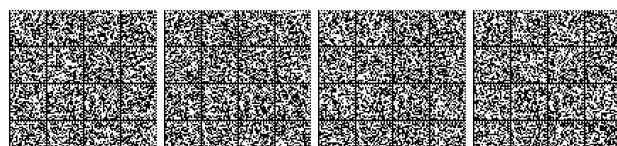
che i ricavi di gestione relativi al progetto in esame, per l'intero arco temporale della concessione, sono pari a circa 1,7 miliardi di euro, a fronte di costi operativi pari a circa 1,3 miliardi di euro;

che il contributo pubblico è giustificato in relazione alle politiche tariffarie che caratterizzano il Trasporto Pubblico Locale (TPL) e il relativo ammontare appare congruo in relazione all'esigenza di remunerare i costi di investimento e i costi di gestione;

Delibera:

#### 1. Revoca finanziamento

Sono revocati quota parte dei contributi assegnati all'intervento "Metrotranvia per la città di Bologna"- 1° lotto funzionale, con delibera n. 13/2008, a valere sui fondi recati dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, e con delibera n. 16/2007, a valere sulle risorse recate dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, confluiti sul capitolo n. 7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativamente alle annualità indicate nella seguente tabella:



SOMME A DISPOSIZIONE(ANN. 2010-2011-2012)	57.310.908,00
ANNUALITA' 2014	17.654.550,00
" 2015	19.103.636,00
2016	19.103.636,00
2017	19.103.636,00
2018	19.103.636,00
2019	19.103.636,00
2020	19.103.636,00
2021	19.103.636,00
2022	11.203.636,00
2023	11.203.636,00
2024	5.601.818,00
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>236.700.000,00</b>

## 2. Approvazione progetto preliminare

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, modificato come specificato nelle premesse, e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 2.5, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'intervento "Completamento del Servizio Ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano di Bologna".

2.2 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s. m. i., l'importo di 362,78 milioni di euro, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa del progetto preliminare approvato al punto 2.1.

2.3 Per la realizzazione dell'intervento è assegnato il finanziamento di 236,7 milioni di euro a valere sulle disponibilità del capitolo 7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rivenienti dalle precedenti assegnazioni di questo Comitato di cui alle citate delibere n.16/2007, n.13/2007 e n. 74/2009, con le annualità di cui al punto 1.

2.4 La restante parte della copertura finanziaria dell'intervento, per un importo di 126,08 milioni di euro a carico degli Enti territoriali e società di trasporto, è così articolata, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto":

8 milioni di euro a carico di TPER S.p.A.;

5,48 milioni di euro a carico del Comune di Bologna;

112,59 milioni di euro a carico della Regione Emilia-Romagna.

2.5 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto preliminare in esame sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato 1. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

## 3. Progettazione definitiva

3.1 Ai fini della sottoposizione a questo Comitato del progetto definitivo dell'opera di cui al precedente punto 2, dovrà essere perfezionato un Protocollo d'intesa tra RFI S.p.A. e Comune di Bologna con riferimento agli interventi di RFI stessa nell'ambito del completamento del sistema delle fermate del Servizio ferroviario metropolitano, per un importo a carico dello Stato pari a 10,97 milioni di euro.

3.2 In occasione della richiesta di approvazione del progetto definitivo dell'intervento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere:

il Piano economico finanziario aggiornato dell'opera, corredata dal parere dell'Unità tecnica finanza di progetto.

le valutazioni dell'organismo competente di cui all'art. 8, comma 9-bis del decreto legge n. 179/2012.

3.4 Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 2.5, debbono essere recepite in tale fase.

## 4. Clausole finali

4.1 L'efficacia della presente delibera resta subordinata alla sottoscrizione della nuova intesa generale quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna che include l'opera in esame tra le infrastrutture strategiche, così come previsto dalla citata sentenza della Corte Costituzionale n. 303/2003.

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



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

4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese 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 dall'importo.

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

Roma, 26 ottobre 2012

*Il Presidente:* MONTI

*Il Segretario del CIPE*  
BARCA

*Registrato alla Corte dei conti il 20 marzo 2013*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 2 Economia e finanze, foglio n. 322*

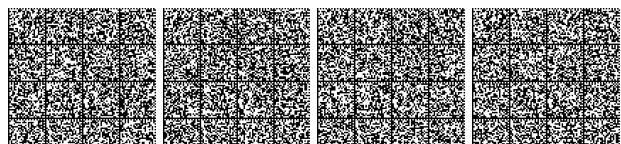
#### **Allegato 1**

### **COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E DELLA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI BOLOGNA**

#### **PROGETTO PRELIMINARE**

**Prescrizioni - parte prima**

**Raccomandazioni – parte seconda**



**PRESCRIZIONI – PARTE PRIMA**

- 1) Per quanto riguarda gli aspetti tecnici generali dell'impianto filoviario, si prescrive il rispetto delle norme CEI ed in particolare quello della norma CEI EN 50122-1 2012 "Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane - Impianti fissi - Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno" Parte I: provvedimenti di protezione contro lo shock elettrico le distanze della linea aerea di contatto da edifici od altri ostacoli fissi (alberature, ecc..).
- 2) Le nuove corsie riservate e quelle esistenti da modificare, dovranno preferibilmente adottare i modelli "contromano" e "busvia". Nel caso in cui le caratteristiche geometriche della strada non permettano tale soluzione, dovranno essere adottati dispositivi fisici a protezione delle corsie.
- 3) Per il completamento delle fermate del Servizio ferroviario metropolitano di Zanardi e Prati di Caprara, considerando che sono previsti interventi consistenti nel sottosuolo, a causa del rischio indicato nello studio archeologico, si prescrive che vengano programmati sondaggi lineari, da effettuare con mezzo meccanico provvisto di benna liscia seguito da archeologi, fino alle profondità di progetto. Nel caso in cui le verifiche dessero esito positivo (presenza di stratificazioni e/o di resti strutturali) si dovrà procedere ad uno scavo stratigrafico estensivo di quanto emerso e prevedere ampliamenti di un'estensione, che saranno indicati dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna, sufficienti a definire e comprendere la natura di quanto emergerà.
- 4) Per quanto concerne le fermate di San Vitale - Rimesse e Borgo Panigale - Scala, considerato che lo studio archeologico effettuato nel 2009 prende in esame solo il comparto di San Vitale, si prescrive uno studio analogo anche per il comparto relativo alla fermata Borgo Panigale - Scala, in quanto la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna considera che tale area ad alto potenziale archeologico per la presenza diffusa di stratificazioni e resti strutturali di vari periodi storici compresi tra l'età pre-protostorica, romana e tardo antica. Tale studio dovrà, essere prodotto da archeologi qualificati secondo il disposto dell'articolo 95 del decreto legislativo n. 163/2006. Dopo aver ricevuto lo studio archeologico la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna valuterà la possibilità di effettuare sondaggi preliminari.
- 5) Per la fermata S.Vitale, in caso di interventi che prevedono scavi a quote profonde, dovranno essere previsti sondaggi preliminari, sempre seguiti da archeologi.



- 6) Per quanto concerne l'ammodernamento e potenziamento della linea SFM2 Bologna - Portomaggiore, considerato che sono previsti tratti di interramento della linea e nuove fermate, si prescrive di produrre uno studio di impatto archeologico su tutti i settori interessati da interventi nel sottosuolo. Tale studio dovrà essere prodotto da archeologi qualificati secondo il disposto dell'articolo n. 95 del decreto legislativo n. 163/06. Dopo aver ricevuto lo studio archeologico questa Soprintendenza valuterà la possibilità di effettuare sondaggi preliminari.
- 7) Le indagini archeologiche, oltre alle attività pertinenti allo scavo dovranno prevedere il lavaggio dei materiali, il restauro di manufatti particolarmente significativi rinvenuti nel corso delle indagini, la documentazione dello scavo stesso che comprenderà la schedatura sistematica di ogni unità stratigrafica rilevata, il diagramma stratigrafico (matrix) dello scavo compiuto, la planimetria generale, iniziale e finale, l'area di indagine, le planimetrie di ogni unità stratigrafica, le planimetrie composite e di insieme strutturale, le sezioni ed i prospetti strutturali, in numero adeguato alla completa documentazione.
- 8) Al termine delle indagini dovrà essere prevista la divulgazione dei risultati dell'indagine mediante l'informatizzazione dei dati raccolti, la produzione di forme di edizioni scientifiche e didattiche, eventuali ricostruzioni virtuali volte alla comprensione funzionale dei complessi eventualmente individuati e scavati.
- 9) Tutte le attività di indagine archeologica dovranno essere attuate da ditte qualificate che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna.
- 10) Per le linee filoviarie previste all'interno del centro storico si prescrive la necessità che vengano evitati gli ancoraggi delle linee aeree sulle facciate degli edifici vincolati; soltanto se ciò risulti impossibile, andranno adottate le medesime modalità procedurali ed attuative già messe in atto per gli analoghi interventi realizzati all'interno del centro storico negli anni passati.
- 11) Per quanto riguarda il Progetto di Riconoscibilità e gli interventi previsti nelle stazioni/fermate del Sistema ferroviario Metropolitano (SFM), in fase di progettazione definitiva dovrà essere prestata la dovuta attenzione alla salvaguardia delle specificità date dalla compresenza, in diverse stazioni, di servizi di interesse metropolitano con servizi di valenza regionale, effettuati con gli stessi treni, che andranno valutati caso per caso.
- 12) Il progetto definitivo dovrà essere accompagnato da una ottimizzazione della rete automobilistica di Trasporto pubblico locale (TPL), destinata a percorsi complementari e di raccordo con la nuova rete filovaria al fine di ottenere un servizio di TPL capillare, ben integrato al sistema ferroviario, con particolare



attenzione all'accessibilità con mezzo pubblico alle fermate SFM tra cui quelle di Zanardi, Prati di Caprara e Borgo Panigale Scala, in grado di garantire un'equilibrata offerta al territorio metropolitano.

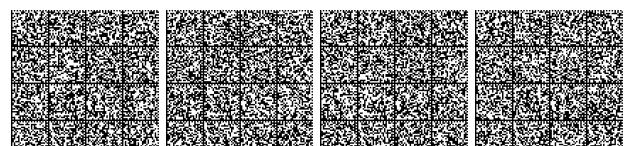
- 13) Il progetto definitivo dovrà tener conto di quanto segnalato dall'Autorità di Bacino del Reno con prot. n. AR/2012/812 del 23/07/2012:
  - relativamente ad eventuali interferenze con beni tutelati ai sensi del decreto legislativo n. 42/2004, prima dell'approvazione del progetto definitivo dovranno essere acquisite le necessarie autorizzazioni paesaggistiche ambientali;
  - il progetto definitivo dovrà essere redatto in conformità alle specifiche norme tecniche per le costruzioni in zona sismica e in ogni caso i lavori non potranno essere iniziati fino a quando, ai sensi dell'articolo 10 della legge regionale n. 19/2008, non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture, nei casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della medesima legge regionale;
  - il progetto definitivo dovrà essere sottoposto al competente Servizio Tecnico di Bacino per le necessarie autorizzazioni idrauliche e la concessione delle aree demaniali per i casi in cui dovessero evidenziarsi interferenze con corsi d'acqua o occupazioni di aree demaniali;
  - per quanto riguarda il vincolo idrogeologico, prima dell'esecuzione dei lavori dovrà essere acquisita l'autorizzazione dell'Ente competente di cui al R.D. 3267/1923 e alla legge regionale 3/1999;
  - osservare le normative di settore vigenti aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia, provvedendo ove necessario, ad acquisire ogni altra autorizzazione, concessione, nulla osta, o atto di assenso comunque denominato, previsti da norme vigenti.
- 14) Nella progettazione definitiva delle opere per la fermata SFM di Prati di Caprara - dovrà essere specificato in modo puntuale la necessità di occupazione delle aree di proprietà di Ferrovie dello Stato (FS), anche rispetto alle ipotesi di trasformazione urbanistica del comparto in corso di definizione tra FS ed Amministrazione Comunale.
- 15) Nella progettazione definitiva delle opere per la fermata SFM di Zanardi dovrà essere verificata in modo puntuale la necessità di occupazione delle aree di proprietà privata anche ai fini della chiara identificazione delle aree da espropriare. Inoltre nella progettazione definitiva dovrà essere rivista l'entità degli ingombri delle aree di proprietà privata interessate dai lavori, che nel progetto preliminare risultano eccedere le effettive necessità.



- 16) Nella progettazione definitiva delle opere per la stazione SFM di San Ruffillo dovrà essere risolta una interferenza puntuale che riguarda il percorso della pista ciclabile, il cui tracciato dovrà salvaguardare gli impianti ferroviari presenti.
- 17) In sede di progettazione esecutiva e comunque prima della realizzazione, relativamente alla fase D e agli interventi previsti nella stazione di Bologna Centrale, dovranno essere condivise e concordate con Grandi Stazioni S.p.A. e RFI, le scelte relative al posizionamento degli elementi funzionali.
- 18) Il progetto definitivo dovrà specificare le interferenze con il Consorzio della Bonifica renana le cui soluzioni tecniche risolutive dovranno tutelare e preservare le funzioni idrauliche delle strutture di bonifica interessate dalle opere in progetto.
- 19) Il progetto definitivo dovrà specificare i punti di interferenza con le reti del Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale di Reno. In particolare:
  - sulla Canaletto Ghisiliera in zona Via Prati di Caprara;
  - sul canale di Reno in zona Via Bastia;
  - sul Canale Aposa-Moline in zona Autostazione.
- 20) La progettazione definitiva dovrà essere esaminata dal gestore Hera S.p.A. per l'individuazione delle probabili interferenze con le reti e/o impianti del servizio idrico integrato, la cui risoluzione dovrà essere obbligatoriamente a carico del soggetto aggiudicatore.
- 21) Il posizionamento di tralicci per le linee aeree, o variazioni di quelle già esistenti, non dovrà avvenire, per motivi di sicurezza:
  - in posizione prospiciente alle recinzioni ed i muri di cinta delle Caserme dell'Arma dei Carabinieri;
  - a congrua distanza dalle uscite carraie e/o pedonali delle Caserme dell'Arma dei Carabinieri, onde non ingenerare intralcio alla visuale e ostacolo al transito di persone e veicoli.
- 22) Le linee filo-tranviarie da realizzare o il cui tracciato dovesse essere modificato, non devono interferire con la disponibilità dei parcheggi esterni alle Caserme dell'Arma dei Carabinieri che sono a disposizione dell'utenza o delle vetture di servizio;



- 23) Nell'effettuazione dei lavori dovrà essere evitata l'interdizione dell'afflusso e dell'accesso alle Caserme dell'Arma dei Carabinieri sia pedonale, sia carrabile, prevedendo eventuali parcheggi provvisori riservati al personale e all'utenza alternativi a quelli che dovessero rimanere temporaneamente inaccessibili, installando la relativa segnaletica.
- 24) Le nuove fermate e/o riordino di quelle delle linee preesistenti, dovranno tener conto della dislocazione delle Caserme dell'Arma, curando anche di segnalarle sia alle fermate che sulle tabelle degli itinerari, con indicazione degli orari di apertura al pubblico al fine di agevolare l'afflusso dei cittadini alle stesse.
- 25) Eventuali variazioni alle corsie preferenziali esistenti, siano realizzate garantendo l'accessibilità alla Caserma dell'Arma da parte dell'utenza, nonché le esigenze di mobilità dei veicoli di servizio e, particolarmente, di quelli di Pronto Intervento d'emergenza.
- 26) Le opere previste dovranno essere conformi a quanto indicato dal DM 21.03.1988 n. 449 e dalla norma CEI 11-117 art. 6.4 in tutti i punti di attraversamento o fiancheggiamento con le linee elettriche di TERNA.
- 27) Il progetto definitivo dovrà rappresentare su planimetria in scala adeguata le sottostazioni elettriche e le relative fasce di rispetto al fine di evidenziarne la mancata interferenza con luoghi adibiti a permanenza prolungata di persone. Tali fasce di rispetto dovranno essere confermate in opera, tramite misurazioni effettuate con modalità, strumentazioni e tempi adeguati a rappresentare correttamente l'esposizione delle persone.
- 28) Il progetto definitivo dovrà porre particolare attenzione al fine di favorire la sicurezza dell'utenza e "dell'utenza debole" (popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, ecc.). In particolare:
  - la progressiva trasformazione degli attraversamenti pedonali non semaforizzati dotati di "semafori a chiamata", per garantire maggiormente la sicurezza "dell'utenza debole".
  - preferire le fermate bus di tipo laterale piuttosto che su isola mediana che comporterebbe maggiori rischi e minori spazi per la mobilità dei diversamente abili.
- 29) Nelle fasi di cantierizzazione dovranno essere individuati i rischi di interferenza con la viabilità stradale ordinaria e l'insediamento dei cantieri dovrà tener conto dell'apporto di macchine, attrezzature, polveri, rumori, ecc..



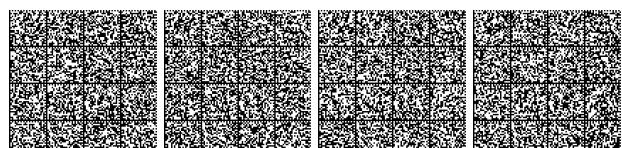
- 30) Ogni cantiere dovrà essere delimitato al fine di impedire l'intrusione del personale non addetto alle attività, in particolare dovranno essere studiati percorsi pedonali alternativi al fine di garantire il permanere della sicurezza dei pedoni con particolare riferimento alle zone in cui sia previsto notevole afflusso di persone dovuto a scuole, centri ricreativi, teatri, poli sportivi ecc.
- 31) Particolare riguardo dovrà essere dedicato alla individuazione delle procedure da adottare per l'allestimento delle linee elettriche aeree, avendo cura di privilegiare sistemi e attrezzature di lavoro adeguati a garantire le condizioni di sicurezza e di ergonomia per i lavoratori e per gli utilizzatori delle opere coinvolte nella realizzazione dell'opera.
- 32) Dovranno essere individuati nel progetto definitivo l'ubicazione e le tipologie dei servizi igienico assistenziali messi a disposizione dei lavoratori in cantiere in relazione alla durata e complessità delle lavorazioni con riferimento alle indicazioni di cui all'allegato XIII del D.Lgs. 81/2008.
- 33) Dovranno essere individuate nel progetto definitivo le modalità previste per far fronte alle influenze atmosferiche e/o alle condizioni climatiche estreme che possono compromettere la sicurezza e la salute dei lavoratori nei periodi caldi e freddi.
- 34) Dovranno essere individuate nel progetto definitivo le procedure da adottare nei lavori con possibile presenza di parti in tensione (riferimento art. 80 e seguenti del D.Lgs 81/2008 in connessione con l'allegato IX) anche in relazione alla necessità di disattivare linee elettriche facenti parte di altri servizi e/o utenze.
- 35) In fase di progettazione esecutiva saranno verificate le eventuali interferenze con la rete Interoute e concordate con la medesima Interoute le soluzioni tecniche da attuarsi.
- 36) Il progetto definitivo dovrà individuare tutte le interferenze generate e le idonee soluzioni per la loro eliminazione con i sottoservizi gestiti da Hera Bologna i cui oneri sono a carico del soggetto aggiudicatore e dovranno essere quantificati nel quadro economico dell'intervento.
- 37) Il progetto definitivo dovrà fornire all'ENEL tutti gli elementi atti ad identificare con esattezza la potenza occorrente ed individuare con precisione le interferenze dei tracciati filoviari e ferroviari con gli impianti ENEL.



- 38) Il progetto definitivo dovrà fornire a TELECOM, INFRACOM e SNAM RETE GAS tutti gli elementi atti ad identificare con esattezza eventuali interferenze con le opere filoviarie e sarà compito del soggetto aggiudicatore fornire la necessaria assistenza al fine di risolvere le interferenze medesime.

## RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA

- 1) Si raccomanda di porre particolare attenzione, ponendo in essere idonee protezioni, nel caso in cui il percorso filoviario sulla corsia stradale sia opposto al senso di marcia dei veicoli privati.
- 2) Si raccomanda che in fase di realizzazione della linea ricadente sul territorio casalecchiese, venga posta particolare attenzione alle opere stradali, necessarie al transito dei nuovi mezzi, con adeguati rifacimenti dei pacchetti stradali, banchine di attesa dei pedoni, ecc.
- 3) Si raccomanda che, assieme alla filoviarizzazione della futura linea 15, ricadente sul territorio casalecchiese, si migliori il servizio offerto dalla linea n. 20 sull'abitato di San Biagio in orario notturno. Inoltre si raccomandano soluzioni utili e non confliggenti con eventuali, ulteriori ampliamenti del servizio, specialmente in orario notturno, sulle zone di Ceretolo, Riale e zona B.
- 4) Si raccomanda che a valle dell'accordo di programma sottoscritto dal Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e TPER in data 17 luglio 2012, si individuino opportuni strumenti amministrativi al fine di regolare i futuri rapporti tra il Comune di Casalecchio di Reno ed i soggetti interessati dallo sviluppo del sistema ferroviario metropolitano.
- 5) Si raccomanda di assicurare una efficace connessione del sistema ferroviario metropolitano tra la zona Fiera e il centro città. In particolare tale raccomandazione interessa la realizzazione della nuova Stazione Fiera, nonché la linea filoviaria inserita nel nuovo progetto di innovazione e qualificazione del quartiere fieristico.
- 6) Si raccomanda la massima attenzione ai conduttori TERNA che sono costantemente alimentati alla tensione di 50.000 e 132.000 Volt, e l'avvicinarsi ai quali a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt.



83 e 117 del Dlgs n. 81 del 09.04.2008) ed dalle norme CEI EN 50110 e CEI 11-27, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili, costituisce pericolo mortale.

- 7) Si raccomanda precisare nel progetto definitivo la fonte della puntuale identificazione della tipologia del materiale rotabile (MR).
- 8) Si raccomanda di evitare di eseguire interventi che possano in qualche modo mettere a repentaglio l'integrità dell'infrastruttura interferente utilizzata dai maggiori operatori italiani di telecomunicazioni.

13A02696

