

DELIBERA 18 febbraio 2013.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Passante ferroviario di Milano: fermata Forlanini (CUP B41I09000070003). Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 4/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

Vista la legge 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 (da ora in avanti «CUP»);

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», 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'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. 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 modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, recante «Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale», convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, e visto in particolare l'art. 7, comma 3, che, «per la realizzazione

di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano», autorizza «la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007, da utilizzare ai sensi degli articoli 163 e seguenti» del succitato decreto legislativo n. 163/2006, determinando la qualificazione delle opere relative al predetto «sistema ferroviario metropolitano di Milano» quali infrastrutture strategiche;

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, concernente «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

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;

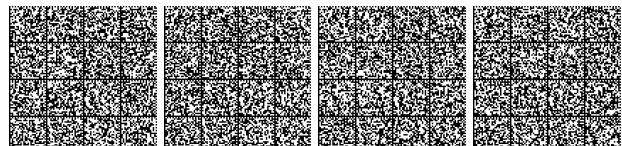
Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei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

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato ha rivisitato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005);

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (G.U. n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica (DFP) 2011-2013, che, alla voce «Metropolitana milanese», include, come nuovo inserimento solo per procedure, l'intervento «Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini»;

Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'Allegato infrastrutture al documento di economia e finanza (DEF) 2012, contenente l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche, che, alla voce «Metropolitana milanese», conferma, solo per procedure, l'intervento «Nodo ferroviario di Milano: fermata Forlanini»;

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 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 considerarsi inefficaci finché l'Intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 21 dicembre 2012, n. 45377, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento «Collegamento ferroviario passante di Milano - stazione Forlanini» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 31 gennaio 2013, n. 3461 e 12 febbraio 2013, n. 4563, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito precisazioni e integrato la succitata documentazione istruttoria e vista l'ulteriore documentazione prodotta dal suddetto Ministero e acquisita al protocollo della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) il 15 febbraio 2013, con il n. 721;

Considerato che l'opera di cui sopra non è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003;

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 15 febbraio 2013, n. 736, 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 ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale

che l'intervento in esame è inserito, con la denominazione «Passante ferroviario (primo) - stazione Forlanini», nell'elenco delle «opere connesse» di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008, recante «Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015»;

che l'opera è inserita, con la denominazione «Fermata passante nodo di Milano», nella tabella A (opere in corso) del Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. 2007 - 2011, aggiornamento 2010 - 2011, sul quale questo Comitato ha espresso parere con delibera 20 gennaio 2012, n. 4 (G.U. n. 196/2012) e che è stato approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 12 luglio 2012, n. 234;

che il progetto in esame riguarda la realizzazione di una nuova fermata, che consentirà l'integrazione tra il servizio ferroviario del «passante» di Milano e quello della cosiddetta «cintura sud», costituita dalla linea ferroviaria che si sviluppa, con percorso tangenziale alla città, nelle aree ad est e a sud di Milano e che attualmente corre in affiancamento ai rami Rogoredo e Lambro del predetto «passante»;

che l'ubicazione della fermata ferroviaria consentirà un'agevole interscambio con la futura omonima stazione della metropolitana M4, mettendo in collegamento i seguenti bacini di utenza:

la Brianza, le aree di Milano attraversate dalla «cintura sud» e da una circonvallazione filoviaria e i Comuni dell'asta Milano - Abbiategrasso con i Comuni della direttrice Pioltello - Treviglio;

le aree di Milano ad ovest della ferrovia, fortemente insediate;

l'area urbana e la più vasta area metropolitana con l'aeroporto di Linate;

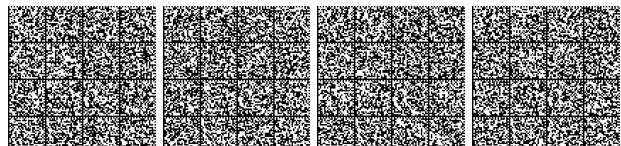
che, in particolare, la fermata sarà collocata nel Comune di Milano, in corrispondenza di Via Ardigò, tra il ramo Vittoria - bivio Lambro del «passante» e la «cintura» Lambrate - Porta Romana, con asse collocato a circa 220 m a Nord del ponte ferroviario su viale Corsica;

che per la realizzazione dell'opera, è previsto il mantenimento dell'attuale tracciato del «passante» e lo spostamento verso est del tracciato della «cintura» e della linea «merci», ottenendo un tratto in rettilineo delle predette due linee di lunghezza superiore a 250 m, che consentirà l'inserimento delle banchine della nuova fermata;

che la stessa fermata non vedrà la presenza di personale e sarà realizzata con uno standard coerente con le altre stazioni del «Passante» ferroviario e con le stazioni o fermate di Romolo, Rho Fiera Milano, Tibaldi e Porta Romana;

che la fermata in esame comprenderà una banchina laterale ovest sul binario dispari del «Passante», una banchina a isola sui binari pari del «Passante» e della «cintura» e una banchina laterale est sul binario dispari della «cintura»;

che, tenuto conto dell'intensa circolazione ferroviaria sulle linee «merci», «cintura» e «passante» interessate dalla fermata Forlanini, questa sarà realizzata in 5 macrofasi, a loro volta suddivise in sotto fasi, con parziale inter-



ruzione dell'esercizio ferroviario soprattutto nel periodo notturno, nonché il sabato e la domenica;

che, con determinazione dirigenziale 24 dicembre 2007, n. 799, il Comune di Milano ha affidato l'incarico di elaborare il progetto definitivo in esame a Metropolitana milanese S.p.A. (MM S.p.A.) della quale il medesimo Comune, ai sensi della convenzione 1° settembre 1964 e dall'atto di concessione 3 marzo 1994, si avvale per la progettazione e la realizzazione di linee dei sistemi di trasporto pubblico in superficie funzionalmente integrati con la rete della metropolitana;

che il progetto in questione è stato trasmesso da MM S.p.A. al Comune di Milano con nota 1° luglio 2008, n. 28752, ed è stato poi inviato dal predetto Comune, con nota 2 agosto 2011, alle Amministrazioni ed Enti interessati;

che il progetto interessa per lo più aree di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI S.p.A.), salvo alcune piccole aree del Comune di Milano, prevede solo l'occupazione temporanea, per le esigenze di cantierizzazione, di due aree private e pertanto non è stata effettuata la comunicazione di avvio del procedimento ai fini della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;

che il progetto in esame è stato depositato presso i competenti uffici della regione Lombardia e che sul sito Internet della predetta Regione è stato pubblicato, il 13 febbraio 2012, l'avviso di convocazione della conferenza di servizi;

che, con nota 16 febbraio 2012, n. 3697, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha rilevato come l'intervento non rientri tra le tipologie di opere da assoggettare a VIA nazionale, ma tra quelle da sottoporre alla procedura di verifica di assoggettabilità di competenza regionale, in quanto riconducibile alla tipologia delle «linee ferroviarie a carattere regionale o locale»;

che, nell'ambito della procedura interna al Ministero per i beni e le attività culturali, la competente Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in esame, rilevando l'inesistenza, nella zona interessata al progetto stesso, di aree e sedimi d'interesse archeologico sottoposti a tutela;

che con nota 22 febbraio 2012, n. 1836, il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in questione;

che, con delibera di Giunta 28 febbraio 2012, n. 3066, la regione Lombardia ha:

dato atto che l'intervento è escluso dalla procedura di verifica d'impatto ambientale in quanto non rientra fra le opere individuate dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recepito dalla legge regionale 2 febbraio 2010, n. 5;

espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto;

espresso parere favorevole in merito alla localizzazione dell'intervento;

che con nota 23 maggio 2012, n. 10824, il Comando militare Esercito «Lombardia» ha trasmesso il nulla osta del Comandante territoriale;

che con nota 7 giugno 2012, n. 51210, il Comando logistico dell'Esercito ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni, del Ministero della difesa;

che con nota 20 settembre 2012, n. 9904, il competente Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, si è espresso favorevolmente, con prescrizioni;

che, con delibera di Giunta 13 luglio 2012, n. 1479, il Comune di Milano ha:

approvato uno schema di accordo con la Regione Lombardia e RFI S.p.A. circa la realizzazione dell'opera, subordinatamente tra l'altro all'approvazione, da parte del CIPE, del progetto definitivo in esame;

dato atto che il finanziamento dell'intervento sarà a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della Regione Lombardia, dello stesso Comune e di RFI S.p.A. per gli importi indicati nello schema di accordo;

dato atto di aver «già attestato la copertura finanziaria» di competenza, indicando gli estremi dell'impegno di spesa, assunto per complessivi 3,950 milioni di euro;

che il succitato accordo tra lo stesso Comune, la regione Lombardia e RFI S.p.A. è stato sottoscritto il 4 ottobre 2012, disciplina la «Realizzazione della fermata Milano Forlanini lungo il ramo Lambro del passante ferroviario di Milano e la cintura Lambrate - Porta Romana» ed è finalizzato all'individuazione degli impegni delle parti in merito alle «successive fasi di progettazione e di realizzazione della fermata Forlanini, nonché alla ripartizione ed erogazione delle risorse a copertura dell'intervento»;

che la Conferenza di servizi si è svolta il 22 febbraio 2012 e si è conclusa il 17 maggio 2012;

che le interferenze con i sottoservizi sono limitate all'adeguamento della Via Ardigò, intervento già compreso e finanziato tra le opere accessorie del Passante ferroviario;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dalle Amministrazioni interessate e dagli Enti interferiti e ha proposto le prescrizioni e le raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

sotto l'aspetto attuativo

che il soggetto aggiudicatore è il Comune di Milano;

che l'opera sarà realizzata in appalto integrato a cura di MM S.p.A., per conto del suddetto Comune;

che il CUP assegnato all'intervento è B41I09000070003;

che, come risulta dalle schede ex delibera n. 63/2003, il collaudo dell'intervento è previsto entro il mese di febbraio 2015 e la messa in esercizio entro l'inizio del successivo marzo 2015;

che, al termine dei collaudi, l'opera sarà consegnata in proprietà a RFI, come previsto dall'art. 8 dell'accordo sopra richiamato;



sotto l'aspetto finanziario

che il costo complessivo dell'intervento ammonta a 15,833 milioni di euro (IVA inclusa), di cui 12,920 milioni di euro per costi tecnici e 2,913 milioni di euro per altri oneri;

che per il finanziamento dell'intervento in esame sono previste le seguenti risorse:

| Fonti di finanziamento | (milioni di euro) |
|---|-------------------|
| Importi | |
| Risorse ex D.L. n. 159/2007, convertito in L. n. 222/2007, già assegnate al Comune di Milano ai sensi del decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2007, n. 25254 | 7,883 |
| Fondi PAR-FSC, programmazione 2007-2013, della Regione Lombardia | 4,000 |
| Fondi messi a disposizione dal Comune | 3,950 |
| Totale | 15,833 |

che, in particolare, le risorse messe a disposizione dal Comune, pari a 3,950 milioni di euro, sono previste per 0,817 milioni di euro direttamente a carico del Comune medesimo e per 3,133 milioni di euro sotto forma di compensazione di un debito del medesimo Comune nei confronti di RFI S.p.A.;

che con nota 30 gennaio 2013, n. 10103, il Presidente della Regione ha comunicato che eventuali riduzioni dei succitati fondi PAR-FSC previste dalla legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), non interesseranno il finanziamento del progetto in esame;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.4, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e della localizzazione urbanistica, il progetto definitivo dell'intervento «Passante ferroviario di Milano: fermata Forlanini».

1.2 La suddetta 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 al precedente punto 1.1.

1.3 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1. è quantificato in 15,833 milioni di euro, IVA inclusa, pari al costo complessivo di cui alla precedente presa d'atto.

1.4 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto 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.

1.5 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. L'ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni non potrà comunque comportare ulteriori incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.3.

1.6 L'intervento è finanziato a carico delle risorse indicate nella precedente presa d'atto e, in particolare:

per 7,883 milioni di euro a carico delle risorse ex decreto-legge n. 159/2007, convertito dalla legge n. 222/2007, assegnate al Comune di Milano con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2007, n. 25254;

per 4,000 milioni di euro a carico dei fondi PAR-FSC, programmazione 2007-2013, della Regione Lombardia;

per 3,950 milioni di euro a carico di fondi del Comune di Milano.

1.7 L'efficacia della presente delibera è subordinata alla stipula di un atto integrativo tra lo Stato e la Regione Lombardia, che includa esplicitamente l'opera in esame tra le infrastrutture oggetto dell'Intesa generale quadro, così come previsto dalla citata sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003.

2. Disposizioni finali

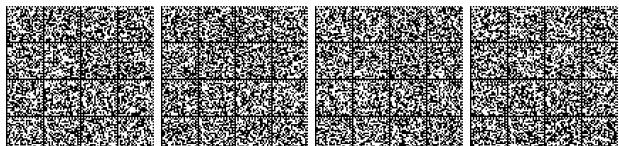
2.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti il progetto definitivo approvato al precedente punto 1.1.

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.4. Il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.

Resta fermo che i competenti uffici della Regione Lombardia procederanno a effettuare le verifiche sulla puntuale osservanza delle prescrizioni e la vigilanza durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, ai sensi della richiamata legge regionale n. 5/2010.

2.3 Il citato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

2.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del Coordinatore del comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dell'opera dovrà contenere una clausola che ponga a



carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo previsti dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2 che forma parte integrante della presente delibera.

2.5 Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 18 febbraio 2013

Il Presidente: MONTI

Il Segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 21 maggio 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 4, Economia e finanze, foglio n. 230

ALLEGATO I

PASSANTE FERROVIARIO DI MILANO: FERMATA FORLANINI

Prescrizioni - parte prima.

Raccomandazioni - parte seconda.

PRESCRIZIONI – PARTE PRIMA

1) Il progetto esecutivo, dovrà tener conto di un ulteriore controllo della misura della falda acquifera, considerando che i rilevati ferroviari esistenti sono in esercizio da tempo e che le letture piezometriche effettuate in prossimità delle zone di intervento individuano il livello di falda a quota 102,00 m s.l.m. circa, mentre quella di progetto è prevista a quota 108,50 m s.l.m..

2) Il progetto esecutivo riguardante la parte impiantistica dovrà tener conto, per quel che riguarda la sicurezza dei prodotti elettrici, delle disposizioni del decreto del Ministero dei trasporti 11 gennaio 1998, recante "Norme di prevenzione degli incendi nelle metropolitane".

3) Per quanto riguarda gli impianti di sollevamento, il progetto esecutivo oltre a tener conto di tutte le disposizioni legislative comunitarie e nazionali per gli ascensori, dovrà elaborare uno specifico documento dove risulti evidente l'applicazione delle seguenti direttive e norme:

direttiva europea ascensori 95/16/CE;

direttiva europea macchine 2006/42/CE;

decreto del Presidente della Repubblica n. 214/2010 che ha modificato il decreto del Presidente della Repubblica n. 162/1999 di recepimento della direttiva ascensori 95/16/CE;

decreto del Presidente della Repubblica n. 27/2010 di recepimento della direttiva macchine 2006/42/CE;

UNI EN 81/1 (con A1 & A2 & A3) per ascensori elettrici a frizione;

UNI EN 81/2 (con A1 & A2 & A3) per ascensori idraulici;

UNI EN 81/28 per dispositivo bidirezionale di allarme in cabina;

UNI EN 81/58 prove di resistenza antincendio delle porte di piano;

UNI EN 81/70 per accessibilità dei disabili;

UNI EN 81/71 per protezione contro i vandalismi;

UNI EN 12015 per EMC (immunità);

UNI EN 12016 per EMC (emissioni);

UNI EN 13015 per le istruzioni di manutenzione;

tutte le norme relative alle funi di acciaio di sospensione delle cabine e dei contrappesi delle masse di bilanciamento.

4) Il progetto esecutivo dovrà contemplare indicazioni relative al corretto dimensionamento delle scale e dei marciapiedi mobili che sono essenziali per lo smaltimento del traffico dei passeggeri. A tale riguardo, il progetto esecutivo dovrà dimostrare, mediante specifica relazione tecnica giustificativa, la corretta utilizzazione di ascensori a bassa velocità, come quelli indicati (velocità 0,60 m/s) e portata 900 kg per 12 persone. Tale relazione tecnica giustificativa dovrà dimostrare la non formazione di code di viaggiatori in occasione dell'arrivo dei convogli. Infine, il progetto esecutivo dovrà prendere in considerazione porte di piano dell'ascensore con grado di resistenza ai fuoco idoneo alla norma UNI EN 81/58.

5) Il progetto esecutivo dovrà dettagliatamente specificare le caratteristiche dei cavi di cablaggio indicati nel progetto definitivo che comunque dovranno essere in linea con le normative e leggi vigenti. Inoltre dovranno essere osservate le seguenti norme:

CEI 20-36 nelle due suddivisioni: CEI 20-36/4-0 (EN 50200) e CEI 20-36/5-0 (EN 50362);

CEI 20-22/3-4 (EN 60332-3-24), che sostituisce la norma CEI EN 50266, abrogata;

i cavi dovranno riportare il marchio IMQ.

6) Il progetto esecutivo dell'impianto elettrico, dovrà presentare un dettagliato computo metrico estimativo che contenga la tipologia dei materiali e la loro adeguatezza. In particolare, dovrà essere posta attenzione ai quadri elettrici e alle apparecchiature di protezione e di comando.

7) Il progetto esecutivo dell'impianto di illuminazione banchine (stazione di superficie - non sotterranea) dovrà contenere i riferimenti normativi per gli apparecchi e gli impianti di illuminazione, e dovranno essere rispettate le seguenti normative:

EN 60598-1 apparecchi di illuminazione – prescrizioni generali e prove;

EN 60598-2-1 apparecchi di illuminazione – prescrizioni particolari per installazione fissa;

EN 60598-2-22 apparecchi di illuminazione – prescrizioni particolari per illuminazione d'emergenza;

UNI EN 12464-1 illuminazione dei luoghi di lavoro all'interno;

UNI EN 12464-2 illuminazione dei luoghi di lavoro all'esterno;

UNI 8097 illuminazione delle metropolitane in sotterranea ed in superficie;

UNI 1838 impianti di illuminazione di sicurezza.

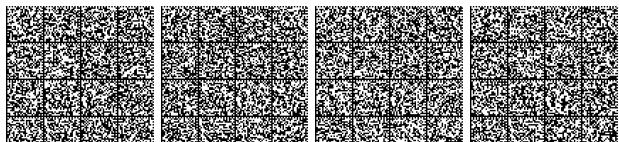
8) I camminamenti in emergenza, nelle aree adiacenti alla stazione (Norma UNI 8097:2004), dovranno avere un'illuminazione ad almeno 5 lux.

9) Il progetto esecutivo dovrà contenere una relazione tecnica contenete dettagliate valutazioni illuminotecniche giustificative relativamente ai livelli di illuminamenti, uniformità, temperatura di colore delle sorgenti, livelli di riflessioni e fattori di riflessione delle superfici sulle piastrelle lisce di gres fine porcellanato.

10) Per il funzionamento in emergenza delle aree banchine / binari, i sistemi di illuminazione da 150 W ad alogenuri metallici (MH), con soluzioni a palo da 6 m da 1 a 2 punti luce per palo, previsti nel progetto definitivo non risultano idonei in quanto la tipologia di lampade non si presta ad interventi entro i 3 secondi previsti dal decreto ministeriale 11 gennaio 1988. Il progetto esecutivo dovrà prevedere un nuovo sistema di illuminazione con una soluzione migliorativa rispetto a quella indicata nel progetto definitivo.

11) Il progetto esecutivo dovrà contenere specifici elaborati progettuali riferiti a sistemi di alimentazione in emergenza (soccorritori o UPS), sistemi di regolazione del flusso a seconda delle funzioni visive, quali la riduzione delle intensità luminose durante le ore notturne (UNI EN 12464-1).

12) Sotto il profilo paesaggistico, l'intervento, anche non ricadendo nelle aree sottoposte a provvedimenti di tutela paesaggistica né con specifico provvedimento, né *ope legis*, a causa della vicinanza del Parco Forlanini e di aree a destinazione residenziale, ai sensi degli artt. 35-39 delle Norme tecniche di attuazione (NTA), prima dell'avvio delle opere, dovrà essere previsto l'esame del progetto sulla base delle "linee guida per l'esame paesistico dei progetti" (delibera di Giunta regionale 8 novembre 2002, n. VII/11045, pubblicata sul B.U.R.L del 21 novembre 2002, 2° Supplemento straordinario al n. 47). In riferimento a quanto sopra, è opportuno che venga approfondito lo studio paesaggistico relativo alla riqualificazione di via Ardigò. (Prescrizione Ministero per i beni e le attività culturali).



13) Sotto il profilo archeologico, tutte le aree dell'intervento, comprese quelle connesse alla cantierizzazione e alla viabilità provvisoria, che implicano splaemento, scavo e modificazioni dello stato attuale del suolo e del sottosuolo (anche scavi per i sottoservizi e la risoluzione di eventuali interferenze), fino al raggiungimento dello strato sterile, dovranno essere sorvegliate con assistenza archeologica allo scavo meccanico, secondo modalità che la Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia si riserva di definire in corso d'opera. Tale assistenza è comunque da intendersi eseguita da operatori archeologici specializzati che opereranno secondo le direttive tecnico-scientifiche della Soprintendenza, con oneri a carico della committenza. Le suddette attività dovranno essere comunicate, anche per le vie brevi, alla Soprintendenza dalla Direzione lavori con congruo anticipo (10/15 gg. circa). Qualora nel corso delle suddette attività emergessero risultanze tali da richiedere ulteriori approfondimenti, la Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia avrà facoltà di richiedere l'esecuzione di sondaggi e di scavi di maggiore estensione. Si richama, infine, quanto disposto dal decreto legislativo n. 42/2004 e s.m.i., art. 90, in caso di rinvenimenti fortuiti. (Prescrizione Ministero per i beni e le attività culturali).

14) In relazione all'estrema ristrettezza dei tempi previsti per la realizzazione dell'infrastruttura in funzione di Expo 2015, anche con riferimento all'esigenza di collegamento con l'omonima fermata della linea metropolitana M4, il progetto esecutivo dovrà essere oggetto di una revisione complessiva dei tempi di esecuzione originariamente previsti, che devono essere conseguentemente compattati al fine di garantire l'apertura della fermata ferroviaria congruentemente con Expo 2015.

15) Nelle fasi di esecuzione dei due sottopassi nord e sud e del prolungamento del sottopasso pedonale esistente dovranno essere utilizzate tutte le accortezze tecnologiche per evitare che possano verificarsi infiltrazioni di acque meteoriche, anche nel medio/lungo periodo.

16) In considerazione dell'elevato numero di treni che effettueranno la fermata, della sua forte valenza d'interscambio e dell'esigenza di garantire la massima rapidità, in particolare nella salita sui treni, dovrà essere valutata, nell'ambito delle risorse finanziarie a disposizione, la possibilità di allungare il più possibile le pensiline a protezione delle banchine.

17) I luoghi di accesso alla fermata dovranno essere predisposti per poter essere attrezzati con i varchi elettronici per il controllo dei documenti di viaggio, secondo lo standard delle altre fermate del Passante ferroviario.

18) Lungo le banchine ferroviarie, nell'ambito delle risorse finanziarie a disposizione, dovranno essere inseriti i monitor riepilogativi di stazione e di binario e nei due sottopassi dovrà essere prevista la predisposizione per le emittitrici automatiche di biglietti, le obliteratrici e le fasce riepilogative a led.

19) Analogamente alla precedente prescrizione, all'interno dei vani della stazione M4, nei punti più strategici, data la forte valenza di interscambio della nuova infrastruttura, dovranno essere previsti, nell'ambito delle risorse finanziarie a disposizione, monitor riepilogativi di stazione posizionati per l'ottimizzazione dell'interscambio e pannelli informativi sui tempi di attesa e sulle destinazioni dei treni M4 in arrivo.

20) In fase di esecuzione dei lavori dovranno essere adottate tutte le misure necessarie a garantire le condizioni di sicurezza per le captazioni idropotabili e la tutela dello stato quali-quantitativo della falda.

21) In fase di esecuzione dei lavori dovrà essere effettuato il monitoraggio delle acque di falda in modo da verificare l'eventuale presenza di sostanze utilizzate nelle varie fasi di lavorazione.

22) In fase di esecuzione dei lavori dovrà redigersì l'elenco dei piezometri (completo di codice SIF, coordinate geografiche e caratteristiche tecniche) che costituiranno la rete di monitoraggio.

23) In fase di esecuzione dei lavori dovranno individuarsi i valori soglia di allarme e le azioni conseguenti, onde evitare il superamento di limiti di legge.

24) Per quanto riguarda le acque reflue e di prima pioggia originate dai cantieri, il progetto esecutivo dovrà contenere una specifica relazione in cui vengano approfondate le modalità di gestione degli scarichi, ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., del regolamento regionale 24 marzo 2006, n. 3 ("Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26"), e del regolamento regionale 24 marzo 2006, n. 4 ("Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26").

25) La realizzazione dell'intervento non dovrà comportare, per l'eventuale effetto del venir meno dell'efficacia delle barriere antirumore già presenti e per le modifiche delle caratteristiche di emissione acustica della sorgente, transizioni tra ante e post operam da situazioni di conformità a situazioni di non conformità ai limiti di rumore. Il progetto esecutivo dovrà contenere una specifica relazione che dimostri, mediante uno studio acustico, che i livelli di rumore nella situazione ante operam e in quella post operam, con e senza mitigazioni, in corrispondenza dei recettori (al dettaglio del piano), siano comparabili, e che consenta, in via previsionale, di valutare l'efficacia delle misure di mitigazione e di individuare l'eventuale necessità di adeguamenti progettuali delle misure di mitigazione nel post operam per il rispetto dei limiti di rumore. Tali eventuali adeguamenti dovranno essere realizzati nell'ambito delle risorse finanziarie a disposizione.

26) In fase di progetto esecutivo dovrà essere prevista una fase di verifica delle elaborazioni modellistiche prima della posa dell'armamento tramite misure di vibrazioni con valori di riferimento relativi alla percezione delle persone. Conseguentemente l'armamento dovrà essere dimensionato per il contenimento delle vibrazioni al di sotto della soglia di percezione, nell'ambito delle risorse finanziarie a disposizione.

27) In fase di progetto esecutivo dovranno essere valutate in via previsionale le situazioni potenziali di criticità riguardanti la percezione delle vibrazioni in particolare della linea merci e dovranno essere adottate soluzioni idonee ad evitare disturbo da vibrazioni agli occupanti degli edifici limitrofi, nell'ambito delle risorse finanziarie a disposizione.

28) Prima della fase di esecuzione dei lavori dovranno essere definite le procedure e le modalità di gestione per limitare la dispersione degli inquinanti emessi e quindi l'impatto dell'area e delle attività di cantiere sulle zone circostanti.

29) In fase di esecuzione dei lavori dovranno essere previste specifiche procedure per la mitigazione che dovranno comprendere almeno i seguenti punti:

allocare le attività e i depositi con maggiore produzione di polveri alla maggiore distanza dai recettori;

assicurare un'umidificazione costante e sufficiente dei percorsi interni al sito, delle strade di accesso allo stesso e dei cumuli di terreno;

nella movimentazione e nel carico del materiale polverulento dovrà essere garantita una ridotta altezza di caduta del materiale stesso sul mezzo di trasporto per limitare al minimo la dispersione di polveri;

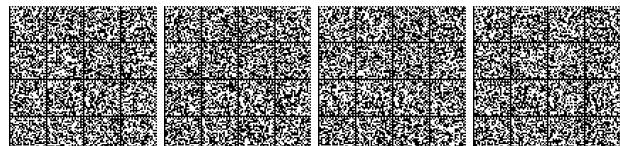
nella aree di cantiere il materiale polveroso stoccati dovrà essere mantenuto umido o coperto con stuio e/o teli; è vietata la combustione all'aperto di rifiuti;

ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e preferire mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi.

30) Presso le aree di cantiere, prima della fase di esecuzione dei lavori, dovranno essere predisposte idonee aree di deposito temporaneo dei rifiuti derivanti dalle attività in corso d'opera per la fase di allestimento, di esercizio e di eventuale ripristino, che tengano conto delle norme tecniche di cui alla circolare della Regione Lombardia 26 gennaio 1998, n. 4, in ordine al deposito temporaneo dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi. Inoltre, sempre prima della fase di esecuzione dei lavori, all'interno delle suddette aree dovranno essere individuati appositi spazi, tra loro distinti, al fine di suddividere i cumuli di materiale di terre e rocce da scavo destinati al recupero ambientale (art. 186 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.) da quelli destinati al recupero all'interno del cantiere (art. 185 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.).

31) In fase di esecuzione dei lavori è necessario che, preliminamente alla movimentazione del pietrisco/ballast, venga prevista l'esecuzione di analisi specifiche al fine di escludere la presenza di fibre di amianto e che qualora le analisi rilevassero la presenza di fibre in quantitativi superiori ai limiti di legge, il pietrisco dovrà essere trattato, sottoponendo l'intervento a preventiva autorizzazione della A.S.L. competente, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa vigente (decreto legislativo n. 22/1997 e decreto ministeriale 5 febbraio 1998). Il resoconto delle analisi dovrà essere inviato ad ARPA.

32) In caso di attraversamento di aree contaminate, dovranno essere attivate le procedure previste dalla norma ed effettuate specifiche verifiche che prevedano la caratterizzazione delle terre scavate in relazione alla destinazione finale delle medesime (riutilizzo o discarica).



33) Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere presentato un piano di gestione scavi nel quale in cui verrà specificata la tipologia del materiale e la relativa destinazione, prevedendo quindi un piano di caratterizzazione qualitativa, con indicazione delle metodiche analitiche e delle modalità di campionamento.

34) In conformità alle disposizioni previste dall'art. 35, commi 2 e 3, della legge regionale 14 agosto 1998, n. 14, in materia di cave, i materiali litoidi di risulta provenienti dagli scavi in argomento, se non riutilizzati entro il cantiere di produzione o tal quali fuori del cantiere stesso, devono essere trattati in impianti di cava o in altri impianti autorizzati, se il loro volume supera i 30.000 mc. Il loro asporto è comunque subordinato a denuncia di prelievo e trasporto da presentarsi alla Provincia e al Comune di pertinenza da parte dell'impresa titolare del cantiere del proprietario suo delegato, con indicazione dei volumi di cui si prevede la movimentazione, del luogo di prelievo e di collocazione o deposito. Il materiale inerte di cui sopra, se destinato alla commercializzazione, è soggetto ai diritti di escavazione di cui all'art. 25 della citata legge regionale n. 14/1998, per i volumi eccedenti i 30.000 mc.

35) Prima dell'inizio dei lavori, dovranno essere identificate nel dettaglio le aree di cantiere, individuando idonee soluzioni per lo stocaggio dei materiali, la viabilità, gli scarichi, ecc., nonché le azioni di mitigazione degli impatti sui ricettori (rumore, traffico indotto, polveri, ecc.).

36) Prima dell'inizio dei lavori, dovranno essere trasmessi ad ARPA i cronoprogrammi dei lavori, nonché le relazioni periodiche sullo stato di avanzamento dei cantieri, al fine di consentire l'effettuazione di eventuali controlli di competenza.

37) Prima dell'inizio dei lavori, è indispensabile che venga definito e concordato con ARPA uno specifico Piano di monitoraggio ambientale (PMA) che tenga conto della tipologia e durata delle attività previste, della distanza dai ricettori, dell'impatto dei mezzi sulla strada e della correlazione con altri eventuali cantieri con attività rumorose nella zona, quale quello dell'attigua stazione metropolitana della linea M4, che sarà realizzata anch'essa in orizzonte Expo 2015.

38) Il Piano di monitoraggio ambientale (PMA) dovrà essere sviluppato in sintonia e coerenza con quello della linea M4, direttamente interessata.

39) L'intervento in oggetto dovrà venir incluso nel tavolo di confronto che accompagnerà le prossime fasi di progettazione e realizzazione della linea metropolitana M4 (delibera CIPE 6 novembre 2009, n. 9). All'interno di tale tavolo dovranno essere discussi i risultati del monitoraggio.

40) Nell'ambito del suddetto tavolo dovranno essere pubblicizzati i risultati del monitoraggio. Tale argomento risulta di particolare rilevanza considerando che, per adempiere alle finalità di trasparenza e di divulgazione dei dati richieste dalla normativa vigente (decreto legislativo n. 195/2005), è necessario che i risultati delle indagini ambientali siano accessibili al pubblico attraverso un'adeguata e completa informazione.

41) Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, modificato dal decreto legislativo 24 febbraio 2012, n. 20, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, da! competente Reparto infrastrutture. Una copia del verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare Esercito competente per territorio.

42) Il progetto esecutivo dovrà rispettare le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa 9 agosto 2000, n. 146/394/4422, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", le quali, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impongono obblighi già con riferimento ad opere di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati), di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri, di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60KV.

43) Il progetto esecutivo dovrà osservare quanto disposto dal decreto del Ministero dei lavori pubblici 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.

44) Il progetto esecutivo dovrà osservare il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

45) Nel caso in cui le successive fasi di progettazione ed esecuzione apportino varianti che interferiscono con i beni del Ministero della difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali al Comando logistico dell'Esercito – Stato Maggiore – Ufficio movimenti e trasporti

ed al Comando Militare Esercito competente per territorio, per un nuovo parere. Il parere già espresso ha una validità di cinque anni dalla data di emissione, entro i quali devono essere avviati i lavori. Superato il predetto termine, il proponente dovrà interessare il Ministero della difesa, per l'emissione di un'eventuale proroga di validità del parere formale.

46) Utilizzare lampade ad incandescenza per segnalazione da 25W, visto che da settembre 2012 potrebbero essere eliminate dal mercato per effetto del regolamento CE 244/2009.

47) In sede di progettazione esecutiva venga risolta un'apparente incongruenza sugli apparecchi 1x18W, 1x36W e 2x36W in quanto sono indicati sia di tipo plastico autoestinguente V2 che di tipo in acciaio INOX.

RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA

1) Si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva vengano opportunamente integrati i documenti afferenti a tutte le sezioni specifiche del capitolato speciale d'appalto, anche allo scopo di completare e dettagliare le prescrizioni sopra indicate nonché le relazioni di dimensionamento degli impianti.

2) Si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva vengano opportunamente valutati, mediante specifica relazione giustificativa, gli aspetti legati al consumo energetico. Infatti, la previsione di ascensori oleodinamici appare inopportuna rispetto ad ogni principio di risparmio energetico, dal momento che il loro consumo è almeno doppio di quello di un ascensore elettrico a frizione equivalente come caratteristiche e prestazioni. Si segnala inoltre la potenziale pericolosità ambientale degli stessi, dovuta ad oltre 1.000 litri di olio chiusi in piccoli serbatoi.

3) Si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva vengano opportunamente specificati, per il funzionamento degli ascensori, i requisiti per le precisioni di arrivo e livellamento delle cabine ai piani (non maggiori di 10 mm e 20 mm rispettivamente) e inoltre venga specificata l'esigenza di un sistema bidirezionale di allarme tra cabina e centro di soccorso permanente in conformità alla norma UNI EN 81/28. Infine, si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva vengano riportate disposizioni in merito all'esigenza di dispositivi di allarme similari per la protezione dei manutentori rimasti eventualmente imprigionati nel vano di corsa (tetto e fossa del vano di corsa).

4) Si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva vengano indicate dettagliatamente le fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera in quanto dovrà essere ulteriormente sviluppato il tema dell'impatto del cantiere sul transito ferroviario.

5) Si raccomanda di prevedere che la segnaletica presente sia coordinata ed unificata con le altre stazioni delle linee S, quali ad esempio il monolite segnaletico in prossimità degli accessi, le bacheche dedicate alle informazioni sulle linee S, la fascia a led in corrispondenza della stazione M4 che indirizzi verso la fermata ferroviaria ed ogni altro dispositivo previsto nelle altre stazioni delle linee S.

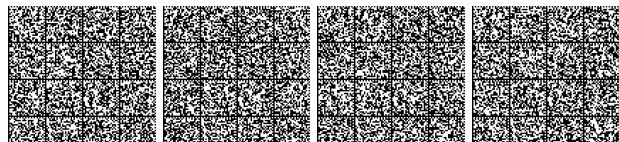
6) Si raccomanda, in fase di progettazione esecutiva, di considerare gli aspetti strutturali/impiantistici relativi ad idonea fruibilità e sicurezza degli spazi da parte degli utilizzatori della stazione ferroviaria ed in particolare da parte dell'utenza con limitata capacità motoria (es. disabili, anziani, genitori con passeggini e/o bambini a seguito, donne in stato di gravidanza). In particolare dovrà essere prevista l'installazione di:

- idonea ed illuminata segnaletica stradale e cartellonistica;
- percorsi dotati di pavimentazione antisdruciolio;
- idonea illuminazione notturna e di sistemi di sicurezza;
- idonei accorgimenti atti a garantire l'accessibilità ciclabile alle banchine.

Si raccomanda inoltre di porre in atto tutte le misure di sicurezza e di salvaguardia ambientale relative alla cantierizzazione dell'area come previsto dal Cap. 3 del Tit. III del vigente Regolamento di igiene del Comune di Milano.

7) Si raccomanda, in fase di progettazione esecutiva, di integrare il progetto inserendo elementi a verde urbano prioritariamente sul sito o nelle vicinanze della zona in cui si andrà ad operare, anche con azioni volte ad integrare dotazioni a verde già esistenti, da valorizzare e/o riqualificare.

8) Si raccomanda, in fase di esecuzione dei lavori, di allocare le attività e i macchinari più rumorosi alla maggiore distanza possibile dai ricettori e in caso d'impiego di gruppi elettrogeni questi dovranno essere organizzati ai fini del contenimento della rumorosità e, ove possibile, dovranno essere impiegati gruppi con motore elettrico; infine si raccomanda di ottimizzare i percorsi dei mezzi di cantiere in modo da minimizzare l'impatto sui ricettori.



ALLEGATO 2

PASSANTE FERROVIARIO DI MILANO: FERMATA FORLANINI

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoghe estensioni delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cattimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 - l'autorizzazione di cui all'art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, fermo restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche - di cui all'art. 1 septies del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

DELIBERA 8 marzo 2013.

Sistema Conti pubblici territoriali (CPT) - Attribuzione della quarta tranneche delle risorse assegnate con la delibera CIPE n. 19/2008. (Delibera n. 19/2013).

**IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

Visti gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge 30 giugno 1998, n. 208 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96;

Visto l'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233, di conversione del decreto-legge 8 maggio 2006, n. 181, che trasferisce al Ministero dello sviluppo economico il Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione e le funzioni di cui all'art. 24, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ivi inclusa la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui al citato art. 61;

Visto l'art. 7, commi 26 e 27, della citata legge n. 122/2010, che ha attribuito al Presidente del Consiglio dei Ministri la gestione del FAS, prevedendo che lo stesso Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro delegato si avvalgano, nella gestione del citato Fondo, del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello sviluppo economico;

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, in attuazione dell'art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42, recante la delega al Governo in materia di federalismo fiscale e visto in particolare l'art. 4 del medesimo decreto legislativo, il quale dispone che il FAS di cui all'art. 61 della legge n. 289/2002 assuma la denominazione di Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale, che sono rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 dicembre 2011, con il quale è stata conferita la delega al Ministro per la coesione territoriale ad esercitare, tra l'altro, le funzioni di cui al richiamato art. 7 della legge n. 122/2010 relative, fra l'altro, alla gestione del FAS, ora Fondo per lo sviluppo e la coesione;

Vista la delibera di questo Comitato 3 maggio 2002, n. 36 (G.U. n. 167/2002), che ha destinato l'importo di 10.330 milioni di euro alla costituzione di un Fondo di premialità, da attribuire alle Regioni ed alle Province autonome, per il consolidamento della rete dei Nuclei regionali «Conti pubblici territoriali» (CPT), secondo appositi criteri già concordati in sede di Conferenza Stato-Regioni;

Vista la delibera di questo Comitato 22 marzo 2006, n. 1 (G.U. n. 142/2006) con la quale, tenuto conto dei positivi esiti della prima fase del progetto finanziato con la citata delibera n. 36/2002, è stata assegnata a favore del Ministro per lo sviluppo e la coesione territoriale una ulteriore quota premiale di 10.330 milioni di euro da destinare alle Regioni e alle Province autonome con lo scopo di incentivare la definitiva messa a regime del sistema «Conti pubblici territoriali» costituito dalla rete dei Nuclei regionali «Conti pubblici territoriali» e dal Nucleo centrale CPT, ora Unità

13A04787

