

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 3 marzo 2017.

Metropolitana leggera automatica di Torino, Linea 1 prolungamento Fermi-Cascine Vica - 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro - Approvazione progetto definitivo. (CUP J34C03000000001). (Delibera n. 11/2017).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

l'art. 214, comma 2, lettere *d*) e *f*), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;

l'art. 216, comma 1 e comma 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore, e che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata

in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50/2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163/2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

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 successive modificazioni e integrazioni;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11 e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50/2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163/2006;

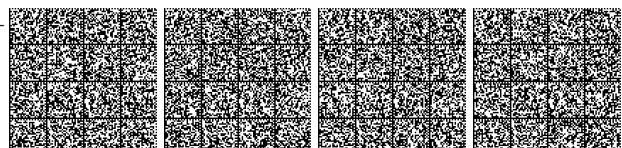
Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi urbani», l'infrastruttura «Torino metropolitana», e, nell'allegato 2, la «Metropolitana di Torino (tratte 3, 4, 6)» e vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2015 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Torino - metropolitana», l'intervento «Torino metropolitana, tratta 3, Collegno-Cascine Vica»;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, al punto «Sistemi urbani e metropolitane»;

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 successive modificazioni e integrazioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni e integrazioni e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle direzioni generali competenti del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* 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 normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

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, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrigente nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e 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 legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere *e*, *f* e *g*), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera *e*, del citato decreto legislativo n. 163/2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50/2016;

la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15 (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), che, ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90/2014, aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corrigente *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

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 successive modificazioni e integrazioni, con il quale è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) e vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto CCASGO ha esposto le linee guida varate dal Comitato stesso nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la legge della Regione Piemonte 14 dicembre 1998, n. 40, con la quale, tra l'altro, *i*) all'art. 4, sono stati individuati i progetti da sottoporre alla fase di verifica dell'impatto ambientale «quando non ricadono, neppure parzialmente, in aree protette», tra i quali figurano i progetti di competenza del Comune di cui all'allegato B3, che comprendono i «sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri» e *ii*) all'art. 10, è stato previsto che, «ove occorra», «l'esclusione dalla fase di valutazione» possa essere subordinata «a specifiche condizioni da ritenersi vincolanti ai fini dei successivi provvedimenti necessari alla realizzazione dell'intervento»;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e successive modificazioni e integrazioni, e visto in particolare l'art. 3, che:

ai commi 1 e 1-bis, ha incrementato la dotazione del Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

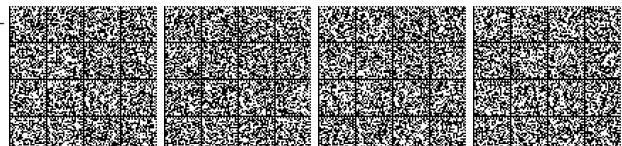
al comma 2, ha stabilito che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano finanziati, a valere sulle risorse del Fondo sopra richiamato, tra l'altro, gli interventi di cui alla lettera *c*) del comma stesso, «appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 ottobre 2015», compresa la «metropolitana di Torino»;

al comma 3-bis ha stabilito che, ai fini della revoca dei finanziamenti, «le condizioni di appaltabilità e di cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti, previsti dai decreti di cui al comma 2, sono compiuti entro il 31 dicembre dell'anno dell'effettiva disponibilità delle risorse»;

al comma 5, ha previsto che il mancato rispetto delle condizioni fissate dal comma 3-bis determina la revoca del finanziamento assegnato;

Visto il decreto 4 marzo 2015, n. 82, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che, tra l'altro, ha quantificato i finanziamenti da attribuire agli interventi di cui al richiamato art. 3, comma 2, lettera *c*), del decreto-legge n. 133/2014, tra cui 100 milioni di euro per il «sistema metropolitana di Torino linea 1, tratta 3 Collegno-Cascine Vica, 1^a fase funzionale acquisto e posa in opera del sistema VAL (Veicolo Automatico Leggero) (90 milioni di euro) e progettazione preliminare e prospettive linea 2 Torino Rebaudengo Mirafiori (10 milioni di euro)», imputati per 5 milioni di euro sull'anno 2015, 7 milioni di euro sull'anno 2016, 48 milioni di euro sull'anno 2017 e 40 milioni di euro sull'anno 2018;

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), che in tabella E, relativa all'evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni degli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, ha rimodulato le suddette risorse destinate alla metropolitana di Torino per gli anni 2016 e 2017, quantificandole, rispettivamente, in 48 e in 7 milioni di euro;



Visto il decreto 2 dicembre 2016, n. 420, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze che, tenuto conto della necessità di realizzare le suddette opere del sistema VAL solo dopo l'avvio dell'infrastruttura sulla quale le stesse dovranno insistere, ha precisato che il finanziamento di 100 milioni di euro di cui al richiamato decreto n. 82/2015 deve intendersi destinato alla «metropolitana di Torino: linea 1, tratta 3 Collegno-Cascine Vica, 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro» per 90 milioni di euro e alla progettazione preliminare e prospettive linea 2 Torino Rebaudengo Mirafiori per 10 milioni di euro;

Viste le delibere 31 gennaio 2008, n. 9 (*Gazzetta Ufficiale* n. 14/2009), 8 maggio 2009, n. 12 (*Gazzetta Ufficiale* n. 170/2009), 26 giugno 2009, n. 40 (*Gazzetta Ufficiale* n. 243/2009 - errata corrigere nella *Gazzetta Ufficiale* n. 257/2009) e 23 marzo 2012, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 121/2012), con le quali, relativamente all'intervento denominato «Prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino - tratta 4 Lingotto-Bengasi», questo Comitato ha, tra l'altro, approvato il progetto preliminare e il progetto definitivo e ha individuato a partire dal 2012 il soggetto aggiudicatore in Infratrasporti To s.r.l. (Infra. To), il cui unico socio è il Comune di Torino;

Vista la delibera 1° dicembre 2016, n. 54, con la quale è stato approvato il Piano operativo infrastrutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finanziato a carico delle risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020 e nel cui ambito è stato previsto il finanziamento di 33,7 milioni di euro per il prolungamento ovest della metropolitana di Torino;

Vista la nota 19 gennaio 2017, n. 1979, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Metropolitana leggera automatica linea 1 - prolungamento ovest Collegno-Cascine Vica, 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro», trasmettendo la documentazione istruttoria per l'approvazione del relativo progetto definitivo;

Viste le note 27 gennaio 2017, n. 604, 2 febbraio 2017, n. 769, 16 febbraio 2017, n. 1193, 28 febbraio 2017, n. 1477, 28 febbraio 2017, n. 1496 e 2 marzo 2017, n. 1544, con le quali è stata integrata la citata documentazione istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che la linea 1 della metropolitana automatica di Torino è in funzione nella tratta Fermi-Lingotto ed è in costruzione il prolungamento verso sud, per la tratta Lingotto-Bengasi;

che in un quadro programmatico di lungo periodo è previsto lo sviluppo della linea 1 verso ovest, con graduale estensione, fino ad arrivare a Rosta, intercettando, ai confini dell'area conurbata, una quota significativa di mobilità proveniente dalle direttrici di Susa e Giaveno;

che, con riferimento all'ora di punta del mattino, nella fascia oraria 7.30-8.30, con il prolungamento da Fermi (Comune di Collegno) a Cascine Vica la linea 1 raggiungerebbe 56.100 passeggeri, e con l'ulteriore prolungamento in corso di realizzazione fino a Bengasi i passeggeri aumenterebbero a 59.700;

che la realizzazione della tratta Fermi-Cascine Vica costituisce una prima fase del suddetto prolungamento ovest, dall'attuale stazione terminale Fermi, nel Comune di Collegno (TO), fino alla stazione Cascine Vica, in corrispondenza di piazza Togliatti, nel Comune di Rivoli (TO);

che, relativamente al progetto preliminare del suddetto prolungamento, la Regione Piemonte ha adottato la delibera di giunta 6 marzo 2006, n. 8-2287, con la quale: *i*) ha espresso parere favorevole sul progetto stesso, *ii*) ha ritenuto che sussistessero «i presupposti per l'intesa sulla localizzazione del corridoio» del relativo tracciato, *iii*) ha ritenuto che non sussistessero i presupposti per l'esclusione del progetto dalla fase di VIA;

che, rilevata la necessità, tra l'altro, di garantire l'interscambio con la stazione ferroviaria di Collegno, la compatibilità del tracciato con un futuro interramento della tangenziale ovest di Torino e la realizzazione di parcheggi d'interscambio, è stato elaborato un nuovo progetto, per il quale, a giugno 2008, il Comune di Torino ha formulato l'istanza di sottoposizione dalla fase di verifica VIA, ai sensi della citata legge regionale n. 40/1998;

che il nuovo progetto preliminare prevedeva, tra l'altro, la realizzazione di circa 3,4 km di galleria di linea, di 4 stazioni ad unico livello (Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica), sotterranee, ad eccezione di quella parzialmente interrata di Certosa, di tre pozzi d'intertratta e uno di fine tratta, dei relativi impianti di sistema, dell'ampliamento dell'attuale deposito treni e del parcheggio d'interscambio presso la stazione Cascine Vica;

che, rispetto all'iniziale progetto preliminare, la versione aggiornata del progetto comprendeva tra l'altro il citato parcheggio d'interscambio, la revisione del tracciato con riposizionamento della stazione Certosa per consentire l'avvicinamento alla stazione ferroviaria di Collegno e l'arretramento della stazione Cascine Vica, per rendere compatibile il tracciato della metropolitana con l'eventuale interramento della tangenziale ovest di Torino in corrispondenza dello svincolo Rivoli - Corso Francia;

che, ai sensi della legge della Regione Piemonte n. 40/1998, la VIA su tale progetto è di competenza dei Comuni di Collegno e Rivoli, territorialmente interessati, e che, a seguito della richiesta di tali Comuni di unificazione dei procedimenti di rispettiva competenza e dell'endoprocedimento regionale ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, il progetto è stato inoltrato al Nucleo centrale dell'Organo tecnico regionale, per l'avvalimento della Regione Piemonte ai fini della verifica di valutazione dell'impatto ambientale;

che, tenuto conto delle valutazioni del suddetto Organo tecnico, con delibera di giunta 27 ottobre 2008, n. 18-9900, la Regione Piemonte *i*) ha ritenuto che tale progetto potesse essere escluso dalla fase di VIA ai sensi dell'art. 12 della citata legge regionale n. 40/1998, subordinatamente all'ottemperanza alle prescrizioni riportate nella delibera stessa, e *ii*) ha ribadito quanto espresso nella propria delibera di giunta 6 marzo 2006, n. 8-2287, in merito alla sussistenza dei presupposti per la localizzazione del tracciato;



che, con nota di settembre 2009, il progetto preliminare è stato trasmesso all'allora Struttura tecnica di missione e alla Direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi per la richiesta di finanziamento ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, senza che sia poi stato trasmesso a questo Comitato;

che il progetto definitivo dell'intervento interessa una tratta di circa 3,7 km, interamente sotterranea, e comprende la realizzazione delle 4 stazioni Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica, di 4 pozzi d'intertratta e di un pozzo terminale, del parcheggio d'interscambio sotterraneo a 3 livelli presso la stazione terminale di Cascine Vica e dell'ampliamento dell'esistente deposito treni, collocato nel comprensorio tecnico di Collegno, nonché la fornitura di 8 treni;

che tale progetto definitivo ha recepito esigenze intervenute a valle dell'approvazione del progetto preliminare e, in particolare, *i)* la richiesta dei Comuni di Collegno e di Rivoli, di prevedere la possibilità di accedere ad entrambe le direzioni di marcia da entrambi i lati di corso Francia, permettendo il sottoattraversamento pedonale dello stesso, *ii)* la necessità di ridurre l'impatto della costruzione della galleria di linea in superficie (rumore, polveri, viabilità, ...) e sul sistema dei sottoservizi esistenti in corrispondenza del sottoattraversamento ferroviario di via S. Massimo, di corso Pastrengo, di via Risorgimento (nel Comune di Collegno) e di corso Francia (nei Comuni di Collegno e di Rivoli), *iii)* l'obbligo di salvaguardare il complesso della Certosa di Collegno, recentemente assoggettato a provvedimento di tutela, *iv)* la necessità di limitare al minimo l'impatto sulla linea ferroviaria RF1 Torino-Modane, sottoattraversata in corrispondenza della stazione Certosa, *v)* l'obbligo di salvaguardare il deposito tramviario Regina Margherita, tra via Risorgimento e corso Francia, sottoattraversato dall'opera in progetto e recentemente assoggettato a vincolo;

che il progetto definitivo si differenzia dal preliminare in particolare per la diversa configurazione sia delle stazioni Collegno centro, Leumann e Cascine Vica, da realizzare a maggior profondità e a due livelli anziché a uno, sia di una sezione della galleria di linea, tra l'incrocio di via De Amicis con via S. Massimo e Cascine Vica, anch'essa da realizzare a maggior profondità con conseguente variazione della tipologia costruttiva, che passa da galleria con esecuzione dalla superficie a galleria profonda eseguita a foro cieco di tipo tradizionale, con consolidamenti prevalentemente dalla superficie;

che l'avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è stato notificato il 22 dicembre 2014 alle singole ditte, è stato pubblicato il 24 dicembre 2014 sui quotidiani «La Stampa» e «La Repubblica» e il medesimo giorno è stato affisso all'albo pretorio dei comuni di Collegno e Rivoli;

che, su delega dei comuni di Rivoli e Collegno, territorialmente interessati dalla realizzazione della tratta Fermi-Cascine Vica, che si sono espressi con delibera delle rispettive giunte 10 febbraio 2015, n. 39, e 11 febbraio 2015, n. 29, a febbraio 2015 il Comune di Torino ha trasmesso il progetto definitivo del prolungamento ovest della linea 1 della metropolitana al Ministero e alle altre amministrazioni ed enti interessati alla realizzazione dell'intervento;

che il citato progetto definitivo del prolungamento ovest della linea 1 è stato approvato in linea tecnica dai Comuni di Torino (con delibera di giunta 17 febbraio 2015, n. 589/034), Collegno (con delibera di giunta 18 marzo 2015, n. 65) e Rivoli (con delibera di giunta 31 marzo 2015, n. 92);

che la Conferenza di servizi, convocata il 14 settembre 2015, è stata conclusa il 5 ottobre 2015 e che, secondo il Ministero, le prescrizioni scaturite dalla Conferenza stessa «non comportano modifiche sostanziali al progetto» e gli «eventuali ulteriori costi potrebbero essere assorbiti» dalla voce «imprevisti» del quadro economico;

che, con nota di settembre 2015, la Soprintendenza archeologica del Piemonte ha espresso le valutazioni di propria competenza, tenuto conto che il progetto preliminare dell'intervento non era stato integrato con le indagini archeologiche preventive;

che con delibera di giunta 19 ottobre 2015, n. 22-2277, la Regione Piemonte, ha, tra l'altro, evidenziato che non emergevano «elementi urbanistici ostativi al prosieguo dell'*iter* procedurale» ed espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto definitivo dell'intero prolungamento Collegno-Cascine Vica;

che, ad aprile 2016, il sindaco di Torino, considerate le risorse statali e regionali già indicate disponibili per l'intervento, ha chiesto l'assegnazione di ulteriori risorse statali per consentire il finanziamento di un primo lotto funzionale del succitato prolungamento;

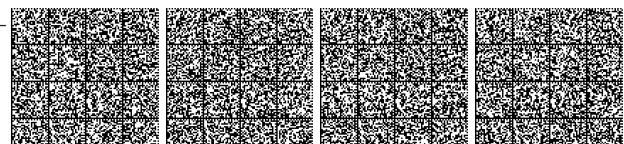
che l'intero prolungamento può essere suddiviso in 3 lotti funzionali, di cui il primo, a proseguimento della tratta esistente, comprende la tratta dalla stazione Fermi a Collegno centro, con le due stazioni Certosa e Collegno centro;

che, in particolare, il 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro, del cui progetto definitivo il Ministero propone l'approvazione, ha una lunghezza di circa 1,7 km, parte dalla predisposizione del «salto di montone» realizzato nel tratto di galleria artificiale tra il comprensorio tecnico di Collegno e la linea stessa, in corrispondenza della stazione Fermi, e comprende le due 2 stazioni Certosa e Collegno centro, 2 pozzi ventilazione d'intertratta ed il pozzo terminale di fine tratta del lotto stesso;

che in tale lotto la stazione Collegno centro assume temporaneamente le funzioni di capolinea, a breve distanza dall'asse della predetta stazione è collocato il pozzo terminale di fine tratta e, a 10 m da tale pozzo, è stata collocata la fine della linea, con previsione dell'inversione dei treni tramite la comunicazione semplice ubicata nel retrostazione;

che nel progetto del lotto in esame non è prevista la fornitura di ulteriori veicoli e che ciò non altera le modalità di esercizio della linea;

che, con nota di giugno 2016, Infra.To, soggetto aggiudicatore dell'intervento, ha trasmesso al Ministero il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro;



che con voto 27 luglio 2016, n. 75, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ha espresso parere favorevole, con osservazioni, in linea tecnico-economica sull'intero progetto definitivo del prolungamento dalla stazione Fermi (Comune di Collegno) a Cascine Vica e sul 1° lotto funzionale, dalla stazione Fermi a Collegno centro, e parere favorevole ai fini del rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza sul progetto definitivo delle relative opere infrastrutturali e delle opere non di sistema, subordinatamente ad alcune considerazioni;

che, con delibera di giunta 13 febbraio 2017, n. 26-4664, la Regione ha ribadito che non esistono elementi urbanistici ostacolanti all'intesa sulla localizzazione del progetto definitivo in esame, coerentemente con quanto riportato nelle precedenti delibere di giunta 6 marzo 2006, n. 8-2287, 27 ottobre 2008, n. 18-9900, e 19 ottobre 2015, n. 22-2277;

che il Comune di Collegno, con delibera di giunta 24 febbraio 2017, n. 46, integrativa della precedente delibera n. 65/2015, e il Comune di Rivoli, con delibera di giunta 24 febbraio 2017, n. 62, integrativa della precedente delibera n. 92/2015, hanno *i)* confermato che il progetto definitivo è conforme al preliminare sul quale è stata espletata la fase di verifica della procedura di VIA di cui alla legge regionale n. 40/1998, le cui risultanze, vale a dire l'esclusione del progetto, con prescrizioni, dalla successiva fase di valutazione, sono confluite nella deliberazione della giunta regionale 27 ottobre 2008, n. 18-9900, e *ii)* ritenuto verificata l'ottemperanza alle prescrizioni ambientali riportate nella predetta delibera di giunta n. 18-9900, comprensive di quelle conseguenti all'espletamento della fase di verifica della procedura di VIA;

che tra gli elaborati di progetto sono incluse, tra l'altro, le planimetrie generali esplicative relative ai sottoservizi (elaborati MTL1T3A0 DSOTGENS000.1 e MTL1T3A0 DSOTGENS000.2), e le relazioni generali relative all'indagine sottoservizi (elaborato MTL1T3A0 DSOTGENR001), allo spostamento dei sottoservizi (elaborato MTL1T3A0 DOTGENR001), e ai relativi rimborsi degli enti gestori (elaborato MTL1T3A0 DZOGENR004), nonché la relazione relativa agli espropri, agli asservimenti e alle occupazioni temporanee, comprensiva dell'elenco delle ditte espropriate (elaborato MTL1T3A0 DESPGENR001);

che il Ministero ha proposto, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo relativo al solo 1° lotto funzionale, esponendo le motivazioni nei casi di mancato o parziale recepimento delle stesse;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è Infra.to, società il cui unico socio è il Comune di Torino;

che il CUP dell'intervento è J34C03000000001;

che la procedura di affidamento dell'appalto prevede una gara per la redazione del progetto esecutivo e successivamente una gara per l'esecuzione dei lavori relativi alle opere civili, mentre per le opere di sistema e il materiale rotabile si ricorrerà allo stesso sistemista che ha operato per le altre tratte, in quanto unico in grado di fornire il sistema VAL;

che, come riportato nella scheda di delibera n. 63/2003, il cronoprogramma dell'intervento prevede un totale di 60 mesi, di cui 6 mesi per le residue attività progettuali e autorizzative, 6 mesi per gara e appalto dei lavori, 46 mesi per la realizzazione delle opere e 2 mesi per la messa in esercizio;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del progetto preliminare approvato dal Comune di Torino nel 2009, relativo all'intero prolungamento Fermi-Cascine Vica, ammontava a 304,320 milioni di euro (al netto dell'IVA);

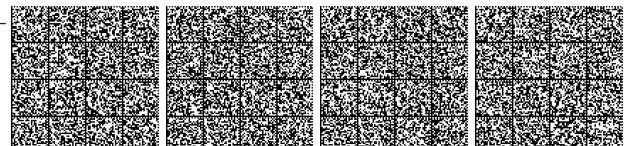
che il costo del progetto definitivo del suddetto collegamento, elaborato in base a prezziari 2014 della Regione Piemonte e di Rete Ferroviaria Italiana, ammonta a 304,320 milioni di euro (al netto dell'IVA), di cui 147,210 milioni di euro per opere civili e impianti non di sistema e 157,110 milioni di euro per impianti di sistema e materiale rotabile;

che i maggiori costi del progetto definitivo rispetto al preliminare, soprattutto per opere civili, sono stati compensati dalla riduzione di costo delle voci «viabilità e sistemazioni superficiali», «sottoservizi» e «imprevisti», nonché dall'ottimizzazione e dalla conseguente riduzione dei costi delle opere di sistema, con invarianza del costo totale del progetto;

che il costo del progetto non include l'IVA, in quanto il soggetto aggiudicatore è in grado di recuperarla;

che, tenuto conto delle limitate risorse disponibili e della necessità di avviare tempestivamente l'intervento, il Ministero ha proposto l'approvazione del progetto definitivo del succitato 1° lotto funzionale dell'intervento, il cui costo ammonta a 123,7 milioni di euro, di cui 68,949 milioni di euro per opere civili e impianti non di sistema e 54,751 milioni di euro per impianti di sistema;

che un'iniziale proposta di finanziamento del lotto, poi superata, prevedeva l'utilizzo di *i)* 107 milioni di euro di risorse statali, di cui 90 milioni di euro a valere sulle risorse di cui al decreto-legge n. 133/2014, previa adozione di un decreto interministeriale che destinasse al lotto stesso il finanziamento che il decreto interministeriale n. 82/2015 assegnava solo per la fornitura del sistema VAL, e 17 milioni di euro a valere sulle risorse derivanti dalla revoca del finanziamento assegnato ad un intervento del Comune di Latina, ai sensi della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni e integrazioni, e *ii)* 16,7 milioni di euro a carico della Regione Piemonte, che avrebbe reso disponibile uno «stralcio anticipatorio» delle risorse del Programma attuativo regionale (PAR) a carico del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020;



che il finanziamento dell'intervento è invece stato previsto nella proposta finale sottoposta al CIPE *i*) per 90 milioni di euro a carico delle richiamate risorse di cui al decreto-legge n. 133/2014, come previsto dal decreto interministeriale n. 420/2016, e *ii*) per 33,7 milioni di euro a carico delle risorse FSC 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture e trasporti di cui alla delibera di questo Comitato n. 54/2016;

Vista la nota 3 febbraio 2017, n. 3280, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha comunicato di aver formulato parere favorevole sull'intervento, con prescrizioni, tramite l'allora Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune di Torino, che si è espressa con nota del 22 settembre 2015;

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 3 marzo 2017, n. 1068, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 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;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del ministero dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50/2016, e del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni e integrazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, e in particolare ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, e successive modificazioni e integrazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della «Metropolitana leggera automatica di Torino linea 1, prolungamento Fermi-Cascine Vica - 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro».

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 È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.4 Il limite di spesa dell'intervento di cui al punto 1.1, come riportato nella precedente presa d'atto, è quantificato in 123,7 milioni di euro, al netto di IVA.

1.5 L'efficacia dell'approvazione del progetto definitivo di cui al punto 1.1 è subordinata alla registrazione, da parte della Corte dei conti, del decreto interministeriale n. 420/2016, che ha destinato al progetto stesso 90 milioni di euro a valere sulle risorse previste dal decreto-legge n. 133/2014, e della delibera di questo Comitato n. 54/2016, con la quale è stato approvato il Piano operativo infrastrutture e dei trasporti, finanziato a carico delle risorse del FSC 2014-2020 e nel cui ambito sono stati destinati al suddetto progetto 33,7 milioni di euro.

1.6 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato 1. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.4. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare 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.

1.7 È altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni e integrazioni, il programma di risoluzione delle interferenze di cui agli elaborati progettuali allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

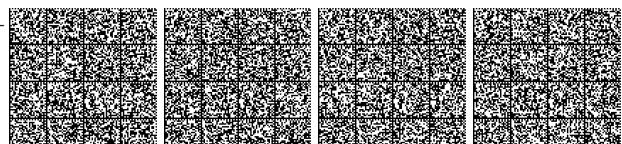
1.8 Le indicazioni relative al piano particolare degli espropri sono ugualmente indicate alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Disposizioni finali

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto di cui al precedente punto 1.1.

2.2 Il medesimo 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.

2.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.6. I competenti uffici della



Regione Piemonte procederanno ad effettuare le verifiche sulla puntuale osservanza delle prescrizioni e la vigilanza durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, ai sensi della vigente normativa regionale.

2.4 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1 e poste dallo stesso Ministero.

2.5 In relazione alle indicazioni di cui alla citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, i bandi di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione delle opere dovranno contenere una clausola che ponga a carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, e che preveda forme di monitoraggio durante l'esecuzione delle opere stesse: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

2.6 Il soggetto aggiudicatore dell'opera, assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. In osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, sono assicurati a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con un protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE, da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo, articoli 6 e 7.

2.7 Ai sensi della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

2.8 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, 3 marzo 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il Segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 21 giugno 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 872

ALLEGATO 1

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA

1) Nel caso in cui si rendessero necessari spostamenti o modifiche su condutture di energia elettrica e tubazioni metalliche sotterranee, richiedere preventivamente al Ministero dello sviluppo economico - Ispettorato territoriale Piemonte e Valle d'Aosta il nulla osta ai sensi dell'art. 95 del decreto legislativo n. 259/2003. (MISE)

2) Nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà essere prevista l'esecuzione di sondaggi di verifica (ai sensi dell'art. 96, comma 1, lettera b, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni e integrazioni) e prescrivere l'assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati durante tutte le opere di scavo condotte in superficie. (MIBACT)

3) In fase di realizzazione si dovrà estendere alle aree ospitanti edifici ovvero complessi vincolati dalla parte II del decreto legislativo n. 42/2004 e successive modificazioni e integrazioni una specifica valutazione preventiva ed un successivo monitoraggio, in sede di realizzazione, circa gli effetti derivanti dalle opere di scavo (in trincea o in galleria) sullo stato di conservazioni dei suddetti manufatti storici. (MIBACT)

4) Per quanto riguarda i tratti di linea coperti con solettone di copertura e cappa di impermeabilizzazione, si avrà cura di mitigarne la superficie con il ricorso, in tratti specifici e maggiormente sensibili sotto il profilo del paesaggio urbano, tramite materiali di copertura di idonea natura e colore o con superfici verdi o calpestabili; tali materiali andranno pertanto campionati preliminarmente. (MIBACT)

5) Analogamente dovranno essere predisposte delle campionature in opera, da sottoporre alla Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune e la Provincia di Torino (la quale dovrà comunque essere informato costantemente sul procedere dei lavori), dei materiali costituenti le strutture in elevazione dal piano campagna con particolare afferenza a quelle connesse alle stazioni Certosa e Leumann. Per tali ambiti si richiede inoltre di approfondire, in sede di elaborati di rendering, le opere previste aventi giacitura a vista in elevato, comprese le sistemazioni secondarie esterne. (MIBACT)

6) Si ritiene inoltre necessario sostituire le essenze arboree rimosse in sede di cantiere con altre analoghe e secondo i criteri di rilievo indicati dalla Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune e la Provincia di Torino; gli abbattimenti dovranno essere limitati al minimo indispensabile per la realizzazione dell'opera. (MIBACT)

7) In fase di redazione del progetto esecutivo dovrà essere affrontata e sviluppata la tematica relativa alla stazione Certosa ed al suo collegamento con la stazione ferroviaria di Collegno. (USTIF)

8) Durante la fase di progettazione esecutiva, si dovrà procedere ad integrare e a concordare con ARPA Piemonte il piano di monitoraggio ambientale e a definire le eventuali metodologie per la caratterizzazione ambientale dei terreni scavati da prescrivere nella redazione del Piano di utilizzo. (ARPA Piemonte)

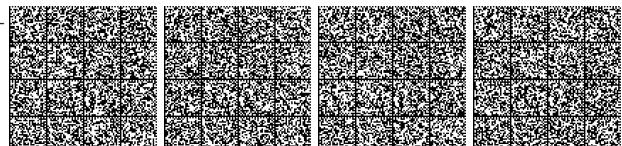
9) Per la trattazione degli aspetti patrimoniali per l'attraversamento con l'infrastruttura in oggetto delle aree della Direzione edifici municipali - Città di Torino, in comproprietà indivisa con la Città metropolitana di Torino, si dovrà estendere la Convenzione attualmente in essere tra la Città di Torino ed INFRATO per la Linea 1 della metropolitana automatica di Torino. (Città di Torino)

10) In fase di redazione del progetto esecutivo dovranno essere ottemperate le seguenti prescrizioni dei VVF di Torino:

a) Per i grigliati dei pozzi di ventilazione e di aerazione, si richiamano il punto 7.2.3 dell'allegato al decreto ministeriale 11 gennaio 1988 e le prescrizioni/limitazioni di cui al verbale della seduta n. 35 del 26 novembre 2010 della Commissione nazionale di sicurezza.

b) Si richiamano le prescrizioni della nota del Comando prov. VVF di Torino protocollo n. 6531 del 17 febbraio 2009 (parere sul progetto definitivo della tratta Lingotto-Bengasi) e del verbale della seduta n. 41 del 7 novembre 2013 della Commissione nazionale di sicurezza per la sicurezza antincendi degli ambiti di stazione per i soggetti diversamente abili e per le comunicazioni radio per i soccorritori VVF in scenari emergenziali.

c) Verificare che le prestazioni aerauliche per la gestione dei fumi in emergenza nelle sezioni caratterizzate da singolarità rispetto alle geometrie della tratta Fermi-Lingotto non presentino condizioni inferiori a quelle validate per la linea in esercizio, in analogia alla metodologia progettuale e di verifica di cui al verbale della seduta n. 35 del 26 novembre 2010 della Commissione nazionale di sicurezza.



d) Verificare che le prestazioni aerauliche per la gestione dei fumi in emergenza nelle stazioni Collegno centro, Leumann e Cascine Vica, caratterizzate dall'assenza del piano mezzanino, non presentino condizioni inferiori a quelle validate per la stazione Marconi della linea in esercizio, in analogia alla metodologia progettuale e di verifica di cui al verbale della seduta n. 36 del 10 gennaio 2011 della Commissione nazionale di sicurezza.

e) Verificare che le prestazioni aerauliche per la gestione dei fumi in emergenza nella stazione Certosa, caratterizzata dalla singolarità della quota del piano atrio rispetto alle geometrie tipologiche delle stazioni della linea in esercizio, non presentino condizioni inferiori a quelle validate per le stazioni della linea in esercizio, in analogia alla metodologia progettuale e di verifica di cui al verbale della seduta n. 36 del 10 gennaio 2011 della Commissione nazionale di sicurezza.

f) Rispettare le prescrizioni e limitazioni della nota M.I. prot. DCPREV n. 6334 del 4 maggio 2012 per l'installazione dell'impianto fotovoltaico sulla copertura della stazione Certosa.

11) Il progetto esecutivo degli interventi da realizzare in prossimità della linea ferroviaria in corrispondenza della stazione Certosa sarà sviluppato di concerto con RFI, al fine di addivenire alla condivisione ed alla successiva approvazione dello stesso. (RFI)

12) Dovranno essere presi tutti gli accorgimenti necessari per evitare eventuali immissioni provenienti dai cantieri nei canali di acque bianche e/o reflue. (Consorzio della Bealera di Orbassano)

13) Nel progetto esecutivo dovrà essere prevista la realizzazione del sottopasso di collegamento tra la banchina ferroviaria e la pista ciclopoidale lungo via Torino, oltre all'allungamento verso S-E della banchina stessa, come da Protocollo tra Regione Piemonte e Comune di Collegno approvato con delibera di Giunta regionale n. 19-2136 del 6 giugno 2011. (Regione Piemonte)

14) Nella fase di progettazione esecutiva dovrà essere prevista un'attività di verifica da espletare nella fase di cantiere per trattare eventuali falde localizzate riconducibili a orizzonti cementati o siltosi. (Regione Piemonte)

15) Nella fase di progettazione esecutiva dovranno essere comunicate alla Regione Piemonte e ARPA l'ubicazione definitiva degli strumenti e le metodologie di monitoraggio superficiali e i risultati dovranno essere resi disponibili sia in forma elaborata che grezza, insieme ai restanti parametri ambientali. (Regione Piemonte)

16) Nella scelta dei siti di deponia dovrà essere data priorità agli interventi di recupero ambientale con valenza pubblica. (Regione Piemonte)

17) Nell'ambito della revisione del PMA, nella successiva fase progettuale si dovrà integrare il monitoraggio ante operam, condividendo il piano con ARPA. (Regione Piemonte)

18) Il PSC dovrà recepire i dati relativi al Livello di Azione di 500 Bq/mc per il gas radon. (Regione Piemonte)

19) Nella fase di esercizio del nuovo tratto di linea dovrà essere condotta una campagna di rilievi per monitorare gli impatti dei sistemi di ventilazione sui ricettori residenziali più esposti. (Regione Piemonte)

20) Per i cantieri in cui si prevede il rispetto del livello di 70 dB(A) in facciata ai ricettori più esposti dovrà essere richiesta deroga ordinaria e non semplificata e in ogni cantiere dovrà essere previsto un collaudo acustico in opera alla presenza di ARPA, nell'ambito della revisione del PMA. (Regione Piemonte)

21) Si chiede di attrezzare il piezometro realizzato con centralina di rilevazione automatica. (Regione Piemonte)

22) Si richiede che in corso d'opera la concentrazione di polveri gravimetrica venga determinata con cadenza almeno settimanale. (Regione Piemonte)

23) Si richiede di prevedere una caratterizzazione dei materiali di scavo anche in corso d'opera. (Regione Piemonte)

24) Si ritiene opportuno elaborare uno studio dei valori di fondo da sottoporre ad ARPA. (Regione Piemonte)

25) Si chiede di integrare il piano di gestione delle terre e rocce da scavo con una procedura interna utilizzata per la tracciabilità dei materiali. (Regione Piemonte)

26) Per i sondaggi S4-1 e S11-1 si ritiene necessario individuare, con il supporto del Comune, la destinazione d'uso dei siti su cui detti sondaggi ricadono. (Regione Piemonte)

27) Si ritiene necessario esplicitare il protocollo operativo relativo alle modalità attraverso le quali vengono individuati durante gli scavi e successivamente gestiti i materiali da scavo. (Regione Piemonte)

28) Si richiede che il proponente:

concordi con ARPA il PMA;

integri il monitoraggio ante operam con modalità da concordare con ARPA con tempistiche non inferiori ai 12 mesi;

concordi con ARPA le procedure per la gestione delle anomalie delle componenti ambientali;

concordi con ARPA e il settore regionale competente le modalità di restituzione dei dati di monitoraggio ambientale, compresi i dati acquisiti dai monitoraggi geognostici. (Regione Piemonte)

29) Per la problematica del radon, si chiede che nella progettazione esecutiva:

si specifichi la localizzazione dei punti di misura;

si dettaglino le tecniche di misura. (Regione Piemonte)

30) Le misure in parallelo e il sistema di monitoraggio SMART nel periodo ante operam devono prevedere almeno 20 giorni nel periodo invernale. (Regione Piemonte)

31) Entro 30 giorni dalla conclusione delle misure sopra indicate dovrà essere prodotta una relazione tecnica di analisi dei dati. (Regione Piemonte)

32) Affiancare la metodica ufficiale al sistema SMART durante il corso d'opera. (Regione Piemonte)

33) Si richiede l'impiego dello stesso strumento per le fasi ante operam e corso d'opera. (Regione Piemonte)

34) Si richiede di eseguire, in uno o più punti, la misura con misuratore SMART in continuo per tutto il corso d'opera. (Regione Piemonte)

35) Per il monitoraggio del PM10:

dovranno essere garantiti 14 giorni di misure valide;

presso il punto ATM06 dovrà essere prevista una presa elettrica a disposizione di ARPA;

le date di inizio e fine di ogni campagna dovranno essere comunicate ad ARPA con adeguato preavviso;

i campionatoci diffusi per la determinazione del biossido di azoto e del benzene dovranno essere installati in duplice/triplice;

i dati rilevati dovranno essere caricati sul Sistema regionale di rilevamento della qualità dell'aria ed in particolare, per la fase ante operam, questi dovranno essere caricati entro 3 mesi dall'inizio delle attività. (Regione Piemonte)

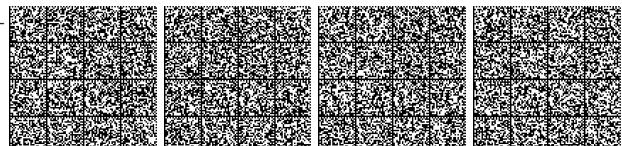
36) Entro 30 giorni dal termine di ogni campagna ante operam, si richiede la fornitura del rapporto riassuntivo della campagna stessa. (Regione Piemonte)

37) Si richiede che in corso d'opera la concentrazione di polveri gravimetrica venga determinata con cadenza almeno settimanale. (Regione Piemonte)

38) Devono essere definiti i criteri con cui sono stati scelti i punti d'indagine relativamente all'amianto. (Regione Piemonte)

39) Le analisi per la ricerca dell'amianto devono essere effettuate sul campione tal quale. (Regione Piemonte)

40) I campioni oggetto d'indagine devono essere preventivamente sottoposti ad analisi qualitativa con metodica MOCF-DC. (Regione Piemonte)



41) I materiali scavati devono essere destinati alle produzioni di sottoprodotti o rinterri solo se esenti da amianto. (Regione Piemonte)

42) Per i ripristini ambientali e i reinterri deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto. (Regione Piemonte)

43) In caso di ritrovamento di pietre verdi con amianto sul fronte di scavo dovrà essere adottato un protocollo di gestione specifico. (Regione Piemonte)

44) Precisare la provenienza del crocidolite rinvenuto nel campione con rapporto di prova n. ADG14120B-019. (Regione Piemonte)

45) La rimozione del ballast dovrà essere eseguita da ditta iscritta alla categoria 10B dell'Albo nazionale gestori ambientali. (Regione Piemonte)

46) Tutti i materiali diversi dal ballast, contaminati da amianto, dovranno essere sottoposti a bonifica prima di essere inviati ai centri di recupero. (Regione Piemonte)

47) Dovrà essere effettuato un monitoraggio ambientale in corso d'opera durante l'attività di rimozione del ballast. (Regione Piemonte)

48) Contenere nei tempi minimi tecnici e pianificare gli interventi interferenti con l'esercizio della metropolitana, prestando attenzione sul fatto che già nella fase di realizzazione del primo lotto vengano realizzate le necessarie predisposizioni infrastrutturali ed impiantistiche al fine di minimizzare le future interferenze con l'esercizio in occasione dei prossimi prolungamenti della linea e sottolineando l'importanza di prevedere a livello di sistema un'ottimizzazione nella gestione dei treni in particolare sulla tratta in oggetto, anche ai fini della migliore gestione chilometrica dei programmi d'esercizio. (GTT S.p.A.)

49) Entro 6 mesi prima dell'inizio dei lavori dovrà essere stipulato un accordo tra il soggetto realizzatore dell'infrastruttura ed la società Italgas per definire gli aspetti operativi ed economici tra le parti. I lavori potranno essere eseguiti soltanto nel periodo tra marzo ed ottobre e saranno subordinati all'ottenimento di tutte le autorizzazioni. (Società Italiana per il gas p.a.)

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA

1) Nella redazione del progetto esecutivo si raccomanda d'individuare soluzioni volte a garantire l'accesso alle fermate e lo stazionamento dei bus ai capilinea situati nei pressi della stazione Fermi, la realizzazione di idonei collegamenti pedonali volti ad assicurare l'accessibilità alla stazione Certosa dalla via XX Settembre e dalla stazione ferroviaria, l'individuazione di aree limitrofe alla stazione Cascine Vica idonee ad ospitare i capilinea di alcune linee di bus attualmente attestate alla stazione Fermi e la definizione di adeguate misure viabili volte a permettere l'inversione del senso di marcia sul corso Francia ai bus provenienti da Rivoli e dalla Valle di Susa. (Agenzia Mobilità Metropolitana e Regionale)

2) Si raccomanda che la Città di Collegno provveda, avendo manifestato la propria disponibilità a farlo, a tenere in considerazione l'istanza formulata da Ferservizi S.p.A. e sottoscrivere un protocollo d'intesa per disciplinare i rapporti tra le parti al fine di poter disporre anticipatamente delle aree interessate dai lavori. (Ferservizi S.p.A.)

ALLEGATO 2

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia da inserire nel bando di gara.

La normativa vigente prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che per i contratti di importo pari o superiore a quello determinato in attuazione delle direttive comunitarie in materia di opere e lavori pubblici, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi detti limiti di valore e pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di estensione delle verifiche preventive antimafia a tutte le imprese e fornitori partecipanti alla realizzazione dell'opera, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di taliune 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 - 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 l'autorizzazione alla stipula possa essere rilasciata sulla base dell'informazione antimafia che consiste nell'attestazione della insussistenza di una delle cause di decadenza, di sospensione o di divieto previste dalla normativa vigente e nell'attestazione della insussistenza di eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa tendenti a condizionare le scelte e gli indirizzi delle società o imprese interessate. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel subappalto, ai sensi della normativa vigente, 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, non superiore al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le comunicazioni 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 al Codice degli appalti;

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 e clausole risolutive espresse, 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.

17A04508

