

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 22 dicembre 2017.

Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano. Approvazione progetto definitivo primo lotto funzionale (CUP H59H12000720001). (Delibera n. 92/2017).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo del 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni:

a) 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 del 29 del dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

b) 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;

c) l'art. 214, comma 2, lettera 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 deliberazioni 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;

d) 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 del 2006;

e) l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

1) lo stesso decreto legislativo n. 50 del 2016 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;

2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

3) le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al previgente decreto legislativo n. 163 del 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 del 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 ed in particolare gli articoli 166 e 167;

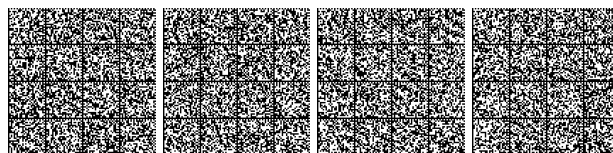
Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni e, in particolare, di quanto previsto al citato art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del predetto decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la delibera del 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 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 delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto 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;

Visti gli articoli 7 e seguenti della legge del 7 agosto 1990, n. 241;

Visto, altresì, il decreto del Presidente della Repubblica dell'8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle di-



sposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

a) 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;

b) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, 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;

c) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa *errata-corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 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 di 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»;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola 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 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

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

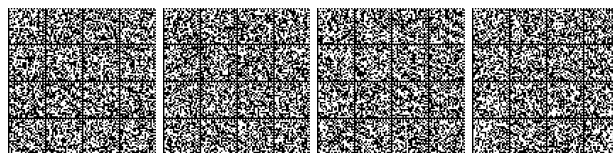
Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e successive modificazioni, ed in particolare il decreto 21 marzo 2017 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con i quali, in assenza di diversa deliberazione del CIPE, sono adottati gli schemi-tipo dei protocolli di legalità definiti dalla vigente normativa, nonché restano valide le linee guida varate dal Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere (CCASGO) nella seduta del 27 ottobre 2004;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Infrastrutture e degli Insediamenti Prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato - all'interno di quest'ultimo Organismo inter-istituzionale dello Stato - tutte le competenze del previgente CCASGO;

Vista la delibera del 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'ambito dei «Sistemi urbani», la voce «Bologna metropolitana», e la delibera del 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Bologna - SFM Metropolitano», l'intervento «Bologna - SFM Metropolitano e completamento del servizio metropolitano ferroviario e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano»;

Vista la delibera del 26 ottobre 2012, n. 102, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 72 del 2013 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 giugno 2013, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'intervento «Completamento del Servizio Ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano di Bologna», con limite di spesa pari a 362,8 milioni di euro, al netto di IVA, e assegnato per la realizzazione dell'intervento il finanziamento di 236,7 milioni di euro a valere sulle disponibilità del capitolo 7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rivenienti dalle precedenti assegnazioni di questo Comitato di cui alle delibere 5 aprile 2007, n. 16, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 2007, 31 gennaio 2008, n. 13, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 217 del 2008 e 31 luglio 2009, n. 74, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 2010;

Considerato che, al punto 3.1 della citata delibera n. 102 del 2012, è prescritto che, ai fini della sottoposizione a questo Comitato del progetto definitivo dell'intervento in esame, avrebbe dovuto essere perfezionato un Protocollo d'intesa tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e Comune di Bologna, con riferimento agli interventi di RFI stessa nell'ambito del completamento del sistema delle fermate del Servizio ferroviario metropolitano, e al punto 3.2 che, in occasione della richiesta di approvazione del progetto definitivo dell'intervento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dovuto trasmettere il



Piano Economico Finanziario (PEF) aggiornato dell'opera, corredato dal parere dell'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP) e le valutazioni dell'organismo competente di cui all'art. 8, comma 9-bis, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

Considerato che il suddetto Ministero ha trasmesso, a corredo della proposta, il protocollo d'intesa per la «Realizzazione del progetto relativo al servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese, mediante interventi di completamento del servizio ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano», sottoscritto tra il Comune di Bologna, RFI e Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A. (TPER) in data 16 luglio 2015, nel quale sono individuati gli interventi di competenza diretta di RFI nell'ambito del completamento del sistema delle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e delle relative opere di accessibilità, con i relativi costi, finanziamenti e contributi, e sono regolamentati gli aspetti formali, procedurali e le competenze delle parti, in relazione all'ammontare e alle modalità di trasferimento dei finanziamenti e alla rendicontazione finanziaria delle spese sostenute;

Considerato che l'intervento in esame è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna, sottoscritta il 19 aprile 2013;

Considerato che questo Comitato aveva approvato il «completamento del servizio ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano di Bologna» con delibera del 14 febbraio 2014, n. 3, e che tale delibera è stata ritirata con nota del DIPE n. 3374 del 4 agosto 2014 a seguito dei rilievi sollevati nella relazione della Corte dei conti con nota 022828 del 30 luglio n. 2014;

Vista la nota del 13 ottobre 2015, n. 7096, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto all'Ufficio Tecnica-Finanza di Progetto (UTFP) il parere, sul Piano economico finanziario dell'opera aggiornato alla luce del progetto definitivo, di cui al punto 3.2 della citata delibera n. 102 del 2012;

Considerato che l'art. 1, comma 589, della legge del 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), ha soppresso la suddetta UTFP trasferendo le relative funzioni e competenze al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) e specificando che i richiami all'UTFP contenuti in atti normativi devono intendersi riferiti al predetto Dipartimento;

Vista la nota del 16 febbraio 2016, n. 836, con la quale il DIPE, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il richiesto parere sul PEF aggiornato dell'intervento;

Vista la proposta di cui alla nota del 5 febbraio 2016, n. 4775, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urba-

no», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria e le successive note del 26 febbraio 2016, n. 1520, dell'8 marzo 2016, n. 1793 e del 17 marzo 2016, numeri 2072 e 2089 con le quali il suddetto Ministero ha trasmesso integrazioni e chiarimenti istruttori;

Considerato che tale proposta è stata già oggetto della delibera di questo Comitato, del 1° maggio 2016, n. 20, e che tale delibera è stata annullata a seguito della mancata registrazione da parte della Corte dei Conti poiché la stessa con la deliberazione n. SCCLEG/14/2016 ha ritenuto che «pur condividendo l'impostazione dell'Amministrazione secondo la quale un'opera debba essere realizzata in tutte le sue componenti per la completa funzionalità, non ritiene conforme a legge che le risorse statali *ex lege* 443/2001, vengano utilizzate – in modo preponderante – per la fornitura di materiale rotabile e imputate sul capitolo 7060, le cui risorse sono destinate alla progettazione e realizzazione di opere strategiche»;

Considerato che con nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2017, n. 48241, il Capo di Gabinetto del medesimo Ministero, conferma che sia necessario avviare il progetto in maniera integrata e ritiene sia superabile la criticità riscontrata in passato con la deliberazione della Corte dei conti n. SCCLEG/14/2016, ciò anche alla luce delle recenti modifiche normative approvate e in fase di definizione;

Visto il disegno di legge di bilancio 2018, nel testo approvato dalla Camera dei Deputati in data odierna e trasmesso in pari data al Senato della Repubblica - A.S. 2960-B, che, al comma 1086 dell'art. 1, prevede che «le risorse destinate agli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, possono essere utilizzate anche per il finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile» e, al comma 1085 del medesimo articolo, prevede inoltre che «all'art. 1, comma 228, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, al primo periodo, le parole: "in costruzione" sono sostituite dalle seguenti: "e alle linee tramviarie, compreso il materiale rotabile"»;

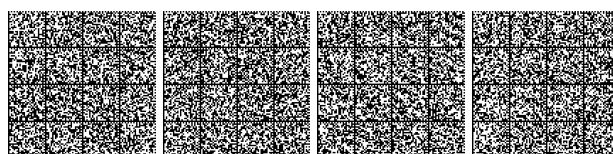
Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

a) il progetto, approvato con la suddetta delibera di questo Comitato n. 102 del 2012, è basato sui presupposti dell'interscambio modale tra sistema di trasporto su ferro e su gomma, con l'obiettivo di migliorare l'offerta del servizio medesimo, di ridurre le emissioni di agenti inquinanti nell'atmosfera, di intervenire sulla sede stradale al fine di eliminare le situazioni che limitano la velocità commerciale e la regolarità del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) e garantire la messa in sicurezza e l'accessibilità alla rete all'utenza pedonale. Più dettagliatamente l'intervento prevede:

1. la riorganizzazione ed il potenziamento della rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviarario esistente con la fornitura di n. 55 nuovi filobus;

2. l'implementazione del Sistema Ferroviario metropolitano (SFM), con il completamento del sistema



delle fermate interne al Comune di Bologna, con la realizzazione delle fermate Prati di Caprara, Zanardi, Borgo Panigale Scala, San Vitale - Rimesse e con l'adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera, la loro connessione plurimodale con il tessuto urbano mediante la realizzazione di una serie di opere di miglioramento dell'accessibilità, la riconoscibilità delle stazioni del SFM e l'ammodernamento e il completamento della rete;

3. per quanto riguarda il II lotto che comprende l'interramento della tratta urbana SFM" Bologna-Portomaggiore, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti fa presente che esso dovrà seguire l'iter istruttorio che prevede il parere da parte del Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, istituito con decreto ministeriale del 30 gennaio 2013, n. 27;

b) rispetto al progetto preliminare, nel progetto definitivo il percorso della filovia è stato modificato in 9 aree, risultano spostate 3 sottostazioni elettriche e sono state eliminate 2 sottostazioni elettriche e che le modifiche apportate non assumono rilievo localizzativo e non interessano nessuna area o proprietà privata non prevista dal progetto preliminare;

c) il responsabile unico del procedimento (RUP) di TPER, in data 23 aprile 2014, ha dato pubblicità all'avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo dell'intervento, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, attraverso i quotidiani «Repubblica» e «Il Resto del Carlino», sul sito web di TPER, sul Bollettino ufficiale della Regione Emilia Romagna (BUR) e mediante raccomandate alle ditte interessate, e al deposito in visione al pubblico per sessanta giorni dei relativi elaborati tecnici presso la stessa TPER;

d) in data 23 luglio 2014 il soggetto aggiudicatore TPER ha trasmesso al Ministero il progetto definitivo dell'intervento in approvazione, presentato agli enti e società interessate al progetto medesimo, ovvero la Regione Emilia Romagna, la Provincia di Bologna, i Comuni di Bologna e Casalecchio di Reno, Ferrovie Emilia Romagna s.r.l. (FER), l'Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale del Comune di Bologna Reti e Mobilità s.r.l. (SRM) e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI);

e) nel 2012, in occasione dell'approvazione del progetto preliminare la Provincia di Bologna, con nota del 25 luglio 2012, n. 119610, aveva dichiarato l'esclusione del progetto dalle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) o di *screening*, non rientrando il medesimo progetto nelle fattispecie di cui alla legge regionale 18 maggio 1999, n. 9;

f) il 22 luglio 2015 il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, con voto n. 58, ha espresso il proprio parere tecnico economico favorevole sul progetto definitivo, subordinatamente ad alcune prescrizioni formulate in sede di istruttoria dalla direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero;

g) con nota dell'1 aprile 2016, n. 1721, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere positivo con prescrizioni della Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reg-

gio Emilia e Ferrara n. 5885 del 24 marzo 2016, relativo all'intervento in esame;

h) per quanto riguarda la verifica preventiva dell'interesse archeologico, e l'applicazione al progetto in oggetto degli articoli 95 e 96 e dell'art. 38, comma 3, dell'Allegato XXI al decreto legislativo n. 163 del 2006, il Ministero precisa che gli interventi nella loro generalità prevedono di intaccare solo in modo superficiale il terreno interessato dai cantieri, in quanto questi ultimi riguardano realizzazione di banchine ferroviarie, fermate e impianti filoviari e opere stradali di profondità limitata e per la maggior parte di tipo puntuale;

i) il Ministero ha trasmesso, come allegato 12 della relazione istruttoria, la nota n. 64202 del 15 aprile 2015 di TPER dalla quale risultano ottemperate le prescrizioni e raccomandazioni di cui alla suddetta delibera CIPE n. 102 del 2012;

j) per quanto riguarda il II lotto, il cui esame è ancora in fase preliminare presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esso prevede l'interramento della tratta urbana SFM2 Bologna-Portomaggiore;

k) gli elaborati progettuali includono la «Planimetria delle interferenze» l'indicazione delle medesime, e che il Ministero precisa che:

1. le interferenze di tipo puntuale connesse all'infissione pali sono risolvibili con protezioni locali degli stessi o con limitati spostamenti localizzati;

2. i rifacimenti del pacchetto stradale (strade, marciapiedi, ecc.) non comportano interferenze in quanto i sotto servizi devono essere realizzati a profondità superiori ad 1 m dal piano stradale;

3. le localizzazioni delle sotto stazioni elettriche, costruzioni interrato profonde, sono state individuate con gli Enti gestori in modo da non determinare interferenze;

4. gli interventi connessi con la realizzazione delle Fermate SFM saranno eseguiti a cura di RFI nel proprio sedime ferroviario, così come per gli interventi relativi alla realizzazione dei sottopassi Bencivenni e Fiera e agli interventi relativi al Progetto Riconoscibilità;

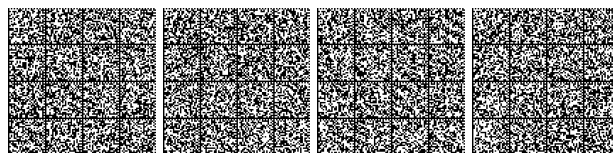
5. non è stato redatto, alla luce di quanto sopra, uno specifico «Piano di Risoluzione Interferenze» ai sensi dell'art. 170 del decreto legislativo n. 163/2006, ma le interferenze localizzative verranno risolte attraverso limitati spostamenti delle opere;

6. il progetto approvato dalla Regione Emilia Romagna è stato inviato dalla Società TPER - quale soggetto beneficiario e attuatore individuato dalla Regione Emilia Romagna - con nota n. 9282 del 7 giugno 2017, al Ministero per la valutazione di competenza;

7. il Ministero, con nota n. RU 5004 del 12 luglio 2017, ha richiesto alla Società TPER, integrazioni e chiarimenti sul progetto, con particolare riferimento agli elaborati economici e alla verifica e validazione dello stesso secondo la prevista normativa vigente del settore;

8. la Società TPER ha inviato un aggiornamento del progetto ed una integrazione alle richieste del Ministero con nota n. 16922 del 2 novembre 2017;

9. gli Enti proponenti (Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana di Bologna e Comune di Bologna, in-



sieme a TPER), con nota n. 17110 del 6 novembre 2017, hanno comunicato l'avvio di un protocollo d'intesa con la Società FER (azienda Ferroviaria Emilia Romagna) per le successive fasi di progettazione, validazione attuazione dell'intervento di interrimento della tratta ferroviaria.

sotto l'aspetto attuativo:

a) il soggetto aggiudicatore dell'intervento è TPER;

b) le modalità di affidamento previste da TPER sono l'appalto integrato, per la parte lavori, e l'appalto di fornitura per quanto riguarda i filobus.

sotto l'aspetto finanziario:

a) a seguito della rivisitazione del progetto, il costo complessivo del progetto è di 255.324.307,40 euro, che include il lotto 1 per 208.890.307,40 euro, che include la fornitura di 55 nuovi filobus ma esclude i 19 treni SFM previsti nella precedente delibera del 2016, non ammessa al visto di registrazione da parte della Corte dei conti, i quali sono stati stralciati dal progetto da parte dei proponenti, e per i quali è stato separatamente previsto il finanziamento con il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-20, introducendo in parziale sostituzione il finanziamento per 46.434.000 euro del lotto 2 «interrimento della tratta ferroviaria urbana della linea Bologna-Portomaggiore e delle opere di completamento» ma senza l'immediata approvazione del progetto definitivo del medesimo lotto 2;

b) il costo del progetto PIMBO è diminuito da 332,471 milioni di euro a 255,324 milioni di euro, prevalentemente per il taglio operato alla fornitura del materiale rotabile ferroviario. Tuttavia all'interno del quadro economico alcune voci di costo sono state soggette ad incremento. Tali voci sono quelle relative agli interventi delle Fermate SFM, alle Opere di accessibilità e della Filoviarizzazione. Gli incrementi non derivano da modifiche del progetto definitivo rispetto al preliminare ma solo da una computazione metrico estimativa più di dettaglio connessa al livello progettuale, come dichiarato dal Ministero proponente e come da relazione istruttoria, protocollo n. 5587 del 21 luglio 2015, del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi (decreto ministeriale n. 27 del 30 gennaio 2013);

c) la copertura finanziaria è assicurata:

1. per 236.521.464,50 euro da fondi «*ex metro*» (disponibilità sul capitolo 7060 del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);

2. per 450.000 euro da finanziamento ai sensi della legge n. 244 del 2007;

3. per 8.000.000 euro quota a carico di TPER;

4. per 7.752.842,90 euro da fondi di enti territoriali;

5. 2.600.000 euro da contributi a carico di RFI.

d) che la delibera n. 102 del 2012 aveva fissato il limite di spesa del progetto preliminare, comprensivo del secondo lotto funzionale «Interrimento della ferrovia Bologna-Portomaggiore» a 362,8 milioni di euro al netto dell'IVA;

Ritenuto di dover considerare, tra le prescrizioni relative al progetto definitivo in esame, anche quelle, di cui alla nota del 24 marzo 2016, n. 5885 della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, non riportate nel Foglio condizioni trasmesso dal Ministero, nonché di disporre specificamente, alla luce delle osservazioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, che il progetto esecutivo debba contenere valutazioni archeologiche complete;

Considerato che, nel corso della seduta odierna, il Sottosegretario, delegato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha rappresentato l'esigenza di esaminare una proposta di deliberazione, non iscritta all'ordine del giorno in quanto la richiesta del competente ministero è pervenuta solo successivamente alla diramazione della convocazione e dell'ordine del giorno per la seduta odierna del Comitato, e che tale proposta riguardante il trasporto pubblico integrato metropolitano della città di Bologna, viene presentata alla luce dell'emendamento alla «Legge di bilancio 2018», già approvato in data odierna dalla Camera dei deputati con A.C. 4768, articoli 1085 e 1086 e contestualmente inviato al Senato della Repubblica per la successiva approvazione in seconda lettura – decreto-legge S.2960-B, emendamento che permette di superare le criticità segnalate dalla Corte dei conti relativamente alle precedenti delibere di questo Comitato sul finanziamento di materiale rotabile, prevedendo in particolare che «le risorse destinate agli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, possono essere utilizzate anche per il finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile»;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni, 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 dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, e degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modificazioni, è approvato il progetto definitivo: «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano - Approvazione progetto definitivo primo lotto funzionale», anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui all'Allegato che forma parte integrante della presente delibera.

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.



1.3 Il limite di spesa complessivo dell'opera è pari all'importo di 255.324.307,40 euro, al netto di IVA, di cui 208.890.307,40 euro per il primo lotto e 46.434.000 euro per il secondo lotto, cifre che costituiscono i relativi limiti di spesa.

1.4 La copertura finanziaria del progetto complessivo è articolata come segue:

Risorse	Fonte	Importo in euro
Stato	Cap. 7060 del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	236.521.464,50
Stato	LF 244/2007	450.000,00
TPER	Nota 2 ottobre 2012, n. 011636, impegno di spesa TPER per il Progetto Integrato della Mobilità Bolognese PIMBO. Delibera CDA di TPER 11 marzo 2015 che approva il PIMBO.	8.000.000,00
Comune di Bologna	Determina dirigenziale del Comune di Bologna P.G. 236777/2015 con contributo per 2.268.842,90 (netto IVA) + delibera di giunta n. 409/2017 con contributo per 5.484.000,00 euro (netto IVA)	7.752.842,90
RFI	Protocollo d'intesa tra Comune di Bologna, RFI e TPER in data 16 luglio 2015	2.600.000,00
Totale		255.324.307,40

La copertura finanziaria del solo primo lotto è articolata come segue:

Risorse	Fonte	Importo in euro
Stato	Cap. 7060 del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	196.021.464,50
TPER	Nota 2 ottobre 2012, n. 011636, impegno di spesa TPER per il Progetto Integrato della Mobilità Bolognese PIMBO. Delibera CDA di TPER 11 marzo 2015 che approva il PIMBO.	8.000.000,00
Comune di Bologna	Determina dirigenziale del Comune di Bologna P.G. 236777/2015 con contributo per 2.268.842,90 (netto IVA) + delibera di giunta n. 409/2017 con contributo per 5.484.000,00 euro (netto IVA)	2.268.842,90
RFI	Protocollo d'intesa tra Comune di Bologna, RFI e TPER in data 16 luglio 2015	2.600.000,00
Totale		208.890.307,40

1.5. L'utilizzo delle somme per il lotto 2 è subordinato al completamento dell'attività istruttoria da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'approvazione da parte di questo Comitato.

2. Altre disposizioni

2.1 Le prescrizioni di cui al Foglio condizioni trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a corredo della documentazione istruttoria con nota del 17 marzo 2016, n. 2089, sono integrate con le prescrizioni di cui alla nota del 24 marzo 2016, n. 5885 della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, come riportato nella prima parte dell'Allegato 1 alla presente delibera.

2.2 In relazione alle linee guida del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere del 27 ottobre 2004, 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 dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

2.3 Il progetto esecutivo dell'intervento di cui al punto 1.1 dovrà contenere valutazioni archeologiche complete.

3. Disposizioni finali

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

3.2 Il soggetto attuatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento delle prescrizioni riportate nel menzionato Allegato 1.

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



3.4 Ai sensi del decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e 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, il soggetto attuatore dell'opera, dovrà assicurare 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 del 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 n. 229 del 2011, articoli 6 e 7.

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

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

Roma, 22 dicembre 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 4 giugno 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 853

ALLEGATO I

PROGETTO INTEGRATO DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE
PER IL COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO
FERROVIARIO METROPOLITANO
E PER LA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI
DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO

APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
PRIMO LOTTO FUNZIONALE
(CUPH59H12000720001)

FOGLIO CONDIZIONI

PRESCRIZIONI

1) Relativamente alle stazioni e alle previste opere di accessibilità alle stesse, si segnala la necessità che siano osservate le rispettive norme sul controllo degli apporti d'acqua (art. 20 delle norme di PSAI o art. 5 del Piano Stralcio per il Sistema Idraulico Navile-Savona Abbandonato) ed inoltre, per le opere ricadenti in aree appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato - Ramo Idrico, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisito lo specifico titolo concessorio ai sensi della legge regionale n. 7/2004 e successive modificazioni, con le modalità indicate nel parere del Servizio Tecnico Bacino Reno PG.2014.362676 dell'8 ottobre 2014;

2) il progetto esecutivo dovrà essere redatto in conformità alle specifiche norme tecniche per le costruzioni in zona sismica e in ogni caso i lavori non potranno essere iniziati fino a quando, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale n. 19/2008, non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture, nei casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della medesima legge regionale;

3) per quanto riguarda il vincolo idrogeologico, prima dell'esecuzione dei lavori dovrà essere acquisita l'autorizzazione dell'Ente competente di cui al regio decreto n. 3267 del 1923 e alla legge regionale n. 3 del 1999;

4) deve essere dato riscontro in fase di progettazione esecutiva alle migliori puntuali richieste dal Comune di Casalecchio di Reno nel parere espresso con nota n. 312625 del 31 ottobre 2014;

5) deve essere dato riscontro in fase di progettazione esecutiva alle migliori puntuali richieste dal Comune di Bologna nel parere espresso con nota n. 312625 del 31 ottobre 2014;

6) deve essere dato riscontro in fase di progettazione esecutiva alle migliori puntuali richieste dal Comune di Casalecchio di Reno nel parere espresso con nota n. 29962 del 29 ottobre 2014;

7) Per quanto concerne la fermata Borgo Panigale - Scala, tratta in cui sono previsti due sottopassi, pur essendo stato prescritto di presentare la relazione archeologica preliminare prevista dall'art. 95, comma 1 del decreto legislativo n. 163 del 2006, ritenuto, per ragioni di efficacia, economicità e speditezza del procedimento amministrativo, di non richiedere tale relazione in quanto nel territorio in esame in tempi recenti sono state acquisite ulteriori informazioni circa la presenza di stratigrafie e/o resti archeologici, ai sensi dell'art. 95, comma 3 del decreto legislativo n. 163 del 2006, tutti gli interventi di abbassamento del suolo che saranno previsti nell'area dovranno essere assoggettati alla procedura della «verifica preventiva dell'interesse archeologico» prevista dagli artt. 55-96 del citato decreto e definita dal punto di vista operativo dalla circolare 10 del 15 giugno 2012 della Direzione generale per le Antichità del Ministero per i beni e le attività culturali («Procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli articoli 95 e 96 del decreto legislativo 163 del 2006 e successive modificazioni. Indicazioni operative in merito alle attività Indicazioni operative in merito alle attività di progettazione ed esecuzione delle indagini archeologiche»).

Ai sensi dell'art. 96, comma 1, lettera b), dovrà essere prevista, pertanto, ad integrazione della progettazione definitiva l'esecuzione di sondaggi archeologici tali da assicurare un'adeguata campionatura dell'area interessata dai lavori e da permettere di valutare la presenza, la consistenza e la profondità degli eventuali depositi archeologici. Come previsto dal medesimo articolo, qualora all'esito dei sondaggi emergano elementi archeologicamente significativi, si procederà all'esecuzione di scavi in estensione, a seguito dei quali si valuterà la compatibilità dell'opera pubblica con la tutela del patrimonio archeologico e potranno rendersi necessarie eventuali modifiche al progetto.

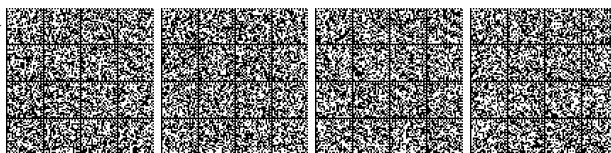
8) Nell'ambito del progetto Filovie, per quanto concerne la costruzione delle sottostazioni elettriche, tutti gli interventi di abbassamento del suolo che saranno previsti nell'area, dovranno essere assoggettati alla procedura della «verifica preventiva dell'interesse archeologico» prevista dagli articoli 95-96 del citato decreto e definita dal punto di vista operativo dalla circolare 10 del 15 giugno 2012 della Direzione generale per le Antichità del Ministero per i beni e le attività culturali («Procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli articoli 95 e 96 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni. Indicazioni operative in merito alle attività di progettazione ed esecuzione delle indagini archeologiche»).

Ai sensi dell'art. 96, comma 1, lettera b), dovrà essere prevista, pertanto, ad integrazione della progettazione definitiva l'esecuzione di sondaggi archeologici tali da assicurare un'adeguata campionatura dell'area interessata dai lavori e da permettere di valutare la presenza, la consistenza e la profondità degli eventuali depositi archeologici. Come previsto dal medesimo articolo, qualora all'esito dei sondaggi emergano elementi archeologicamente significativi, si procederà all'esecuzione di scavi in estensione, a seguito dei quali si valuterà la compatibilità dell'opera pubblica con la tutela del patrimonio archeologico e potranno rendersi necessarie eventuali modifiche al progetto.

9) Per quanto concerne la realizzazione di strade di nuovo impianto di spessore superiore ai cm. 80, ai sensi dell'art. 96, comma 1, lettera b), tutti i lavori di scavo dovranno essere assoggettati al controllo archeologico in corso d'opera al fine di poter valutare la presenza, la consistenza e la profondità degli eventuali depositi archeologici. Come previsto dal medesimo articolo, qualora all'esito dei sondaggi emergano elementi archeologicamente significativi, si procederà all'esecuzione di scavi in estensione, a seguito dei quali si valuterà la compatibilità dell'opera pubblica con la tutela del patrimonio archeologico e potranno rendersi necessarie eventuali modifiche al progetto.

10) Si precisa che anche tutte le attività che prevedano abbassamenti del suolo anche a scarsa profondità, dovranno essere assoggettate alla procedura della «verifica preventiva dell'interesse archeologico» prevista dagli articoli 95-96 del citato decreto e definita dal punto di vista operativo dalla circolare 10 del 15 giugno 2012 della Direzione generale per le Antichità del Ministero per i beni e le attività culturali («Procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli articoli 95 e 96 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni. Indicazioni operative in merito alle attività di progettazione ed esecuzione delle indagini archeologiche»).

11) L'esecuzione dei sondaggi archeologici, dell'assistenza in corso d'opera e degli eventuali scavi successivi, dovranno essere affi-



dati ad operatori archeologi di provata professionalità esterni all'Amministrazione, che opereranno sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno mettersi in contatto con il Funzionario territorialmente competente. A tal fine sarà cura della D.L. comunicare tempestivamente a questo Ufficio il nominativo della ditta prescelta, nonché del suo direttore tecnico, che dovrà essere in possesso dei requisiti previsti dal decreto ministeriale beni culturali 20 marzo 2009, n. 60, ai sensi dell'art. 248, comma 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 5 ottobre 2010).

12) Le indagini archeologiche, oltre alle attività pertinenti allo scavo (saggi, assistenza e indagini stratigrafiche estensive), dovranno prevedere il lavaggio dei materiali, il restauro di manufatti particolarmente significativi rinvenuti nel corso delle indagini, la documentazione dello scavo stesso che comprenderà la schedatura sistematica di ogni unità stratigrafica rilevata, il diagramma stratigrafico (matrix) dello scavo compiuto, la planimetria generale, iniziale e finale, dell'area di indagine (siano essi saggi o scavi in estensione), le planimetrie di ogni unità stratigrafica, le planimetrie composite e di insieme strutturale, le sezioni ed i prospetti strutturali, in numero adeguato alla completa documentazione.

Al termine dei sondaggi e dello scavo dovrà essere prodotta una relazione finale che conterrà tutti i dati raccolti nel corso delle indagini con considerazioni conclusive, piante di fase e cronologiche; la relazione finale include anche la sistemazione della documentazione scientifica relativa agli scavi condotti, la redazione del matrix, la sistemazione di foto, disegni, materiali lavati in cassette, elenchi e quant'altro necessario per una esaustiva documentazione.

Al termine delle indagini dovrà essere prevista la divulgazione dei risultati dell'indagine, mediante l'informatizzazione dei dati raccolti, la produzione di forme di edizioni scientifiche e didattiche, eventuali ricostruzioni virtuali volte alla comprensione funzionale dei complessi eventualmente individuati e scavati.

13) Per le opere ricadenti in aree appartenenti al Demanio pubblico dello Stato - Ramo Idrico, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisito lo specifico titolo concessorio ai sensi della legge regionale n. 7/2004 e successive modificazioni.

14) La distanza di sicurezza minima tra i sotto-servizi gestiti da Hera S.p.A. e le infrastrutture di progetto dovrà essere di 50 cm e dovrà comunque rispettare i limiti indicati dalla normativa vigente. Qualora non fosse possibile garantire tali limiti sarà necessario risolvere l'interferenza diretta modificando l'opera oppure il tracciato delle condotte con oneri a carico di TPER.

15) Ai fini della disponibilità delle aree RFI dovranno essere sottoscritti specifici accordi.

16) Per tutte le particelle di proprietà dell'ente Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale di Reno devono essere stipulate apposite convenzioni al fine di consentire la realizzazione dell'intervento.

17) Le opere inerenti il progetto integrato interferiscono con le proprietà consorziali nei mappali numero 42 e 1198 del foglio 299 del Comune di Bologna; è necessario che venga presentata domanda per ottenere l'autorizzazione al tombamento del tratto di canale indicato in mappa.

18) Per tutte le particelle di proprietà demaniale devono essere stipulate apposite convenzioni con i soggetti interessati al fine di consentire la realizzazione dell'intervento.

RACCOMANDAZIONI

1) È opportuno condurre con SRM una verifica degli ingombri di manovra e delle occupazioni stradali su tutto il percorso.

2) L'impresa esecutrice, che opera per conto del richiedente, prima di iniziare le attività di cantierizzazione dovrà:

richiedere al servizio cartografico di Hera S.p.A. la documentazione riguardante le reti esistenti;

adottare tutti gli accorgimenti necessari ai fini di evitare danneggiamenti o rotture delle tubazioni in esercizio;

eventuali interventi delle squadre operative di Hera S.p.A., che si dovessero rendere necessari per ripristinare il corretto funzionamento delle condotte, saranno posti a carico della impresa esecutrice.

3) Nella realizzazione di eventuali sottoservizi elettrici, telefonici o altro, sarà necessario valutare eventuali interferenze nelle aree segnalate come potenziali punti di interferenza con opere di bonifica (viale Salvemini, via del Gomito).

ALLEGATO 2

PROGETTO INTEGRATO DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE PER IL COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E PER LA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO

APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO PRIMO LOTTO FUNZIONALE (CUP H59H12000720001)

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 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 – 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 sub-appalto, 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 per cento 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 al 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.

18A04117

