

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio)

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibili al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti: oncologo, pneumologo, internista (RNRL).

18A04686

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 febbraio 2018.

**Nodo Ferrostradale di Casalecchio di Reno - Progetto stradale - Progetto definitivo stralcio Nord - Modifica della delibera n. 75/2012. (CUP F81B05000350007).** (Delibera n. 4/2018).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

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;

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

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 29 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 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;

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 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;

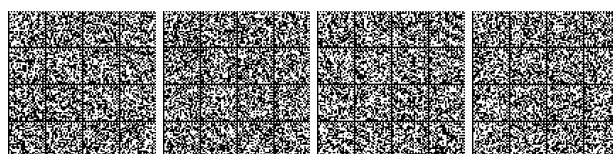
3) le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

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 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 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 in allegato 2 riporta, tra gli interventi della Regione Emilia-Romagna, alla voce «Sistema di attraversamento Nord-Sud dei valichi appenninici», la «SS 64 Porrettana»;

Visto l'Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Emilia-Romagna del 19 aprile 2013, che include il «Nodo ferroviario di Casalecchio - 1° lotto stradale» tra le opere prioritarie regionali da avviare nel breve periodo;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 - Supplemento ordi-



nario, 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 «Nodo Bologna Casalecchio di Reno», l'intervento «Nodo ferroviario Casalecchio di Reno»;

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;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e successive modificazioni, che, all'art. 11, comma 5, ha trasferito, a decorrere dal 1° ottobre 2012, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le funzioni di concedente - di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni - precedentemente affidate ad Anas S.p.A. (ANAS);

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la «Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali» (SVCA) con il compito di svolgere le funzioni di concedente;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, che all'art. 5 riporta, fra le Direzioni generali del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici del suddetto Ministero, la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con il compito, tra l'altro, di svolgere le funzioni di concedente della rete stradale e della rete autostradale in concessione;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, 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 i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali 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, 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 degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

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;

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

a) le delibere 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, errata corrigée pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e 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 d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) 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;

c) 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;

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:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli 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 menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

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

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;



Vista la legge regionale 18 maggio 1999, n. 9, recante «Disciplina della procedura di valutazione dell'impatto ambientale» (Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 66 del 1999);

Visto l'art. 1, comma 295, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), che ha introdotto modifiche all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, inserendo il comma 3-bis, che prevede che, per le attività di investimento di cui al comma 3, lettere a), b) e c) del medesimo articolo, è riconosciuta ad Anas una quota non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 211 del 2006, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO)»;

Vista la delibera 11 luglio 2012, n. 75, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 2012, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - Progetto stradale», subordinando l'efficacia di tale approvazione alla positiva conclusione dell'*iter* previsto dall'art. 15 della Convenzione unica stipulata il 12 ottobre 2007 tra il concedente Anas e il concessionario Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI), mediante la stipula di un apposito atto convenzionale che ponesse integralmente a carico del concessionario stesso il finanziamento del costo dell'intervento stradale;

Viste le note 3 agosto 2016, n. 30512, e 9 agosto 2016, n. 31385, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, rispettivamente, chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del «Progetto definitivo riguardante Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - Progetto stradale - stralcio nord», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, e inviato chiarimenti istruttori;

Vista la nota 1° febbraio 2018, n. 3976, 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 «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - Progetto stradale - progetto definitivo stralcio nord», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 7 febbraio 2018, n. 1281 e n. 1298, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito ulteriori chiarimenti;

Vista la nota 16 febbraio 2018, n. 5125, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo si è espresso sull'intervento sopra citato, confermando che restano ferme tutte le prescrizioni contenute nella richiamata delibera di questo Comitato n. 75 del 2012;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) nell'anno 2016 e, in particolare, sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1) che il progetto di realizzazione dell'intero nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno comprende:

a) per la parte stradale, della lunghezza di circa 4 Km, la realizzazione di varianti plano-altimetriche alla SS 64 «Porrettana», dall'attuale raccordo autostradale di Casalecchio, che s'innesta sulla rotatoria di piazza Biagi, a nord di Casalecchio, al tratto di nuova SS 64, recentemente completato nell'ambito dei lavori di realizzazione della 3ª corsia dell'autostrada A1, nella tratta Firenze-Bologna;

b) per la parte ferroviaria, la variazione della linea Bologna-Porretta per circa 1,8 km verso sud, dalla radice della stazione di Casalecchio fino al rio dei Gamberi, dove è previsto il riallaccio alla linea esistente, con una modifica di tracciato che prevede la realizzazione di una linea a singolo binario studiata in previsione di un futuro raddoppio della stessa e che comprende la realizzazione della nuova fermata interrata di Casalecchio centro, in galleria artificiale;

2) che, nel corso di una riunione tenutasi il 17 febbraio 2012, Anas, Regione Emilia Romagna, Comune di Casalecchio di Reno, Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI), e ASPI avevano concordato di realizzare prioritariamente l'infrastruttura stradale, costituita dagli stralci nord e sud, e di rinviare ad una seconda fase la realizzazione degli interventi ferroviari;

3) che, come riportato nella delibera n. 75 del 2012, concernente l'approvazione del progetto definitivo dell'intero tratto stradale, lo stralcio nord verso Bologna si estende per 2,1 Km completamente in zona urbana, in buona parte in galleria, ed è caratterizzato da una sezione stradale di tipo B «extraurbana principale», a carreggiate separate e con due corsie per ogni senso di marcia, e lo stralcio sud verso Sasso Marconi è caratterizzato da una sezione stradale di tipo C1 «extraurbana secondaria», a carreggiata unica e con una corsia per senso di marcia;

4) che il limite di spesa dell'intervento del progetto definitivo dell'intero tratto stradale sopra citato era quantificato in € 159.724.713, al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA);

5) che il «nodo stradale di Casalecchio» è inserito nell'elenco delle opere di cui all'art. 15 della convenzione unica, sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra Anas e ASPI, con previsione di un finanziamento di 159,7 milioni di euro;

6) che a dicembre 2015 la Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proceduto alla stipula di un atto aggiuntivo alla convenzione unica, disciplinando l'inserimento della suddetta opera tra gli impegni di investimento del concessionario e disponendo il relativo finanziamento interamente a carico dello stesso concessionario;

7) che Anas aveva nel frattempo aggiornato il progetto, recependo le prescrizioni formulate da questo Comitato con la citata delibera n. 75 del 2012 e adeguando il relativo quadro economico in base al prezziario Anas 2014, con un conseguente incremento dei costi tale da rendere realizzabile, con il succitato finanziamento di 159,7 milioni di euro, il solo stralcio nord dell'intervento;





8) che il progetto aggiornato dello stralcio nord è stato verificato ai sensi dell'art. 112 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e degli articoli da 44 a 59 del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, e, in base al certificato finale di verifica emesso il 9 aprile 2014, il responsabile unico del procedimento (RUP), ha dichiarato validato il progetto;

9) che Anas ha confermato che il progetto definitivo aggiornato non ha introdotto variazioni tecniche significative rispetto al progetto definitivo approvato con delibera n. 75 del 2012, come specificato nelle note della stessa Anas 22 luglio 2016, n. 82963, 28 luglio 2016, n. 85625, e 2 agosto 2016, n. 86942, in cui sono state anche analizzate le ragioni dell'incremento di costo dell'intervento;

10) che, con la citata nota 28 luglio 2016, n. 82963, il RUP ha dichiarato che le prescrizioni contenute nella delibera n. 75 del 2012 sono state recepite nel progetto definitivo aggiornato dello stralcio nord;

11) che il Ministero ha richiamato la documentazione istruttoria di cui alla delibera n. 75 del 2012 e ha specificato, come asseverato dal RUP, che restano «validi» i pareri, le autorizzazioni e i nulla osta alla base del progetto definitivo di cui alla citata delibera n. 75 del 2012, ivi inclusi gli esiti della conferenza di servizi, che il piano particellare degli espropri è immutato e che lo stralcio nord costituisce parte «invariata» del predetto progetto;

12) che con delibera 28 aprile 2014, n. 32, Anas ha approvato il progetto definitivo denominato «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - Progetto stradale - Stralcio Nord» ed ha autorizzato l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento in appalto integrato delle attività di progettazione esecutiva e realizzazione delle opere, il cui bando è stato pubblicato il 28 luglio 2014;

13) che le suddette procedure di gara sono state concluse limitatamente alla fase di prequalifica dei candidati, senza pervenire all'individuazione dell'aggiudicatario, essendo stata interrotta la successiva fase d'invio delle lettere d'invito;

14) che alla luce di ciò il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto la modifica della delibera n. 75 del 2012, limitando l'approvazione al progetto definitivo del solo stralcio nord delle opere stradali, con conseguente differimento del completamento dello stralcio sud, del costo stimato di 55 milioni di euro, al momento in cui sarebbero state disponibili le relative risorse finanziarie di cui al contratto di programma Anas 2016-2020, all'epoca in corso di stipula, previste con appaltabilità nell'esercizio 2019;

Preso atto delle risultanze della succitata istruttoria 2016 sotto l'aspetto attuativo, e che prevedevano in particolare:

1) che il soggetto aggiudicatario dell'intervento è stato individuato in Anas;

2) che le opere stradali sarebbero state realizzate mediante appalto integrato;

3) che erano previsti 9 mesi per l'appalto dei lavori, 4 mesi per le attività progettuali e autorizzative residue, 36 mesi per la realizzazione delle opere e 3 mesi per la messa in esercizio, per un totale di 52 mesi;

Preso atto delle risultanze della citata istruttoria 2016 sotto l'aspetto finanziario, e in particolare:

1) che l'importo aggiornato dei soli lavori dello stralcio nord risultava di 93,6 milioni di euro, con un incremento di 13,5 milioni di euro rispetto agli iniziali 80,1 milioni di euro di cui alla delibera n. 75 del 2012 e che tale incremento era dovuto quanto a 1 milione di euro al recepimento delle prescrizioni di questo Comitato e quanto a 12,5 milioni di euro all'aggiornamento economico dell'intervento al prezzario Anas 2014, nonché ad affinamenti progettuali di dettaglio;

2) che a seguito dell'aumento del costo dei lavori, erano stati aggiornati gli oneri per la sicurezza (passati da 3,2 a 5,6 milioni di euro), gli oneri per la progettazione esecutiva (passati da 0,9 a 1,8 milioni di euro), le spese per somme a disposizione (passate da 29 a 37,8 milioni di euro) e gli oneri d'investimento (passati da 14,2 a 20,8 milioni di euro) e che non erano previste somme per imprevisti;

3) che, complessivamente, l'aggiornamento del progetto definitivo dello stralcio nord del «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - progetto stradale» ha comportato una maggiore spesa di circa 32 milioni di euro e che il costo aggiornato dell'intervento ammontava a 159.724.713 euro, al netto di IVA, così articolato:

Voci	Importi (euro)
Lavori	93.612.195,30
Progettazione esecutiva e monitoraggio ambientale	1.849.518,20
Oneri della sicurezza	5.616.731,70
Somme a disposizione	37.812.609,58
Oneri d'investimento di Anas	20.833.658,22
<b>Totale</b>	<b>159.724.713,00</b>

4) che tale importo era finanziato a carico di ASPI ai sensi della citata Convenzione unica del 12 ottobre 2007;

Considerato che alla luce della succitata istruttoria è stata adottata la delibera 10 agosto 2016, n. 39, non perfezionata a seguito di osservazioni della Corte dei conti;

Preso atto degli aggiornamenti istruttori trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2018 e in particolare:

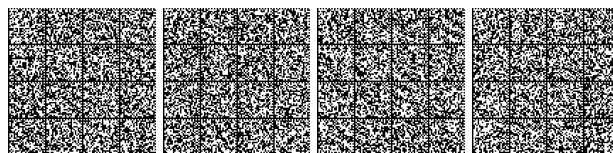
1) che la proposta inizialmente presentata riguardava:

a) la modifica dell'oggetto dell'intervento il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera n. 75 del 2012, limitando l'approvazione al solo stralcio nord del progetto stradale;

b) l'approvazione del progetto stradale del suddetto stralcio nord ai sensi degli articoli 166 e 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006;

c) l'approvazione del relativo quadro economico, come rivisto a seguito dell'istruttoria del MIT;

d) la conferma dell'efficacia delle approvazioni di cui ai punti 1.1, 1.2 e 1.6 della richiamata delibera n. 75 del 2012, rapportati all'opera in approvazione, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con decorrenza del termine di tale dichiarazione dalla data di efficacia della predetta delibera n. 75;



e) la proroga di due anni del termine di validità della citata dichiarazione di pubblica utilità, tenuto conto che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo alla convenzione unica è intervenuta solo in data 22 febbraio 2018;

f) l'annullamento della procedura ristretta per l'affidamento dei lavori di realizzazione dello stralcio nord, sospesa alla fase di prequalifica, stante il tempo trascorso dal relativo avvio, e la pubblicazione di un nuovo bando, in cui sia posto a base di gara il progetto esecutivo aggiornato sulla base dei prezzi della vigente tariffa Anas 2017, ai sensi dell'art. 23, comma 16, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e successive modificazioni, che risulta mediamente inferiore alla tariffa 2014;

g) l'indicazione, quale modalità di affidamento, dell'appalto dei lavori sulla base del progetto esecutivo, ai sensi dell'art. 59, comma 1, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

2) che, relativamente all'osservazione della Corte dei conti inerente la mancata preventiva stipula del nuovo atto convenzionale che ponesse «integralmente a carico del concessionario il costo dell'intervento stradale approvato» e che fosse «efficace ai sensi di legge», il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (quale concedente) e ASPI (quale concessionaria) hanno stipulato il 22 febbraio 2018 un atto aggiuntivo alla convenzione unica sottoscritta il 12 ottobre 2007, con il quale hanno posto a carico della concessionaria il finanziamento complessivo massimo di 157.875.194,80 euro, comprensivo di:

a) 2.275.287 euro, quali oneri già sostenuti dalla stessa concessionaria per la progettazione preliminare e definitiva e per lo studio d'impatto ambientale dell'intero nodo stradale di Casalecchio;

b) 155.599.907,80 euro, quale importo massimo che la stessa concessionaria corrisponderà ad Anas secondo l'avanzamento dei lavori di realizzazione dello stralcio nord del predetto nodo;

3) che il suddetto atto aggiuntivo è stato approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, 6 febbraio 2018, n. 32, e tale decreto è in corso di registrazione;

4) che, condividendo le perplessità sollevate dalla Corte dei conti sulla mancata coerenza tra il progetto approvato con la delibera n. 75 del 2012 (progetto definitivo dell'intero intervento stradale previsto nel «Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno») e l'oggetto e l'importo del bando di gara del 28 luglio 2014 (progetto definitivo del solo stralcio nord del predetto intervento stradale), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto la revoca della procedura ristretta attivata e la pubblicazione di un nuovo bando, ponendo a gara il progetto esecutivo aggiornato alla vigente tariffa Anas 2017;

5) che - in merito alle osservazioni sull'incremento del costo dello stralcio nord, derivante dal recepimento delle prescrizioni formulate sul progetto definitivo approvato con la delibera n. 75 del 2012 - in sede di riscontro ad un rilievo della Corte dei conti sulla delibera n. 39 del 2016, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva precisato che l'allegato prescrizioni di tale ultima delibera riportava le stesse prescrizioni della precedente deli-

bera del 2012, evidenziandone l'eventuale recepimento nell'ambito del progetto dello stralcio nord con incremento di costo per 1 milione di euro;

6) che - per la quota di maggior costo pari a 12,5 milioni di euro, derivante dalla differenza tra i prezzi 2010, epoca di approvazione del progetto definitivo dell'intero progetto stradale, e i prezzi 2014, considerati per il progetto definitivo del solo stralcio nord posto a gara e per la relativa delibera n. 39 del 2016 - le motivazioni sono da ricondurre:

a) all'aggiornamento annuale dei prezziari delle stazioni appaltanti, che - come previsto dall'art. 133, comma 8, del decreto legislativo n. 163 del 2006 - cessano di avere validità il 31 dicembre di ogni anno e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 30 giugno dell'anno successivo per i progetti a base di gara la cui approvazione sia intervenuta entro tale data e che al progetto in esame non si può applicare il comma 2 del predetto art. 133, che esclude la revisione dei prezzi per i lavori pubblici già affidati dalle stazioni appaltanti;

b) agli affinamenti progettuali del progetto, necessari per consentirne l'appalto, che hanno riguardato principalmente il sistema di sostegno degli scavi per la realizzazione della galleria e delle trincee di approccio, il pacchetto di pavimentazione e il relativo sottofondo, il profilo in galleria, l'impermeabilizzazione della stessa, l'aggiornamento delle quantità di acciaio necessario alla realizzazione dell'opera in seguito agli approfondimenti effettuati sulla base di calcoli strutturali, il differente sistema di gestione delle terre derivante dalla realizzazione del solo stralcio nord;

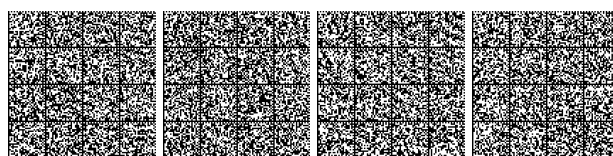
7) che Anas ha dichiarato che il progetto non subirà incrementi di costo in fase di progettazione esecutiva per l'adeguamento al prezziario 2017, in quanto quest'ultimo ha subito una riduzione percentuale generalizzata di circa il 7 per cento rispetto al prezziario 2014;

8) che, relativamente all'osservazione della Corte dei conti in merito alla mancata previsione della demolizione dei fabbricati di stazione, con quantificazione dei relativi oneri, la realizzazione prioritaria degli interventi stradali e il conseguente rinvio degli interventi ferroviari, comprensivi del raddoppio della linea ferroviaria, hanno determinato la previsione di una fase 0 dei lavori, prope-deutica all'avvio degli interventi stradali;

9) che la convenzione 12 maggio 2015, sottoscritta da RFI e Anas per regolare gli obblighi inerenti i lavori della suddetta fase 0, ha previsto che Anas debba finanziare gli oneri di RFI relativi, come indicato all'art. 3 della medesima convenzione, anche alle opere per «demolizione fabbricati esistenti»;

10) che peraltro la demolizione dei fabbricati di stazione non è prevista nell'attuale configurazione di progetto, in quanto il raddoppio della linea ferroviaria, non finanziato, risulta «di non imminente attuazione» e rinviato ad una fase ulteriore, non definita temporalmente;

11) che, come asseverato dal RUP, restano validi i pareri, le autorizzazioni e i nulla osta alla base del progetto definitivo di cui alla delibera di questo Comitato n. 75 del 2012, ivi inclusi gli esiti della conferenza di servizi e che rimane inalterato il piano particellare degli espropri, citato dalla predetta delibera;



12) che, a luglio 2016, il RUP ha esaminato le prescrizioni di cui alla citata delibera n. 75 del 2012, fornendo informazioni sul loro recepimento e sulla quantificazione del relativo maggior costo, pari complessivamente a 1 milione di euro, come sopra riportato;

13) che, nel corso dell'adunanza del 25 gennaio 2018, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che l'opera, in assenza di variazioni delle scelte tecniche, rimane conforme all'intero progetto statale già approvato e che, registrando modifiche solo nel quadro economico, non richieda l'esame del Consiglio stesso;

14) che per la realizzazione dell'intervento sono previsti 1.120 giorni naturali e consecutivi, di cui 120 giorni per la progettazione esecutiva e 1.080 giorni per l'esecuzione dei lavori;

15) che i lavori saranno affidati in appalto sulla base del progetto esecutivo, ai sensi dell'art. 59, comma 1, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

16) che il quadro economico dell'intervento in approvazione, elaborato su prezzi 2014 e rivisto rispetto al precedente quadro economico di gara relativo al progetto definitivo dello stralcio nord e pari a 159.724.713 euro, prevede ora un minor costo per l'intervento pari a 155.599.907,8 euro, al netto di IVA e così articolato:

Voci	Importi (euro)
Lavori soggetti a ribasso	93.612.195,30
Oneri della sicurezza	5.616.731,72
Somme a disposizione	39.082.102,14
Oneri d'investimento di Anas	17.288.878,64
Totale	155.599.907,80

17) che il suddetto quadro economico deriva dall'eliminazione della voce «fondo d'incentivazione art. 92, comma 7, decreto legislativo n. 163/06 e s.m.i.», dalla riduzione dallo 0,8 allo 0,5 per cento dell'importo delle «spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche», dal ripristino della voce «imprevisti», che - inclusi «lavori in economia» - è quantificata in 2.466.190,06 euro, e dalla riduzione dal 15 al 12,50 per cento degli oneri d'investimento;

18) che l'ulteriore fabbisogno necessario a reintegrare la spesa per «imprevisti» sino all'importo di 7.938.314,16 euro, corrispondente all'8 per cento dei lavori e degli oneri per la sicurezza, deriverà dal ribasso conseguito in sede di gara, che rimarrà vincolato all'intervento;

19) che, per confermare il citato impatto del vigente prezzario Anas 2017 sul quadro economico dell'intervento, il soggetto aggiudicatore ha aggiornato il computo metrico estimativo del progetto e rielaborato come segue il predetto quadro economico, confermando il costo complessivo dell'intervento in 155.599.907,80 euro, al netto di IVA:

Voci	Importi (euro)
Lavori soggetti a ribasso	85.855.000,00
Oneri della sicurezza e protocollo legalità	5.800.575,00
Somme a disposizione	46.655.454,16
Oneri d'investimento di Anas	17.288.878,64
Totale	155.599.907,80

20) che l'importo dei lavori a base d'asta (85.855.000,00 euro) risulta inferiore rispetto a quello calcolato su prezzi 2014 (93.612.195,30 euro), che tale riduzione consente, tra l'altro, di elevare l'accantonamento per imprevisti all'interno delle somme a disposizione a 5.724.486,34 euro e che gli oneri d'investimento sono stati calcolati nella misura del 12,50 per cento;

21) che la realizzazione dello stralcio sud del progetto stradale, la cui approvazione non è inclusa in questa delibera e che presenta caratteristiche meno complesse, è prevista con appaltabilità nel 2019 e per un costo di 54.364.444 euro a carico del contratto di programma Anas 2016-2020, il cui schema è stato approvato con delibera di questo Comitato 7 agosto 2017, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 2017, e che tale contratto è stato poi approvato con il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, 27 dicembre 2017, n. 588;

Preso atto che, con la richiamata nota n. 5125 del 2018, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha constatato che il progetto dello stralcio nord non ha subito modifiche sotto il profilo tecnico rispetto a quanto approvato con la citata delibera di n. 75 del 2012 e che quindi restano ferme tutte le prescrizioni dettate dalla predetta delibera;

Ritenuto, relativamente alla proposta formulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

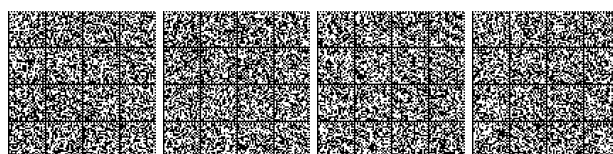
1) che la normativa applicabile alle opere inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche consenta a questo Comitato l'approvazione di progetti e di alcune tipologie di varianti ma non di quadri economici, dei quali peraltro questo Comitato stesso prende atto, individuando anche il limite di spesa delle predette opere;

2) che la richiesta di proroga di due anni del termine di validità della dichiarazione di pubblica utilità, il cui rinvio è stato condiviso dal MIT, debba essere supportata da apposita istruttoria, corredata dei necessari elementi informativi;

3) che l'annullamento della procedura di gara già bandita e attualmente sospesa e la pubblicazione di un nuovo bando di gara sulla base del progetto esecutivo non rientrino tra le competenze di questo Comitato, fatto di cui il MIT ha preso atto;

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 27 febbraio 2018, n. 1183, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'eco-





nomia 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;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 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.

La delibera 11 luglio 2012, n. 75, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - Progetto stradale» è così modificata:

#### 1. Approvazione progetto definitivo.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - Progetto stradale - stralcio nord», ad eccezione delle opere di cui al successivo punto 1.2.

1.2 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo delle seguenti opere facenti parte del «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - Progetto stradale - stralcio nord»:

a) muro di sostegno dalla progressiva Km 1+920 alla progressiva Km 1+980,89;

b) asse principale stradale (nord) dalla progressiva Km 1+975 alla progressiva Km 2+023;

c) asse principale stradale (nord) dalla progressiva Km 2+040 alla progressiva Km 2+283;

d) deviazione della via Porrettana alla progressiva Km 0+520;

e) adeguamento della viabilità di accesso alla cabina elettrica alla progressiva Km 1+870;

f) deviazione del Rio dei Gamberi alla progressiva Km 2+030;

g) ponte Rio dei Gamberi dalla progressiva Km 2+023 alla progressiva Km 2+040;

h) rampa Faianello-Casalecchio dalla progressiva Km 2+050 alla progressiva Km 2+300;

i) rampa Casalecchio-Faianello dalla progressiva Km 2+100 alla progressiva Km 2+220;

j) risoluzione interferenze fognarie da progressiva Km 1+070 a progressiva Km 1+875.

1.3 Le suddette approvazioni sostituiscono ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consentono la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nei progetti approvati ai precedenti punti 1.1 e 1.2.

1.4 Il limite di spesa dell'intervento di cui ai precedenti punti 1.1 e 1.2 è quantificato complessivamente in 155.599.907,80 euro, al netto di IVA, come riportato nella precedente presa d'atto.

1.5 Il finanziamento della spesa di cui al precedente punto 1.4 è posto a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A., come previsto nell'atto aggiuntivo alla convenzione unica 12 ottobre 2007, sottoscritto il 22 febbraio 2018 e meglio individuato in presa d'atto.

1.6 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione dei progetti individuati ai citati punti 1.1 e 1.2 sono riportate nell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa.

1.7 È altresì approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze, riportato nei seguenti elaborati progettuali: T00EG00GENET02G Relazione generale illustrativa; P01IN00INTPL01C, P01IN00INTPL02C, P01IN00INTPL03C - Planimetrie di ricognizione; P01IN00INTPL04C - Stato attuale rete ferroviaria e sovrapposizione progetto stradale; P01IN00INTPL05C - Variante di tracciato ferroviario e futuro raddoppio; P01IN00INTDI01C - Scheda proposta di soluzione; P01IN00INTES01C - Stima degli oneri.

1.8 Le indicazioni relative al piano particellare degli espropri sono riportate nei seguenti elaborati progettuali: T00EG00GENET02G Relazione generale illustrativa; P01ES00ESPEE01C - Elenco ditte; P01ES00ESPPC01C, P01ES00ESPPC02C - Piano particellare; P01ES00ESPPC03C, P01ES00ESPPC04C - Piano particellare con sovrapposizione progetto; P01ES00ESPREE01A - relazione espropri.

1.9 L'efficacia delle approvazioni di cui ai precedenti punti 1.1, 1.2 e 1.7 ai fini della dichiarazione di pubblica utilità decorre dalla data di registrazione, da parte della Corte dei conti, della delibera di questo Comitato n. 75 del 2012 e rimane subordinata alla registrazione, da parte della stessa Corte dei conti, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, concernente l'approvazione dell'atto aggiuntivo sottoscritto il 22 febbraio 2018, citato nella precedente presa d'atto.

#### 2. Disposizioni varie.

2.1 Il costo del progetto esecutivo dell'intervento non dovrà essere incrementato rispetto al costo del progetto definitivo approvato con la presente delibera, riportato al precedente punto 1.4.

2.2 Gli «oneri d'investimento», calcolati nella misura massima del 12,5 per cento, saranno riconosciuti sulla base della rendicontazione di dettaglio delle spese effettivamente sostenute.



2.3 La voce «imprevisti» del quadro economico relativo all'intervento in approvazione potrà essere ulteriormente integrata, fino all'importo di 7.938.314,16 euro, a valere sugli eventuali ribassi d'asta, fermo restando che questi ultimi dovranno rimanere in ogni caso vincolati all'intervento fino al termine dei lavori.

2.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà all'aggiornamento dell'art. 3 della convenzione 12 maggio 2015, sottoscritta con RFI S.p.A., specificando che la demolizione dei fabbricati di stazione, che avrebbe dovuto essere eseguita nella fase 0 dei lavori, sarà invece valutata al momento in cui dovrà essere realizzato il raddoppio della linea ferroviaria.

### 3 Disposizioni finali.

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti i progetti definitivi approvati ai precedenti punti 1.1 e 1.2.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nei citati progetti definitivi, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.9. Resta fermo che i competenti uffici della Regione Emilia Romagna procederanno a effettuare le verifiche sulla puntuale osservanza delle prescrizioni e la vigilanza durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, ai sensi della legge regionale 18 maggio 1999, n. 9.

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

3.4 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 poste dallo stesso Ministero.

3.5 Il bando di gara per l'affidamento dei lavori dovrà contenere una clausola che ponga a carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo previsti dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

3.6 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 debbono 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 si-

stema 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, articoli 6 e 7.

3.7 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.

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

Roma, 28 febbraio 2018

*Il Presidente:* GENTILONI SILVERI

*Il segretario:* LOTTI

*Registrata alla Corte dei conti il 18 giugno 2018*

*Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 880*

NODO FERROSTRADALE DI CASALECCHIO DI RENO (BO)  
PROGETTO STRADALE – PROGETTO DEFINITIVO  
STRALCIO NORD  
MODIFICA DELLA DELIBERA n. 75 DEL 2012  
(CUP F81B05000350007)

#### ALLEGATO 1: PRESCRIZIONI

Si riportano, di seguito, le prescrizioni relative al progetto definitivo dello stralcio nord con le considerazioni fatte da Anas in merito al loro recepimento e la relativa quantificazione.

1. Dovranno essere adottate le vernici fotocatalitiche, che potranno essere impiegate nelle aree di imbocco della galleria e sugli elementi verticali quali muri ecc., con relativo piano periodico di manutenzione e ripristino della loro efficienza, la posa di elementi vegetazionali, l'ottimizzazione delle modalità di esercizio dell'impianto di ventilazione con funzione di diluizione e dispersione delle sostanze inquinanti.

Si è previsto, in progetto, l'impiego di vernici murali esterne per le pareti di imbocco dei muri della galleria artificiale.

Tale previsione ha comportato un incremento di 925,92 euro.

2. Si dovranno sperimentare, sui tratti stradali esterni alle gallerie, soluzioni per le pavimentazioni e per l'abbattimento delle concentrazioni di inquinanti emessi dagli autoveicoli, che sfruttano i processi di degradazione (principalmente di natura ossidativa) delle principali sostanze inquinanti e microbiche ad opera di speciali «fotocatalizzatori», tra cui il biossido di titanio.

La tecnologia compatibile con la già prevista pavimentazione di tipo drenante è risultata la spruzzatura superficiale post-stesa di un'emulsione fotocatalitica a base di biossido di titanio.

Tale previsione ha comportato un costo aggiuntivo di 260.929,70 euro.

3. Dovranno essere realizzati i sondaggi necessari nei diversi settori dell'intervento di progetto, come di seguito indicato:

scheda di ricognizione 1 da 236 a 500 m. potenzialità archeologica alta (Unità di Ravenna). Aree occupate da orti che saranno interessate dallo scavo della rampa. Richieste: trincee n. 10 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 2 da 500 a 930 m. potenzialità archeologica medio alta. Aree incolte fra parco pubblico e ferrovia. Richieste: trincee n. 10 (per 10 m. cad.);





scheda di ricognizione 3 da 1.180 a 1.260 m. potenzialità archeologica: medio alta. Zona non urbanizzata in prossimità di via Sandri. Richieste: trincee n. 4 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 4 da 1.350 a 1.430 m. potenzialità archeologica: medio alta. Parco pubblico tra via Colombo e via Guinizzelli. Richieste: trincee n. 5 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 5 da 1.430 a 2.100 m. potenzialità archeologica: medio alta. Aree incolte. Richieste: trincee n. 20 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 6 da 2.100 a 2.600 m. potenzialità archeologica: bassa (Unità di Modena). Richieste: trincee n. 2 (per 10 m. cad.) in corrispondenza del pilastro nord del viadotto in progetto;

scheda di ricognizione 7 da 2.600 a 2.755 m. viadotto;

scheda di ricognizione 8 da 2.755 a 3.030 m. potenzialità archeologica: alta. Aree agricole. Richieste: trincee n. 2 in corrispondenza del pilastro sud del viadotto e altre 10 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 9 da 3.030 a 3.244 m. potenzialità archeologica: alta. Terreno erboso. Richieste: trincee n. 10 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 10 da 3.244 a 3.468 m. potenzialità archeologica: alta. Aree occupate da rovi e arbusti. Richieste: trincee n. 10 (per 10 m. cad.);

scheda di ricognizione 11 da 3.488 a 3.980 m. potenzialità archeologica medio bassa (Unità di Modena). Richieste: trincee n. 5 (per 10 m. cad.).

Il progetto è stato integrato con l'introduzione del progetto di numero 85 trincee, di cui 49 per lo stralcio nord, per la valutazione del rischio archeologico preliminare. I criteri e le tipologie di prospezione sono contenuti negli elaborati specifici del progetto.

Tale previsione ha comportato, per lo stralcio nord, un incremento di 300.000 euro.

4. I risultati dei sondaggi, da effettuare non appena le aree siano rese disponibili, consentiranno di formulare il parere di merito, individuando le aree nelle quali le eventuali interferenze fra opere in progetto e strutture archeologiche richiederanno l'attivazione e la conduzione di vere e proprie campagne di scavo da eseguirsi nella fase del progetto esecutivo a cura di operatori archeologici esperti, coordinati dalla Soprintendenza.

I risultati delle trincee effettuate in base alla prescrizione n. 3 saranno raccolti ed interpretati in una relazione da sottoporre ad approvazione della Soprintendenza, prima dell'inizio dei lavori, al fine di acquisire il nulla osta per i lavori stessi.

5. Tutte le escavazioni previste nel progetto, per quanto riguarda la realizzazione dei canali drenanti, il sottoscavo di tre edifici esistenti di proprietà delle Ferrovie dello Stato (FS), nonché ogni altra operazione che preveda movimento di terra superiore al mezzo metro, dovrà essere sotto costante controllo in corso d'opera a cura di operatori archeologici, con possibilità di effettuare ampliamenti in estensione e/o profondità qualora necessari per comprendere al meglio entità e natura dei paleosuoli che si dovessero rinvenire.

Nel corso di tutti gli scavi superiori a 0,5 m di profondità è prevista l'assistenza di un archeologo.

Il costo di tale previsione è stato stimato 443.189,89 euro.

6. L'autorizzazione per l'esecuzione delle opere di eliminazione delle interferenze con la sede ferroviaria, da parte di Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI), sarà subordinata all'approvazione della progettazione esecutiva ed alla stipula dell'atto disciplinante l'attraversamento. Si precisa che:

a) per condotte e canali convoglianti liquidi e gas, la progettazione dovrà essere redatta in conformità a quanto stabilito dal decreto dell'allora Ministero per i trasporti e per l'aviazione civile 23 febbraio 1971, n. 2445;

b) per le linee elettriche, secondo quanto previsto dall'art. 120 del Regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e dal decreto dell'allora Ministero dei lavori pubblici 21 marzo 1988, n. 449;

c) per i cavalcaferrovie, nel rispetto di quanto prescritto nel documento «Sovraccarichi per il calcolo dei ponti ferroviari. Istruzioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo» di RFI del 2 giugno 1995.

Per tutti gli attraversamenti/interferenze saranno stipulate apposite convenzioni con gli enti gestori degli impianti interessati; per quanto riguarda l'interferenza con RFI, il 20 maggio 2015 è stata stipulata tra la stessa RFI e l'Anas una convenzione «per regolamentare modalità e obblighi reciproci per la realizzazione dei lavori di deviazione della linea ferroviaria, facenti parte della fase 0, propedeutica all'avvio dei lavori stradali dell'intervento»; i lavori previsti dalla convenzione sono in corso di ultimazione da parte di RFI.

7. Per l'opera del collettore fognario di via Marconi occorre, in fase di progettazione esecutiva, approfondire e chiarire le modalità di attraversamento, con i 2 controtubi del diametro di 3 m, delle gallerie ferroviaria e stradale, dove i predetti controtubi intercettano le relative paratie. Per tutte le opere ricadenti all'interno della fascia di rispetto ferroviaria, dovrà essere presentata specifica richiesta di deroga ai sensi dell'art. 60 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. Inoltre si precisa che per gli spostamenti delle interferenze esistenti occorre attenersi a quanto già previsto nelle convenzioni stipulate.

Il progetto delle opere civili del collettore fognario è negli elaborati di progetto definitivo; in fase di progettazione esecutiva si dovranno convenire con l'Ente gestore (HERA) tutte le modalità esecutive dell'opera (con particolare riferimento ai dettagli di convogliamento e di separazione delle acque di fogna e di restituzione a valle).

I lavori di allaccio, inserimento delle tubazioni e collegamento alla rete, spettanti ad HERA, sono stati stimati e inseriti negli oneri di risoluzione delle interferenze all'interno del quadro economico di progetto.

8. Le aree di proprietà FS interessate dalla nuova infrastruttura stradale ed i fabbricati FS da demolire, perché interferenti con le nuove opere, sono da acquisire con oneri a carico del progetto; la valorizzazione da tali *asset* avverrà con riferimento agli «standard» utilizzati per gli espropri delle attigue aree/*asset* di proprietà di terzi. Il trasferimento dovrà essere disciplinato da apposita convenzione.

La convenzione tra Anas e RFI del 20 maggio 2015 sopra citata prevede che, alla conclusione dei lavori di deviazione della linea ferroviaria previsti dalla convenzione, Anas ed RFI effettueranno un sopralluogo congiunto ed emetteranno regolare verbale per l'accertamento dei lavori eseguiti e per la messa a disposizione ad Anas delle aree sulle quali insisteranno le opere stradali.

Tali aree sono già quantificate nell'ambito degli oneri per espropri previsti dal quadro economico del progetto definitivo.

Si precisa, inoltre, che nella presente configurazione di progetto non è prevista la demolizione dei fabbricati di stazione, che invece risulterebbe necessaria in caso di realizzazione dell'eventuale raddoppio della linea ferroviaria.

9. La realizzazione dei lavori dovrà fare salvo - per tutta la durata degli stessi - l'esercizio ferroviario (ed eventuali interruzioni della linea, necessarie per contingenti attività particolari, dovranno essere preventivamente concordate con RFI).

Il progetto è stato sviluppato nell'ipotesi di mantenimento in esercizio della linea ferroviaria; inoltre lo stesso verbale per l'accertamento dei lavori eseguiti e per la messa a disposizione ad Anas delle aree, previsto dalla convenzione tra Anas e RFI del 20 maggio 2015, conterrà le prescrizioni da rispettare durante l'esecuzione dei lavori stradali in presenza di una linea ferroviaria in esercizio.

18A04713

