

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 4 aprile 2019.

Metropolitana leggera automatica di Torino, linea 1 prolungamento Fermi-Cascine Vica - 2° lotto funzionale Collegno centro-Cascine Vica. Approvazione progetto definito. (CUP D11H18000010001) (Delibera n. 5/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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 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 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:

1. 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;

2. 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;

3. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) 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;

4. 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;

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

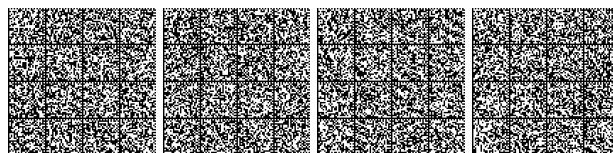
5.1 lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

5.2 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;

5.3 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 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, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'Allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi urbani»,



l'infrastruttura «Torino metropolitana», e, nell'Allegato 2, la «Metropolitana di Torino (tratte 3, 4, 6)»;

Vista l'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, che include la «Metropolitana di Torino» tra i «Sistemi urbani e metropolitane»;

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 delibera 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 Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Torino - metropolitana», l'intervento «Torino metropolitana, tratta 3, Collegno-Casine Vica»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, che all'art. 6 riporta, fra le direzioni generali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale, con il compito, tra l'altro, di svolgere le funzioni di istruttoria e valutazione sotto il profilo tecnico-economico dei progetti di sistemi di trasporto ad impianti fissi di competenza regionale e locale e di supporto al Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi, istituito ai sensi della legge 17 dicembre 2012, n. 221;

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 legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, ha istituito 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:

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e la delibera 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 stesso 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;

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

3. 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, ha definito le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice antimafia», e successive modificazioni;

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:

1. 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 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;

2. 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 corrige* 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 della Regione Piemonte 14 dicembre 1998, n. 40, con la quale, tra l'altro:

1. all'art. 4, sono stati individuati i progetti da sottoporre alla fase di verifica dell'impatto ambientale «quan-



do non ricadono, neppure parzialmente, in aree protette», tra i quali figurano i progetti di competenza del Comune di cui all'allegato B3, n. 6, che comprendono i «sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri»;

2. all'art. 10, è stato previsto che, «ove occorra», «l'esclusione dalla fase di valutazione» possa essere subordinata «a specifiche condizioni da ritenersi vincolanti ai fini dei successivi provvedimenti necessari alla realizzazione dell'intervento»;

Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232, concernente il «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019», che, all'art. 1, comma 140, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo per il finanziamento degli investimenti e dello sviluppo infrastrutturale del Paese, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 luglio 2017, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 2017, con il quale è stata disposta la ripartizione di parte del suddetto Fondo a favore dei settori di spesa indicati nell'allegato al decreto stesso, per un totale 46.043,9 milioni di euro;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze n. 177410 del 2017 che, in considerazione della suddetta ripartizione, ha disposto le variazioni contabili per l'anno 2017 e ha disposto, sul capitolo 7400 del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale denominato «Spese per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», la variazione di competenza e cassa per 20 milioni di euro e considerato che, sullo stesso capitolo, risultano stanziati complessive risorse per 1.397 milioni di euro;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 22 del 2018, che:

1. ha ripartito fra vari interventi le risorse del suddetto fondo stanziato sul richiamato capitolo 7400, pari a complessivi 1.397 milioni di euro, assegnando alla «Metropolitana - linea 1: tratta Collegno Cascine-Vica» il finanziamento di 148,14 milioni di euro;

2. ha previsto che, con successivo provvedimento, la Direzione generale competente ha il compito di ripartire in annualità il contributo assegnato ad ognuno degli interventi finanziati;

3. ha stabilito che le risorse ripartite s'intendano revocate «qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2020»;

4. ha previsto che le risorse in questione s'intendono altresì revocate nel caso di mancato rispetto del cronoprogramma di cui all'art. 2 del decreto stesso, «dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro ventiquattro mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 agosto 2018, n. 360, pubblicato come da avviso riportato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 2018 sul sito internet del predetto ministero, che conferma il riparto delle risorse di cui al citato decreto n. 587 del 2017, previa acquisizione dell'intesa della Conferenza unificata, e che rinvia allo stesso decreto n. 587 per le modalità di attribuzione ed erogazione delle risorse stesse;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 14 settembre 2018, n. 234, con il quale, ai sensi dell'art. 2 del citato decreto n. 587 del 2017, sono stati ripartiti in annualità dal 2017 al 2025 e impegnati i contributi destinati ai Comuni, per il citato importo totale di 1.397 milioni di euro, tra cui complessivi 223,140 milioni di euro destinati ad interventi del Comune di Torino;

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

Vista la delibera 3 marzo 2017, n. 11, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 154 del 2017 - *errata corrige* in *Gazzetta Ufficiale* n. 188 del 2017, con la quale è stato approvato il progetto definitivo della «Metropolitana leggera automatica di Torino linea 1, prolungamento Fermi-Cascine Vica - 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro», del costo di 123,7 milioni di euro, al netto di IVA;

Vista la nota 19 marzo 2019, n. 11620, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, tra l'altro, l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Torino: linea 1 metropolitana leggera automatica VAL - prolungamento ovest Collegno-Cascine Vica», trasmettendo la documentazione istruttoria per l'approvazione del relativo progetto definitivo;

Vista la nota 2 aprile 2019, n. 2584, con la quale il suddetto Ministero ha integrato la citata documentazione istruttoria;



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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

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

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

3. che, con riferimento all'ora di punta del mattino, nella fascia oraria 7,30-8,30, con il prolungamento da Fermi (Comune di Collegno) a Cascine Vica la linea 1 raggiungerebbe 56.100 passeggeri, e che con l'ulteriore prolungamento in corso di realizzazione fino a Bengasi i passeggeri aumenterebbero a 59.700;

4. che i passeggeri per km annui della linea 1 nella sua completa estensione da Rosta a Bengasi sono stimati in 730 milioni e che verosimilmente, anche senza un immediato incremento del numero dei convogli, l'aumento del carico massimo si verificherebbe gradualmente nel tempo e sarà comunque gestibile con l'attuale parco rotabili circolante, il quale consente una frequenza di passaggio ogni 90 secondi circa;

5. che, dopo l'approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale del suddetto prolungamento ovest, dall'attuale stazione terminale Fermi, nel Comune di Collegno (TO), fino alla stazione di Collegno centro, il 2° lotto funzionale ora in esame, che si estende per circa 2 km, consente di raggiungere piazza Togliatti, a Cascine Vica, nel Comune di Rivoli (TO);

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

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

8. che un nuovo progetto preliminare prevedeva, tra l'altro, la realizzazione di circa 3,4 km di galleria di linea, di 4 stazioni ad unico livello (Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica), sotterranee, ad eccezione di quella parzialmente interrata di Certosa, di tre pozzi d'intertratta e uno di fine tratta, dei relativi impianti

di sistema, dell'ampliamento dell'attuale deposito treni e del parcheggio d'interscambio presso la stazione Cascine Vica;

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

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

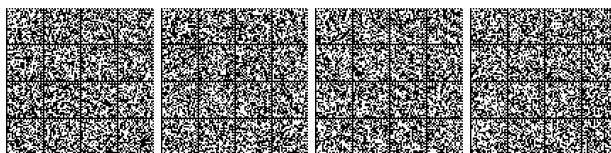
11. che, tenuto conto delle valutazioni del suddetto Organo tecnico, con delibera di Giunta 27 ottobre 2008, n. 18-9900, la Regione Piemonte ha ritenuto che tale progetto potesse essere escluso dalla fase di VIA ai sensi dell'art. 12 della citata legge regionale n. 40 del 1998, subordinatamente all'ottemperanza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

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

13. che è stato poi elaborato il progetto definitivo dell'intero prolungamento ovest, che prevede la realizzazione di una linea di circa 3,7 km, interamente sotterranea, di 4 stazioni (Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica), di 4 pozzi d'intertratta e di un pozzo terminale, del parcheggio d'interscambio sotterraneo a 3 livelli presso la stazione terminale di Cascine Vica e dell'ampliamento dell'esistente deposito treni, collocato nel comprensorio tecnico di Collegno, nonché la fornitura di 8 treni;

14. che tale progetto definitivo ha recepito esigenze intervenute a valle dell'approvazione del progetto preliminare e, in particolare:

14.1 la richiesta dei Comuni di Collegno e di Rivoli, di prevedere la possibilità di accedere ad entrambe le direzioni di marcia da entrambi i lati di corso Francia, permettendo il sottoattraversamento pedonale dello stesso;



14.2 la necessità di ridurre l'impatto della costruzione della galleria di linea in superficie (rumore, polveri, viabilità, ...) e sul sistema dei sottoservizi esistenti in corrispondenza del sottoattraversamento ferroviario di via S. Massimo, di corso Pastrengo, di via Risorgimento (nel Comune di Collegno) e di corso Francia (nei Comuni di Collegno e di Rivoli);

14.3 l'obbligo di salvaguardare il complesso della Certosa di Collegno, assoggettato a provvedimento di tutela;

14.4 la necessità di limitare al minimo l'impatto sulla linea ferroviaria RF1 Torino-Modane, sottoattraversata in corrispondenza della stazione Certosa;

14.5 l'obbligo di salvaguardare il deposito tramviario Regina Margherita, tra via Risorgimento e corso Francia, sottoattraversato dall'opera in progetto e assoggettato a vincolo;

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

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

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

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

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

20. che, con nota 18 settembre 2015, n. 7738, la Soprintendenza archeologia del Piemonte ha espresso le valutazioni di propria competenza, tenuto conto che il progetto preliminare dell'intervento non era stato integrato con le indagini archeologiche preventive;

21. che, con nota 22 settembre 2015, la Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune e la Provincia di Torino, con parere «vincolante ai sensi art. 146, comma 5» del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, si è espressa favorevolmente, con prescrizioni sul progetto definitivo del prolungamento ovest della linea 1, caratterizzato da accostamenti a «una serie di aree ospitanti edifici ovvero complessi di edifici vincolati dalla parte II del decreto legislativo n. 42/2004 e successive modificazioni e integrazioni», incluso il villaggio Leumann;

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

23. che, ad aprile 2016, il Sindaco di Torino, considerate le risorse statali e regionali già indicate disponibili per l'intervento, ha chiesto l'assegnazione di ulteriori risorse statali per consentire il finanziamento di un 1° lotto funzionale del succitato prolungamento;

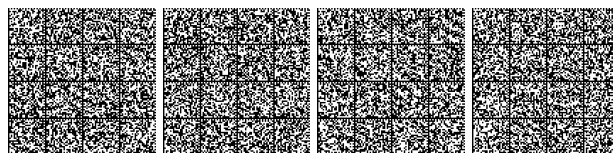
24. che, con voto 27 luglio 2016, n. 75, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ha espresso parere favorevole, con osservazioni, in linea tecnico-economica sull'intero progetto definitivo del prolungamento dalla stazione Fermi (Comune di Collegno) a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

25. che il suddetto parere ha valutato in particolare il 1° lotto funzionale in quanto interessato da opere aggiuntive necessarie per l'entrata in servizio in via prioritaria, ma che tale specifica valutazione non è stata necessaria per il 2° lotto in esame;

26. che relativamente al progetto definitivo della tratta Collegno-Cascine Vica, con delibera di Giunta 13 febbraio 2017, n. 26-4664, la Regione ha ribadito che non esistono elementi urbanistici ostativi all'intesa sulla localizzazione delle opere, coerentemente con quanto riportato nelle precedenti delibere di Giunta 6 marzo 2006, n. 8-2287, 27 ottobre 2008, n. 18-9900, e 19 ottobre 2015, n. 22-2277;

27. che il Comune di Collegno, con delibera di Giunta 24 febbraio 2017, n. 46, integrativa della precedente delibera n. 65 del 2015, e il Comune di Rivoli, con delibera di Giunta 24 febbraio 2017, n. 62, integrativa della precedente delibera n. 92 del 2015, hanno:

27.1 confermato che il progetto definitivo è conforme al preliminare sul quale è stata espletata la fase di verifica della procedura di VIA di cui alla legge regio-



nale n. 40 del 1998, le cui risultanze, vale a dire l'esclusione del progetto, con prescrizioni, dalla successiva fase di valutazione, sono confluite nella deliberazione della Giunta regionale 27 ottobre 2008, n. 18-9900;

27.2 ritenuto verificata l'ottemperanza alle prescrizioni ambientali riportate nella predetta delibera di Giunta n. 18-9900, comprensive di quelle conseguenti all'espletamento della fase di verifica della procedura di VIA;

28. che l'intero prolungamento era stato ritenuto suddividibile in 3 lotti funzionali, di cui il 1°, a proseguimento della tratta esistente, comprensivo della tratta dalla stazione Fermi a Collegno centro, con le due stazioni Certosa e Collegno centro, il 2° comprensivo dell'estensione da Collegno centro fino a Cascine Vica, con le due stazioni Leumann e Cascine Vica, e il 3° lotto comprensivo della realizzazione del parcheggio di interscambio a Cascine Vica, dell'ampliamento del deposito treni e della fornitura di otto rotabili;

29. che con la richiamata delibera di questo Comitato n. 11 del 2017 è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Fermi-Collegno centro, di circa 1,7 km;

30. che, con nota 25 ottobre 2018, n. 1338, il progetto definitivo del 2° lotto Collegno centro-Cascine Vica è stato trasmesso da Infratrasporti.TO Sr.l. al MIT e che, con nota 15 marzo 2019, n. 209, è stata trasmessa al medesimo Ministero documentazione integrativa;

31. che la proposta in esame riguarda l'approvazione del progetto definitivo del 2° lotto funzionale Collegno centro-Cascine Vica, che ha un'estensione di circa 2 km, interamente sotterranea, e ha origine dalla parte terminale del 1° lotto, dopo la stazione di Collegno centro, dove, a 161 m dall'asse di questa, è ubicato il pozzo terminale di fine tratta del 1° lotto stesso;

32. che il lotto segue l'asse di Corso Francia fino all'altezza di via Stura a Rivoli, in prossimità della tangenziale, e comprende le due stazioni Leumann e Cascine Vica, due pozzi d'intertratta, il pozzo terminale, un tratto di galleria naturale a foro cieco e il parcheggio d'interscambio a Cascine Vica;

33. che la diversa articolazione del lotto, ora comprensiva anche del citato parcheggio, deriva dalla possibilità di fruire di adeguate disponibilità finanziarie;

34. che, come per il 1° lotto, anche nel progetto del lotto in esame non è prevista la fornitura di ulteriori veicoli;

35. che, in particolare, la linea dispone attualmente di 29 treni, che nelle ore di punta consentono di garantire un passaggio ogni 120 secondi, con un incremento della frequenza a 150 secondi in caso di messa in esercizio della tratta Lingotto-Bengasi e a 180 secondi in caso di messa in esercizio della tratta Fermi (in Comune di Collegno)-Cascine Vica;

36. che le predette frequenze consentirebbero comunque di mantenere un accettabile livello di servizio della linea, malgrado la maggiore tratta servita;

37. che il 3° lotto funzionale sopra citato prevede l'acquisto di 8 treni, ma che al momento è in corso una trattativa con il fornitore del materiale rotabile per l'acquisto dei seguenti 12 treni, per i quali sussistono finanziamenti:

37.1 4 treni per la tratta Lingotto-Bengasi (delibera di questo Comitato 26 giugno 2009, n. 40, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 243 del 2009);

37.2 4 treni per la tratta Lingotto-Bengasi e 2 treni per la tratta Collegno-Cascine Vica (delibera di questo Comitato 1° dicembre 2016, n. 54, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 2017);

37.3 2 treni per la tratta Collegno-Cascine Vica, previsti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 marzo 2018, n. 86;

38. che la stipula del contratto per la succitata fornitura è prevista per l'estate del 2019 e che quindi, al momento dell'attivazione del prolungamento fino a Cascine Vica, i suddetti 12 treni dovrebbero essere consegnati, permettendo un avvicinamento alle prestazioni ottimali della linea (passaggio di un treno ogni 105 secondi), che saranno raggiunte con l'acquisizione degli ultimi ulteriori 4 treni previsti per la tratta Collegno-Cascine Vica;

39. che tra gli elaborati di progetto sono incluse, tra l'altro, le planimetrie generali esplicative relative ai sottoservizi (elaborati MTL1T3A0 DSOTGENS000.1b e MTL1T3A0 DSOTGENS000.2b), e le relazioni generali relative all'indagine sottoservizi (elaborato MTL1T3A0 DSOTGENR001b), allo spostamento dei sottoservizi (elaborato MTL1T3A0 DOTGENR001b), e ai relativi rimborsi degli enti gestori (elaborato MTL1T3A0 DZO-OGENR004b), nonché la relazione relativa agli espropri, agli asservimenti e alle occupazioni temporanee, comprensiva dell'elenco delle ditte espropriate (elaborato MTL1T3A0 DESPGENR001b);

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

sotto l'aspetto attuativo:

1. che il soggetto aggiudicatore è Infratrasporti.TO S.r.l., società il cui unico socio è il Comune di Torino;

2. che il CUP dell'intervento è D11I18000010001;

3. che la procedura di affidamento dell'appalto prevede una gara con procedura aperta sulla base del progetto esecutivo per l'esecuzione dei lavori relativi alle opere civili, mentre per le opere di sistema e il materiale rotabile sarà mantenuto lo stesso sistemista che ha operato per le altre tratte, in quanto unico in grado di fornire il sistema VAL nonché per uniformità di fornitura e vincoli contrattuali;

4. che, come riportato nella scheda di delibera n. 63 del 2003, il cronoprogramma dell'intervento prevede un totale di cinquantaquattro mesi, di cui quattro per le residue attività progettuali e autorizzative, sei per gara e



appalto dei lavori, quarantadue per la realizzazione delle opere e due per la messa in esercizio;

5. che i lavori di realizzazione delle opere civili del 2° lotto si svolgeranno in parallelo con quelli del 1° lotto, in modo da garantire l'ultimazione degli stessi nei 1.552 giorni inizialmente previsti per la costruzione dell'intera tratta;

6. che, relativamente al 1° lotto, a dicembre 2018 è stata effettuata la consegna delle aree per la cantierizzazione;

sotto l'aspetto finanziario:

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

2. che il costo del progetto definitivo del 2° lotto funzionale Collegno centro-Cascine Vica ammonta a 148,14 milioni di euro (al netto dell'IVA);

3. che il costo del lotto in esame è stato calcolato in base agli stessi prezziari 2014 utilizzati per il succitato intero prolungamento, in quanto stralcio del medesimo;

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

5. che la suddivisione del prolungamento fino a Cascine Vica in lotti funzionali ha comportato un incremento di costo complessivo dell'opera di circa il 6,8% (da 304.319.703,00 euro a 324.983.284,20 euro) per fattori derivanti, tra l'altro:

5.1 per la linea, dalla necessità di prevedere due distinte attivazioni, anziché una sola come ipotizzato nel progetto dell'intero prolungamento, con conseguenti maggiori oneri legati agli interventi per rendere inizialmente e temporaneamente autonomo il 1° lotto funzionale e per poi provvedere, nella fase di realizzazione del 2° lotto, all'interconnessione tra i lotti stessi;

5.2 dal recepimento delle prescrizioni del Comando provinciale dei Vigili del fuoco per il parcheggio d'interscambio (previsione di un impianto di ventilazione meccanica e di ulteriori aperture di areazione lungo i lati nord e sud, indipendenti per ogni piano dell'autorimessa);

5.3 per lo spostamento dei sottoservizi, dalla risoluzione delle interferenze con nuove reti di infrastrutture (soprattutto telefoniche, in fibra ottica) posate nel periodo intercorso tra la realizzazione del progetto definitivo dell'intero prolungamento (nel 2015) e il progetto definitivo del lotto in esame (nel 2018);

5.4 per la sicurezza, dagli oneri derivanti dalle opere aggiuntive introdotte nella progettazione definitiva del 1° lotto e del parcheggio d'interscambio, dagli ulteriori interventi per lo spostamento dei sottoservizi, nonché dalla necessità di prevedere due distinti campi base, anziché uno solo, per l'installazione delle strutture logistiche dei cantieri;

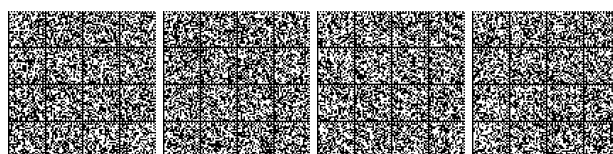
6. che non è disponibile un quadro economico iniziale articolato nei 3 lotti attuali che costituiscono l'intero progetto, ma che il totale del quadro economico dell'in-

tero prolungamento può essere confrontato con quello dei quadri economici dei tre lotti articolati come sopra descritto:

Descrizione	Totale (in euro)
Progetto definitivo intera tratta nel 2015	304.319.703,00
1° lotto (prog. def. 2016)	123.700.000,00
2° lotto (prog. def. 2018)	148.140.000,00
3° lotto	53.143.284,20
Totale costo dei 3 lotti	324.983.284,20

7. che il quadro economico del secondo lotto è definito segue:

Descrizione voci quadro economico	Valori
Progetto definitivo 2018 del 2° lotto	(in euro)
Opere	57.344.951
Linea	24.940.858
Stazioni con accessi	16.531.123
Manufatti speciali	4.445.983
Finiture	3.808.346
Viabilità e sistemazioni superficiali	631.149
Sottoservizi enti gestori	4.091.240
Fognature	1.208.718
Monitoraggio	514.166
Opere di mitigazione ambientale	1.173.368
Impianti	7.513.756
Impianti civili e di sollevamento	5.385.545
Impianti di linee non di sistema	1.003.211
Tornellerie e videosorveglianza	1.125.000
Parcheggio di interscambio	10.561.726
Opere civili	8.469.936
Impianti	2.091.790
Altre voci	16.308.636
Imprevisti e opere non contabilizzate	5.706.335
Altre somme a disposizione	7.897.507
Sicurezza	2.704.794
Espropri e occupazioni	2.203.635
Totale impianti di sistema	54.207.296
Opere a sistema	45.948.000
Imprevisti	3.675.840
Altre somme a disposizione	3.205.016
Sicurezza	1.378.440
Totale generale	148.140.000



8. che, a valere sui 1.397 milioni di euro complessivi di cui al richiamato decreto ministeriale n. 360 del 2018, con il decreto dirigenziale n. 234 del 2018 sono stati assunti gli impegni per le somme da erogare a diversi Comuni, tra cui 223,14 milioni di euro per il Comune di Torino, senza operare distinzioni tra i due interventi del Comune stesso ammessi a finanziamento (il 2° lotto funzionale in esame, del costo di 148,14 milioni di euro, e la 1a fase della fornitura di nuovi tram, del costo di 75 milioni di euro);

9. che, per il citato 2° lotto, il Ministero istruttore ha specificato che il finanziamento di 148,14 milioni di euro a valere sulle risorse dell'art. 1, comma 140, della richiamata legge n. 232 del 2016, risulta imputato sulle seguenti annualità, anche per garantire la migliore conservazione delle risorse e una possibile riprogrammazione futura in linea con il programma del costo dell'intervento:

Annualità	Imputazioni in euro
2017	2.118.402
2018	13.354.028
2019	13.332.600
2020	10.851.200
2021	26.665.200
2022	20.739.600
2023	27.006.770
2024	23.702.400
2025	10.369.800
Totale	148.140.000

10. che il piano economico finanziario evidenzia:

10.1 un tasso interno di rendimento del progetto, al lordo delle imposte, non calcolabile a dimostrazione della necessità della contribuzione pubblica;

10.2 un rapporto ricavi/costi che parte dal 54,16 per cento all'avvio dell'esercizio, raggiunge il 58,86 per cento nel 2032 (anno di regime) e chiude al 60,56 per cento all'orizzonte temporale della simulazione, valori tutti al di sopra del limite minimo del 35% fissato dalla normativa;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2019);

Vista la nota 4 aprile 2019, n. 1940, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato che nel corso della presente seduta il Sottosegretario di Stato del Ministero dei beni e delle atti-

vità culturali ha rilevato la necessità di esprimere valutazioni definitive sul parere espresso, anche alla luce di nuovi vincoli di tutela apposti successivamente al 2015, chiedendo la ritrasmissione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della documentazione di progetto;

Ritenuto di dover adeguare la presente delibera alle valutazioni e alle prescrizioni aggiuntive del citato Ministero dei beni e delle attività culturali, relative tra l'altro all'esclusione dell'ascensore posto di fronte allo stabilimento Leumann, vincolato nel 2018, valutazioni e prescrizioni che il Ministero stesso dovrà inviare entro 45 giorni dalla ricezione della documentazione, rinviando ad un momento successivo le eventuali richieste di variazione del progetto definitivo in esame;

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.

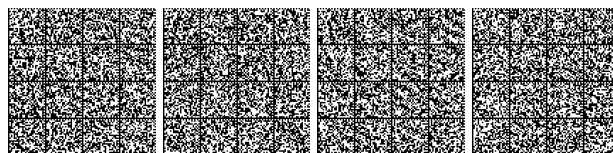
1. Approvazione progetto definitivo:

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, 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 e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.8, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della «Metropolitana leggera automatica di Torino, linea 1, prolungamento Fermi-Cascine Vica - 2° lotto funzionale Collegno centro-Cascine Vica».

1.2 La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

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

1.4 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 148,14 milioni di 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 imputato sulle risorse di cui all'art. 1, comma 140, della richiamata legge n. 232 del 2016, secondo le seguenti annualità:

Annualità	Imputazioni in euro
2017	2.118.402
2018	13.354.028
2019	13.332.600
2020	10.851.200
2021	26.665.200
2022	20.739.600
2023	27.006.770
2024	23.702.400
2025	10.369.800
Totale	148.140.000

1.6 Come previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587, il finanziamento sopra citato s'intende revocato:

a. qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2020;

b. in caso di mancato rispetto del cronoprogramma di cui all'art. 2 del decreto n. 587 del 2017, dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro ventiquattro mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento.

1.7 Ulteriori prescrizioni sono proposte dal Ministero dei beni e delle attività culturali entro 45 giorni dal ricevimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della documentazione di progetto relativa tra l'altro all'eliminazione dell'ascensore posto di fronte allo stabilimento Leumann.

1.8 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato, integrate dalle eventuali prescrizioni di cui al punto 1.7, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.4. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.9 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 di cui agli elaborati progettuali allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

2. Disposizioni finali:

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

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

2.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.8. I competenti Uffici della Regione Piemonte procederanno ad effettuare le verifiche sulla puntuale osservanza delle prescrizioni e la vigilanza durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, ai sensi della vigente normativa regionale.

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

2.5 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, 4 aprile 2019

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrata alla Corte dei conti l'8 agosto 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. prev. n. 1-1124

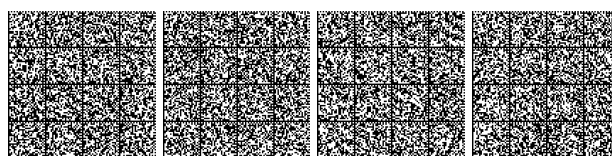
ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Parte prima - Prescrizioni.

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

2) Nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà essere prevista l'esecuzione di sondaggi di verifica (ai sensi dell'art. 96, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni) e prescrivere l'assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati durante tutte le opere di scavo condotte in superficie.



3) In fase di realizzazione si dovrà estendere alle aree ospitanti edifici ovvero complessi vincolati dalla parte II del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, una specifica valutazione preventiva ed un successivo monitoraggio, in sede di realizzazione, circa gli effetti derivanti dalle opere di scavo (in trincea o in galleria) sullo stato di conservazioni dei suddetti manufatti storici.

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

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

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

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

8) In fase di redazione del progetto esecutivo dovranno essere ottemperate le seguenti prescrizioni dei Vigili del fuoco di Torino:

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

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

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

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

9) Dovranno essere presi tutti gli accorgimenti necessari per evitare eventuali immissioni provenienti dai cantieri nei canali di acque bianche e/o reflue.

10) Nella fase di progettazione esecutiva dovrà essere prevista un'attività di verifica da espletare nella fase di cantiere per trattare eventuali falde localizzate riconducibili da orizzonti cementali o siltosi.

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

12) Si rileva la necessità che nella scelta dei siti di deponia sia data priorità agli interventi di recupero ambientale con valenza pubblica.

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

14) Il Piano di sicurezza e coordinamento (PSC) dovrà recepire i dati relativi al Livello di azione di 500 Bq/mc per il gas radon.

15) Nella fase di esercizio del nuovo tratto di linea dovrà essere condotta una campagna di rilievi per monitorare gli impatti dei sistemi di ventilazione sui ricettori residenziali più esposti;

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

17) Si chiede di attrezzare un piezometro con centralina di rilevazione automatica.

18) Si richiede che in corso d'opera la concentrazione di polveri gravimetrica venga determinata con cadenza almeno settimanale

19) Si richiede di prevedere una caratterizzazione dei materiali di scavo anche in corso d'opera.

20) Si ritiene opportuno elaborare uno studio dei valori di fondo da sottoporre ad ARPA.

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

22) Per il sondaggio S4-1 si ritiene necessario individuare con il supporto del Comune la destinazione d'uso dei siti su cui detto sondaggio ricade.

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

24) Si richiede che il proponente:

a. concordi con ARPA il PMA;

b. integri il monitoraggio *ante operam* con modalità da concordare con ARPA e con tempistiche non inferiori ai dodici mesi;

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

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

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

a. si specifichi la localizzazione dei punti di misura;

b. si dettagliano le tecniche di misura.

26) Le misure in parallelo e il sistema di monitoraggio SMART nel periodo *ante operam* devono prevedere almeno venti giorni nel periodo invernale.

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

28) Affiancare la metodica ufficiale al sistema SMART durante il corso d'opera.

29) Si richiede l'impiego dello stesso strumento per le fasi *ante operam* e corso d'opera.

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

31) Per il monitoraggio del PM10:

a. dovranno essere garantiti quattordici giorni di misure valide;

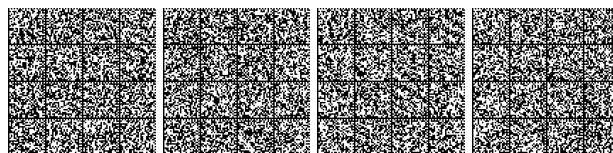
b. presso il punto ATM06 dovrà essere prevista una presa elettrica a disposizione dell'ARPA;

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

d. i campionatori diffusivi per la determinazione del biossido di azoto e del benzene dovranno essere installati in duplicato/triplicato;

e. i dati rilevati dovranno essere caricati sul Sistema regionale di rilevamento della qualità dell'aria e, in particolare, per la fase *ante operam* questi siano caricati entro tre mesi dall'inizio delle attività.

32) Al termine di ogni campagna *ante operam* si richiede, entro trenta giorni dal termine, la fornitura del rapporto riassuntivo della campagna.



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

34) Devono essere definiti i criteri con cui sono stati scelti i punti di indagine relativamente all'amianto.

35) Le analisi per la ricerca dell'amianto devono essere effettuate secondo la normativa vigente. Qualora si abbia evidenza di una contaminazione antropica anche del sopravaglio le determinazioni analitiche saranno condotte sul campione tal quale.

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

37) I materiali scavati devono essere destinati alla produzione di sottoprodotti come il calcestruzzo solo se esenti da amianto. I materiali scavati con concentrazione di amianto inferiore ai 1000 mg/kg devono essere destinati alla realizzazione dei ripristini ambientali e rinterri, tenendo conto del rischio sanitario, in relazione alla movimentazione dei materiali stessi e, per i rinterri ed i ripristini ambientali, alla fruibilità finale dell'area in funzione della destinazione d'uso.

38) Per i ripristini ambientali e rinterri deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto.

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

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

41) Durante lo sviluppo della progettazione esecutiva, le fasi di cantierizzazione che prevedono limitazioni al traffico in ingresso ed in uscita dalla tangenziale di Torino dovranno essere sottoposte alla preventiva verifica da parte dell'Ente gestore. (ATIVA S.p.a.)

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

43) In sede di progettazione esecutiva, eliminare il torrino ascensore previsto di fronte allo stabilimento Leumann.

44) Si chiede che - ai fini del rilascio dell'autorizzazione vincolante di competenza ex art. 21 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 - sia inviato, corredato di relativa istanza autorizzativa, nello specifico lo stralcio progettuale dettagliato esecutivo relativo ai manufatti e alle attività (comprese le opere di sostegno degli scavi, le stesse opere di scavo, la realizzazione di tunnel, fermate, pozzi inter-tratta e terminali, le opere di ripristino del resede stradale), direttamente o indirettamente interferenti - sotto il profilo visivo e di integrità materica e strutturale - con il resede dell'ex stazione tranviaria Leumann, sita sul corso Francia e di proprietà comunale, assoggettata a vincolo in abbinamento al villaggio Leumann (rif. alla nomenclatura tecnica del progetto definitivo: rispettivamente C057a, da C066a a C066n).

45) Anche qualora non sussistano interferenze e trasformazioni dirette che necessitano di preventiva autorizzazione ex art. 21 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, occorrerà provvedere, come nel caso del 1° lotto funzionale della medesima tratta 3, a operare la specifica valutazione preventiva e il monitoraggio in sede di esecuzione circa gli effetti derivanti dalle opere di scavo e realizzazione - o comunque ad esse connesse - sullo stato di conservazione dei manufatti vincolati sopra citati. La Soprintendenza dovrà essere preventivamente informata sugli esiti degli approfondimenti preliminari e costantemente aggiornata sul procedere dei lavori.

46) Devono essere trasmessi alla Soprintendenza, in fase di progettazione esecutiva, gli elaborati particolareggiati (fotoinserti, descrizione delle componenti vegetali e degli arredi preposti) delle soluzioni adottate per il lotto funzionale 2, relativamente alla stazione e al nuovo parcheggio d'interscambio di Rivoli - Cascine Vica.

47) Le essenze arboree rimosse in fase e sede di cantiere (previste per 190 esemplari) dovranno essere ricollocate o sostituite secondo i criteri di rilievo evidenziati negli elaborati progettuali e gli abbattimenti (previsti per 89 esemplari) dovranno essere limitati al minimo indispensabile per la realizzazione dell'opera. Andrà ripristinata, e ove possibile potenziata e/o riproposta (anche con sostituzione delle attuali specie con altre di sviluppo di chioma simile, ma apparato radicale più idoneo a proliferare nelle profondità ridotte, garantite dalla realizzazione di tunnel), la continuità lineare delle alberate del corso Francia (carpini, frassini, aceri), segno paesaggistico connotante, con cannocchiale visivo ben percepibile sia in percorrenza da Torino, che dall'alto della collina morenica rivolese. Si richiede di inviare, in progettazione esecutiva, i relativi approfondimenti sulle specie individuate.

48) Devono essere trasmessi alla Soprintendenza, in fase di progettazione esecutiva del lotto funzionale 2, elaborati particolareggiati delle soluzioni adottate per le mitigazioni dell'impatto delle superfici esterne dei tratti di linea coperti da solettone e indicazioni di dettaglio circa le finiture di pavimentazione e le sistemazioni esterne secondarie (illuminazioni, arredi urbani) adiacenti a zone a particolare pregio culturale e ambientale lungo la tratta del lotto funzionale 2.

49) Per quanto concerne la tutela archeologica, resta ferma la necessità di implementare - nella fase di progettazione esecutiva - la conoscenza sotto il profilo archeologico, a mezzo di predisposizione di ulteriori verifiche sull'area della stazione Leumann e su quella di Cascine Vica.

50) Qualunque attività di movimento di terreno preparatoria alle attività di cantiere, quali la bonifica degli ordigni bellici, la bonifica del materiale ferroviario, la rimozione dei sottoservizi, gli scotici superficiali, dovrà essere effettuata con assistenza archeologica continuativa da parte di personale specializzato, sotto la supervisione della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino; tale assistenza riguarderà anche le operazioni citate lungo i tratti dove i lavori di realizzazione della linea saranno condotti a cielo aperto; nel caso di rinvenimenti la suddetta Soprintendenza impartirà istruzioni per sondaggi di verifica che dovranno esaurire, in tutta la loro estensione e profondità, eventuali depositi di natura archeologica prima dell'inizio delle operazioni di scavo vero e proprio.

51) Al termine delle operazioni preliminari citate al precedente punto, dovrà essere concordato con la Soprintendenza un programma di monitoraggio archeologico agli scavi, che sarà modulato in modo da garantire il controllo sui movimenti di terreno indisturbato (esclusi quindi i riporti e i punti interessati da manufatti moderni), sino al raggiungimento delle ghiaie sterili (individuate tra 1 e 2 m di profondità a seconda delle aree) in tutte le zone soggette a scavo a cielo aperto.

Parte seconda - Raccomandazione.

1) Nella redazione del progetto esecutivo si raccomanda di individuare aree limitrofe alla stazione Cascine Vica idonee ad ospitare i capilinee di alcune linee di bus attualmente attestates alla stazione Fermi e la definizione di adeguate misure viabili volte a permettere l'inversione del senso di marcia sul corso Francia ai bus provenienti da Rivoli e dalla Valle di Susa.

19A05400

