

ni, nella legge 25 giugno 2019, n. 60, si impegna a mantenere una fornitura costante adeguata al fabbisogno del Servizio sanitario nazionale.

Validità del contratto: dodici mesi.

#### Art. 2.

##### *Condizioni e modalità di impiego*

È istituito un registro dedicato al monitoraggio dell'uso del medicinale «Trodelvy», a base di sacituzumab govitecan, per l'indicazione ammessa alla rimborsabilità: «Trodelvy» in monoterapia è indicato per il trattamento di pazienti adulti con cancro della mammella triplo negativo metastatico o non resecabile (metastatic triple-negative breast cancer, mTNBC) che abbiano ricevuto in precedenza almeno due terapie sistemiche, almeno una delle quali per la malattia avanzata.

Ai fini della prescrizione e della dispensazione del medicinale, i medici ed i farmacisti afferenti ai centri utilizzatori specificatamente individuati dalle regioni dovranno compilare la scheda raccolta dati informatizzata disponibile a fronte dell'accesso attraverso il sito istituzionale dell'AIFA, all'indirizzo web <https://servizionline.aifa.gov.it>

I medici ed i farmacisti abilitati all'accesso al registro di monitoraggio AIFA dovranno effettuare la prescrizione e dispensazione del medicinale in accordo ai criteri di eleggibilità e appropriatezza prescrittiva riportati nella documentazione consultabile sul portale istituzionale dell'AIFA: <https://www.aifa.gov.it/registri-e-piani-terapeutici>

In caso di temporaneo impedimento dell'accesso ai sistemi informativi, i medici ed i farmacisti abilitati dovranno garantire i trattamenti a partire dalla data di entrata in vigore della presente determina. Successivamente alla disponibilità delle funzionalità informatiche, i medici ed i farmacisti dovranno comunque inserire i dati dei trattamenti effettuati nella suddetta piattaforma web.

#### Art. 3.

##### *Classificazione ai fini della fornitura*

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Trodelvy» (sacituzumab govitecan) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in struttura ad esso assimilabile (OSP).

#### Art. 4.

##### *Disposizioni finali*

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 3 agosto 2022

*Il dirigente:* TROTTA

22A04623

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 14 aprile 2022.

**Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filioviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (P.I.M.BO.) - 2° lotto: interrimento tratta San Vitale-Rimesse e tratta Via Larga nel Comune di Bologna - Approvazione progetto definitivo (CUP C39D14001160006). Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo). (Delibera n. 11/2022).**

## IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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 in particolare l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle nazioni unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data ... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al» CIPESS;

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

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

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività



è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità», e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», questo comitato ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, che include nell'allegato 1, nell'ambito degli interventi relativi ai «Sistemi urbani», la voce «Bologna metropolitana»;

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

1) la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso 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 di 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», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3) la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4) il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, 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, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante 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 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto l'art. 1, comma 245, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, in cui si prevede che il monitoraggio degli interventi cofinanziati dall'Unione europea per il periodo 2014/2020, a valere sui fondi strutturali, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP), nonché degli interventi complementari previsti nell'ambito dell'Accordo di partenariato finanziati dal Fondo di rotazione di cui alla legge 16 aprile 1987, n. 183, ai sensi dell'art. 1, comma 242, della citata legge n. 147 del 2013, è assicurato dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

Visto l'art. 1, comma 703, lettera l), della legge 23 dicembre 2014, n. 190, in cui si prevede che, per la verifica dello stato di avanzamento della spesa riguardante gli interventi finanziati con le risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC), le amministrazioni titolari degli interventi comunicano i relativi dati al sistema di monitoraggio unitario di cui all'art. 1, comma 245, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, sulla base di un apposito protocollo di colloquio telematico;

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, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che all'art. 36 regolamenta 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 decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

2) la delibera di questo comitato 28 gennaio 2015, n. 15, 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 di questo comitato n. 45 del 5 maggio 2011;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo comitato ha espresso parere sull'11° «Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2013», che include, nella «Tabella 0 - Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura Servizio ferroviario metropolitano, di seguito «Bologna - SFM Metropolitano», l'intervento «Bologna - SFM Metropolitano e completamento del servizio metropolitano ferroviario e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano»;

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 stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 62, 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, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro dei trasporti;

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

4) l'art. 214, comma 2, lettere *d)* e *f)*, in base al quale il MIT, provvede, tra l'altro, 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 a questo stesso Comitato le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5) l'art. 214, comma 11, il quale 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;

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

6.1) 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;

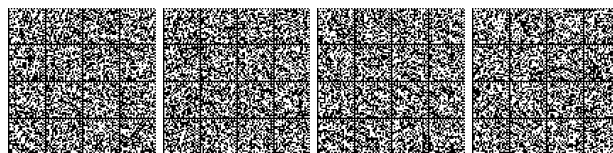
6.2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono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

6.3) 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, commi 1, 1-*bis* e 27, del citato 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;

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal successivo decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. decreto semplificazioni), convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e come in seguito ulteriormente modificato dal decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, ed in particolare l'art. 1, comma 15, che a seguito delle sopra citate modifiche ha previsto, per gli anni dal 2019 al 2023 e per gli interventi di cui all'art. 216, comma 1-*bis*, del decreto legislativo n. 50 del 2016, che «le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore, anche ai fini della localizzazione ..., qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato»;

Considerata la comunicazione della Commissione europea al Parlamento europeo, al Consiglio dell'Unione europea, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni in data 11 dicembre 2019, con la quale è stato illustrato il *Green Deal* per l'Unione europea, consistente in una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà





emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse;

Visto il regolamento (UE) n. 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) n. 2019/2088;

Visto il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e in particolare l'art. 41, rubricato «Semplificazione del sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici e riduzione degli oneri informativi a carico delle amministrazioni pubbliche», e l'art. 42, rubricato «Semplificazioni dell'attività del CIPE»;

Vista la delibera di questo Comitato 26 novembre 2020, n. 63, con la quale è stata data attuazione all'art. 11, commi 2-bis, 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, come modificato dall'art. 41, comma 1, del decreto-legge n. 76 del 2020;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, con i quali sono stati adottati i regolamenti concernenti l'organizzazione, rispettivamente, del MIT e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

Vista la comunicazione della Commissione europea C (2021) 1054 del 12 febbraio 2021, concernente gli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento (UE) n. 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, ovvero del c.d. «*do no significant harm*», di seguito DNSH;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e in particolare:

1) l'art. 2, il quale ha previsto che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sia ridenominato Ministero della transizione ecologica, di seguito MITE;

2) l'art. 4, comma 1, il quale ha previsto l'introduzione dell'art. 57-bis al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, stabilendo che «È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE), con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali per la transizione ecologica e la relativa programmazione, ferme restando le competenze del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile»;

3) l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;

4) l'art. 6, il quale ha previsto che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo sia ridenominato Ministero della cultura, di seguito MIC;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sosteni-

bile (CIPESS) per l'anno 2022», prevedendo che progetti ed i piani di investimenti pubblici sottoposti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità, sulla base di una delibera di questo stesso Comitato da emanare entro l'anno 2022;

Vista la nota della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, 21 gennaio 2022, n. 268, che riporta indicazioni preliminari in materia di sostenibilità relativamente alle proposte di progetti infrastrutturali da sottoporre all'esame di questo Comitato, inviata al MIMS nelle more dell'emanazione della delibera di questo stesso Comitato di cui alla succitata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Vista la delibera 31 luglio 2009, n. 74, con la quale questo Comitato:

1) ha approvato il progetto definitivo della «Metrotranvia di Bologna - tratta Fiera Michelino-Stazione FS e tratta Stazione FS-Malvasia per le sole opere civili al grezzo», il cui soggetto aggiudicatore era il Comune di Bologna;

2) ha assegnato definitivamente al suddetto comune, per la realizzazione dell'intervento:

2.1) il contributo di 7.900.000 euro all'anno per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), decorrente dall'anno 2007, già assegnato programmaticamente con delibera di questo comitato 5 aprile 2007, n. 16;

2.2) i contributi di 5.601.818 euro all'anno per 15 anni a valere sui fondi recati dall'art. 2, comma 257, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), con decorrenza 2009, e di 5.601.818 euro per 15 anni a valere sui fondi previsti dalla medesima legge con decorrenza 2010, già assegnati programmaticamente con la delibera di questo Comitato 31 gennaio 2008, n. 13;

3) ha assegnato, per il completamento della quota di finanziamento statale, 35.217.000 euro a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-quinquies del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e più specificamente a carico della quota del 15% di detto Fondo destinata a favore delle regioni del Centro-Nord, finanziamento poi ridotto con la delibera di questo comitato 20 gennaio 2012, n. 6;

Vista la delibera 26 ottobre 2012, n. 102, con la quale questo comitato tra l'altro:

1) ha approvato il progetto preliminare dell'intervento di «Completamento del Servizio ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano di Bologna», dal costo di 362,78 milioni di euro, al netto dell'IVA;

2) ha assegnato al soggetto aggiudicatore dell'intervento Trasporto passeggeri Emilia-Romagna S.p.A., di seguito TPER, il finanziamento statale di 236.700.000 euro a valere sulle disponibilità del capitolo 7060 del MIT, rivenienti da quota parte delle assegnazioni di questo comitato a favore della «Metrotranvia di Bologna», di cui alla seguente tabella:



Annualità	Importo (in euro)
2010-2011-2012	57.310.908
2014	17.654.550
2015	19.103.636
2016	19.103.636
2017	19.103.636
2018	19.103.636
2019	19.103.636
2020	19.103.636
2021	19.103.636
2022	11.203.636
2023	11.203.636
2024	5.601.818
TOTALE	236.700.000

Vista la delibera di questo comitato 8 agosto 2013, n. 63, con la quale — per far fronte agli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di programma quadro per la realizzazione di specifici interventi nell'area industriale di Piombino e per le relative finalità di collegamento infrastrutturale — questo comitato ha autorizzato il MIT ad utilizzare «5 milioni di euro a valere sui contributi residui di cui alla delibera n. 102 del 2012, disponibili sul proprio capitolo n. 7060»;

Vista la delibera CIPE 22 dicembre 2017, n. 92, con la quale questo Comitato:

1) ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale dell'intervento denominato «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano», di seguito P.I.M.BO., il cui soggetto aggiudicatore è stato indicato in TPER;

2) ha individuato in 255.324.307,40 euro, al netto dell'IVA, il costo complessivo dell'intero P.I.M.BO., di cui 208.890.307,40 euro quale costo del suddetto 1° lotto e 46.434.000 euro quale costo del 2° lotto;

3) ha precisato che il finanziamento del progetto complessivo era come segue:

Tipologia risorse	Importo (in euro)
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	236.521.464,50
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	450.000,00
TPER	8.000.000,00
Comune di Bologna	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00
TOTALE	255.324.307,40

4) ha individuato le risorse per l'integrale finanziamento del citato 1° lotto funzionale, tra le quali figurano 196.021.464,50 euro, quale quota parte delle succitate risorse statali appostate sul capitolo 7060 del MIT;

5) ha previsto che l'utilizzo dei finanziamenti statali destinati al 2° lotto, costituito dall'interramento della tratta urbana del Sistema ferroviario metropolitano, di seguito SFM Bologna-Portomaggiore, fosse «subordinato al completamento dell'attività istruttoria [sul relativo progetto definitivo] da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'approvazione [del predetto progetto definitivo del 2° lotto] da parte di questo Comitato»;

Vista la delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 65, con la quale questo comitato:

1) ha individuato nel Comune di Bologna il soggetto aggiudicatore dell'intero P.I.M.BO.;

2) ha preso atto che fra le stazioni appaltanti dell'intero P.I.M.BO. figura Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l., di seguito FER, per la realizzazione dell'interramento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore;

3) ha preso atto della conferma di 255.324.307,40 euro quale limite di spesa del progetto integrato di cui alla succitata delibera n. 92 del 2017 e dell'aggiornamento dei relativi finanziamenti come esposto nella seguente tabella:

Tipologia risorse	Importo (in euro)
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	236.376.414,00
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	595.050,50
TPER	8.000.000,00
Comune di Bologna	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00
TOTALE	255.324.307,40

Vista la nota 20 dicembre 2021, n. 46623, con la quale il MIMS ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo relativo al «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (P.I.M.BO.) - 2° lotto: interrimento tratta San Vitale-Rimesse e tratta Via Larga nel Comune di Bologna», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 1° aprile 2022, n. 2519, con la quale il MIMS ha trasmesso integrazioni istruttorie e ulteriore documentazione;

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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1) il progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 102 del 2012 prevedeva il completamento del Servizio ferroviario metropolitano, di seguito SFM, e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto



pubblico urbano e in particolare, relativamente al predetto SFM, il completamento del sistema delle fermate interne del Comune di Bologna, della loro interconnessione plurimodale con il tessuto urbano, attraverso la realizzazione di una serie di opere per migliorarne l'accessibilità, la segnalazione delle stazioni del SFM, l'ammodernamento e il completamento della rete, nonché l'eliminazione delle interferenze tra viabilità urbana e rete ferroviaria lungo la direttrice della linea SFM 2 Vignola-Bologna-Portomaggiore;

2) come indicato nell'istruttoria 2012, relativa al progetto preliminare dell'intervento complessivo, l'ammodernamento della suddetta linea SFM 2 prevedeva lavori sui seguenti due lotti non contigui:

2.1) lotto 1 - San Vitale-Rimesse, tra le progressive km 2+084,30 e km 3+328,11 (per una lunghezza di circa 1,244 km), che prevedeva la realizzazione del tratto terminale di completamento della galleria S. Vitale, già realizzata, e l'eliminazione del passaggio a livello di via Rimesse;

2.2) lotto 2 - Via Larga, tra le progressive km 4+229,85 e km 5+161,80 (per una lunghezza di circa 0,932 km), che prevedeva l'eliminazione del passaggio a livello di via Larga, il mantenimento di quello di via Cellini e l'interramento della linea ferroviaria;

3) tenuto conto delle limitate risorse inizialmente disponibili, l'intervento complessivo è stato articolato nei due seguenti lotti:

3.1) 1° lotto, il cui progetto definitivo è stato approvato con la richiamata delibera n. 92 del 2017, comprensivo di riorganizzazione e potenziamento della rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente con la fornitura di n. 55 nuovi filobus, dell'implementazione del SFM con il completamento del sistema delle fermate interne al Comune di Bologna tramite la realizzazione di alcune fermate e l'adeguamento di altre, la loro connessione plurimodale con il tessuto urbano mediante la realizzazione di una serie di opere di miglioramento dell'accessibilità, la riconoscibilità delle stazioni del SFM e l'ammodernamento e il completamento della rete;

3.2) 2° lotto, il cui progetto definitivo dev'essere approvato con la presente delibera, comprensivo degli interventi per l'eliminazione di 5 passaggi a livello urbani, in prosecuzione del piano d'interramento della linea SFM2;

4) relativamente al succitato 2° lotto, con delibera di Giunta 23 aprile 2015, n. 444, la stessa Regione Emilia-Romagna, recepito l'esito positivo della Conferenza di servizi svolta ai sensi dell'art. 36-*octies*, rubricato «Procedimento unico semplificato», della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, recante «Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio», ha tra l'altro:

4.1) approvato il progetto definitivo «con le migliori e le prescrizioni recepite in sede di Conferenza» di servizi e riportate in allegato alla delibera stessa;

4.2) dato atto che l'approvazione del progetto produceva «la localizzazione dell'opera, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio nonché per gli effetti dell'art 36-*ter*, comma 2, lettera b) della legge regionale

n. 20/2000 la dichiarazione di pubblica utilità e sostituisce ogni autorizzazione, concessione, nulla osta, parere o atto di assenso, comunque denominato richiesto dalla normativa vigente per la realizzazione dell'opera producendone i relativi effetti»;

4.3) dato atto che il quadro economico del progetto avrebbe dovuto «essere aggiornato a fronte delle proposte di adeguamento del progetto definitivo e/o di sue migliorie, che non modificano la localizzazione dell'opera e le caratteristiche essenziali della stessa, oltreché delle prescrizioni presentate in Conferenza» di servizi;

4.4) dato «atto che le prescrizioni già impartite con la deliberazione della giunta regionale n. 1935/2005 (delibera di *screening* ambientale sul progetto preliminare)» erano state riscontrate nel progetto definitivo o erano state «confermate — per quanto attiene gli aspetti ambientali — anche nell'ambito delle prescrizioni formulate dal Comune di Bologna in sede di Conferenza di servizi, e/o» erano «state rimandate alla successiva progettazione esecutiva»;

4.5) confermato la validità delle «prescrizioni già impartite con la delibera di giunta regionale n. 1935/2005 di *screening* ambientale sul progetto preliminare, a cui si rinvia ... in quanto inerenti la progettazione esecutiva e le fasi di esecuzione delle opere in oggetto»;

5) il progetto definitivo in esame interessa le seguenti due tratte funzionali non contigue:

5.1) la tratta T1, dall'imbocco dell'attuale galleria artificiale Zanolini (alla Pk 2+029,65) sino a dopo la fermata Rimesse (alla Pk 3+354,59), per una lunghezza di 1,325 km circa;

5.2) la tratta T2, tra via Cellini (Pk 4+000,00) e via Larga (Pk 5+100,00), per una lunghezza di 1,1 km, con inizio a ridosso della fine del marciapiede della fermata S. Rita e fine dopo il sottoattraversamento di via Larga;

6) l'intervento comprende, tra l'altro:

6.1) la riprogettazione delle due fermate già in funzione di via Rimesse, nella tratta T1, e via Larga, nella tratta T2, e la predisposizione della struttura della nuova fermata di via Libia, collocata in galleria;

6.2) il sottoattraversamento dell'autostrada A14 Bologna-Taranto;

6.3) la realizzazione, nelle zone di inter-tratta tra fermate successive, di 5 uscite d'emergenza, utilizzabili quali vie di esodo dei passeggeri e di accesso da parte dei Vigili del fuoco;

6.4) la sistemazione di delle strade interessate dai lavori d'interramento, nonché di vie adiacenti con innalzamento del profilo altimetrico, il ripristino di aree attualmente degradate, la realizzazione di nuove aree verdi e di aree di sosta attrezzate per il relax, la realizzazione di una pista ciclo-pedonale al di sopra della nuova galleria artificiale, che crea un percorso lineare e continuo, contribuendo a rafforzare le altre viabilità ciclabili intersecate e caratterizzandosi come una nuova spina dorsale per i futuri piani di espansione della mobilità sostenibile su due ruote;

7) rispetto al progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 102 del 2012, che prevedeva l'eliminazione dei soli passaggi a livello di via Rimesse e via Lar-





ga, il progetto definitivo in esame include l'eliminazione degli ulteriori passaggi a livello di via Fabbri, via Libia e via Cellini;

8) nella stesura del progetto in esame, variato rispetto al progetto approvato dalla regione nel 2015, sono stati seguiti criteri riconducibili a:

8.1) rispetto delle prescrizioni della Conferenza dei servizi regionale, come previsto dalla citata delibera di giunta regionale n. 444 del 2015;

8.2) rispetto del Rapporto qualità progetto n. 01\_00 del 19 settembre 2017, emesso dall'Ente terzo preposto alla validazione;

8.3) gestione e minimizzazione delle numerose interferenze che non avevano trovato risposta nella precedente stesura del progetto definitivo, quali ad esempio le criticità emerse con i collettori fognari di via Fabbri;

8.4) definizione di scelte mirate alla riduzione degli impatti cantieristici e viabilistici;

8.5) compatibilità tecnica ed esecutiva di tutte le opere, come ad esempio il sottoattraversamento del ponte Bentivogli;

8.6) recepimento dell'osservazione del Comune di Bologna, successiva alla Conferenza dei servizi, sulla ricucitura urbana in corrispondenza di via Cellini;

8.7) individuazione degli aspetti prestazionali dell'intervento, con indicazione di tecnologie realizzative e impiantistiche standardizzate, sicure ed affidabili, tali da poter aprire la competizione al più alto numero di concorrenti qualificati, tenuto conto che per effetto della modalità di esecuzione dell'intervento (appalto integrato), le scelte esecutive saranno definite dall'appaltatore;

8.8) applicazione, ove possibile, dei criteri ambientali minimi di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 ottobre 2017;

9) relativamente alle prescrizioni richiamate dalla citata delibera di giunta regionale n. 444 del 2015 e alle osservazioni dell'ente validatore, la documentazione di progetto include il documento «Prescrizioni della giunta della Regione Emilia-Romagna e del Rapporto qualità - relazione di ottemperanza», nel quale sono dettagliati il recepimento, la non applicabilità o il non recepimento delle predette prescrizioni e osservazioni, illustrando le modifiche apportate al progetto o i motivi del mancato recepimento;

10) il progetto definitivo in esame include inoltre diverse modifiche rispetto al progetto definitivo oggetto della delibera di giunta regionale n. 444 del 2015, che superava il progetto preliminare dell'istruttoria 2012, ed in particolare:

10.1) nella tratta T1:

10.1.1) per mantenere la fognatura di via Bentivogli nella posizione esistente è stata abbassata la livelletta di progetto e, per limitare l'estensione della predetta modifica altimetrica, nelle zone contigue della tratta sono state aumentate le pendenze delle livellette e ridotti i raggi dei raccordi altimetrici;

10.1.2) la sezione tipo funzionale è stata adeguata a recenti norme di riferimento;

10.1.3) sono state previste soluzioni meno invasive per interventi sulle fondazioni del ponte Bentivogli, unica opera di pregio architettonico interferente con i lavori del progetto;

10.1.4) il progetto della fermata Libia è stato aggiornato, riorganizzando gli spazi dei locali tecnici e variando la posizione dell'uscita di emergenza in direzione Rimesse, per migliorare l'accessibilità da parte del personale tecnico, durante la fase 1, in cui la fermata riveste la funzione di sola area tecnica, agevolare l'accessibilità anche in funzione della fase 2, quando la fermata diventerà operativa al servizio viaggiatori, e garantire la sicurezza in galleria, in caso di esodo;

10.1.5) il progetto della fermata Rimesse è stato aggiornato relativamente all'accesso 3, per migliorare il superamento delle barriere architettoniche e in previsione di una futura interconnessione per i passeggeri, razionale ed intuitiva, da/per una vicina fermata di RFI;

10.1.6) relativamente alle interferenze, oltre all'adeguamento della fognatura di via Bentivogli, è stata definita una deviazione precedentemente non censita; è stato modificato il tracciato di una condotta per la presenza di un fabbricato prossimo ai binari e non presente nel rilievo del precedente progetto; è stato esteso l'adeguamento di una fognatura per prevenire problemi di stabilità di una condotta causati dal ricarico per la realizzazione di un nuovo cavalcavia; è stato spostato planimetricamente l'attraversamento di una deviazione della fognatura principale per ridurre l'interferenza tra un fabbricato e gli scavi per l'interramento;

10.2) nella tratta T2:

10.2.1) per mantenere la continuità viaria di via Cellini, l'inizio intervento è stato spostato di circa 160 m verso la fermata S. Rita, ma aumentando la pendenza della livelletta al 25% per ridurre al massimo l'estensione della modifica e diminuendo i raggi dei raccordi altimetrici per evitare d'interessare la predetta fermata;

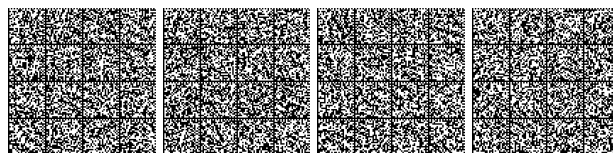
10.2.2) una diversa soluzione progettuale per la condotta di fognatura mista che attraversa la ferrovia in corrispondenza del passaggio a livello di via Cellini e interferirebbe con il previsto interrimento, non potendo ricorrere allo spostamento della stessa in quanto inserita in un quartiere verso est denso di condomini multipiano e ad ovest confinato dal corpo del rilevato dell'autostrada A14;

10.2.3) la modifica dell'adeguamento della fognatura di via Larga, ora previsto in affiancamento all'esistente per garantire la continuità del servizio;

10.2.4) un'estensione di circa 250 m della tratta in trincea fra la fermata S. Rita e via Cellini, a seguito del citato adeguamento della livelletta ferroviaria;

10.2.5) l'inserimento di un accesso/uscita (AU5) in prossimità di via Cellini, che, garantendo un ulteriore collegamento tra la via di corsa ed il piano strada, consente di aumentare il livello di sicurezza della linea;

10.2.6) il progetto definitivo iniziale prevedeva la chiusura completa di via Cellini, con conseguenti problemi di aggravio del traffico, di accessibilità ed espropri; a fronte della richiesta del Comune di Bologna di mantenere via Cellini aperta al traffico veicolare, pedonale e ci-



clabile, la modifica progettuale consente di risolvere tutte le criticità segnalate, garantendo la permeabilità urbana, e quindi l'accessibilità ai mezzi di soccorso, nonché il potenziamento del circuito delle piste ciclabili della città ed evitando espropri di aree private;

10.2.7) in corrispondenza del viadotto autostradale A14, è stato necessario modificare il progetto per preservare l'attuale configurazione dell'opera, garantire un impatto minimo in termini di cedimenti durante le fasi di realizzazione dell'opera, garantire un futuro ampliamento della carreggiata autostradale sottopassata, consentire la compatibilità con i ridotti spazi di lavoro disponibili e con il nuovo andamento plano-altimetrico della linea ferroviaria;

10.3) per entrambe le tratte (T1 e T2), è stato previsto, lungo la linea e in corrispondenza delle stazioni, di inserire una fodera interna di spessore resistente 20-30 cm per garantire maggior impermeabilità, maggiore durabilità delle strutture, maggiore resistenza e miglior lavorabilità durante la costruzione dei diaframmi;

11) la revisione del progetto è stata elaborata nel rispetto di svariati adeguamenti normativi che hanno interessato, tra l'altro, il codice degli appalti e il relativo regolamento, la prevenzione incendi, la sicurezza, le linee guida del Comune di Bologna per la progettazione e il regolamento comunale del verde pubblico e privato;

12) in riferimento al rispetto del Rapporto qualità progetto n. 01\_00 del 19 settembre 2017, emesso da Ente terzo preposto alla validazione, si precisa che:

12.1) l'ente interessato è la società Conteco Ceck S.r.l., organismo di controllo accreditato ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020, che ha svolto l'attività di verifica del progetto ai sensi dell'art. 26, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

12.2) la verifica del progetto ha l'obiettivo di accertare la completezza dei documenti del progetto definitivo per garantire il corretto e completo svolgimento delle successive attività di verifica di conformità del progetto medesimo; in particolare è stata verificata la presenza di tutti i documenti richiesti per il progetto definitivo dal decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, recante «Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"» e che saranno oggetto della verifica nonché di tutti i documenti che, pur non facendo parte del progetto definitivo e quindi non essendo oggetto di verifica, contengono informazioni e indicazioni in base alle quali dovrà essere valutata la conformità del progetto stesso (ad esempio: documenti contrattuali, pareri degli enti competenti, ecc.);

12.3) il Rapporto qualità progetto contiene l'esito della verifica di configurazione dell'assetto documentale del suddetto progetto definitivo nonché la verifica del quadro normativo applicato;

13) l'intervento è stato recepito nel Piano urbano della mobilità sostenibile, di seguito PUMS, della città metropolitana di Bologna, approvato con delibera del Consiglio metropolitano 27 novembre 2019, n. 54, e nel

Piano generale del traffico urbano, di seguito PGTU, del Comune di Bologna, approvato con delibera del consiglio comunale 2 dicembre 2019, n. 5404;

14) gli indirizzi pianificatori del PUMS hanno previsto, la realizzazione di una rete di linee tranviarie come struttura principale del trasporto pubblico, oltre al servizio ferroviario metropolitano, con attribuzione di un ruolo complementare di adduzione alla restante rete del trasporto pubblico su gomma (di tipo filoviario o meno);

15) l'opera è stata sottoposta alla verifica preliminare di cui all'art. 6, comma 9, del decreto legislativo 12 agosto 2011, *rectius* 3 aprile 2006, n. 152, recante «Norme in materia ambientale» e l'esito di tale verifica ha evidenziato che non ricorrono le condizioni di cui ai commi 6 (verifica di assoggettabilità a valutazione d'impatto ambientale, di seguito VIA) e 7 (VIA) del predetto articolo, come del resto già riportato nella citata delibera n. 102 del 2012 di approvazione del progetto preliminare dell'intero progetto P.I.M.BO.;

16) la relazione generale sul progetto dà conto dello svolgimento della valutazione archeologica preliminare sull'aggiornamento del progetto definitivo ai fini della verifica del potenziale archeologico, integrata da un Piano d'indagini preliminari, concordato con il referente della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;

17) il suddetto progetto definitivo, adeguato alle prescrizioni formulate in sede di approvazione dello stesso a livello locale, è stato verificato da parte dalla Conteco Check S.r.l. e successivamente validato dal responsabile unico del procedimento, di seguito RUP, il 31 gennaio 2020;

18) con nota acquisita al protocollo del MIMS il 30 dicembre 2020, n. 9320, la Regione Emilia-Romagna, proprietaria della rete ferroviaria regionale, ha trasmesso il progetto definitivo validato del 2° lotto in esame, precisando che lo stesso progetto era già stato adeguato alle prescrizioni formulate nel corso della procedura approvativa regionale e che il relativo quadro economico era coerente con gli esiti della *project review*, dell'intero progetto P.I.M.BO., di competenza del Comune di Bologna in quanto soggetto aggiudicatore;

19) con nota 6 luglio 2021, n. 641393, la Regione Emilia-Romagna ha verificato l'ottemperanza del progetto definitivo alle condizioni ambientali fissate dalla delibera di giunta regionale n. 1935 del 2005, recante «Decisione in merito alla procedura di verifica (*screening*) sugli interventi infrastrutturali della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore»;

20) con note acquisite al protocollo del MIMS il 2 agosto 2021 con i numeri di protocollo 6172 e 6188, la Regione Emilia-Romagna ha rispettivamente:

20.1) confermato che la documentazione della conferenza di servizi regionale era già a disposizione del MIMS e che la documentazione per la conferenza di servizi organizzata dal predetto Ministero sarebbe stata messa a disposizione delle altre amministrazioni ed enti interessati con nota successiva;





20.2) indicato alle varie amministrazioni e agli enti interessati le modalità di accesso alla documentazione del progetto definitivo;

21) con voto n. 136/PIMBO, espresso nell'adunanza del 3 marzo 2021, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, istituito ai sensi della legge 17 dicembre 2012, n. 221, ha espresso parere favorevole sull'intervento, subordinatamente alle osservazioni e prescrizioni riportate nella relazione 1° marzo 2021, n. RU 1558, predisposta dalla competente Direzione generale del MIMS e nella quale è stato dato conto, tra l'altro, che:

21.1) il progetto rispetta le prescrizioni emerse in sede di conferenza dei servizi regionale;

21.2) il progetto è stato rivisto a seguito degli aggiornamenti normativi intervenendo dal punto di vista ambientale e della sicurezza;

21.3) non sono formulabili particolari osservazioni sul progetto stesso e sul relativo quadro economico;

21.4) è quindi confermato il finanziamento statale, «fermo restando che l'erogazione dei finanziamenti, nel caso di eventuali maggiori oneri che dovessero presentarsi nel corso della successiva fase progettuale ovvero durante l'esecuzione dei lavori sarà in ogni caso subordinata alla garanzia da parte degli enti cofinanziatori del reperimento dei finanziamenti necessari per il completamento dell'intera opera»;

21.5) tenuto conto che gli interventi sull'intera linea Bologna-Portomaggiore sono oggetto di ulteriori finanziamenti a carico del Fondo sviluppo e coesione, di seguito FSC per *upgrade* tecnologico e sicurezza, al fine di evitare eventuali sovrapposizioni di spesa, si ritiene opportuna una programmazione dei lavori con l'intervento in argomento»;

22) la Conferenza di servizi è stata convocata dal MIMS per il 23 settembre 2021, ai sensi degli articoli 165, comma 4, e 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, con la precisazione che avrebbero potuto essere confermati i pareri espressi nella Conferenza di servizi regionale o anche espressi e/o trasmessi nuovi pareri sul progetto;

23) nel corso della suddetta Conferenza di servizi ASPI ha precisato tra l'altro che il progetto in approvazione era già adeguato alle interferenze fisiche e temporali con il progetto di ampliamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna denominato «Passante di Bologna»;

24) il 1° ottobre 2021 sono stati pubblicati sul sito Internet della Regione Emilia-Romagna e del Comune di Bologna nonché sull'albo pretorio del predetto comune gli avvisi di avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità;

25) con nota 1° ottobre 2021, n. 7653, il MIMS ha sospeso la Conferenza di servizi, convocata ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006, per sessanta giorni, a partire dal 4 ottobre 2021, per ottemperare al rispetto del termine di presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti proprietari dei beni da espropriare;

26) con nota acquisita al protocollo del MIMS il 3 dicembre 2021, n. 9708, la Regione Emilia-Romagna ha comunicato che in relazione alla procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera non era stata presentata alcuna osservazione;

27) la regione si è espressa favorevolmente in merito alla localizzazione dell'opera con la propria delibera di giunta n. 444 del 2015;

28) il MIMS ha proposto le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

29) le opere sono interamente comprese nella fascia di rispetto ferroviario, il cui utilizzo per scopi edificatori è subordinato ad autorizzazione da parte del gestore della linea ferroviaria, come previsto dagli articoli 49 e 60 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto»;

30) tenuto conto delle succitate limitazioni all'utilizzo delle aree di progetto, la scadenza del vincolo preordinato all'esproprio, apposto con la richiamata delibera n. 102 del 2012 di approvazione del progetto preliminare dell'intero progetto P.I.M.BO., non ha comportato conseguenze;

31) la relazione generale sul progetto precisa che gli approfondimenti delle indagini catastali hanno individuato particelle precedentemente non coinvolte nelle fasi di realizzazione dei lavori e di successivo ripristino e che le aree interessate dall'intervento sono di proprietà demaniale o facenti capo a soggetti pubblici, con i quali saranno previste convenzioni per disciplinare le occupazioni permanenti e temporanee necessarie alla realizzazione dell'intervento;

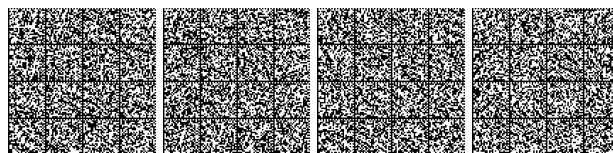
32) la documentazione progettuale include gli elaborati relativi alle espropriazioni e alla individuazione e al superamento delle interferenze;

sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile:

1) relativamente ai CAM sopracitati, sono stati considerati parzialmente applicabili solo quelli per l'edilizia, in relazione alle attrezzature accessorie e non all'oggetto principale del progetto, e per l'illuminazione pubblica (rispettivamente CAM Edilizia, per l'«affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici», e CAM Illuminazione pubblica, per l'«acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica»);

2) come specificato nella relazione generale sul progetto, tali criteri si aggiungono a quelli presenti nel capitolato tecnico, specificando i requisiti prescrittivi e prestazionali aggiuntivi di natura ambientale che l'opera deve avere;

3) in particolare, come ugualmente specificato nella suddetta relazione generale, i CAM Edilizia conten-



gono indicazioni soprattutto per le «stazioni appaltanti nell'espletamento della gara d'appalto e dell'esecuzione del contratto» e «assicurano prestazioni ambientali al di sopra della media del settore per gli edifici oggetto di gara», con l'obiettivo principale di «contenere il consumo di suolo, l'impermeabilizzazione del suolo, la perdita di habitat, la distruzione di paesaggio agrario, la perdita di suoli agricoli produttivi, tutelando al contempo la salute ed effettuando una valutazione costi-benefici in ottica di ciclo di vita al fine di valutare la convenienza ambientale tra il recupero e la demolizione di edifici esistenti o parti di essi»;

4) la limitata utilizzazione dei CAM deriva dalla tipologia d'intervento, nel quale:

4.1) le aree interessate sono inserite in un contesto fortemente antropizzato e non hanno particolare rilevanza dal punto di vista naturale;

4.2) per sua natura, il progetto non comprende spazi edificati per la presenza di persone prolungata o permanente, quindi sono esclusi dal progetto stesso tutti gli spazi di servizio normalmente associati ad un intervento edilizio;

4.3) si interviene per l'interramento di un sedime ferroviario esistente, per garantire maggiore permeabilità urbana, quindi non si ritengono applicabili i CAM relativi al benessere ambientale delle persone all'interno degli spazi in tema di illuminazione naturale, acustica e inquinamento elettromagnetico;

4.4) In ogni caso, l'applicabilità dei citati criteri potrà essere oggetto di confronto con la stazione appaltante, per valutarne l'effettiva applicazione nei riguardi della complessiva sostenibilità e fattibilità dell'opera;

5) la relazione generale sul progetto illustra i CAM che il progetto definitivo recepisce e che sono disciplinati dal capitolato tecnico ed indica i criteri per i quali viene richiesto di fornire particolare evidenza nella fase di progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori;

6) relativamente alla sostenibilità ambientale dell'opera, valutabile sia in termini d'impatto sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e d'inquinanti sia in termini di impatto paesaggistico in ambito urbano, si rileva che il progetto prevede la soppressione di 5 passaggi a livello in ambito urbano su vie ad alto traffico, con conseguente riduzioni della congestione stradale e delle code di veicoli fermi ai passaggi a livello, fonte significativa di emissioni nocive in aree fortemente urbanizzate;

7) la linea ferroviaria oggetto d'intervento è elettrificata, quindi non costituisce una sorgente di emissioni inquinanti, in linea con il principio DNSH; sotto l'aspetto attuativo:

1) il soggetto aggiudicatore è confermato nel Comune di Bologna;

2) come previsto dalla richiamata delibera di questo Comitato n. 65 del 2020, la stazione appaltante del lotto in approvazione sarà FER, società *in house* della Regione Emilia-Romagna, titolare della gestione della rete ferroviaria regionale;

3) la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;

4) il CUP del lotto in approvazione è C39D14001160006;

5) il cronoprogramma dell'opera prevede la realizzazione contemporanea delle due tratte, per una durata di circa cinquecentoquarantacinque giorni naturali consecutivi, inclusi sabati, domeniche e/o altre festività;

6) durante la quasi totalità dei lavori è prevista la completa sospensione dell'esercizio ferroviario, sia per ragioni di sicurezza, data l'impossibilità di lavorazioni in prossimità di linee di trazione elettrica attive, sia per ridurre i tempi di realizzazione rispetto ad un'ipotesi iniziale che prevedeva la realizzazione di alcune opere ad esercizio ferroviario attivo;

sotto l'aspetto finanziario:

5) in sede di approvazione del progetto preliminare, il costo del 2° lotto in esame era stato indicato nell'importo arrotondato di 40,18 milioni di euro ed è stato sostanzialmente confermato da parte della regione nel 2015;

6) il costo dell'intervento del 2° lotto è stato successivamente rideterminato dal Comune di Bologna e dal MIMS, in occasione della delibera di questo Comitato n. 92 del 2017, in 46.434.000 euro;

7) con la citata delibera n. 92 del 2017, il costo complessivo dell'intero progetto P.I.M.BO. è stato indicato in 255.324.307,40 euro (al netto dell'IVA), di cui 208.890.307,40 euro quale costo del progetto definitivo del 1° lotto, approvato con la stessa delibera n. 92, e 46.434.000 euro quale costo del 2° lotto ora in esame;

8) con la successiva delibera n. 65 del 2020, il suddetto costo del progetto complessivo del P.I.M.BO. è stato confermato, con aggiornamento delle risorse per il relativo integrale finanziamento come riportato nella seguente tabella:

Tipologia risorse	Importo (in euro)
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	236.376.414,00
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	595.050,50
TPER	8.000.000,00
Comune di Bologna	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00
<b>Totale</b>	<b>255.324.307,40</b>

9) l'impostazione del PUMS ha comportato la revisione della parte del P.I.M.BO. riguardante la rete filoviaria, per consentirne l'integrazione e la coerenza con la prevista rete tranviaria, e la conseguente rimodulazione del quadro economico delle opere inserite nel 1° lotto dello stesso P.I.M.BO.;

10) in particolare, a parità di costo complessivo del P.I.M.BO., la suddetta rimodulazione ha determinato una riduzione del costo del citato 1° lotto a 197.950.307,40 euro e la conseguente disponibilità di maggiori risorse, destinabili al finanziamento del 2° lotto (l'interramento della linea ferroviaria), il cui costo aggiornato ammonta a 57.374.000 euro (al netto dell'IVA) ed è articolato come esposto nella seguente tabella:



(importi in euro)

Voci di costo	Importi parziali	Importi totali
Opere tratta 1 (compresi bonifica ordigni bellici e sottoservizi) (A)	29.153.811,44	
Opere tratta 2 (compresi bonifica ordigni bellici e sottoservizi) (A)	17.320.070,94	
Totale opere		46.473.882,38
Oneri per la sicurezza	1.806.816,90	
Totale opere + oneri per la sicurezza		48.280.699,28
Oneri per la progettazione esecutiva a carico dell'appaltatore	800.000,00	
TOTALE IMPORTO A BASE DI GARA		49.080.699,28
Somme a disposizione		
Spese tecniche - Progettazione preliminare, definitiva, direzione lavori, coordinamento sicurezza in fase di progettazione, esecutiva e altre attività tecniche finalizzate alla conferenza dei servizi	1.690.000,00	
Imprevisti	2.500.000,00	
Espropri ed oneri	1.136.565,35	
Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore) e oneri diretti e indiretti del soggetto attuatore	2.966.735,37	
Totale somme a disposizione		8.293.300,72
TOTALE GENERALE		57.374.000,00

11) la differenza di 10.940.000 euro fra il costo aggiornato del 2° lotto, pari a 57.374.000,00 euro, e il costo riportato nella delibera n. 92 del 2017 (precedente punto 2), è costituita da maggiori oneri così articolati:

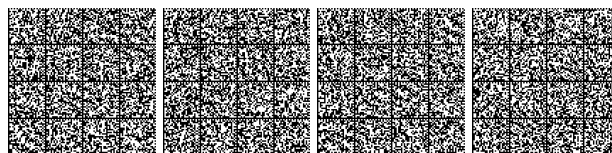
Maggiori spese	Importo (in euro)
Recepimento delle prescrizioni emerse dalla conferenza di servizi regionale, quota parte oneri per sottoservizi HERA/Comune, adeguamento prezzi e computi	2.910.000
Lavori di allungamento rampa lato Bologna per il mantenimento dell'attraversamento carrabile in corrispondenza del PL di via Cellini, soppresso	5.120.000
Opere superficiali di riqualificazione ex sedime ferroviario e aree pertinenziali	533.000
Realizzazione completa (opere strutturali e di finitura) della nuova fermata di via Libia	1.595.000
Adeguamento delle somme a disposizione	782.000
TOTALE	10.940.000

12) il costo tecnico dell'opera è stato elaborato in base al prezzario RFI 2019, all'elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche e di difesa del suolo della Regione Emilia-Romagna - annualità 2019 e ai prezzi informativi delle opere edili del Comune di Bologna, redatto dalla relativa Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura per l'anno 2017, mentre le voci prive dell'analisi dei nuovi prezzi sono state definite principalmente in base ai prezzari ANAS;

13) il costo delle opere comprende, oltre alle spese per la completa realizzazione della fermata Libia e agli oneri di adeguamento alle prescrizioni della Conferenza dei servizi regionale, le opere di compensazione ambientale, gli oneri per il monitoraggio ambientale e la risoluzione delle interferenze;

14) gli oneri diretti del soggetto attuatore, individuato in FER, sono una cifra forfetaria che rappresenta i costi diretti di gestione dell'appalto, intesi come costi di amministrazione;

15) eventuali ulteriori costi per l'acquisizione delle aree rispetto a quanto previsto nel quadro economico non saranno posti a carico dello Stato e saranno ripartiti come previsto dall'art. 11 dell'Accordo di programma del 2 agosto 2021 tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, città metropolitana di Bologna, comune di Casalecchio di Reno, TPER, Agenzia della mobilità SRM s.r.l. e sostitutivo di quello del 17 luglio 2012;





16) la copertura finanziaria del costo del 2° lotto è la seguente (importi in euro):

Fonte di finanziamento	Importi totali
Finanziamento statale - fondi ex metro	51.890.000,00
Cofinanziamento del Comune di Bologna, di cui:	5.484.000,00
contributo diretto	3.000.000,00
risorse derivanti da obbligo convenzionale a carico del soggetto privato attuatore del comparto R3.28, nel quale insiste la realizzazione di parte dei lavori sostitutivi della soppressione dei passaggi a livello.	2.484.000,00
TOTALE RISORSE	57.374.000,00

17) il programma di spesa dell'intervento risulta essere il seguente, considerando la conclusione della procedura di affidamento entro l'anno 2022:

Anno di riferimento	Importi in euro
2018	142.919,16
2019	827.984,78
2020	186.026,05
2021	6.300,00
2022	100.000,00
2023	15.000.000,00
2024	21.110.770,00
2025	20.000.000,01
TOTALE	57.374.000,00

18) tenuto conto dei costi e dei finanziamenti sopra esposti, le risorse disponibili per la realizzazione di entrambi i lotti del progetto P.I.M.BO. sono così imputate (in euro):

	Costo 1° lotto	Costo 2° lotto	Costo totale
COSTI	197.950.307,40	57.374.000,00	255.324.307,40
Tipologia risorse disponibili	Copertura finanziaria 1° lotto	Copertura finanziaria 2° lotto	Copertura complessiva
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	184.486.414,00	51.890.000,00	236.376.414,00
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	595.050,50		595.050,50
TPER	8.000.000,00		8.000.000,00
Comune di Bologna	2.268.842,90	5.484.000,00	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00		2.600.000,00
TOTALE COPERTURE	197.950.307,40	57.374.000,00	255.324.307,40

Vista la nota 23 marzo 2022, n. 139504, con la quale il Comune di Bologna ha precisato che:

1) la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso il progetto definitivo dell'intervento in esame in coerenza con le indicazioni dell'Accordo di programma 2 agosto 2021, sostitutivo di quello del 17 luglio 2012 e sottoscritto tra la citata regione, la Città metropolitana di Bologna, i Comuni di Bologna e di Casalecchio di Reno, TPER e Agenzia della mobilità S.R.M. S.r.l. per la definizione degli impegni delle predette amministrazioni nonché delle modalità di attuazione e finanziamento degli interventi facenti parte del progetto P.I.M.BO.;

2) il progetto è stato adeguato alle prescrizioni formulate dalla regione ed è stato poi condiviso dallo stesso comune ai fini della presa d'atto dell'ottemperanza alle predette prescrizioni di cui alla determina regionale n. 20104 del 12 novembre 2020;



Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera di questo comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Visti i messaggi di posta elettronica 4 aprile 2022 e il 7 aprile 2022, assunti al protocollo della Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE, rispettivamente, il 5 aprile 2022 con il n. 1947 e il 7 aprile 2022 con il n. 2006, con i quali il MIC ha indicato prescrizioni di propria competenza relative al progetto da approvare con la presente delibera;

Preso atto delle osservazioni formulate dal MIC nel corso della riunione preparatoria dell'odierna seduta di questo Comitato e delle richieste conseguentemente formulate in tema di verifica archeologica preventiva, che prevedono:

1) prima dell'inizio dei lavori, il soggetto attuatore dell'intervento dovrà attivare la procedura di verifica archeologica preventiva mediante indagini archeologiche, così come previsto dall'art. 25, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

2) nel foglio condizioni allegato alla presente delibera dovranno essere inserite le seguenti prescrizioni, già dettate a suo tempo dalla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bologna:

2.1) la localizzazione dei carotaggi dovrà essere fornita su supporto cartografico meglio leggibile e su scala idonea, valutando al contempo l'opportunità di riferire le ubicazioni su ortofotocarta, in modo da escludere qualsiasi interferenza tra la localizzazione dei punti di prelievo e situazioni di non agibilità del terreno;

2.2) lo spazio tra un carotaggio e l'altro dovrà essere maggiormente ravvicinato e non superare i 20 m di distanza reciproca in aree identificate come ad alto potenziale archeologico e i 50 m nelle aree a medio-alto potenziale archeologico;

2.3) le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico della competente Soprintendenza, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite dalla stessa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica;

2.4) dovrà essere data comunicazione scritta alla competente Soprintendenza in merito alla data d'inizio dei lavori, con un anticipo di almeno dieci giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica incaricata;

Vista la nota 11 aprile 2022, n. 2756, con la quale il MIMS:

1) in riscontro alle richieste di cui al punto 2.4 della citata delibera n. 65 del 2020, ha trasmesso la delibera del Comune di Bologna 13 luglio 2021, n. proposta DG/PRO/2021/163, con cui tra l'altro è stato approvato «in linea tecnica ... il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) della *project review* di P.I.M.BO.» e sono stati consentiti «l'avvio dei procedimenti autorizzativi e rea-

lizzativi degli interventi del Lotto 1 non interessati dalla *Project Review* e» la prosecuzione dell'«*iter* approvativo del Lotto 2»;

2) ha precisato che «le osservazioni, le raccomandazioni o le prescrizioni scaturite» dalla succitata Conferenza di servizi del 23 settembre 2021 «devono intendersi comprensive di quelle relative alla Conferenza dei servizi precedente», organizzata dalla Regione Emilia-Romagna;

Considerate le prescrizioni formulate dal Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi:

1) nel caso di eventuali maggiori oneri che dovessero presentarsi nel corso della successiva fase progettuale ovvero durante l'esecuzione dei lavori, l'erogazione dei finanziamenti sarà subordinata alla garanzia da parte degli enti cofinanziatori del reperimento dei finanziamenti necessari per il completamento dell'intera opera;

2) tenuto conto che gli interventi sull'intera linea Bologna-Portomaggiore sono oggetto di ulteriori finanziamenti a carico del Fondo sviluppo e coesione per *up-grade* tecnologico e sicurezza, al fine di evitare eventuali sovrapposizioni di spesa, dovrà essere predisposta una programmazione dei lavori con l'intervento in argomento;

Vista la nota 14 aprile 2021, n. 2142, predisposta congiuntamente dal DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, questo comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice presidente di questo stesso comitato. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro Mariastella Gelmini risulta essere, tra i presenti in seduta, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente di questo comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12- quater del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

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 di quest'ultima disciplina a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.



*1. Approvazione del 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, 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di cui all'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, il progetto definitivo denominato «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto

pubblico urbano (P.I.M.BO.) - 2° lotto: interrimento tratta San Vitale-Rimesse e tratta via Larga nel Comune di Bologna».

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. La realizzazione dei lotti 1 e 2 del progetto P.I.M.BO, il cui costo aggiornato è riportato nella tabella seguente, con i relativi finanziamenti:

	Costo 1° lotto	Costo 2° lotto	Costo totale
COSTI	197.950.307,40	57.374.000,00	255.324.307,40
Tipologia risorse disponibili	Copertura finanziaria 1° lotto	Copertura finanziaria 2° lotto	Copertura complessiva
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	184.486.414,00	51.890.000,00	236.376.414,00
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	595.050,50		595.050,50
TPER	8.000.000,00		8.000.000,00
Comune di Bologna	2.268.842,90	5.484.000,00	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00		2.600.000,00
TOTALE COPERTURE	197.950.307,40	57.374.000,00	255.324.307,40

1.5. Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 57.374.000 euro, al netto di IVA, come riportato nella precedente presa d'atto.

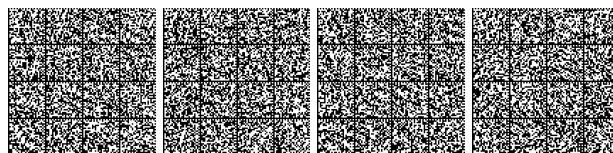
1.6. Il finanziamento del progetto di cui al precedente punto 1.1 è imputato sulle seguenti risorse (in euro):

Fonte di finanziamento	Importi totali
Finanziamento statale - fondi <i>ex metro</i>	51.890.000,00
Cofinanziamento del Comune di Bologna, di cui:	5.484.000,00
contributo diretto	3.000.000,00
risorse derivanti da obbligo convenzionale a carico del soggetto privato attuatore del comparto R3.28, nel quale insiste la realizzazione di parte dei lavori sostitutivi della soppressione dei passaggi a livello.	2.484.000,00
TOTALE RISORSE	57.374.000,00

1.7. Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato. L'ottemperanza a tali prescrizioni non deve comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.4.

1.8. È 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 della mobilità sostenibili.

1.9. Le indicazioni relative al piano particellare degli espropri sono ugualmente allegate alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.





1.10. Per gli interventi sull'intera linea Bologna-Portomaggiore, oggetto di ulteriori finanziamenti a carico del Fondo sviluppo e coesione per *upgrade* tecnologico e sicurezza, al fine di evitare eventuali sovrapposizioni di spesa, deve essere predisposta una programmazione dei lavori con l'intervento in argomento.

## 2. Disposizioni di carattere finanziario.

2.1. Nel caso di eventuali maggiori oneri che dovesse presentarsi nel corso della successiva fase progettuale, ovvero durante l'esecuzione dei lavori, l'erogazione dei finanziamenti statali è subordinata alla garanzia, da parte degli enti cofinanziatori, del reperimento dei finanziamenti necessari per il completamento dell'intera opera.

2.2. Nel rispetto del punto 2.1, eventuali ulteriori costi per l'acquisizione delle aree rispetto a quanto previsto a tale scopo nelle somme a disposizione del quadro economico non devono essere posti a carico dello Stato e devono conseguentemente essere ripartiti come previsto dall'art. 11 dell'Accordo di programma del 2 agosto 2021 tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Città metropolitana di Bologna, Comune di Casalecchio di Reno, TPER, Agenzia della Mobilità SRM s.r.l. relativo all'intero progetto P.I.M.BO.

## 3. Disposizioni finali.

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è tenuto a rendere a questo comitato un'informativa in merito alle varianti approvate dal soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019, e del punto 2.4. della delibera di questo comitato n. 65 del 2020 citata in premessa.

3.2. Relativamente al quadro economico dell'intero progetto P.I.M.BO., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette, il prospetto rimodulato aggiornato a valle della presente delibera, con ripartizione dettagliata dei costi per i due singoli lotti.

3.3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede ad assicurare, per conto di questo comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto di cui al precedente punto 1.1.

3.4. Il succitato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, altresì, a svolgere le attività di supporto a questo comitato nell'espletamento dei compiti, ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, in materia di vigilanza e monitoraggio sulla realizzazione delle opere, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003, richiamata in premessa.

3.5. Il soggetto aggiudicatore provvede, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo:

3.5.1. ad attivare la procedura di verifica archeologica preventiva mediante indagini archeologiche, così come previsto dall'art. 25, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

3.5.2. a fornire assicurazioni al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.6.

3.6. Il soggetto aggiudicatore trasmette al Ministero della cultura il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al citato punto 1.6.

3.7. Il MIMS ed il Comune di Bologna, soggetto aggiudicatore dell'intervento, assicurano il celere avvio dei lavori ed il contestuale utilizzo delle risorse al fine di evitarne la perenzione e la prescrizione.

3.8. Il suddetto Comune di Bologna, in qualità di soggetto titolare del CUP, deve aggiornare i dati nella BDU, anche per il tramite di FER.

3.9. Le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della delibera di questo Comitato n. 15 del 2015, ai sensi dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3.10. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, richiamata in premessa, il CUP assegnato all'intervento in esame deve essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento stesso.

Roma, 14 aprile 2022

*Il Ministro per gli affari regionali  
e le autonomie  
con funzioni di Presidente*  
GELMINI

*Il Segretario:* TABACCI

*Registrato alla Corte dei conti il 20 luglio 2022*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle  
finanze, reg. n. 1194*

ALLEGATO I

## PRESCRIZIONI

*Come prescritto da ARPAE Emilia-Romagna*

### 1. Emissioni in atmosfera:

1.1. in fase di progettazione esecutiva si dovranno: computare le piante abbattute non considerate nel censimento e incrementare il numero di esemplari arborei di nuovo impianto (occupando aree anche non necessariamente nella fascia di rispetto ferroviaria) e incrementare, nella massima misura possibile, gli stalli per biciclette in prossimità dei punti di interscambio, prevedendo postazioni di *bike* e *car sharing*;

1.2. prima dell'inizio dei lavori si dovrà procedere ad integrare il piano di monitoraggio;

1.3. in fase di cantierizzazione dovranno essere previste misure di mitigazione per la riduzione e/o il contenimento delle emissioni di particolato e inquinanti gassosi, al fine di tutelare i ricettori prossimi alle aree di lavorazione.

2. Emissioni acustiche: si dovrà migliorare e incrementare il posizionamento dei punti di monitoraggio.

### 3. Gestione delle acque reflue:

3.1. il piano di manutenzione dell'opera dovrà prevedere i necessari interventi di rimozione dei depositi superficiali ed il periodico rifacimento del fondo filtrante in ghiaia delle trincee drenanti al fine di preservarne la capacità di drenaggio delle acque meteoriche;

3.2. l'immissione nella pubblica fognatura della nuova rete di raccolta acque meteoriche di progetto dovrà essere realizzata nel rispetto delle prescrizioni idrauliche del Gestore del servizio idrico integrato;

3.3. per l'installazione dei campi base e/o delle aree di cantiere permeabili, si dovrà prevedere la realizzazione di volumi di laminazione



in riferimento alle prescrizioni idrauliche del Gestore del servizio idrico integrato;

3.4. dovranno essere realizzate reti fognarie separate per acque reflue domestiche, acque reflue industriali e reflue di dilavamento e prima pioggia, acque meteoriche;

3.5. le acque reflue industriali di processo, ivi comprese le acque di prima pioggia e reflue di dilavamento, dovranno essere sottoposte ad idoneo trattamento prima dello scarico nella pubblica fognatura, al fine di rispettare i limiti previsti dalla normativa vigente;

3.6. lo scarico di acque reflue industriali, di prima pioggia e reflue di dilavamento, potrà avvenire unicamente previa acquisizione della prescritta Autorizzazione unica ambientale;

3.7. nei campi base in misto stabilizzato e compattato in area urbana, in fase esecutiva, dovrà essere valutata la fattibilità di realizzare una pavimentazione totalmente impermeabile, anche temporanea, per il periodo delle installazioni, che consenta una maggiore tutela del suolo ed anche una maggiore efficacia degli interventi di pulizia e quindi anche maggiore limitazione della dispersione di polveri nell'intorno;

3.8. in fase di progetto esecutivo, con particolare riferimento ai campi base, si dovrà avere particolare attenzione nel distinguere e delimitare le superfici che necessitano di sistemi di gestione qualitativa della totalità della portata e quindi in continuo o di sistemi di gestione qualitativa della sola prima pioggia;

3.9. i sistemi di gestione qualitativa delle portate di acque reflue di dilavamento ed acque di prima pioggia dovranno essere gestiti con un trattamento idoneo, a secondo del tipo di contaminazione cui le acque sono soggette, al fine di rispettare i limiti previsti dalla normativa vigente;

3.10. il tipo di trattamento per le acque reflue industriali e reflue di dilavamento delle aree di produzione di calcestruzzo dovrà prevedere anche l'abbattimento dei metalli pericolosi;

3.11. per le superfici da adibirsi a campo base con impianto di betonaggio, lavorazioni e depositi di materie prime e rifiuti, se questi saranno dotati di pavimentazione non impermeabile, in fase di Autorizzazione unica ambientale dovrà essere proposto un piano di caratterizzazione del suolo ed acque sotterranee da condividere e da attuarsi in contraddittorio con Arpa e al termine delle lavorazioni.

#### 4. Gestione delle terre e rocce da scavo:

4.1. le terre identificate come sottoprodotto dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione di utilizzo secondo quanto previsto dall'art. 21 del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, solo nel caso in cui tali materiali siano destinati al riutilizzo fuori cantiere; nel caso in cui il riutilizzo avvenga nel sito di produzione è necessaria solo la caratterizzazione analitica dei materiali;

4.2. è inoltre necessario, all'interno del cantiere, mantenere separati i materiali identificati come sottoprodotti dai rifiuti (tramite apposita cartellonistica);

4.3. nel caso in cui, nel corso delle operazioni di scavo, emergessero evidenze di anomalie del terreno riconducibili a contaminazioni, dovranno essere avviate le procedure di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, parte quarta, titolo quinto.

#### 5. Sorgenti di campi elettromagnetici a bassa frequenza:

In sede di progettazione esecutiva si dovrà:

5.1. determinare il valore dell'estensione della distanza di prima approssimazione, di seguito DPA, associata alla cabina di trasformazione 23/0,4 kV, esplicitando le ipotesi assunte, le relazioni matematiche impiegate ed i valori dei parametri di calcolo utilizzati nella valutazione della stessa DPA (in particolare la corrente nominale circolante sui cavi di bassa tensione, il diametro e la distanza dei cavi in uscita sul trasformatore nel lato di bassa tensione, la distanza dei conduttori simulati);

5.2. presentare un elaborato grafico riportando la sezione orizzontale della DPA, precedentemente determinata, riferita ai muri della cabina in progetto con evidenziati le destinazioni d'uso ed i relativi tempi di permanenza di tutte le aree e/o luoghi confinanti con il nuovo manufatto di trasformazione;

5.3. esplicitare la tipologia, profondità di interramento e sezione dei cavi di collegamento fra il locale di consegna dell'ente erogatore ed i locali tecnici del manufatto «Libia». Nei casi in cui non sia previsto l'utilizzo di cavi con tali specifiche sarà necessario valutare la DPA e l'eventuale impatto sui recettori vicini;

5.4. all'interno delle estensioni delle DPA, associate alla cabina di trasformazione 23/0,4 kV ed al cavidotto di media tensione, non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi destinati ad una

permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere.

6. Possibili alterazioni delle acque sotterranee, da ricondursi principalmente all'esecuzione di opere interrato:

6.1. nella cartografia relativa alla localizzazione dei punti di monitoraggio si richiede di aggiornare la documentazione, evidenziando la localizzazione del punto di monitoraggio AO\_5\_1a aso (in località Giardino Oreste Biavati), dal momento che non risulta indicato sulla cartografia stessa;

6.2. in fase di *ante operam* sarebbe opportuno eseguire l'analisi dei parametri chimici e microbiologici con una frequenza almeno trimestrale su tutti gli 8 punti di misura;

6.3. sempre in fase di *ante operam*, si indica di eseguire le misure di livello piezometrico sui piezometri già realizzati;

6.4. nella fase di monitoraggio in corso d'opera, risulta opportuno prevedere una maggiore frequenza di monitoraggio almeno durante le fasi di lavorazione più impattanti (scavo di gallerie, fondazioni ecc.), prevedendo per il periodo necessario all'esecuzione di tali lavorazioni una frequenza di controllo dei parametri chimici e biologici almeno trimestrale.

7. Come prescritto da Autostrade per l'Italia S.p.A., di seguito ASPI, si richiede la previsione, nel tratto in corrispondenza della sede ASPI, di una copertura opaca dello scatolare con un grigliato carrabile anche da mezzi di sollevamento, per permettere la ispezionabilità/manutenzione dell'impalcato.

8. Nelle successive fasi di progettazione ovvero di esecuzione dei lavori, dovranno essere valutate le interferenze con i sottoservizi congiuntamente con gli enti gestori e/o proprietari, in ordine alla tipologia, le modalità esecutive, i costi e la tempistica di risoluzione, tenendo conto anche di eventuali convenzioni sottoscritte con tali enti, disciplinanti le reciproche obbligazioni.

9. Nel caso in cui sia prevista la progettazione o l'esercizio di attività soggette ai controlli di prevenzione incendi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, dovranno essere attivate le procedure di cui agli articoli 3 o 4 dello stesso decreto, come ribadito dal parere dei vigili del fuoco.

10. Per quanto riguarda il parere dell'Autorità militare per questo tipo di opera, questo dovrà essere acquisito dal Comando militare esercito «Emilia-Romagna», ai sensi dell'art. 334 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

11. Gli interventi all'interno della fascia di rispetto ferroviaria di 30 metri dovranno essere oggetto di specifica richiesta di autorizzazione in deroga, rilasciata ai sensi dell'art. 60 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, la costruzione, ricostruzione o ampliamento di edifici o manufatti di qualsiasi specie, a seguito di presentazione del progetto esecutivo; analogamente dovrà essere richiesta specifica autorizzazione alla realizzazione della nuova «passerella di scavalco della linea FER» in parallelismo con la linea ferroviaria Firenze-Bologna, inviando il relativo progetto esecutivo.

12. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere concordate con Terna S.p.A. le modalità e le tempistiche di realizzazione delle opere in oggetto.

13. La Protezione civile di Bologna ha confermato quanto già specificato nel parere espresso in relazione all'ottemperanza alle prescrizioni progettuali, rimandando gli ulteriori approfondimenti progettuali in esso suggeriti alla fase esecutiva.

14. Gli elaborati protocollati da Acantho S.p.A. dovranno essere trasmessi a FER al fine di tenerne conto in fase esecutiva.

15. Nelle successive fasi di progettazione ovvero di cantiereizzazione/esecuzione dei lavori dovranno essere valutate con le aziende di mobilità le modifiche e l'attribuzione di costi inerenti eventuali variazioni di percorsi e mezzi relativi a linee di trasporto pubblico interferenti con l'intervento in argomento.

16. Si dovrà tener conto delle prescrizioni formulate nella precedente Conferenza dei servizi regionale, da ottemperarsi nelle successive fasi di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori.

Prescrizioni formulate dal Ministero della cultura:

17. la localizzazione dei carotaggi dovrà essere fornita su supporto cartografico meglio leggibile e su scala idonea, valutando al contempo l'opportunità di riferire le ubicazioni su ortofotocarta, in modo da escludere qualsiasi interferenza tra la localizzazione dei punti di prelievo e situazioni di non agibilità del terreno;



18. lo spazio tra un carotaggio e l'altro dovrà essere maggiormente ravvicinato e non superare i 20 m di distanza reciproca in aree identificate come ad alto potenziale archeologico e i 50 m nelle aree a medio-alto potenziale archeologico;

19. le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico della competente Soprintendenza, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite dalla stessa Soprintendenza, che assumerà la direzione scientifica;

20. dovrà essere data comunicazione scritta alla competente Soprintendenza in merito alla data d'inizio dei lavori, con un anticipo di almeno dieci giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica incaricata.

Prescrizione formulata dal Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi:

21. tenuto conto che gli interventi sull'intera linea Bologna-Portomaggiore sono oggetto di ulteriori finanziamenti a carico del Fondo sviluppo e coesione per upgrade tecnologico e sicurezza, al fine di evitare eventuali sovrapposizioni di spesa si ritiene opportuna una programmazione dei lavori con l'intervento in argomento.

22. Nel caso di eventuali maggiori oneri che dovessero presentarsi nel corso della successiva fase progettuale, ovvero durante l'esecuzione dei lavori, l'erogazione dei finanziamenti statali è subordinata alla garanzia, da parte degli enti cofinanziatori, del reperimento dei finanziamenti necessari per il completamento dell'intera opera.

22A04404

## MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

DECRETO 31 maggio 2022.

**Individuazione degli uffici territoriali del Ministero dell'economia e delle finanze e definizione dei relativi compiti.**

### IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni ed integrazioni, ed in particolare l'art. 17, comma 4-bis, lettera e), che prevede che, con decreto ministeriale di natura non regolamentare, si definiscono i compiti delle unità dirigenziali nell'ambito degli uffici dirigenziali generali dei Ministeri;

Visto il decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 545, recante disposizioni in materia di ordinamento degli organi speciali di giurisdizione tributaria ed organizzazione degli uffici di collaborazione;

Visto il decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 546, recante disposizioni sul processo tributario;

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20, recante «Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti»;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante «Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59», ed in particolare gli articoli 25, 56 e 58, che prevedono rispettivamente, l'articolazione del Ministero dell'economia e delle finanze in Dipartimenti, le attribuzioni e l'organizzazione interna dello stesso;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni ed integrazioni, recante «Nor-

me generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115, recante il «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia»;

Visto il decreto ministeriale 23 dicembre 2010 relativo alla riallocazione delle funzioni svolte dalle sopresse direzioni territoriali dell'economia e delle finanze;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, n. 163, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 37 del 14 febbraio 2014, di adozione del «Regolamento recante la disciplina dell'uso di strumenti informatici e telematici nel processo tributario in attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 39, comma 8 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111»;

Visto il decreto del direttore generale delle finanze 4 agosto 2015, come modificato dal decreto direttoriale 25 novembre 2017, recante le specifiche tecniche di cui all'art. 3, comma 3, del citato regolamento recante la disciplina dell'uso di strumenti informatici e telematici nel processo tributario;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 3 settembre 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 20 del 26 gennaio 2016, relativo alla individuazione delle Ragionerie territoriali dello Stato e alla definizione dei relativi compiti, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, come modificato dall'art. 135, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, ed in particolare l'art. 16, contenente misure urgenti in materia di giustizia tributaria digitale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 giugno 2019, n. 103, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero dell'economia e delle finanze, così come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 30 settembre 2020, n. 161;

Visti, in particolare, gli articoli 15, 16 e 17 del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 giugno 2019, n. 103 e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito con modificazioni dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, concernente ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, ed in particolare l'art. 27, che ha introdotto disposizioni urgenti riguardanti lo svolgimento delle udienze, anche da remoto, nel processo tributario;

Visto il decreto del direttore generale delle finanze 6 novembre 2020, n. 44, recante le regole tecnico-operative per la redazione in formato digitale e il deposito con modalità telematiche dei provvedimenti del giudice tributario, per la redazione del processo verbale di udienza in formato digitale da parte del segretario di sezione, per la redazione e trasmissione telematica degli atti digitali da

