

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Angiox» (bivalirudina) è la seguente: medicinali soggetti a prescrizione medica limitativa, utilizzabili esclusivamente in ambiente ospedaliero o in struttura ad esso assimilabile (OSP).

Art. 3.

Farmacovigilanza

Il presente medicinale è inserito nell'elenco dei farmaci sottoposti a monitoraggio intensivo delle sospette reazioni avverse di cui al decreto del 21 novembre 2003 (*Gazzetta Ufficiale* 1° dicembre 2003) e successivi aggiornamenti; al termine della fase di monitoraggio intensivo vi sarà la rimozione del medicinale dal suddetto elenco.

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione 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, 23 febbraio 2011

Il direttore generale: RASI

11A03203

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Asse ferroviario Monaco - Verona. Accesso sud alla galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona. Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena: approvazione progetto preliminare (CUPJ94F04000020001). (Deliberazione n. 82/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 dicembre 1997, n. 449 «Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica» e visto in particolare l'art. 55, comma 13, come modificato dall'art. 47, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, concernente gli accantonamenti dei proventi della società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente

interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in interesse generale quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» e successive modificazioni ed integrazioni, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

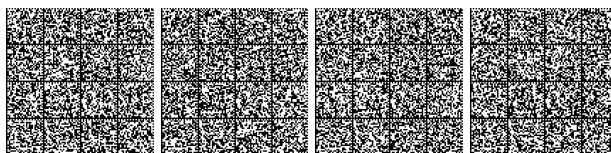
l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale»;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), e visto in particolare l'art. 1, comma 977, che - tra l'altro - per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001, e successive modificazioni ed integrazioni, ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009;

Vista la legge 2 luglio 2007, n. 151, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria», convertito dalla legge 3 agosto 2007, n. 127, che all'art. 8, comma 3, per la realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ha autorizzato un contributo di 700 milioni di euro per l'anno 2007;

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

Vista la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e vista la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la suddetta decisione n. 1692/96/CE;



Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero» - tra i sistemi ferroviari - l'«Asse ferroviario Brennero - Verona - Parma - La Spezia», per il quale indica un costo di 1.510,6 milioni di euro, e nell'allegato 2, tra le opere che interessano la Provincia autonoma di Bolzano, la «Tratta corridoio ferroviario Brennero e Valico», e, tra le opere che interessano la Provincia autonoma di Trento, la «Tratta Bologna - Brennero e Valico»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24, (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, in cui trova conferma, nell'ambito del «Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero» - tra i sistemi ferroviari - l'«Asse ferroviario Brennero - Verona - Parma - La Spezia», con un costo aggiornato di 2.536 milioni di euro;

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 27, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 16 marzo 2010, n. 11416 con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione istruttoria relativa al progetto preliminare in approvazione;

Vista la nota 16 settembre 2010, n. 37447, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto - tra l'altro - l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del progetto preliminare del 1° Lotto «Fortezza - Ponte Gardena» del quadruplicamento della linea Fortezza - Verona;

Viste le successive note 5 ottobre 2010, n. 40246, 11 ottobre 2010, n. 41065, e 28 ottobre 2010, n. 44055, con le quali il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha perfezionato la trasmissione della documentazione aggiornata relativa al predetto intervento;

Vista la nota 28 ottobre 2010, n. 4782 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) che, in relazione agli argomenti da inserire nell'ordine del giorno della seduta di questo Comitato, ha formulato osservazioni e richieste al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concernenti il «Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla Galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco - Verona: lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena»;

Vista la nota 3 novembre 2010, n. 92260, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - con riferimento all'ordine del giorno della seduta preparatoria di questo Comitato, ha formulato osservazioni sulle proposte all'esame di questo Comitato medesimo;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

Considerato che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano, sottoscritta il 13 febbraio 2004;

Considerato che l'«8° Allegato infrastrutture - programmare il territorio le infrastrutture le risorse» (Allegato infrastrutture), allegato al Documento di finanza pubblica 2011-2013, sul quale questo Comitato ha espresso parere con delibera n. 81 del 18 novembre 2010, include, nella tabella 1 «Programma delle infrastrutture strategiche - aggiornamento luglio 2010», nel Sistema valichi, la infrastruttura «Asse ferroviario Fortezza - Verona» con un costo complessivo aggiornato di 4.019,4 milioni di euro e un costo del 1° lotto «Fortezza - Ponte Gardena» di 1.618,4 milioni di euro;

Considerato che, in particolare, il predetto 1° lotto «Fortezza - Ponte Gardena» e il 2° lotto dell'intera opera sono inclusi nella tabella 2 «Quadro programmatico prioritario 2010-2013» del medesimo Allegato infrastrutture, a conferma della volontà del Governo di avviare la realizzazione dell'opera;

Considerato che con decisione 5 dicembre 2008 C(2008) 7726 la Commissione delle Comunità Europee ha concesso un contributo finanziario alla «Linea di accesso meridionale al Brennero» nell'ambito di progetti di interesse comune nel campo delle reti TEN-T, ponendo termini temporali per la progettazione definitiva dei lotti 1, 2 e 4 della medesima Linea;



Considerato che il Contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A), sul quale questo Comitato si è espresso con la citata delibera n. 27/2010, include le attività di progettazione dei lotti 1, 2, 3, 4 e 5 della predetta Linea, con un costo di 104 milioni di euro, di cui 87 già disponibili al 2008 e 17 quali risorse aggiuntive 2009 a carico dei fondi TEN-T;

Considerato che in data 26 luglio 2010 è pervenuta, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE), la deliberazione n. 18/2010/G della Corte dei conti con la quale è stata approvata la relazione di deferimento delle risultanze dell'intervento infrastrutturale strategico «Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza lotti 1, 2, 3 e 4», da cui è emersa, tra l'altro, l'esigenza di indicare le forme di copertura finanziaria dell'intera opera con il finanziamento di un primo lotto;

Considerato che l'approvazione del progetto preliminare del «Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza - Verona» è stata sollecitata anche dal Presidente della Provincia autonoma di Trento con nota 4 novembre 2010;

Considerato inoltre che, ai sensi dell'art. 20, decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009, il dott. Mauro Fabris è stato nominato Commissario straordinario del «Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla Galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco - Verona: lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

Prende atto

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

Sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che è ora proposta a questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del 1° lotto «Fortezza - Ponte Gardena», considerato prioritario;

che il predetto 1° lotto comprende la tratta di nuova linea tra Fortezza e Ponte Gardena e le relative interconnessioni con la linea esistente a Fortezza sud e a Ponte Gardena nord, per uno sviluppo di circa 25 km, più rami di interconnessione alla linea storica, e che le opere principali da realizzare, da nord a sud, sono:

la galleria naturale a doppia canna Scalerei, di lunghezza pari a 15,5 km circa;

le interconnessioni di Fortezza che si sviluppano quasi interamente in gallerie a singolo binario;

la «finestra» di Aica (galleria Scaleres) di lunghezza pari a 1,9 km circa;

la «finestra» di Albes (galleria Scaleres) di lunghezza pari a 0,6 km circa;

il ponte «Isarco» tra le gallerie Scaleres e Gardena;

la galleria naturale a doppia canna Gardena di lunghezza pari a 5,8 km circa;

la «finestra» di Chiusa (galleria Gardena) di lunghezza pari a 1,8 km circa;

il posto di comunicazione PC1 nella galleria Gardena;

le interconnessioni di Ponte Gardena che si sviluppano quasi interamente in gallerie a singolo binario;

che il progetto prevede i piani regolatori di stazione di Fortezza e di Ponte Gardena e il potenziamento tecnologico e impiantistico tipico delle linee di alta capacità;

che il progetto si prefigge l'obiettivo di ottimizzare il collegamento ferroviario Monaco - Verona, eliminando i «colli di bottiglia», tra cui quelli di Fortezza e Ponte Gardena, dovuti alla elevata pendenza della linea;

che il Soggetto aggiudicatore in data 5 giugno 2003 ha trasmesso il progetto preliminare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla Provincia autonoma di Bolzano e agli Enti interferenti e in data 10 giugno 2003 ha inviato il progetto dell'opera al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che la Provincia autonoma di Bolzano, con delibera di Giunta 20 ottobre 2003, n. 3748, ha espresso - tra l'altro - parere positivo con prescrizioni ai sensi dell'allora art. 18 del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 183, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163/2006;

che la Provincia autonoma di Bolzano, con successiva delibera di Giunta 22 dicembre 2003, n. 4786, ha proceduto all'approvazione definitiva delle modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate dal tracciato del progetto preliminare ai fini dell'Intesa Stato - Provincia autonoma, di cui all'art. 20 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381;

che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione generale per i beni architettonici ed il paesaggio, ha formulato parere favorevole con prescrizioni, con nota 2 agosto 2004, prot. ST/407/26166;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha formulato, in data 15 giugno 2005, prot. GAB/2005/5348/B05, parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare del «Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco - Verona», relativamente ai lotti 1 e 2;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella adunanza del 21 luglio 2006, con protocollo 88/2006, ha espresso parere, con osservazioni, per il prosieguo dell'iter procedurale del progetto preliminare dei lotti 1, 2, e 4 del «Quadruplicamento del collegamento ferroviario Fortezza - Verona»;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni, nella ultima versione trasmessa in data 11 ottobre 2010, da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo i motivi del mancato recepimento o del recepimento parziale di alcune osservazioni come sopra avanzate;



Sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, è individuato in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

che il CUP assegnato all'opera è J94F04000020001;

che al fine di non porre a rischio il contributo europeo assentito con la citata decisione 5 dicembre 2008, e di ottemperare alle raccomandazioni contenute nella citata relazione della Corte dei conti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha individuato un sub lotto funzionale «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente», del lotto 1 «Fortezza - Ponte Gardena»;

che il suddetto sub lotto prevede l'anticipazione di alcuni interventi previsti nel progetto preliminare del lotto 1, da realizzare negli impianti di Fortezza e Ponte Gardena e costituiti da:

nell'impianto di Fortezza:

adeguamento della radice sud della stazione di Fortezza, limitatamente alle predisposizioni civili ed impiantistiche, all'allaccio dell'interconnessione sud, compresa la riconfigurazione dell'apparato centrale computerizzato (ACC) ed esclusi gli interventi di competenza di Brenner Basistunnel (BBT SE);

nell'impianto di Ponte Gardena:

nuovo piano regolatore generale (PRG) della stazione di Ponte Gardena da realizzarsi per fasi fino all'assetto definitivo a quattro binari compresi marciapiedi, sottopasso di stazione e impianti sussidiari;

nuovo ACC, comprese le riconfigurazioni per la gestione delle fasi realizzative;

tratto del ramo pari dell'interconnessione, parte all'aperto, parte in trincea e parte in galleria artificiale a semplice binario, sottopassante la linea storica in esercizio, da realizzarsi per fasi al fine di evitare interferenze con l'esercizio stesso, comprensivo di espropri ed eventuali interventi sulla sponda sinistra del fiume Isarco;

adeguamento di opere idrauliche interessanti la stazione di Ponte Gardena, da realizzarsi per fasi contestualmente al PRG;

che il cronoprogramma di realizzazione del sub lotto funzionale è il seguente:

attività relative alla progettazione definitiva: novembre 2010 - giugno 2012;

affidamento: luglio 2012 - giugno 2013;

progettazione esecutiva ed esecuzione lavori: giugno 2013 - gennaio 2020;

Sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del 1° lotto Fortezza - Ponte Gardena, oggetto della proposta di approvazione, attualizzato al 2010 e al netto dell'IVA, è pari a 1.557 milioni di euro;

che, a seguito dell'accoglimento delle prescrizioni, si è determinato un maggiore costo di 61,4 milioni di euro (pari a circa il 4% del costo) e che pertanto il limite di spesa dell'investimento è ora stabilito in 1.618,4 milioni di euro al netto di IVA;

che il costo dei lavori riferibili al sub lotto è di 50 milioni di euro al netto di IVA e che il relativo cronoprogramma finanziario è il seguente:

(milioni di euro)

Attività	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Realizzazione sub lotto 1	0,2	1,6	0,05	0,45	10	16	14	4	3	0,6	0,1

che il costo della progettazione definitiva del 1° lotto è pari a 34 milioni di euro;

che la copertura finanziaria del costo a vita intera del suddetto sub lotto funzionale (50 milioni di euro) e del costo della progettazione definitiva del 1° lotto (34 milioni di euro), è riportata nel prospetto che segue:

(euro)

Oggetto	Costo	Copertura		
		UE Decisione C(2008) 7726	Decreto-legge n. 81/2007 art. 8, c. 3	Legge n. 449/1997 art. 55, c. 13
Sub-lotto funzionale: fluidificazione del traffico ed interconnessioni con la rete esistente (lavori)	50.000.000	2.890.000	10.600.000	36.510.000
Progettazione del lotto 1 (definitiva)	34.000.000	17.000.000	17.000.000	
Totale al netto dell'IVA	84.000.000	19.890.000	27.600.000	36.510.000

che il valore residuo da finanziare per il completamento della copertura finanziaria del 1° lotto, al netto delle risorse di cui al punto precedente, è pari a 1.534 milioni di euro;

che per la copertura del predetto fabbisogno residuo, recependo le sollecitazioni della Corte dei Conti in merito alla necessità di indicare le forme di copertura finanziaria del progetto preliminare in esame secon-



do quanto previsto dall'Allegato XXI al decreto legislativo n. 163/2006, sono indicate le seguenti fonti di finanziamento:

1.000 milioni di euro a valere sul fondo speciale di conto capitale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (legge 23 dicembre 2009, n. 191, tabella B) da rendere disponibile a partire dal 2012;

113 milioni di euro, ulteriori rispetto ai circa 37 milioni di euro già assegnati al sub lotto funzionale, a valere sui 550 milioni di euro accantonati entro il 2014 ai sensi dell'art. 55, comma 13, della legge n. 449/1997, come modificato dall'art. 47 del decreto-legge n. 78/2010 (con delibera n. 71/2009 è stata prevista la destinazione di una quota di 400 milioni di euro alla copertura finanziaria della Galleria di base del Brennero);

421 milioni di euro da accantonare a partire dal 2014, in applicazione del citato art. 47 del decreto-legge n. 78/2010;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua inoltre le seguenti azioni in grado di apportare possibili ulteriori fonti di finanziamento:

ricorso a Eurovignette;

ricorso ad ulteriori forme di partenariato pubblico privato (PPP);

continuità degli investimenti UE.

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modificazioni ed integrazioni è approvato - con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del 1° lotto «Fortezza - Ponte Gardena» del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza - Verona.

1.2. Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di 1.618,4 milioni di euro al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa del progetto preliminare approvato al punto 1.1.

1.3. Le prescrizioni citate al punto 1.1 sono riportate nella prima parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella seconda parte del citato allegato. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Ulteriori disposizioni.

2.1. In occasione della sottoposizione a questo Comitato del progetto definitivo del 1° lotto «Fortezza - Ponte Gardena» in approvazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà relazionare in merito alla procedura per l'uti-

lizzo delle risorse del citato art. 55, comma 13, della legge n. 449/1997, come modificato dall'art. 47 del decreto-legge n. 78/2010, la cui conclusione è prevista entro il 30 giugno 2012, nonché in ordine alla procedura di utilizzo delle ulteriori risorse da accantonare a partire dal 2014 ai sensi dell'art. 47, comma 1, del citato decreto-legge n. 78/2010.

2.2. In tale occasione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a:

trasmettere un quadro aggiornato del costo complessivo del Quadruplicamento della linea ferroviaria da Fortezza a Verona;

effettuare una ricognizione globale delle fonti di finanziamento;

indicare i cronoprogrammi di realizzazione e di spesa dei singoli lotti;

fornire aggiornamenti in ordine a disponibilità e sblocco dei fondi attribuibili al c.d. «finanziamento incrociato», all'eventuale ricorso alla normativa concernente i lotti costruttivi (legge n. 191/2009).

3. Clausole finali.

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Asse ferroviario Monaco - Verona - Accesso sud alla Galleria di Base del Brennero - Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza - Verona: Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena», approvato con la presente delibera.

3.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

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

3.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

3.5. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

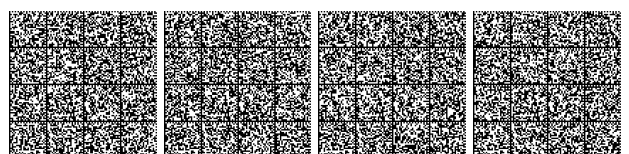
Roma, 18 novembre 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti l'8 marzo 2011

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziario, registro n. 3
Economia e finanze, foglio n. 74



ALLEGATO

**"QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA VERONA- FORTEZZA DI ACCESSO SUD ALLA
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO SULL'ASSE FERROVIARIO MONACO-
VERONA"**

Parte 1 - PRESCRIZIONI

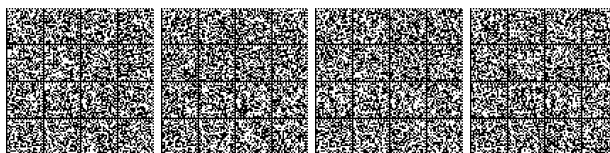
1. recepire e sviluppare, col dettaglio adeguato alla relativa fase di progettazione, le misure di mitigazione e compensazione previste nel progetto preliminare, nello Studio di impatto ambientale e nelle sue integrazioni;
2. nello scavo della Galleria Scaleres e nell'impiego del deposito di materiale di scavo ubicato in Val di Riga,
 - adottare la soluzione che prevede lo spostamento della finestra di Aica-Varna e del relativo cantiere nei pressi del deposito della vai di Riga (area Hinterrigger);
 - adottare la soluzione che prevede, a partire dall'innesto della finestra di Aica, lo scavo tradizionale verso nord e lo scavo meccanizzato con TBM verso sud, con trasporto del materiale di risulta attraverso la suddetta finestra direttamente al deposito della Val di Riga;
 - mantenere le relazioni ecologiche tra l'ambiente fluviale e le aree boschive limitrofe alla Val di Riga e prevedere la realizzazione di aree naturali (stepping stones) d'appoggio per i trasferimenti di carattere trofico e riproduttivo degli organismi legati ad ambienti umidi;
 - evitare l'impiego delle aree di S. Pietro Mezzomonte I e S. Pietro Mezzomonte II per il deposito del materiale di scavo;
 - prevedere e fronteggiare l'eventualità di sfasamenti temporali tra la realizzazione del lotto 1 e la Galleria di base del Brennero;
 - quale deposito per il materiale da scavo viene approvata l'area denominata "Hinterrigger" (estensione circa 23 ettari). L'altezza massima del riporto viene limitata a 15 m. Dovrà quindi essere iniziata in tempo la coltivazione del materiale sottostante l'area (profondità di scavo 8 - 10 m; quantità di materiale 1-1,5 milioni di m³). Il piano delle cave e delle torbiere deve essere modificato in tale senso;
 - adeguare di conseguenza il progetto della cantierizzazione ed il relativo cronoprogramma;
3. cantiere cunicolo finestra Albes/Velturmo
 - presso tale cantiere è da prevedersi la realizzazione di una barriera antirumore al fine di proteggere la località di Albes ubicata sulla parte opposta della valle;
 - i depositi di materiale previsti nella documentazione progettuale denominate, "Schrambach I" e "Schrambach II" non sono necessarie e devono quindi essere stralciate.



4. con riferimento alle opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale rinaturazione, da eseguire in ogni caso per ogni area di cantiere e di deposito del materiale di scavo:
 - documentare la situazione ante operam con speciale riferimento ai profili naturalistico e paesaggistico;
 - prevedere soluzioni di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione coerenti con lo stato dei luoghi precedente la realizzazione dell'opera (salvi gli interventi di ingegneria ambientale previsti e prescritti) attraverso un'adeguata progettazione paesaggistica e di opere di rinaturazione, anche agricola;
 - modellare il pendio artificiale risultante dalla rinaturazione del deposito della Val di Riga in forme naturali, ferme restando le esigenze di stabilità del pendio artificiale risultante dall'opera;
 - inquadrare le opere nell'obiettivo di integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione nell'ambiente circostante e adottare specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale;
 - fare ricorso prevalentemente a tecniche di ingegneria naturalistica, adottando ove possibile, le "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Servizio VIA, settembre 1997;
 - prevedere l'accantonamento e la conservazione dello strato di humus delle aree che saranno utilizzate quali cantieri e depositi temporanei e definitivi per il successivo reimpiego;
- 5 progettare e prevedere la realizzazione del Ponte sull'Isarco sviluppando la soluzione che sia:
 - conforme a quella proposta in sede di integrazioni al SIA in modo da conseguire un'opera di attraversamento di alto valore tecnico - architettonico sia in se stessa che nel contesto paesaggistico nel quale è destinata ad inserirsi;
 - evitato che le strutture portanti del ponte vadano ad interessare l'alveo o le sponde del fiume;
- 6 dettagliare le opere di prevenzione e mitigazione per evitare che la realizzazione dell'opera influisca sulle portate delle falde acquifere e dei corsi d'acqua sfruttati ad uso idropotabile;
- 7 dettagliare le misure di prevenzione e mitigazione necessarie ad evitare l'inquinamento e l'alterazione del regime idraulico delle acque superficiali e sotterranee e l'intorbidimento delle acque dell'Isarco. Dovranno in particolare essere dettagliati il sistema di collettamento delle acque inquinate e di prima pioggia dei cantieri e le misure necessarie ad impedire il dilavamento di inquinanti dagli smarini depositati;
- 8 confermare, anche mediante la predisposizione di opportune simulazioni modellistiche che tengano conto delle particolari condizioni meteorologiche e morfologiche dei siti, che in fase di realizzazione dell'opera gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri (e di altri inquinanti) non determinino il superamento dei valori di legge;
- 9 completare l'analisi del rumore presente e residuo sui tratti di linea ferroviaria esistente al fine di assicurare che la realizzazione dell'opera non determini il superamento dei limiti di legge su tali tratti e, all'occorrenza, prevedere l'adozione di elementi di protezione attiva e passiva dal rumore;
- 10 con particolare riferimento alle zone di attenzione individuate nelle integrazioni allo Studio di impatto ambientale, svolgere ulteriori indagini *in situ* e in laboratorio, anche mediante l'utilizzo di modelli di propagazione, per dettagliare i valori di accelerazione ai fini della



- valutazione dell'impatto con riferimento sia al comfort degli esseri umani, secondo la norma UNI 9614, che all'integrità strutturale degli edifici, secondo la norma UNI 9916; all'esito, tenendo conto anche della necessaria documentazione testimoniale sullo stato di fatto, adottare sistemi di scavo e/o scelte progettuali (comprese eventuali varianti locali di tracciato) atte a contenere gli effetti di possibili fenomeni di vibrazione in modo da escludere ogni tipo di pregiudizio, anche solo potenziale;
- 11 realizzare tutte le ulteriori indagini e gli approfondimenti indicati nel progetto preliminare, nello Studio di impatto ambientale e sue integrazioni nonché quelli connessi all'ottemperanza alle presenti prescrizioni tenendo adeguatamente conto dei relativi esiti nella redazione del progetto definitivo. Devono tra l'altro essere eseguite con particolare scrupolo le seguenti indagini destinate a risolvere residue problematiche locali di natura geologica, geotecnica, idrogeologica e di tracciato: sondaggi profondi e direzionati; prove in foro e geofisiche di superficie; prove di laboratorio; monitoraggio delle sorgenti e delle risorse idriche; individuazione delle sorgenti interferibili dalla realizzazione delle gallerie; monitoraggio delle relative risorse per un periodo significativo ad individuare i bacini di carico e gli utilizzi delle stesse;
 - 12 confermare, mediante apposito studio, che i depositi per lo stoccaggio di materiale di scavo ubicati nel fondovalle e gli scavi da effettuare in Val di Riga non influiscano sul regime idraulico del fiume Isarco;
 - 13 prevedere idonee vasche di raccolta, ai portali delle gallerie, al fine di poter trattenere eventuali sostanze sversate o acque di spegnimento collocate;
 - 14 prevedere di rispettare sempre, allo scarico degli impianti di depurazione agli imbocchi delle gallerie (fase di costruzione e di esercizio), i valori limite di emissione dell'allegato D della legge provinciale 18 giugno 2002, n. 8. anche attraverso ulteriori misure di sicurezza o limiti di emissioni più restrittive;
 - 15 prevedere per tutte le superfici occupate per le gallerie, ai sensi dell'art. 48 della legge provinciale del 18 giugno 2002, n. 8, una fascia di rispetto di 10 m dal ciglio sponda delle acque superficiali;
 - 16 nel progetto definitivo dovrà essere stilato un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile in caso di esaurimento delle sorgenti attualmente utilizzate. Sono da prevedere i seguenti provvedimenti:
 - provvedimenti d'urgenza entro 48 ore in caso di ridotta portata delle sorgenti;
 - realizzazione di un approvvigionamento provvisorio entro 30 gg.;
 - progetto per l'approvvigionamento sostitutivo definitivo;
 - tutti i provvedimenti devono essere precedentemente concordati con i titolari delle concessioni d'acqua;
 - 17 predisporre un piano preventivo di intervento che minimizzi eventuali interferenze nel caso in cui, durante le fasi di scavo delle gallerie, si intercettino sistemi acquiferi il cui drenaggio, ad opera dello scavo stesso, possa alterare il sistema di alimentazione delle sorgenti, e introdurre misure di intervento urgente necessarie in caso di venute d'acqua, analizzando le diverse ipotesi e le conseguenti azioni di mitigazione e/o compensazione, ivi compreso un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile;
 - 18 per eventuali futuri utilizzi dei materiali depositati dovrà essere allegata al progetto definitivo per ogni area di deposito una descrizione geolitologica del materiale depositato, accompagnata da una planimetria e sezioni;
 - 19 la prossima fase progettuale dovrà prevedere tutte le misure ecologiche, paesaggistiche ed ambientali per il ripristino delle aree di intervento ed un sistema di monitoraggio delle misure stesse. Inoltre, dovrà dimostrare che il tracciato delle gallerie che attraversa siti



- natura 2000 non comporti ripercussioni negative. Dovrà essere accertato prima dell'inizio dei lavori il rendimento dal punto di vista economico delle aree interessate.
- 20 con riferimento all'alimentazione elettrica della linea per l'alimentazione del lotto 1 adottare la soluzione che prevede la sottostazione elettrica nell'area della stazione di Fortezza, definirne i dettagli ed approfondire i relativi impatti, con particolare attenzione ad una soluzione che preveda l'adozione di una SSE blindata eventualmente sotterranea;
- 21 osservare le seguenti prescrizioni, analoghe a quella già impartite dalla Commissione Speciale per la VIA al proponente la Galleria di Base del Brennero e qui riportate:
- definire la contestuale sistemazione del piazzale di Fortezza in coordinamento con il progetto relativo alla Galleria di base del Brennero, individuando chiaramente le opere a carico dei due interventi in tempi, modi e costi. Prevedere la realizzazione di un intervento di riqualificazione e valorizzazione architettonica e paesaggistica, nel rispetto dei valori monumentali presenti, della Stazione di Fortezza, anche finalizzato a caratterizzare la località come "Portale di accoglienza dell'Italia". Sviluppare una progettazione architettonica adeguata dell'imbocco delle gallerie, sia allo scopo di contenere l'impatto acustico, sia per mitigare l'interferenza visiva, in coordinamento con la soluzione da prevedere per l'accesso alla Galleria di base del Brennero al fine di evitare soluzioni contrastanti in una medesima valle; corredare la progettazione di simulazioni fotorealistiche. Tale intervento, comunque non sostitutivo di misure di mitigazione immediate, è da considerare come l'occasione per eliminare i residui impatti sulla componente rumore e vibrazioni a carico di ricettori sensibili che risultino fuori dai limiti di legge nonché per migliorare l'accessibilità alle diverse aree abitative di Fortezza e dunque per recuperare all'uso collettivo le aree delle linee ferroviarie da dismettere;
 - sviluppare una soluzione per la sistemazione definitiva del deposito di Vana - Val di Riga coerente con i possibili utilizzi futuri dell'area, siano essi agricoli o finalizzati al riutilizzo di parte del materiale depositato, curando, anche con l'ausilio dei competenti uffici della Provincia, l'adozione di un assetto ambientalmente compatibile; evidenziare sistemazioni transitorie legate ai tempi di attuazione del presente progetto della Linea di Accesso Sud e della Galleria di Base del Brennero, anche in rapporto alla necessità di prevedere una gestione di cantiere e di materiali condivisa e coordinata con il proponente della suddetta Galleria di Base evidenziando i tempi di rispettiva utilizzazione;
- 22 predisporre il Progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, ed inserire il relativo costo di attuazione nel quadro economico;
- 23 anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
- 24 predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
- 25 inserire nei capitolati d'appalto clausole che impongono agli appaltatori di osservare tutte le prescrizioni relative alla conduzione delle attività di cantiere e alla mitigazione dei relativi impatti;
- 26 redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento;
- 27 la finestra di Varna dovrà essere spostata di circa 950 metri a nord, localizzando il portale presso il deposito principale nell'ambito Hinterrigger, dove dovrà essere sistemata la logistica di cantiere e di materiale condivisa e coordinata sia per la galleria di Base che per la linea di accesso;



- 28 dovrà essere previsto l'incapsulamento dei binari esistenti e dei nuovi binari nell'ambito di Ponte Gardena fino al portale della galleria Sciliar;
- 29 dovrà essere redatto uno studio complessivo relativo all'inserimento architettonico - paesaggistico dell'infrastruttura progettata;
- 30 contestualmente alla redazione del progetto definitivo della linea di accesso alla Galleria del Brennero dovrà essere redatto il progetto preliminare per il tracciato nella bassa Atesina;
- 31 dovranno essere adeguate le caratteristiche dell'impianto idrico antincendio che non sono completamente conformi a quanto richiesto al paragrafo 1.2.3 dei REQUISITI MINIMI dell'ALLEGATO 2 del Decreto 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" Il decreto infatti prescrive una interdistanza degli idranti UNI 45 di 125 m invece dei 250 m previsti in progetto.



Parte 2 - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda, inoltre:

- a. nel definire con maggior dettaglio le aree adibite a deposito temporaneo e definitivo del materiale di scavo e relativi flussi, il progetto definitivo analizzi in dettaglio tutte le possibili sinergie con le attività di cava già in essere e/o trasferibili in considerazione del progetto; si raccomanda al riguardo una stretta collaborazione con gli uffici competenti della Provincia autonoma di Bolzano al fine di ottimizzare le attività sul territorio;
- b. assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca la Certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile;
- c. nello svolgimento delle attività di cantiere (lavorazione del materiale di scavo, produzione di calcestruzzo, ecc.) prevedere il riciclo dell'acqua, impiegando anzitutto l'acqua presente in galleria, prelievate tutte le necessarie operazioni di caratterizzazione fisico-chimiche, selezione e trattamenti depurativi eventualmente necessari;
- d. nelle gallerie considerate sono previsti tutti gli impianti prescritti nei REQUISITI MINIMI dell'ALLEGATO 2 del decreto ministeriale 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie". Gli impianti risultano conformi alle indicazioni del suddetto decreto, salvo l'impianto idrico antincendio come di seguito specificato. Si auspica che nelle successive fasi della progettazione possa essere valutata la possibilità di prevedere un impianto di rilevazione incendi lungo tutta la tratta in galleria, con cavo termosensibile di tipo analogico o, per le gallerie di lunghezza maggiore, di tipo laser. Tale impianto, frequentemente installato nelle gallerie ferroviarie, può segnalare tempestivamente eventuali incendi e meglio gestire il funzionamento dell'impianto di pressurizzazione dei by-pass e dei "cameroni";
- e. si ricorda comunque che ai sensi del decreto citato (decreto ministeriale 28 ottobre 2005), nelle successive fasi della progettazione, dovrà essere redatto il documento "Analisi del rischio" sulla base del quale potrà essere stabilito in che misura il sistema galleria prescelto nel progetto in esame risponde ai requisiti (minimi e integrativi) previsti che consentono di rispettare l'obiettivo di sicurezza prescritto nel decreto citato, apportando le conseguenti modifiche e integrazioni.

11A03644

