

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 21 novembre 2019

Linea ferroviaria alta velocita'/alta capacita' (AV/AC) Milano-Verona. Tratta Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso nodo di Verona). Autorizzazione del 2° lotto costruttivo CUP (F81H91000000008). (Delibera n. 68/2019). (20A01460)

(GU n.63 del 10-3-2020)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

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, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 51 del 2002 Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)»;

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 87 del 2003, e la relativa errata corregge pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP 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» che, all'art.

11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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

Visto l'art. 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), e visti in particolare:

1. il comma 232 che prevede che con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali questo Comitato puo' autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso Comitato, subordinatamente alle seguenti condizioni:

1.1. il costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, devono costituire almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera; in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, puo' essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera;

1.2. il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiornamento di tutti gli elementi della medesima relazione;

1.3. il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, nonche' a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte da questo Comitato non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;

2. il comma 233 che stabilisce che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, questo Comitato assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma;

3. il comma 234 che stabilisce che il Documento di programmazione economico-finanziaria (ora DEF) - Allegato Infrastrutture dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali questo Comitato assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233;

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

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente

«Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE e visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Vista la legge 27 dicembre 2013, n. 147, «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilita' 2014)», che all'art. 1, comma 76, stabilisce che:

1. le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalita' previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

2. il CIPE puo' approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilita' finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;

3. e' autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029;

4. non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato a valere sui predetti contributi;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

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

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 2015 supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche-nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano» nella infrastruttura «Asse ferroviario Corridoio 5 Lyon - Kiev» l'intervento «AV/AC: Brescia - Verona»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale e' 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 e' demandata la responsabilita' di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

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

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

1. l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il MIT effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

4. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5. l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

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

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 grandi opere 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 d'impatto ambientale delle infrastrutture strategiche, 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;

Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232, «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019 (legge di bilancio 2017)» che all'art. 1, comma 140, ha previsto l'istituzione di un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea, nei seguenti settori di spesa:

1. trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni

ferroviarie;

2. infrastrutture, anche relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione;

3. ricerca;

4. difesa del suolo, dissesto idrogeologico, risanamento ambientale e bonifiche;

5. edilizia pubblica, compresa quella scolastica;

6. attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni;

7. informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria;

8. prevenzione del rischio sismico;

9. investimenti per la riqualificazione urbana e per la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia;

10. eliminazione delle barriere architettoniche (cosiddetto «Fondo infrastrutture 2017»);

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Viste le delibere 5 dicembre 2003, n. 120, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 132 del 2004, 18 marzo 2005, n. 1, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 150 del 2005, 5 aprile 2007, n. 13, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 164 del 2007, 8 maggio 2009, n. 21, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 130 del 2009, 22 settembre 2009, n. 81, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 51 del 2010, 18 novembre 2010, n. 85, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 95 del 2011, 6 dicembre 2011, n. 83, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 53 del 2012, errata corregge n. 59 del 10 marzo 2012, 6 dicembre 2011, n. 85, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 79 del 2012, 20 gennaio 2012, n. 6, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 2012, 11 gennaio 2012, n. 126, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 89 del 2013, 2 agosto 2013, n. 52, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 53 del 2014, 1° maggio 2016, n. 22, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 188 del 2016, 10 luglio 2017, n. 42, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 70 del 2018, con le quali questo Comitato ha approvato progetti, assegnato risorse, o ha assunto altre decisioni concernenti l'infrastruttura «Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona»;

Vista la nota 22 ottobre 2019, n. 40559, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT ha trasmesso la documentazione istruttoria ai fini dell'autorizzazione all'avvio della realizzazione del Secondo lotto costruttivo della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona - Tratta Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona);

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

1. con la convenzione del 15 ottobre 1991 Treno alta velocità - T.A.V. S.p.a. ha affidato al Consorzio Cepav Due - Consorzio ENI per l'Alta velocità (Consorzio Cepav Due), in qualità di General contractor, la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria Milano-Verona;

2. il soggetto aggiudicatore dell'opera, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, è individuato nella Società Rete ferroviaria italiana p.A. (RFI S.p.a.);

3. ai sensi del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che all'art. 12 ha abrogato la revoca delle convenzioni tra Treno Alta Velocità T.A.V. S.p.a. (TAV) e i contraenti generali disposta con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, trasferendone la titolarità, originariamente prevista in capo a TAV, a RFI S.p.a., il General contractor «Consorzio Cepav Due - Consorzio Eni per l'alta velocità» è nuovamente divenuto il titolare della Convenzione per la progettazione e la realizzazione della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona, mentre RFI S.p.a. mantiene il ruolo di soggetto aggiudicatore, in quanto resta valida la revoca della concessione - rilasciata a TAV dalle Ferrovie dello Stato (direzione generale per le ferrovie del Ministero dei trasporti) in data 7 agosto 1991 - di cui al citato decreto-legge n. 7 del 2007;

4. questo Comitato, con la delibera n. 120 del 2003, ha approvato il progetto preliminare della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona, parte del sistema ferroviario italiano ad alta velocità/alta

capacita, incluso nel corridoio TEN-T Mediterraneo e in particolare nella sezione italiana Torino - Milano - Venezia - Trieste di detto corridoio;

5. la legge 23 dicembre 2009, n. 191, all'art. 2, commi 232-234, ha previsto la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel Programma delle infrastrutture strategiche con specifiche caratteristiche tecnico-finanziarie;

6. in una prima fase di attuazione della legge sono stati individuati i progetti prioritari, tra cui la tratta Treviglio - Brescia della Linea AV/AC Milano-Verona;

7. questo Comitato, con la delibera n. 81 del 2009, ha approvato il progetto definitivo della tratta funzionale Treviglio - Brescia dell'opera ed ha successivamente autorizzato, previo finanziamento, la realizzazione dei relativi lotti costruttivi con le delibere n. 85 del 2010 (Primo lotto costruttivo) e n. 85 del 2011 (Secondo lotto costruttivo);

8. successivamente, la citata legge n. 147 del 2013, all'art. 1, comma 76, ha esteso la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali ad alcune tratte, tra cui la Brescia - Verona - Padova della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Venezia;

9. con la delibera n. 42 del 2017 questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della Tratta AV/AC Brescia-Verona: lotto funzionale Brescia Est-Verona con un costo complessivo di 2.499 milioni di euro, ed ha autorizzato la realizzazione dell'opera per lotti costruttivi non funzionali, autorizzando l'avvio della realizzazione del Primo lotto costruttivo, di importo pari a 1.892 milioni di euro, con l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera;

10. in relazione a quanto disposto con la delibera n. 42 del 2017, RFI S.p.a. in data 6 giugno 2018 ha sottoscritto con il Consorzio Cepav Due e ENI il secondo atto integrativo alla convenzione del 15 ottobre 1991;

11. con il Secondo atto integrativo di cui al punto precedente si stabilisce l'avvio della realizzazione del Primo lotto costruttivo alla data del 6 luglio 2018, data di efficacia dell'atto stesso;

12. lo stesso atto prevede in 81 mesi consecutivi (piu' un mese di pre-esercizio) dalla data di efficacia del Secondo atto integrativo (intervenuta il 6 luglio 2018) il termine di ultimazione del secondo lotto costruttivo, che equivale al termine di ultimazione dell'intera tratta, purché l'effettiva assegnazione e disponibilita' delle risorse necessarie alla realizzazione del secondo lotto costruttivo avvenga entro 12 mesi dalla data di efficacia del secondo atto integrativo;

13. con il suddetto secondo atto integrativo il Consorzio Cepav Due e, per quanto di competenza, ENI S.p.a., confermano irrevocabilmente nei confronti di RFI S.p.a. e/o suoi aventi causa, con effetto dall'efficacia del secondo atto integrativo, anche in nome e per conto delle consorziate o, comunque, promettendo il fatto di queste ultime ai sensi dell'art. 1381 codice civile, le rinunce di cui all'atto di impegno confermando le rinunce anche con riferimento a tutti i fatti e/o atti e/o eventi verificatisi fino alla data di efficacia dello stesso secondo atto integrativo (il tutto anche, ove occorra, in deroga a qualsiasi diversa disposizione contenuta nella convenzione, ivi compresa la premessa I della convenzione);

14. il soggetto aggiudicatore RFI S.p.a., con nota n. 1375 del 2 agosto 2019, ha trasmesso al MIT l'aggiornamento della relazione di cui alla lettera b) del comma 232 del citato art. 2 della legge n. 191 del 2009, con indicazione delle fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, del cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e dei connessi fabbisogni finanziari annuali (cosiddetta «relazione lotti costruttivi»), trasmessa da RFI S.p.a. in occasione della autorizzazione del primo lotto costruttivo del Lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso nodo di Verona) della Linea AV/AC Brescia-Verona;

15. dal suddetto aggiornamento della «relazione lotti costruttivi» risulta che:

15.1. il costo a vita intera del lotto funzionale Brescia Est - Verona e' confermato, nel Quadro economico aggiornato, essere pari a 2.499 milioni di euro e cosi' ripartito:

=====

		Tabella 1	
		(milioni di euro)	
Lavori		Costo	
1° lotto costruttivo		1.892	
2° lotto costruttivo		607	
	Totale	2.499	

15.2. in particolare il primo lotto costruttivo comprende l'esecuzione delle opere civili di circa 40,2 km di linea, in prevalente affiancamento all'Autostrada A4 Milano-Verona e quelle dell'interconnessione di Verona Merce mentre il secondo lotto costruttivo prevede il completamento delle opere civili (interconnessione di Brescia Est per 5,2 km) nonché la realizzazione della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti tecnologici dell'intero Lotto funzionale Brescia Est-Verona;

15.3. il secondo lotto costruttivo trova copertura finanziaria con le risorse stanziare nell'ambito del «Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese» previsto dalla legge di bilancio 2017 e contrattualizzate nel Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021, approvato con decreto interministeriale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti/Ministero dell'economia e delle finanze (decreto interministeriale MIT/MEF) n. 87 del 7 marzo 2019 e registrato dalla Corte dei conti in data 9 maggio 2019, con il n. 1-1078;

15.4. con riferimento alle attività del primo lotto costruttivo allo stato attuale il General contractor Cepav Due ha completato la progettazione esecutiva, in parte inviata per la verifica di attuazione alla Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; inoltre sono in corso le attività relative al monitoraggio ambientale, quelle per la risoluzione delle interferenze, le attività per l'affidamento, mediante procedura di gara, dei lavori da fare eseguire a imprese terze nonché quelle relative all'acquisizione, mediante accordi bonari per le ditte concordatarie, delle aree;

15.5. sempre con riferimento al primo lotto costruttivo, nelle more della conclusione della Analisi costi benefici (ACB) da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla Tratta AV/AC Brescia-Verona, avvenuta con la pubblicazione sul sito dello stesso Ministero in data 3 luglio 2019, RFI S.p.a. ha sospeso l'emissione dei decreti di occupazione di urgenza, nonché l'iter previsto dall'art. 2, comma 232, della legge n. 191 del 2009, finalizzato ad acquisire l'autorizzazione all'avvio della realizzazione del secondo lotto costruttivo;

15.6. a seguito della suddetta sospensione il General contractor ha chiesto fra l'altro un prolungamento del termine di ultimazione contrattuale del Primo lotto costruttivo e del secondo lotto costruttivo, pari a dieci mesi alla data del 30 giugno 2019, che porterebbero il termine di ultimazione dei lavori a febbraio 2026;

15.7. e' in corso di svolgimento un confronto con il Consorzio Cepav Due con l'obiettivo di pervenire all'ultimazione dei lavori entro novembre 2025, recuperando circa tre mesi, e conseguentemente all'attivazione della Tratta entro dicembre 2025, purché l'autorizzazione ad avviare la realizzazione del secondo lotto costruttivo intervenga entro il mese di novembre 2019;

15.8. sono elencate sinteticamente le attività e gli interventi affidati al contraente generale e gli oneri gestiti direttamente da RFI S.p.a. relativi ai due lotti costruttivi, riportati nell'Allegato 1 «attività e interventi inclusi nei lotti costruttivi» alla presente delibera;

15.9. e' incluso il Cronoprogramma di realizzazione del Lotto funzionale Brescia Est-Verona, di competenza del contraente generale che tiene già conto del termine di ultimazione dei lavori e dell'attivazione della tratta entro dicembre 2026, riportato nell'Allegato 2 «Cronoprogramma delle attività» alla presente delibera;

15.10. sono dettagliate in apposite tabelle le necessita' annuali di cassa suddivise per lotto costruttivo e le progressioni delle necessita' di cassa per lotto costruttivo, tabelle riportate nell'Allegato 3 «Flusso risorse finanziarie per la realizzazione di ciascun intervento e dell'investimento complessivo» alla presente delibera;

15.11. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dichiara che la richiesta presentata al Comitato «non comporta variazione del limite di spesa dell'Opera definito con la citata delibera CIPE n. 42/2017»;

16. relativamente ai requisiti di cui al citato art. 2, commi 232 e 233, della legge n. 191 del 2009:

16.1. con legge n. 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilita' 2014) art. 1 comma 76, la Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia-Verona e' stata individuata quale progetto da realizzare per lotti costruttivi non funzionali secondo le modalita' previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

16.2. l'opera e' inclusa nel Corridoio europeo TEN-T, Mediterraneo;

16.3. l'opera e' inclusa nel Programma delle infrastrutture strategiche;

16.4. l'opera ha un costo superiore a 2 miliardi di euro (pari a 2,499 miliardi di euro);

16.5. l'opera richiede effettivamente tempi di realizzazione superiori a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo;

16.6. il Lotto funzionale Brescia Est - Verona non e' suddivisibile in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro;

16.7. l'opera puo' essere suddivisa in due lotti costruttivi; il Primo lotto costruttivo con un limite di spesa di 1.892 milioni di euro e il Secondo lotto costruttivo con un limite di spesa di 607 milioni di euro;

16.8. il lotto costruttivo da autorizzare con la presente delibera e' integralmente finanziato e sussiste la relativa copertura finanziaria;

16.9. la copertura finanziaria dell'opera alla data odierna, pari a 2.499 milioni di euro, costituisce piu' del 20 per cento del costo aggiornato complessivo dell'opera;

16.10. l'opera non comporta un importo residuo da finanziare;

17. con riferimento all'intera Tratta AV/AC Brescia-Verona il citato Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021, nella tabella B Investimenti realizzati per lotti costruttivi - Classe f: Interventi da realizzare per lotti costruttivi, riporta i seguenti dati:

=====			
	Costo (in		
Linea AV/AC Milano-Verona:	milioni		
Tratta Brescia-Verona	di euro)	Disponibilita'	Fabbisogno
+-----+-----+-----+-----+			
1° lotto funzionale Brescia			
Est-Verona - 1° lotto			
costruttivo	1.892	1.892	0
+-----+-----+-----+-----+			
1° lotto funzionale Brescia			
Est-Verona - 2° lotto			
costruttivo	607	607	0
+-----+-----+-----+-----+			
Nodo di Verona Ovest	376	376	0
+-----+-----+-----+-----+			
2° lotto funzionale			
Quadruplicamento in uscita			
da Brescia	555	0	555
+-----+-----+-----+-----+			
Totale	3.430	2.875	555
+-----+-----+-----+-----+			

18. che, ad oggi le opere per le quali e' prevista la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti della richiamata legge n. 191 del 2009, includono due tratte della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona:

18.1. la Tratta Treviglio - Brescia, ai sensi dell'art. 2, comma 232, della legge n. 191 del 2009;

18.2. parte della Tratta Brescia - Verona - Padova, ai sensi dell'art. 1, comma 76, della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilita' 2014);

Considerato che, secondo quanto indicato dal MIT, le contabilizzazioni riportate nella tabella «Progressivi delle necessita' di cassa per lotto costruttivo» per il 1° lotto costruttivo sono da considerarsi a consuntivo per gli anni 2015, 2016, 2017, 2018, per un totale di 253 milioni di euro, e previsionali per il 2019 e per gli anni seguenti;

Considerato che si rileva un naturale disallineamento tra le necessita' annuali di cassa per lotto costruttivo riportate nell'aggiornamento della «relazione lotti costruttivi», trasmesso da RFI il 2 agosto 2019, e quelle riportate nell'allegato 2 della precedente delibera n. 42 del 2017;

Considerato che tale disallineamento mette in evidenza, a causa del tempo intercorso fra i due documenti, uno slittamento in avanti delle necessita' annuali di cassa per lotto costruttivo (tabella 2 «progressivi delle necessita' di cassa per lotto costruttivo») con una minore necessita' di cassa negli anni 2015-2020 a fronte di una maggiore concentrazione negli anni 2021-2022 e di una estensione delle necessita' di cassa negli anni 2023-2024;

Considerato che il Cronoprogramma della citata delibera n. 42 del 2017, registrata dalla Corte dei conti il 1° marzo 2018, prevede una conclusione dei lavori del secondo lotto costruttivo - e dell'intero Lotto funzionale Brescia Est-Verona - nel mese di gennaio 2024;

Considerato che successivamente, per il solo secondo lotto costruttivo, il termine di ultimazione contrattuale e' stato previsto nel mese di aprile del 2025, per effetto della decorrenza degli 81 mesi ivi previsti per la conclusione dei lavori a partire dalla data di entrata in efficacia del Secondo atto integrativo alla convenzione del 1991 (6 luglio 2018);

Considerato inoltre, che il General contractor ha chiesto, a seguito del tempo intercorso fra la delibera n. 42 del 2017 e la conclusione a luglio 2019 dell'ACB sull'opera voluta dal MIT nel periodo 2018-2019, una dilazione dei tempi contrattuali di dieci mesi rispetto al termine contrattuale dell'aprile 2025 sopra richiamato, che di fatto ha portato la nuova scadenza per la conclusione dei lavori al mese di febbraio 2026;

Preso atto che il Cronoprogramma presentato attualmente, come allegato alla relazione istruttoria del MIT, riporta tuttavia come conclusione dei lavori il mese di dicembre 2025 (incluso pre-esercizio), in quanto tiene conto di una disponibilita' del General contractor a ridurre di circa 2/3 mesi i maggiori tempi richiesti a valle dell'ACB, a condizione che la delibera di questo Comitato di autorizzazione all'avvio della realizzazione del secondo lotto costruttivo sia adottata entro il mese di novembre del 2019;

Considerato quindi che il Cronoprogramma allegato alla proposta in esame e' stato gia' adeguato alle attivita' in corso e non ancora concluse, per garantire l'attivazione del lotto funzionale entro il mese di dicembre 2025;

Considerato che nella banca dati BDAP, con riferimento al progetto «Linea AV/AC Milano -Verona - realizzazione tratta Brescia-Verona e interventi relativi all'ingresso urbano a Verona», identificato dal CUP F81H91000000008, risulta come «importo realizzato totale» l'importo di 108.105.004 euro, cui corrispondono pagamenti totali pari a 5.774.114 euro;

Ritenuto che debba sussistere un allineamento tra i dati finanziari della predetta BDAP e quelli riportati nei documenti sottoposti all'esame di questo Comitato;

Considerato che il progetto definitivo dell'intera Tratta AV/AC Brescia-Verona e' diviso in due lotti funzionali:

1. primo lotto funzionale da Brescia Est a Verona Ovest (escluso il nodo di Verona), a sua volta diviso in due lotti costruttivi, come sopra citati e come riportato nell'Allegato 1 alla presente delibera;

2. secondo lotto funzionale da Brescia a Brescia Est, «Quadruplicamento in uscita da Brescia»;

Considerato che il punto 3.1 della delibera n. 42 del 2017 ha disposto la progettazione della soluzione «Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia», finalizzata a dare continuita' alla Linea AV/AC Milano - Verona,

quale ulteriore fase funzionale della nuova Linea AV/AC Brescia - Verona, in alternativa allo «Shunt di Brescia»;

Considerato inoltre che l'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra MIT e RFI S.p.a., sul quale questo Comitato si e' espresso con la delibera 24 luglio 2019, n. 37, in corso di registrazione, prevede il finanziamento del tratto ancora mancante denominato «Quadruplicamento in uscita da Brescia» nel 2020;

Ritenuto pertanto opportuno che il MIT, provveda a sottoporre a questo Comitato, appena possibile, il progetto definitivo del secondo lotto funzionale della tratta da Brescia a Brescia Est, meglio identificato in «Quadruplicamento in uscita da Brescia, della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona»;

Considerato che il punto 3.4 della delibera n. 42 del 2017 prevedeva l'effettuazione di uno studio di fattibilita' dell'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda, localizzata in prossimita' del casello autostradale di Sirmione e della linea storica e che il Ministero delle infrastrutture dovra' informare questo Comitato sull'esito di detto studio di fattibilita';

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Considerato che l'infrastruttura di cui sopra e' ricompresa nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta il 11 aprile 2003, e nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione del Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003;

Considerato che con la delibera 6 agosto 2017, n. 66, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 83 del 2018, questo Comitato ha espresso parere sullo schema di «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e la societa' Rete ferroviaria italiana (RFI S.p.a.) e che, nella «tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi» del «Corridoio Mediterraneo», il medesimo Contratto di programma include l'intervento «Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona» articolato in due lotti funzionali, Tratta Brescia Est-Verona» e «Quadruplicamento in uscita da Brescia», e nel Nodo di Verona Ovest, con un costo complessivo di 3.430 milioni di euro, e con copertura finanziaria complessiva di 2.875 milioni di euro;

Considerato che con la delibera 24 luglio 2019, n. 37, attualmente all'esame della Corte dei conti per il controllo preventivo di legittimita', questo Comitato ha espresso parere positivo sull'aggiornamento 2018 e 2019 del «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il MIT e RFI S.p.a. e che, nella «tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi» del «Corridoio Mediterraneo», il medesimo Contratto di programma include l'intervento «Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona», articolato in due lotti funzionali, Tratta Brescia Est-Verona» e «Quadruplicamento in uscita da Brescia», e nel Nodo di Verona Ovest, con un costo complessivo di 3.430 milioni di euro, ha mantenuto la copertura finanziaria complessiva di 2.875 milioni di euro;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 5 della delibera n. 82 del 2018);

Vista la nota protocollo DIPE n. 5982 - P del 21 novembre 2019, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato il dibattito avvenuto in seduta, nel corso del quale tra l'altro le Regioni Lombardia e Veneto hanno dato conferma del loro parere favorevole;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Lotti costruttivi.

1.1 Ai sensi dell'art. 2, comma 233, della legge 23 dicembre

2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), e' autorizzata la realizzazione delle opere di competenza del General contractor del Secondo lotto costruttivo del «Lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso nodo di Verona)», della Tratta Brescia-Verona, della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, il cui valore ammonta a 607 milioni di euro.

1.2 Nell'Allegato 1 alla presente delibera, di cui fa parte integrante, e' riportato l'elenco sintetico aggiornato delle attivita' e degli interventi inclusi nei lotti costruttivi.

1.3 La copertura finanziaria del Secondo lotto costruttivo e' assicurata dalle risorse del c.d. «Fondo infrastrutture 2017», previsto dall'art. 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016 (legge di bilancio 2017), e contrattualizzate per la Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia-Verona nel Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021, approvato con decreto interministeriale MIT/MEF n. 87 del 7 marzo 2019 e registrato alla Corte dei conti il 9 maggio 2019 con il n. 1-1078.

1.4 Il Cronoprogramma di realizzazione dell'infrastruttura e' stato aggiornato - tra l'altro - con la ridefinizione del termine di ultimazione del primo lotto costruttivo per il mese di maggio 2023, del termine di ultimazione del Secondo lotto costruttivo per il mese di novembre 2025 e del termine di ultimazione dell'opera nel mese di dicembre 2025, a seguito della riprogrammazione finalizzata a garantire appunto l'attivazione della intera Tratta Brescia Est-Verona entro dicembre 2025. Detto cronoprogramma e' riportato nell'Allegato 2, che fa parte integrante della presente delibera e sostituisce ogni precedente approvazione su analoghi cronoprogrammi relativi alla medesima infrastruttura.

1.5 La distribuzione annuale delle risorse necessarie e' riportata nell'Allegato 3 alla presente delibera, di cui fa parte integrante.

1.6 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovra' informare questo Comitato sull'esito dei confronti con il Consorzio Cepav Due finalizzati a fissare come termine di ultimazione dei lavori del secondo lotto costruttivo e dell'intero lotto funzionale Brescia Est-Verona il mese di dicembre 2025.

1.7 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovra' trasmettere al CIPE l'eventuale provvedimento con il quale sara' formalizzato l'aggiornamento dei tempi di realizzazione ai fini contrattuali nonche' il nuovo cronoprogramma adeguato ai documenti contrattuali.

1.8 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviera' semestralmente una relazione sull'andamento delle procedure e dei lavori in relazione alle previsioni e al rispetto della tempistica del cronoprogramma, relativo ad entrambi i lotti costruttivi dell'intero lotto funzionale Brescia Est-Verona.

1.9 Nell'ambito delle disposizioni contrattuali vigenti, il MIT chiedera' a RFI S.p.a. di valutare l'applicazione di eventuali penali relative agli eventuali ritardi che saranno maturati nel corso della procedura.

2. Altre disposizioni.

2.1 Successivamente alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana della presente delibera, il MIT dovra' presentare a questo Comitato il progetto definitivo del secondo lotto funzionale della tratta da Brescia a Brescia Est, meglio identificato in «Quadruplicamento in uscita da Brescia», quale ulteriore fase funzionale della nuova Linea ferroviaria AV/AC Brescia - Verona.

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, se possibile in occasione della trasmissione della prima relazione, di cui al precedente punto 1.8, dovra' informare questo Comitato in merito allo studio di fattibilita' dell'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda; in tal modo si intende sostituita la prescrizione n. 3.4 della delibera n. 42 del 2017.

2.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvedera' ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto definitivo del lotto funzionale Brescia Est-Verona.

2.4 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovra' richiedere a RFI S.p.a. l'aggiornamento costante dei dati finanziari della BDAP.

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

2.6 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP indicato per l'opera che il CUP assegnato all'opera e' F81H91000000008 dovra' essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 21 novembre 2019

Il Presidente: Conte

Il segretario: Fraccaro

Registrato alla Corte dei conti il 26 febbraio 2020
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 148

Allegato 1

ATTIVITA' E INTERVENTI INCLUSI NEI LOTTI COSTRUTTIVI

1° Lotto costruttivo

Tratta AV/AC (affidata al General Contractor)

adeguamento della progettazione definitiva sviluppata dal GC nel 2006;

tutte le opere civili della linea AV dalla progressiva 100+542 alla progressiva 140+780 comprese le interconnessioni di Brescia Est e di Verona Mercì;

attività propedeutiche per l'inizio dei lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo: archeologia, bonifica bellica, demolizioni;

bonifica dei soli siti inquinati interferenti e/o contigui i lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

risoluzioni di tutte le interferenze con pubblici servizi interferenti con i lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

monitoraggio ambientale per l'esecuzione dei lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

espropri necessari per l'esecuzione dei lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

tutti i lavori di sovrastruttura ferroviaria ed impianti tecnologici necessari alla realizzazione del by-pass della Linea storica necessari per l'esecuzione delle gallerie dell'IC di Verona Mercì;

risoluzione delle interferenze con la linea storica;

opere di cantierizzazione necessarie all'esecuzione dei lavori;

le sole fondazioni delle barriere antirumore ricadenti nelle opere di sede sopra descritte.

Altri oneri gestiti direttamente da RFI

Sono inoltre state previste le seguenti voci di costo, che saranno gestite direttamente da RFI:

oneri di ingegneria, collaudi e costi di struttura commisurati alle attività di competenza del Lotto;

imprevisti commisurati alle attività di competenza del Lotto.

2° Lotto costruttivo

Tratta AV/AC (affidata al General Contractor)

tutte le opere civili della linea Brescia Est dalla progressiva 0+042 alla progressiva 5+200;

attività propedeutiche per l'inizio dei lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo: archeologia, bonifica bellica, demolizioni;

bonifica dei soli siti inquinati interferenti e/o contigui i lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

risoluzioni di tutte le interferenze con pubblici servizi interferenti con i lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

monitoraggio ambientale per l'esecuzione dei lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

espropri necessari per l'esecuzione dei lavori delle opere civili di competenza del Lotto costruttivo;

risoluzione delle interferenze con la linea storica;

bivio Verona Ovest di innesto sulla linea storica Milano-Venezia (Km 141+671 della linea storica), al fine di assicurare la funzionalita' del Lotto Brescia Est-Verona -;

bivio Rezzato di innesto della linea Brescia Est sulla linea storica Milano-Venezia (tra il Km 94+048 e il Km 94+590 della linea storica);

completamento degli interventi di mitigazioni acustica relativi al Lotto funzionale «Brescia Est-Verona»;

tutti i lavori di sovrastruttura ferroviaria necessari all'attivazione del Lotto funzionale «Brescia Est- Verona»;

la totalita' delle attivita' degli Impianti Tecnologici, incluse le attivita' inerenti l'elettrodotto, per quanto necessario all'attivazione del Lotto Funzionale «Brescia Est- Verona»;

opere di cantierizzazione necessarie all'esecuzione dei lavori.

Altri oneri gestiti direttamente da RFI

Sono inoltre state previste le seguenti voci di costo, che saranno gestite direttamente da RFI:

oneri di ingegneria, collaudi e costi di struttura commisurati alle attivita' di competenza del Lotto;

imprevisti commisurati alle attivita' di competenza del Lotto;

prove di esercizio.

Allegato 2

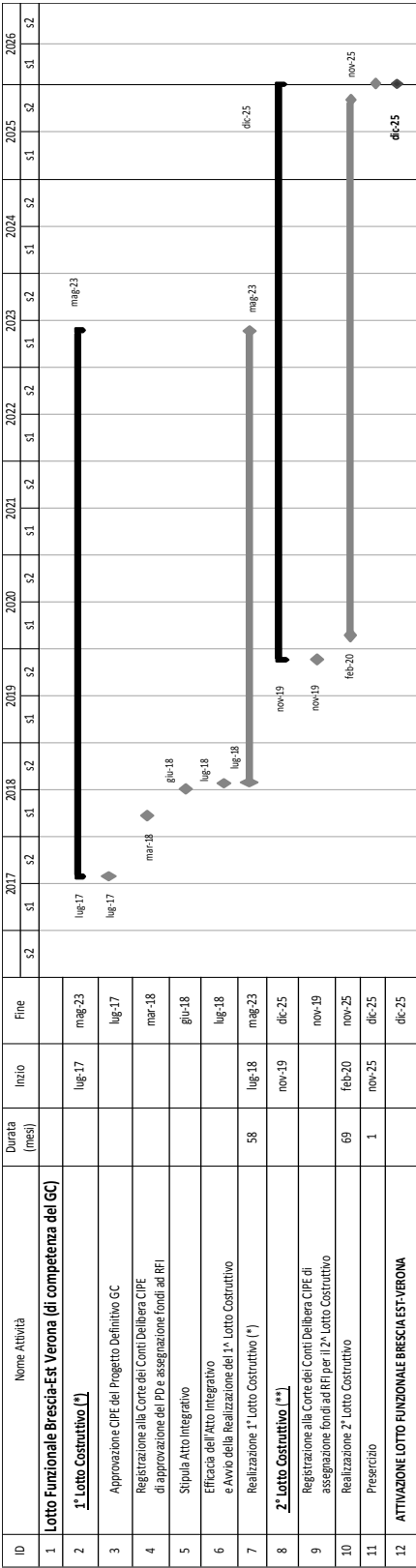
Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 3

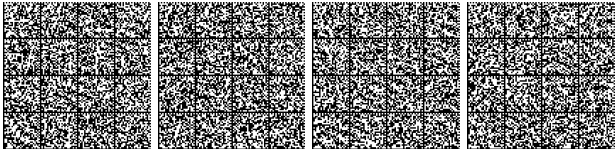
Parte di provvedimento in formato grafico

LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ (AV/AC)
MILANO – VERONA.
TRATTA BRESCIA – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST – VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA)
AUTORIZZAZIONE DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO
CUP (F81H910000000008)

CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'



(*) Data di ultimazione da riprogrammare a seguito confronti con GC
(**) Tempistiche riprogrammate con l'obiettivo di garantire l'attivazione della tratta AV/AC entro dicembre 2025



LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ (AV/AC)
MILANO – VERONA.
TRATTA BRESCIA – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST – VERONA
(ESCLUSO NODO DI VERONA)
AUTORIZZAZIONE DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO
CUP (F81H910000000008)

FLUSSO RISORSE FINANZIARIE PER LA REALIZZAZIONE DI CIASCUN
INTERVENTO E DELL’INVESTIMENTO COMPLESSIVO

Tabella 1: *Necessità annuali di cassa per Lotto costruttivo*

LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST-VERONA													
Importi in Mio EUR													
	Al 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale
LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST- VERONA													
1° lotto costruttivo	1,4	3,1	0,2	237,5 (*)	130	365	603	415	94	42,8			1.892
2° lotto costruttivo					55 (*)	27	47	133	263	31	29	22	607
TOTALE INVESTIMENTO	1,4	3,1	0,2	237,5	185	392	650	548	357	73,8	29	22	2.499

(*) inclusa anticipazione al General Contractor

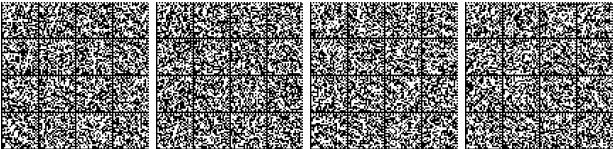


Tabella 2: *Progressivi delle necessità di cassa per Lotto costruttivo*

LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST-VERONA: CVI 2.499 Mio EUR					
1° LOTTO COSTRUTTIVO			2° LOTTO COSTRUTTIVO		
Anno	Impegni [Mio EUR]	contabilizzazioni [Mio EUR]	Anno	Impegni [Mio EUR]	contabilizzazioni [Mio EUR]
Al 2015	1,4	1	Al 2015		
2016	3,1	5	2016		
2017	0,2	5	2017		
2018	237,5	242	2018		
2019	130	372	2019	55	55
2020	365	737	2020	27	82
2021	603	1.340	2021	47	129
2022	415	1.755	2022	133	262
2023	94	1.849	2023	263	525
2024	42,8	1.892	2024	31	556
2025			2025	29	585
2026			2026	22	607
TOTALE	1.892	1.892	TOTALE	607	607

20A01460

DELIBERA 21 novembre 2019.

Programmazione delle risorse per la messa in sicurezza degli edifici scolastici derivanti dal definanziamento degli interventi del programma di cui alle delibere CIPE n. 102 del 2004, 143 del 2006 e 17 del 2008 e del programma di cui alle delibere CIPE n. 32 del 2010 e n. 6 del 2012. (Delibera n. 70/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

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 11 gennaio 1996, n. 23 e, in particolare, gli articoli 3 e 4 che dettano norme in materia di edilizia scolastica;

