

1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE
DELLA LINEA FERROVIARIA BARI TARANTO:
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA BARI S. ANDREA-BITETTO

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, 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 e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che 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";

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, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP) e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare:

- il comma 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani

finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

- il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;
- il comma 177 – come sostituito dall'art. 1, comma 13, del decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, e poi modificato ed integrato dall'art. 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39, ed infine dal comma 85 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 – che reca precisazioni in tema di limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte 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 adriatico" alla voce "Sistemi ferroviari" – l'"asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto", per la quale indica un costo complessivo di 742,149 Meuro, e che, nell'allegato 2, riporta, tra le opere che interessano la regione Puglia, l'"asse ferroviario Bari-Taranto";

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. 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;

VISTO il Piano di priorità degli investimenti (PPI) - edizione ottobre 2003 di Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI), approvato da questo Comitato con delibera 13 novembre 2003, n. 103, che, in particolare per quanto concerne gli investimenti al Sud, individua un programma di acceleramento per alcuni investimenti ferroviari, tra i quali è compreso il "raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto e tratta Castellaneta-Palagianello-Massafra, prevedendo – tramite l'inserimento di clausole contrattuali nei contratti di appalto – una nuova programmazione delle attività finalizzata ad accelerare la realizzazione dei lavori e ad anticipare l'attivazione degli impianti, a fronte di maggiori oneri di appalto;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 22, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sul 2° addendum al Contratto di programma 2001-2005 tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI);

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 46 (G.U. n. 22/2004), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del "potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto" ed ha contestualmente assegnato a RFI contributi massimi pluriennali, a valere sui limiti di impegno quindicennali decorrenti dal 2005 e 2006, pari a 2,837 milioni di euro complessivi, in grado di sviluppare un volume di investimenti pari a 31 milioni di euro;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – 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 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa al "potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto – raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto";

CONSIDERATO che questo Comitato, con delibera 29 luglio 2005, n. 96 (G.U. n. 57/2006), ha approvato – oltre il già citato progetto preliminare del "potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto" – il progetto preliminare del "collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara" del pari incluso nella citata infrastruttura strategica "Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto";

CONSIDERATO che il costo del progetto preliminare della tratta Bari S. Andrea-Bitetto, quantificato in 200 milioni di euro, include l'importo di 24 milioni di euro previsti, quale premio di acceleramento, per consentire la riduzione dei tempi di realizzazione;

CONSIDERATO che il CUP assegnato al progetto è il seguente : J71H92000030008;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che l'intervento si inquadra nel completamento del raddoppio della esistente linea ferroviaria Bari-Taranto e prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato esistente, by-passando l'abitato di Modugno e sviluppandosi per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda;
- che il progetto comprende la realizzazione di due nuove fermate – Bari Villaggio dei lavoratori e Modugno – e un posto di comunicazione;
- che la potenzialità di offerta della linea resa disponibile dall'intervento consente un forte aumento dei treni regionali e dei treni merci, rispondendo agli obiettivi di servire l'indotto dei viaggiatori gravitanti nell'area metropolitana di Bari e di soddisfare le esigenze legate allo sviluppo del traffico intermodale;

- che il progetto definitivo è stato sviluppato nel rispetto delle specifiche funzionali e tecniche fornite da RFI per il progetto preliminare e, in particolare:
 - velocità di progetto 200 km/h, tranne che per il tratto iniziale dal lato S. Andrea, dove è prevista una velocità di 100 km/h;
 - interasse binari pari a 4 m;
 - pendenza massima 12 per mille;
 - codifica traffico combinato P80;
 - sagoma cinematica "C";
 - modulo binari di stazione 650 m;
- che il suddetto progetto definitivo è corredato dal "programma di risoluzione delle interferenze con i sottoservizi";
- che le principali differenze rispetto al progetto preliminare consistono
 - in una impostazione delle scarpate di scavo dei tratti in trincea molto più contenuta, con maggiore impegno planimetrico della sede ferroviaria;
 - nella eliminazione di una campata del viadotto ferroviario che attraversa la cava dismessa dal chilometro 10+624 al chilometro 10+942;
 - nella ottimizzazione del sovrappasso pedonale previsto nell'ambito della fermata di Modugno;
- che inoltre, al fine di ottemperare alle prescrizioni formulate in sede di approvazione del progetto preliminare, sono state operate modeste variazioni di tracciato, che tuttavia rientrano nel limite delle fasce del vincolo urbanistico previste nel progetto preliminare, nonché modifiche alle opere di linea con particolare riferimento alla localizzazione ed estensione delle gallerie artificiali;
- che sono intervenute modifiche anche in relazione alla variazione dello stato dei luoghi, intervenuta successivamente alla consegna del progetto preliminare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- che il progetto definitivo, integrato dalla dichiarazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, è stato trasmesso, in data 5 giugno 2005, dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- che il medesimo progetto definitivo è stato trasmesso anche alle altre Amministrazioni competenti a rilasciare pareri ed autorizzazioni nonché ai gestori delle opere interferenti;
- che il soggetto aggiudicatore, in data 29 luglio 2005, ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento di pubblica utilità mediante pubblicazione su due quotidiani a tiratura locale e su uno a tiratura nazionale;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in data 22 novembre 2005, ha comunicato che il progetto definitivo all'esame "non è sensibilmente diverso da quello preliminare" approvato con la sopra richiamata delibera n. 46/2004 e che ha dato atto di avere verificato la ottemperanza del suddetto progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla stessa delibera n. 46/2004;

- che parere favorevole, con prescrizioni, ha espresso anche il Ministero per i beni e le attività culturali in data 2 gennaio 2006;
 - che in sede di Conferenza di servizi di cui all'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002 la Regione Puglia non si è pronunciata sul progetto definitivo all'esame;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, fornendo le motivazioni nel caso in cui non siano state considerate accoglibili le prescrizioni formulate dagli enti interessati;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore è individuato in RFI S.p.a.;
 - che la modalità di affidamento dei lavori è l'appalto integrato;
 - che l'ultimazione dei lavori è prevista entro il 2009;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo dell'opera nel passaggio al progetto definitivo è stato valutato dal soggetto aggiudicatore in 228 Meuro, con un incremento di 28 Meuro rispetto al progetto preliminare;
 - che la analisi costi/benefici, basata su un valore di investimento di 228 Meuro, ha permesso di determinare un "valore attuale netto economico" di circa 16 Meuro ed un "saggio interno di rendimento economico" del 5,8%;
 - che il soggetto aggiudicatore, con nota 5 agosto 2005, ha proposto di contenere il suddetto incremento entro il limite di 19 Meuro mediante riduzione – da 24 Meuro a 15 Meuro – del premio di acceleramento di cui alle premesse, mantenendo tuttavia invariata la durata dei tempi necessari alla realizzazione dell'opera;
 - che alla luce della suddetta riduzione i risultati della analisi costi/benefici sono da considerare cautelativi;
 - che l'ulteriore maggiore costo di 19 Meuro evidenziato dovrà essere reperito nell'ambito delle economie o delle somme a disposizione del soggetto aggiudicatore e che pertanto il limite di spesa del progetto all'esame è confermato in 200 Meuro;
 - che la copertura finanziaria del progetto è così articolata:
 - 142 Meuro a carico fondi afferenti al Contratto di programma 2001-2005 con RFI, inclusivi del citato premio di acceleramento;
 - 27 Meuro a carico delle risorse FESR di cui all'accordo preliminare al 4° addendum sul quale questo Comitato si è espresso con delibera 22 marzo 2006;
 - 31 Meuro a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002 come rifinanziato dall'art. 4, comma 176, della legge n. 350/2004 già assegnati con la citata delibera n.46/2004;

2. delle risultanze della seduta ed in particolare che il rappresentante della Regione Puglia, presente in seduta, non ha formulato osservazioni in ordine al progetto all'esame, che risulta approvato all'unanimità;

D E L I B E R A

1 Approvazione progetto definitivo

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo “potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari–Taranto – raddoppio della tratta Bari S. Andrea–Bitetto”. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.
- 1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono del pari riportate nel citato allegato 1: 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.
- 1.3 E' altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi Enti gestori.
- 1.4 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono indicati negli elaborati del progetto definitivo riportati nell'allegato 2 della presente delibera.

2 Limite di spesa dell'infrastruttura e copertura finanziaria

- 2.1 Il premio di acceleramento previsto nel citato PPI per il “potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto – raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto” viene ridotto di 9 milioni di euro.
- 2.2 Ai sensi dell'art. 10 del 2° addendum al Contratto di programma 2001-2005 con RFI, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera n. 24/2004, ed al fine di integrare la copertura finanziaria dell'opera, il suddetto importo di 9 Meuro dovrà essere riallocato al “potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto – raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto” nell'ambito del prossimo addendum al citato Contratto di programma.

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 definitivo.
- 3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato e da sviluppare in tale fase: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.
- 3.3 Il medesimo 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 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3 che del pari forma parte integrante della presente delibera.
In analogia a quanto previsto dall'art. 9, comma 13-ter, del decreto legislativo n. 190/2002 introdotto dal decreto legislativo n. 189/2005, nel bando di gara dovrà essere prevista, ai fini di cui sopra, un'aliquota forfetaria, non sottoposta al ribasso d'asta, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento.
- 3.5 Il codice unico di progetto (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 29 marzo 2006

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI