

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA:
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

I L C I P E

VISTE la decisione n. 1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T) e la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento e del Consiglio europeo, datata 24 aprile 2004, che modifica la prima;

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 (G.U. n. 64/2001) e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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, autorizza 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;

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 modificata 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, nella stesura risultante dalle modifiche apportate – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

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);

VISTO l'art 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, 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 opere 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, che precisa, tra l'altro, che i limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative sono da intendere quale contributo pluriennale per la realizzazione di investimenti, includendo nel costo degli stessi anche gli oneri derivanti dagli eventuali finanziamenti necessari, ovvero quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti interessati, diversi dalle pubbliche amministrazioni come definite secondo i criteri di contabilità nazionale SEC 95, sono autorizzati ad effettuare per la realizzazione di investimenti;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. 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 opere strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito del "Sistema valichi", il valico del Brennero, per il quale indica un costo di 2.582,284 Meuro, e nell'allegato 2, tra le opere che interessano la provincia autonoma di Bolzano, alla voce "Corridoi ferroviari" include la "Tratta corridoio ferroviario Brennero e valico";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. 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 (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;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. 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 sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in ordine al 1° Programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è incluso l'intervento "Brennero - traforo ferroviario";

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 5 aprile 2004, n. 13 (G.U. n. 66/2004 S.O.), nella quale sono state affrontate le tematiche dei limiti di impegno ed è stato, tra l'altro, precisato che l'assunzione dell'impegno contabile non è necessariamente correlata alla concessione di un eventuale mutuo o all'effettuazione di altre operazioni di finanziamento;

VISTA la nota 2 agosto 2004, n. 485, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso - tra l'altro - la relazione istruttoria sul "Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero", proponendo l'approvazione del progetto preliminare dell'opera, con prescrizioni, e il finanziamento di 45 Meuro per le attività di studi e indagini connesse con il progetto definitivo;

VISTA la nota n. 530 del 22 settembre 2004 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso – tra l'altro – la scheda prevista dalla delibera n. 63/03 sopra citata;

VISTA la nota 18 ottobre 2004 con la quale il responsabile italiano del Gruppo europeo d'interesse economico "Brenner Basis Tunnel" (GEIE BBT) ha fornito precisazioni sul costo dell'opera;

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 questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che il progetto del tunnel di base del Brennero è incluso, tra i "nuovi progetti di legge obiettivo", nel piano di priorità degli investimenti ferroviari (PPI) – edizione ottobre 2003, che questo Comitato con delibera 13 novembre 2003, n. 103, ha approvato per il 2004 e in via programmatica per gli anni successivi, e nell'edizione aprile 2004 sulla quale questo Comitato si è pronunciato con delibera n. 91 in data odierna;

CONSIDERATO che, nella riunione preliminare alla seduta di questo Comitato, il Presidente della Provincia autonoma di Bolzano – nel confermare l'intesa sulla

localizzazione dell'opera – ha sottolineato la necessità di progettare e realizzare contestualmente anche la tratta da Fortezza a Verona, per assicurare piena funzionalità all'opera stessa, e ha preso atto che detta tratta è in corso di progettazione da parte di Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI);

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che illustra anche l'evoluzione della natura giuridica del soggetto aggiudicatore;

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

P R E N D E A T T O

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

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che il progetto sottoposto a questo Comitato ha ad oggetto il potenziamento del collegamento ferroviario tra Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia), e interessa il territorio delle vallate alpine dell'Inn e dell'Adige compreso tra Austria e Italia, separato dallo spartiacque di confine;
- che il potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero, comprendente anche la costruzione della galleria di base, rappresenta un momento essenziale di una politica dei trasporti che rispetti l'ambiente e le popolazioni dei territori attraversati e che, nell'ottica di garantire uno sviluppo sostenibile, miri ad assicurare il riequilibrio tra le varie modalità di trasporto, superando l'attuale monomodalismo stradale;
- che tale politica, che costituisce il principio informatore del Piano generale dei trasporti sin dall'epoca della sua adozione, trova riscontro a livello internazionale sia nei rapporti trilaterali tra Italia, Austria e Germania – riflettendosi sulla strategia tracciata dalla Convenzione delle Alpi del 1991, volta a ridurre gli impatti sull'ambiente alpino – sia in campo comunitario quale criterio base per l'impostazione della TEN-T di cui alle direttive citate in premessa;
- che, in particolare, sin dagli anni ottanta, in considerazione della situazione del traffico attraverso le Alpi, i Ministri dei trasporti di Italia, Austria e Germania hanno concordato l'affidamento di uno studio di fattibilità per la galleria ferroviaria di base del Brennero, conclusosi nel 1989 e integrato con ulteriori studi nel 1993, riguardanti l'intero asse Monaco-Verona;
- che, con il memorandum di Montreux del 2/3 giugno 1994, i suddetti Ministri si sono impegnati per la realizzazione del potenziamento ferroviario dell'asse Monaco-Verona, secondo un tracciato poi inserito nei rispettivi piani nazionali dei trasporti, e che a detto accordo, come da memorandum di Bruxelles del 21 novembre dello stesso anno, ha aderito il membro della Commissione europea per i trasporti, dando così avvio alla costituzione di una Commissione trilaterale,

costituita da rappresentanti dei tre Ministeri interessati, dalla Commissione europea e dalle Ferrovie interessate;

- che, a seguito di vertici del Consiglio europeo del giugno e del dicembre 1994, il collegamento Monaco-Verona è stato incluso nella TEN-T e ricompreso tra i 14 progetti prioritari dell'allegato III alla voce "Treno ad alta velocità / trasporto combinato Nord-Sud" al fine di contribuire a ridurre le ripercussioni negative del traffico sull'ambiente ed in particolare nell'area alpina;
- che tale priorità è stata confermata nel libro bianco della Commissione della Comunità europea del 12 settembre 2001, come strategia per migliorare la qualità della vita dei residenti in Alto Adige e in Tirolo minacciati dall'incessante e crescente circolazione dei mezzi pesanti;
- che il suddetto collegamento, con la citata decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004, è stato esteso da Berlino a Palermo e confermato tra i progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010;
- che nel frattempo i Ministri dei trasporti dell'Austria e dell'Italia hanno confermato, con la dichiarazione congiunta del 15 aprile 1999, la loro comune volontà di iniziare le progettazioni necessarie per la realizzazione della galleria di base del Brennero quale parte del collegamento "nord-sud per il traffico ferroviario ad alta capacità e per il traffico combinato Berlino-Norimberga-Monaco-Verona", costituendo a tale scopo, tra le imprese ferroviarie incaricate dell'esecuzione delle progettazioni, il citato GEIE BBT, come proposto dalla citata Commissione trilaterale;
- che i Governi di Austria e Italia, a seguito dei risultati ottenuti nella fase I del GEIE BBT in ordine alle attività di progettazione della galleria di base del Brennero, hanno firmato, il 1° aprile 2003, una dichiarazione congiunta per la prosecuzione del progetto in questione e poi, con il memorandum del 10 settembre dello stesso anno, hanno dato formale avvio alla fase II al fine di pervenire ad un progetto maturo, provvisto cioè di tutte le autorizzazioni necessarie a consentirne l'avvio della costruzione;
- che il 30 aprile 2004 è stato firmato a Vienna un "Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero", in corso di ratifica, accordo che definisce le fasi del progetto della realizzazione della parte comune della nuova linea ferroviaria fino alla messa in esercizio, regolando anche le condizioni generali della concessione di diritto ferroviario e gli aspetti finanziari del progetto, e che prevede la trasformazione del GEIE in Società per Azioni europea, che assume le funzioni di promotore e cui spetterà quindi di sviluppare il modello di finanziamento e le modalità di realizzazione dell'opera attraverso l'istituzionalizzazione di una Commissione intergovernativa (CIG) che formulerà proposte ai due Governi interessati in ordine alle attività successive alla fase II;
- che l'intervento di cui al progetto in esame è costituito dalla galleria di base – che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco – e dai relativi allacci alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck e di Fortezza;

- che la configurazione dell'opera prevede due gallerie a semplice binario messe in comunicazione con cunicoli trasversali di collegamento pedonale posizionati circa ogni 336 m;
- che il progetto prevede, oltre alla galleria di base, la realizzazione delle seguenti opere accessorie:
 - tre posti multifunzione collocati a una distanza minore di 20 km tra loro e precisamente: circonvallazione di Innsbruck, Steinach e Prati;
 - le finestre di Mules, Vizzate, Wolf, Pfons, Ahrntal;
 - la galleria di servizio di Aica e un "cunicolo esplorativo" a fini geognostici;
 - la sottostazione elettrica di Fortezza;
 - variante in galleria alla linea esistente a nord della stazione di Fortezza;
- che le uniche tratte all'aperto previste dal progetto si sviluppano rispettivamente:
 - dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Innsbruck all'imbocco della galleria (portale nord) per circa 1000 m;
 - dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Fortezza all'imbocco della galleria (portale sud), per circa 350 m;
- che la linea è destinata ad un traffico di tipo misto: viaggiatori e merci;
- che in data 10 giugno 2003 il soggetto aggiudicatore ha inviato il progetto dell'opera al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla Provincia autonoma di Bolzano e agli Enti interferenti, mentre si è proceduto alla pubblicazione di avvisi su alcuni giornali sull'avvio del procedimento;
- che la Provincia autonoma di Bolzano ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, in materia di valutazione dell'impatto ambientale con delibera di Giunta 20 ottobre 2003, n. 3749, allegando il parere positivo – con osservazioni – del Comitato VIA n. 11/2003, ed ha proceduto all'approvazione definitiva delle modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate con delibera di Giunta 22 dicembre 2003, n. 4786;
- che parere favorevole, con prescrizioni, ha formulato anche il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 27 maggio 2004, n. ST/407/18621, sulla scorta delle considerazioni svolte dalle competenti Soprintendenze;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, alla stregua della valutazione effettuata dalla speciale Commissione VIA, anche sulla base di documentazione integrativa richiesta al soggetto aggiudicatore, ha formulato, in data 17 giugno 2004, parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;
- 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 da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, suddividendo le prescrizioni stesse a seconda che comportino o meno aumento dei costi e esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

- *sotto l'aspetto attuativo*

- che il soggetto aggiudicatore, ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, viene individuato nel citato GEIE BBT, trasformato in Società per azioni europea (BBT SE) dal 16 dicembre 2004 ai sensi del regolamento europeo 2157/2001, in vigore dal giorno 8 ottobre 2004, al quale, per la parte italiana, è stata trasferita la competenza sulle funzioni inerenti la progettazione da parte di RFI;
- che il cronoprogramma di realizzazione dell'opera prevede che i lavori, inclusi quelli di attrezzaggio ferroviario, vengano ultimati entro 9 anni – con uno scarto di circa 6 mesi, a seconda che venga adottato l'approccio di scavo innovativo (con fresa) o quello conservativo – con messa in esercizio prevista per il 2016;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che, secondo la stima aggiornata del GEIE BBT, il costo complessivo dell'intervento è quantificabile in 4.500 Meuro, comprensivo del costo di realizzazione del cunicolo esplorativo, e che detto costo è suscettibile di variazioni stante la provvisoria determinazione del costo per la tratta austriaca (2.300 Meuro), che verrà quantificato alla fine della fase II in sede di emanazione del "decreto sul tracciato";
- che per il progetto complessivo è stata effettuata un'analisi costi-benefici, questi ultimi considerati sia in termini di risparmi per l'utente per abbattimento dei tempi e del costo del trasporto sia in termini di esternalità associate alla realizzazione del progetto stesso;
- che il costo della tratta italiana è quantificato in 2.200 Meuro ai quali vanno aggiunti:
 - 300 Meuro per l'ottemperanza alle prescrizioni concernenti la tratta italiana stessa e comportanti incrementi di costi,
 - 50 Meuro per compensazioni ambientali come da richiesta della Commissione V.I.A. e pari a circa il 2% del costo della tratta;
- che anche il PPI – edizione aprile 2004 riporta, per la tratta italiana della parte comune, un costo di 2.200 Meuro;
- che, per quanto concerne la copertura finanziaria del costo dell'intervento complessivo, il più volte menzionato accordo del 30 aprile 2004 prevede che le parti richiedano congiuntamente la concessione delle sovvenzioni comunitarie nella misura massima consentita e che, per il residuo finanziamento, si faccia ricorso a mezzi privati nell'ambito di modelli di partenariato pubblico-privato (PPP), suddividendo in modo paritario la quota pubblica nell'ambito del partenariato stesso;
- che è stato comunque sviluppato un modello di cash flow interinale, finalizzato prevalentemente ad una prima stima dei contributi statali e comunitari necessari per l'implementazione finanziaria del progetto;
- che la quota di costo a carico delle risorse pubbliche nazionali potrà quindi essere definita solo al termine della fase II e che solo in sede di esame del progetto definitivo il piano economico-finanziario dell'opera potrà formare oggetto di adeguata valutazione;
- che a valere sulle risorse destinate all'attuazione del 1° Programma delle opere strategiche viene richiesto un primo finanziamento di 45 Meuro, pari al 50% del

costo stimato nella dichiarazione congiunta del 1° aprile 2003 per le attività di fase II di cui all'accordo internazionale del 30 aprile 2004, relative in particolare alla progettazione definitiva, alla connessa attività di studi e indagini, al modello di finanziamento e di concessione e alle altre attività di supporto alla trasformazione giuridica del GEIE BBT in società;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è approvato – con le prescrizioni 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 della tratta italiana del "Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero". E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Provincia autonoma sulla localizzazione dell'opera.
- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 2.550 Meuro, di cui alla precedente presa d'atto, costituisce il limite di spesa dell'intervento.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

2. *Concessione contributo*

- 2.1. Per la realizzazione delle attività precisate nella "presa d'atto" viene attribuito al GEIE BBT un contributo pluriennale di 4,019 Meuro per 15 anni a valere sul 4° limite di impegno previsto dall'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, e decorrente dal 2005: detto contributo è stato quantificato includendo, nel costo di realizzazione dell'investimento, anche gli oneri derivanti dal reperimento di eventuali finanziamenti necessari.
Il Ministero dell'economia e delle finanze provvederà a fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al soggetto aggiudicatore le eventuali indicazioni che riterrà opportune per una più puntuale definizione delle modalità di attribuzione e di erogazione del contributo.
- 2.2 L'eventuale assegnazione di ulteriori contributi all'opera, ad integrazione delle fonti di finanziamento che verranno nel frattempo puntualizzate e nel limite indicato nella delibera n. 121/2001, viene rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo. Nell'occasione il soggetto aggiudicatore provvederà a redigere una stesura aggiornata del piano economico-finanziario.

3. *Assegnazione CUP*

Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, il soggetto aggiudicatore è tenuto, pena la decadenza dal contributo assegnato con la medesima, a richiedere il CUP per l'intervento all'esame: esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

4. *Clausole finali*

- 4.1 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 "Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona galleria di base del Brennero" approvato con la presente delibera.
- 4.2 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 1.3, debbono essere recepite in tale fase.
- 4.3 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.

Roma 20 dicembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO
Domenico SINISCALCO

Allegato

PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Trasporto di energia elettrica e cunicolo esplorativo

- 1. L'approvvigionamento con corrente elettrica della galleria di base, coerentemente con quanto previsto nel progetto preliminare, dovrà essere realizzato attraverso il cunicolo esplorativo e/o le gallerie principali.*
- 2. Il progetto definitivo dovrà essere sviluppato cercando di rendere compatibile, dopo l'entrata in esercizio della galleria, l'utilizzo del cunicolo esplorativo con il trasporto di energia elettrica.*
- 3. Il sistema di alimentazione elettrica della linea ferroviaria esistente dovrà essere gradualmente riqualificato dagli attuali 3 KV cc ai 25 KV - 50Hz compatibilmente con gli indirizzi strategici di RFI al fine di recepire le specifiche tecniche di interoperabilità delle linee ferroviarie ad alta capacità.*

Val di Riga

- 4. Il progetto definitivo del cantiere e deposito di materiale in Val di Riga, a servizio sia della Galleria di base del Brennero sia della tratta Fortezza Ponte Gardena della linea di Accesso Sud, dovrà essere sviluppato in maniera unitaria o quantomeno coordinata dai proponenti dei due progetti (GEIE BBT e RFI) e prevedere una comune e coordinata conduzione dell'area di cantiere/deposito durante l'esecuzione dei lavori.*
- 5. Dovranno essere valutate modalità e tempistica della coltivazione dei siti individuati e della successiva allocazione dei materiali di scadente qualità proveniente dallo scavo delle gallerie in modo da ridurre l'altezza finale del deposito.*

Procedura di accertamento e organo arbitrale

- 6. Dovrà essere prevista l'esecuzione di un dettagliato programma di monitoraggio prima e durante la fase di cantiere nonché una procedura per l'accertamento degli eventuali danni che dovessero verificarsi tra i quali, a titolo indicativo, le interferenze sul corpo idrico, il degrado della qualità delle aree agricole utilizzate come depositi*

temporanei o definitivi di materiale e delle aree di cantiere. L'accertamento e la valutazione dei danni dovrà essere eseguito dall'Osservatorio Ambientale, come previsto dalla vigente normativa della Provincia Autonoma di Bolzano.

Supervisione ecologica in fase di cantiere

7. *L'Osservatorio Ambientale, come da norma, effettuerà la supervisione ecologica e l'accertamento delle ripercussioni ecologiche durante la fase di cantiere.*

Direttive politico-ambientali

8. *Sono auspicabili tutti gli interventi orientati all'incremento dell'efficienza del trasporto e dell'accettazione della ferrovia, quali l'abolizione di ostacoli al trasporto ferroviario privato e di limitazione al traffico in caso di grave pregiudizio ambientale. Essi, pur non essendo strettamente pertinenti alla realizzazione del progetto, sicuramente rientrano nell'ottica di una gestione coerente con gli indirizzi politico-strategici nazionali e comunitari finalizzati a favorire lo spostamento del trasporto dalla strada alla ferrovia.*
9. *L'individuazione di stazioni di carico e scali intermodali e delle infrastrutture collegate dovrà avvenire di concerto con gli Enti Territoriali in modo coerente con le scelte di politica dei trasporti.*

Tratto Brennero - Val di Vizze

10. *Il culmine della galleria di base del Brennero dovrà essere fissato sulla linea del confine di Stato per motivi di gestione delle risorse idriche.*
11. *Al fine di ottimizzare il tracciato, dovranno essere approfondite le indagini sul comportamento idrogeologico e geotecnico del settore Brennero - Val di Vizze per valutare, con il migliore grado di attendibilità possibile, le potenziali interferenze della galleria e della finestra Val di Vizze con le risorse idriche, con particolare riguardo per la sorgente termale „St. Zacharias“ in località Terme di Brennero. Dovranno essere individuati i potenziali impatti, gli interventi di mitigazione e gli eventuali impatti residui. Tali studi avranno altresì il compito di limitare l'influenza che tali opere avranno sull'acquifero ed eventualmente di proporre soluzioni alternative.*

Prescrizioni generali

12. *Il progetto definitivo per la galleria di base compreso i cantieri, le relative infrastrutture ed i depositi di materiale dovrà essere sottoposto all'esame del comitato VIA ai sensi dell'art. 3, comma 4 della legge provinciale 24.07.1998, n. 7.*
13. *Dovrà essere sviluppata la soluzione già individuata in fase di progetto preliminare che prevede la realizzazione di un sistema con due gallerie ferroviarie e con il cunicolo esplorativo in asse al tracciato ed esterno alla sezione di scavo delle gallerie ferroviarie stesse. Dovrà essere valutata la fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione del cunicolo esplorativo sull'intera tratta italiana. Al fine di minimizzare l'intervento nel suo complesso anche in fase di esercizio (intervento paesaggistico, elettrosmog, ecc.) l'approvvigionamento con corrente elettrica, coerentemente con quanto previsto nel progetto preliminare, dovrà essere realizzato attraverso il cunicolo esplorativo e/o le gallerie principali mentre, nel corso della progettazione definitiva, dovrà essere verificata e, se si verificassero condizioni positive, privilegiata l'ipotesi di realizzare l'approvvigionamento elettrico in fase di costruzione attraverso il cunicolo esplorativo.*
14. *Dovranno essere descritte dettagliatamente le diverse infrastrutture alternative per il trasporto del materiale in rapporto ai loro effetti sull'ambiente (posizione, percorso, dettagli costruttivi ecc.). Contemporaneamente dovranno essere riportate indicazioni dettagliate sui mezzi di trasporto e sulla frequenza dei passaggi nei singoli abitati.*
15. *In sede di progettazione definitiva dovranno essere eseguiti gli studi atti a valutare la possibile interferenza tra le opere da realizzare e i pSIC "Hühnerspiel" (I) e "Valsertal" (AU), per eventuali impatti transfrontalieri di origine italiana.*
16. *Nei tratti dove verranno attraversati strati acquiferi, ove tecnicamente possibile ed economicamente giustificato, dovranno essere previsti interventi di impermeabilizzazione, al fine di evitare interferenze con le falde acquifere sia per il cunicolo esplorativo che per le due gallerie principali.*
17. *Ove non tecnicamente ed economicamente giustificato dovrà essere sviluppato un sistema di drenaggio che preveda, la raccolta delle acque e, per quanto quote e pressioni lo consentano, la restituzione al corso d'acqua adiacente al più vicino cunicolo di accesso (Torrente Vize, Isarco presso Mules, Isarco presso Fortezza, Isarco presso Aica, ecc.). Le infiltrazioni d'acqua di emergenze puntiformi con*

portata a regime superiore a 5 l/s, saranno denunciate all'ufficio gestione risorse idriche della Provincia di Bolzano, per il necessario pronunciamento in merito ad un eventuale utilizzo dell'acqua mediante opere di captazione e derivazione delle emergenze per uso potabile.

- 18. Gli impianti di depurazione per le acque provenienti dalle gallerie (fase di costruzione e di esercizio) dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico rispettino i valori limite di emissione dell'allegato D della legge provinciale 18.06.2002, n. 8.*
- 19. Per i cantieri Val di Vizze ed Aica – Val di Riga, a causa del fatto che il ricettore è rappresentato da tratti di corsi d'acqua a portata residua, le conseguenze degli scarichi dovranno essere valutati in modo dettagliato prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza o limiti di emissioni più restrittivi.*
- 20. Per i cantieri e le imprese di costruzione dovrà essere previsto l'approvvigionamento idropotabile da realizzare preferibilmente tramite un allacciamento all'acquedotto pubblico esistente oppure utilizzando una sorgente vicina o una falda acquifera sotterranea.*
- 21. Qualora ci si allacci all'acquedotto esistente e debbano essere posate nuove condotte, dovrà essere siglato un accordo con il suo gestore ed inviato all'ufficio gestione risorse idriche il relativo progetto di dettaglio.*
- 22. Per l'utilizzo di sorgenti o pozzi dovrà essere redatto il relativo progetto e richiesta la concessione a norma di legge.*
- 23. Il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro) dovrà essere soddisfatto privilegiando l'utilizzo dell'acqua presente in galleria. Se ciò non fosse possibile dovrà essere richiesta l'autorizzazione all'attingimento, alla derivazione delle acque superficiali più vicine o alla costruzione di un pozzo a norma di legge.*
- 24. Dovranno essere previsti per tutti i cantieri impianti con riciclo d'acqua completo per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di calcestruzzo. Per gli scarichi civili degli alloggi e delle mense dovrà essere previsto l'allacciamento alla fognatura o la realizzazione di depuratori che consentano il riutilizzo parziale o totale dell'acqua a scopo industriale. Per gli scarichi delle officine, piazzali lavaggio ed aree di rifornimento carburante dovranno essere*

rispettate le norme vigenti per scarichi industriali, prevedendo la realizzazione delle relative condotte con pretrattamento (vasche di sedimentazione e disoleatori). Le aree di rifornimento carburante dovranno essere impermeabilizzate ed anche l'acqua superficiale dovrà essere convogliata attraverso disoleatori nella fognatura. Dovranno essere considerate le ripercussioni delle acque di scarico sui corpi idrici ricettori indipendentemente dall'osservanza delle soglie limite. Tale valutazione deve essere riportata nel progetto definitivo.

25. *Dovrà essere prevista l'osservanza di una fascia di rispetto di 10 m dal ciglio sponda delle acque superficiali per tutte le superfici occupate a servizio delle gallerie, ai sensi dell'art. 48 della legge provinciale del 18.06.2002, n. 8.*

26. *Dovrà essere stilato un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile in caso di esaurimento delle sorgenti attualmente utilizzate che preveda la pianificazione dei 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 dovranno essere precedentemente concordati con i titolari delle concessioni d'acqua.

27. *Il monitoraggio delle risorse idriche, nella prossima fase di sviluppo progettuale, dovrà essere esteso a tutte le sorgenti utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile di utenze private, acquedotti potabili o per altri utilizzi (impianti irrigui, usi industriali ecc.) non compresi nel programma di monitoraggio delle risorse idriche della precedente fase progettuale, comprese in una fascia ove è prevedibile una influenza delle opere da realizzare.*

28. *Per eventuali futuri utilizzi dei materiali depositati dovrà essere predisposta per ogni area di deposito una descrizione geolitologica del materiale depositato, accompagnata da una planimetria e sezioni.*

29. *Dovrà essere sviluppata una valutazione approfondita al fine di un possibile utilizzo delle discariche dimesse esistenti come area di deposito definitivo del materiale non riutilizzabile proveniente dallo scavo della galleria. Tale valutazione andrà sviluppata coerentemente con quanto previsto dal piano provinciale di risanamento delle ex discariche di rifiuti.*

30. *La gestione di tutti gli altri rifiuti prodotti nell'ambito della costruzione della galleria di base (deposito, recupero, smaltimento, ecc.) dovrà avvenire nel rispetto delle vigenti normative in materia. A tale riguardo dovranno essere riportati nella prossima fase progettuale i relativi dati di produzione dei rifiuti.*
31. *Dovranno essere valutati tutti i provvedimenti di natura ecologica, paesaggistica e ambientale per il ripristino delle aree di intervento ed un adeguato sistema di monitoraggio dei provvedimenti adottati. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere accertate le condizioni iniziali delle aree interessate da detti lavori e la redditività economica.*
32. *Dovrà essere previsto un monitoraggio durante le attività di cantiere al fine di verificare il non superamento dalla zonizzazione acustica, ovvero in assenza di essa, da quelli del DPCM 1.3.91 e succ..*
33. *Per tutti i cantieri si dovrà prevedere l'impiego solo di veicoli e tecnologie che siano al passo con la miglior tecnologia disponibile (filtro fuliggine, impianto pulizia gomme) allo scopo di ridurre le emissioni gassose e sonore.*
34. *Di norma dovrà essere previsto che il trasporto del marino venga eseguito con trazione elettrica. Solo nei casi in cui ciò non sia possibile, potrà essere previsto l'utilizzo di macchine con motori a combustione interna che in ogni caso devono essere dotati della migliore tecnologia disponibile. Parimenti, nelle operazioni di lavorazione e stoccaggio definitivo o provvisorio del materiale, dovrà essere previsto l'impiego di tutti i sistemi e le tecniche disponibili per mantenere il più basso possibile i livelli di inquinamento acustico o da polveri.*
35. *In fase di progettazione definitiva dovranno essere effettuate stime previsionali, per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri (e di altri inquinanti) in fase di realizzazione dell'opera, valutando, in particolare, gli effetti ed i potenziali impatti connessi alla dispersione di polveri sottili prodotte durante le fasi di cantiere, anche mediante la predisposizione di opportune simulazioni modellistiche che tengano conto delle particolari condizioni meteorologiche e morfologiche dei siti.*
36. *La gestione dello smaltimento dei materiali dovrà essere prevista utilizzando i depositi definitivi autorizzati delle aree di Val di Vizzo - Prati, Campo di Trens -*
- 28

Genauen 2 e Varna – Val di Riga; anche con riferimento a depositi temporanei, deve essere evitato l'utilizzo di aree di piccole dimensioni e distanti dalle finestre.

- 37. In sede di progettazione definitiva dovrà essere previsto che il trasporto del materiale di scavo delle gallerie principali di competenza delle finestre di Mules e Vizze sarà trasportato al deposito di Varna – Val di Riga in massima misura attraverso il cunicolo esplorativo.*
- 38. In sede di progettazione definitiva dovranno essere individuate le zone atte all'accantonamento e alla conservazione dello strato di humus delle aree che saranno utilizzate quali cantieri e depositi temporanei e definitivi per il successivo reimpiego.*
- 39. In sede di progettazione definitiva dovrà essere sviluppato lo studio per lo sviluppo delle misure di mitigazione e compensazione, puntuali e di carattere generale, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici.*
- 40. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale attinenti al progetto in esame dovranno essere anticipate, per quanto possibile, rispetto al completamento dell'infrastruttura.*
- 41. In sede di progettazione definitiva dovrà essere valutata la possibilità di effettuare il trasporto in territorio austriaco del materiale di scavo riutilizzabile cercando di evitare l'utilizzo dell'Autostrada del Brennero, sempre nel rispetto normativa nazionale vigente.*

Cantiere galleria finestra Val di Vizze

- 42. Al fine di ottimizzare il tracciato e l'ubicazione della finestra di accesso Val di Vizze, dovranno essere approfondite le indagini sul comportamento idrogeologico e geotecnico del settore per valutare con il migliore grado di attendibilità possibile le potenziali interferenze della galleria con le risorse idriche, con particolare riguardo per le sorgenti „Brunnental-Zamesleite“ e „Kaltwasser“ attualmente utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile delle località Avenes e Prati di Vizze. Dovranno essere individuati i potenziali impatti, gli interventi di mitigazione e gli eventuali impatti residui. In tale contesto dovrà essere valutata l'opportunità tecnica ed economica di procedere all'impermeabilizzazione dell'ammasso roccioso.*

43. *L'area per il deposito di materiale in località Caminata dovrà essere stralciata, in quanto quella prevista in località Prati, previo apposito modellamento, è sufficiente per il fabbisogno previsto.*
44. *Il trasporto del materiale di scavo proveniente dalla finestra di Vizzate al deposito in località Prati, e da questo alla zona di carico, dovrà essere effettuata privilegiando l'utilizzo del nastro trasportatore.*
45. *La strada di circonvallazione provvisoria durante la fase di cantiere prevista in località Prati dovrà essere stralciata in relazione alla scarsa frequenza di mezzi pesanti previsti e alla limitata durata dei cantieri.*

Cantiere galleria finestra Mules

46. *Il cantiere previsto per la finestra Mules, coerentemente con quanto deliberato dalla Giunta Provinciale di Bolzano (del. 4786 del 22/12/2003), dovrà essere spostato di circa 300 m a sud per non interferire con la zona di rispetto paesaggistico. Il centro informazioni dovrà essere ubicato in località Fortezza mentre gli alloggi per gli operai dovranno essere localizzati a Fortezza o in altra zona logisticamente più vantaggiosa, privilegiando la possibilità di utilizzare edifici già realizzati e attualmente sottoutilizzati.*
47. *La lavorazione degli inerti non dovrà essere prevista nella zona di rispetto paesaggistico.*
48. *Il deposito del materiale di scavo dovrà essere previsto solamente nell'area denominata „Genauen 2“. Le aree di deposito previste nelle località Le Cave e Trens dovranno essere stralciate, in quanto sono ubicate in zone sottoposte a particolare tutela paesaggistica.*
49. *Per proteggere l'abitato di Mules dal rumore e dalle polveri dovrà essere previsto lo studio per la realizzazione di un terrapieno o per la realizzazione di adeguati interventi.*

Fortezza

50. *In sede di progetto definitivo dovrà essere sviluppata la variante denominata "3b", già individuata come soluzione alternativa dal proponente ed approvata dalla Giunta*

Provinciale di Bolzano, per gli indubbi vantaggi che ne derivano dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

- 51. In sede di progettazione definitiva dovranno essere dettagliate le condizioni tecniche di attraversamento dell'Isarco, nonché dei materiali che si intendono utilizzare, privilegiando soluzioni di tracciato atte ad un più diretto attraversamento del fondovalle e studiando la possibilità di poter ridurre a due le fasi di spostamento dell'alveo.*
- 52. Dovranno essere previsti idonei provvedimenti per evitare l'intorbidamento dell'Isarco nonché misure per la risistemazione della vegetazione riparia.*
- 53. Dovrà essere privilegiata l'ubicazione del centro informazioni in località Fortezza; gli alloggi per gli operai dovranno essere localizzati a Fortezza o in altra zona logisticamente più vantaggiosa, privilegiando la possibilità di utilizzare edifici già realizzati e attualmente sottoutilizzati.*
- 54. In sede di progettazione definitiva dovrà essere privilegiata la soluzione per una SSE blindata nell'ambito dell'area di stazione di Fortezza.*
- 55. In fase di progettazione definitiva dovrà essere prevista la sistemazione del piazzale di Fortezza in coordinamento con il progetto relativo al Quadruplicamento dell'asse ferroviario Monaco -- Verona -- Tratta Fortezza -- Verona, prevedendo la realizzazione di un ampio intervento di riqualificazione e valorizzazione architettonica e paesaggistica, nel rispetto dei valori monumentali presenti, soggetti a vincolo di tutela storico-artistico, della Stazione di Fortezza. Dovrà essere, peraltro, sviluppata una progettazione architettonica adeguata dell'imbocco della galleria, 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 della Linea di accesso Sud.*

Cantiere cunicolo esplorativo Aica – Val di Riga

- 56. Dovrà essere sviluppata la soluzione di tracciato del cunicolo esplorativo della variante 1 che si sviluppa in una parte più interna del versante al fine di evitare la potenziale interferenza con la diga di Fortezza.*
- 57. Al fine di ridurre ulteriormente il disturbo da polveri e rumore determinato dallo stoccaggio e dalla lavorazione del materiale nella Val di Riga ed in considerazione*

che in tale località dovranno essere realizzate infrastrutture di cantiere sia per il tunnel di base che per la linea di Accesso Sud, il progetto definitivo dovrà essere sviluppato in maniera unitaria o quantomeno coordinata dai proponenti dei due progetti (GEIE BBT e RFI) e prevedere una comune e coordinata conduzione dell'area di cantiere/deposito durante l'esecuzione dei lavori. Il progetto dovrà essere coerente con i possibili utilizzi futuri dell'area, siano essi agricoli o finalizzati al riutilizzo di parte del materiale depositato, curando l'adozione di un assetto ambientalmente compatibile; dovranno essere, peraltro, studiate le sistemazioni transitorie legate ai tempi di attuazione del progetto della Galleria di base del Brennero e della Linea di Accesso Sud.

- 58. Qualora si evidenzi nello sviluppo della progettazione la necessità di ulteriori depositi, in relazione al fabbisogno potrà essere esaminata la possibilità di utilizzo della cava „Unterseeber“ e dell'area in località „Unterplattner“ orograficamente a destra dell'Isarco.*
- 59. Dovrà essere prevista in corrispondenza del portale del cunicolo esplorativo di Aica un'idonea vasca di raccolta al fine di poter trattenere eventuali sostanze sversate o acque di spegnimento.*

Indagini archeologiche

- 60. Le indagini archeologiche nonché le successive opere di scavo archeologico dovranno essere a carico del proponente l'opera e devono essere condotte sotto la Direzione Scientifica dell'Ufficio Beni Archeologici della Provincia Autonoma di Bolzano, con il quale devono essere concordate modalità e tempi di esecuzione di tutte le opere ricomprese nel SIA.*