

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

IL CIPE

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 ordinarie 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, Vizze, 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;

DELIBERA

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