

ACCORDO PROCEDIMENTALE

L'anno 1997, il giorno 23 del mese di luglio 1997, in Roma

TRA

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE - On. Edoardo Ronchi, domiciliato per la carica c/o la sede del Ministero stesso, nato a Treviglio (BG), il 31 maggio 1950, in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dalla legge;

IL MINISTRO DEI TRASPORTI - On. Claudio Burlando, domiciliato per la carica c/o la sede del Ministero stesso, nato a Genova, il 27 aprile 1954, in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dalla legge;

FERROVIE DELLO STATO - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, in appresso denominata FS S.p.A., con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, rappresentata dall'ing. Giancarlo Cimoli, nato a Fivizzano (MS), il 12 dicembre 1939, nella sua qualità di Amministratore Delegato e in virtù dei poteri a lui spettanti ai sensi della delibera del consiglio di Amministrazione del 30 gennaio 1997;

TRENO ALTA VELOCITÀ - Società per azioni, in appresso denominata TAV S.p.A., con sede in Roma, via Mantova 24 - 27, rappresentata dall'ing. Roberto Renon, nato a Falcade (BL), il 4 ottobre 1948, nella sua qualità di Amministratore delegato e in virtù dei poteri di rappresentanza a lui spettanti ai sensi della delibera del Consiglio d'Amministrazione del 22 aprile 1997;

REGIONE EMILIA ROMAGNA, nella persona del Presidente pro-tempore Antonio La Forgia, nato a Forlì, il 24 dicembre 1944, domiciliato per la carica in viale Aldo Moro, 50 - Bologna, a ciò autorizzato con deliberazione della Giunta regionale n. 1340 del 22 luglio 1997 e in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dall'art. 21 del vigente Statuto regionale;

REGIONE LOMBARDIA, nella persona del Presidente pro-tempore Roberto Formigoni, nato a Lecco il 30 marzo 1947 domiciliato per la carica in Via Fabio Filzi, 22 a ciò autorizzato con deliberazione della Giunta regionale n. VI/30179 del 18 luglio 1997 e in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dall'art. 33 del vigente Statuto regionale;

PREMESSO

- che nell'ambito del programma triennale e decennale degli investimenti prioritari la "FS S.p.A." è stata autorizzata a provvedere, tra l'altro, alla realizzazione della tratta ferroviaria Milano - Bologna, a norma dei Decreti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro del 30 aprile 1990, n. 48\T, e del 16 maggio 1991, n.71\T, e dei contratti di programma stipulati tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato in data 23 gennaio 1991, 29 dicembre 1992 nonché 25 marzo 1996;

- che la concessione della progettazione esecutiva, la costruzione e la gestione per cinquanta anni del sistema Alta Velocità sono stati affidate alla TAV - S.p.A. con delibera 7 agosto 1991 dell'amministratore straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato, ai sensi della legge 25 marzo 1991, n.98;

- che il presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e sistematica ed il controllo della fase esecutiva di realizzazione del progetto Alta Velocità sono stati affidati all'ITALFERR-SIS. TAV S.p.A., con sede legale in Roma, Via Marsala n.53, con delibera 7 agosto 1991, n. AS\972, dell'amministratore straordinario delle Ferrovie dello Stato;

- che con convenzione in data 15 ottobre 1991 la TAV S.p.A. ha affidato la progettazione e la costruzione della tratta ferroviaria Milano - Bologna del quadruplicamento veloce Milano-Napoli-Roma al General Contractor CEPAV 1;

PREMESSO INOLTRE

- che in data 29 luglio 1994 la Regione Emilia-Romagna e il Ministero dei Trasporti, la FS S.p.A., la TAV S.p.A. hanno sottoscritto un Accordo Quadro su "Quadruplicamento veloce Milano-Bologna-Firenze, Servizio Ferroviario Regionale e Centri di interscambio in Emilia-Romagna, Trasporto delle merci su ferrovia";

- che relativamente alle porzioni delle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze e al Nodo di Bologna, ricadenti nel territorio della Regione Emilia-Romagna, l'articolo 3 del predetto Accordo Quadro prevede che il Ministero dell'ambiente, il Ministero dei trasporti, la FS S.p.A., la TAV S.p.A. e la Regione Emilia-Romagna stipulino ai sensi degli articoli 11 e 15 della legge 7 agosto 1990, n.241, uno o più accordi procedurali per garantire l'attuazione degli impegni assunti e per definire procedure operative che rendano più agevole la realizzazione delle opere necessarie al quadruplicamento Milano-Bologna-Firenze, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale delle opere nella fase costruttiva ed in quella di esercizio;

- che in data 16 dicembre 1993, la Regione Lombardia e il Ministero dei Trasporti, le FS. S.p.A., la TAV S.p.A. hanno sottoscritto un Protocollo di Accordo per l'attuazione del contratto di Programma 1993 - 95 e la definizione di un nuovo assetto dei trasporti ferroviari in Lombardia;

- che, nella seduta conclusiva della apposita Conferenza di Servizi svoltasi il 28 luglio 1995, previa assunzione dei prescritti atti deliberativi da parte degli enti interessati, è stato approvato il progetto esecutivo della tratta Bologna - Firenze del quadruplicamento ferroviario veloce; nella stessa data è stato preliminarmente sottoscritto un Accordo procedimentale per garantire l'attuazione degli impegni assunti e per definire procedure operative che rendano più agevole la realizzazione delle opere necessarie al quadruplicamento Bologna-Firenze, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale delle opere nella fase costruttiva ed in quella di esercizio;

- che in data 17 luglio 1997 è stato sottoscritto, ai sensi di quanto previsto dal citato Accordo Quadro, dalla Regione Emilia - Romagna e da TAV S.p.A., il "Protocollo per la definizione degli interventi di minimizzazione dell'accresciuta domanda di servizi nei settori sanitario e sociale durante la fase di realizzazione del quadruplicamento veloce della linea

ferroviaria Milano - Firenze ricadenti in territorio emiliano" e che lo stesso è propedeutico alla stipula delle relative convenzioni con le Aziende USL della Regione Emilia - Romagna;

- che nella seduta conclusiva della apposita Conferenza di Servizi, svoltasi il 17 luglio 1997, previa assunzione dei prescritti atti deliberativi da parte degli enti interessati, è stato approvato il progetto esecutivo di quadruplicamento ferroviario veloce afferente alla penetrazione AV del nodo di Bologna ed interventi connessi; nella stessa data è stato preliminarmente sottoscritto un Accordo procedimentale per garantire l'attuazione degli impegni assunti e per definire procedure operative che rendano più agevole la realizzazione delle opere necessarie alla penetrazione AV del nodo di Bologna ed interventi connessi, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale delle opere nella fase costruttiva ed in quella di esercizio;

- che è stato formalmente trasmesso agli Enti interessati il progetto esecutivo, come modificato in seguito alle procedure di compatibilità ambientale, relativo alla sub-tratta Milano - Parma della tratta Milano - Bologna del quadruplicamento ferroviario veloce;

CONSIDERATO

- che con decreto del Ministro dei trasporti del 25 novembre 1993 n. 223/T è stata indetta una Conferenza di Servizi per la valutazione e l'approvazione del progetto esecutivo relativo alla tratta Milano - Bologna della linea Alta Velocità Milano-Napoli;

- che la Conferenza di Servizi ha esaminato il progetto esecutivo dell'opera a partire dalla seduta del 21 dicembre 1993 e a seguito di successivi approfondimenti esso risulta ora sviluppato, per quanto attiene alla sub - tratta Milano - Parma, in coerenza con le determinazioni di cui alla delibera della Giunta regionale dell'Emilia-Romagna del 29 luglio 1992, n. 3754, alla deliberazione della Giunta regionale della Lombardia del 5 agosto 1992, n. 26701, ed al parere della Commissione per la valutazione di impatto ambientale del Ministero dell'ambiente del 27 novembre 1992, n. 73 nonché ai successivi esami del progetto esecutivo e verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel predetto parere n. 73;

- che il Ministro dei Trasporti, durante la seduta della Conferenza di Servizi sul quadruplicamento ferroviario veloce del 2 luglio 1996, ha richiesto alla Regione ed agli Enti locali dell' Emilia-Romagna di verificare la percorribilità dell'ipotesi di pervenire ad una approvazione in due parti del progetto della tratta ferroviaria, rispettivamente da Milano al Fiume Enza (interessanti le Province di Milano, Lodi, Piacenza e Parma) e dal Fiume Enza al confine con la Provincia di Bologna (interessante le Province di Reggio Emilia e Modena), d'ora in poi sub-tratta Milano-Parma e sub-tratta Reggio Emilia-Modena;

- la Regione e gli Enti locali dell' Emilia-Romagna hanno risposto, dopo il necessario approfondito confronto istituzionale, positivamente all'ipotesi di approvazione per stralci, a condizione ineludibile che fossero puntualmente definiti per la sub-tratta Reggio Emilia-Modena il tracciato ed un unitario quadro di garanzie in ordine agli aspetti trasportistici, realizzativi, ambientali, sanitari e socio-economici;

CG
HRA
y

- tra i citati elementi, di primario rilievo è la definizione di un Accordo procedimentale ambientale, unico per tutta la tratta al fine di garantire uniformità di gestione delle problematiche ambientali, che contenga tutte le questioni di carattere generale (quali quelle relative al rumore e campi elettromagnetici) e quelle specifiche relative alla sub-tratta Milano-Parma, e che sarà successivamente da integrare per le questioni specifiche relative alla sub-tratta Reggio Emilia-Modena, prima dell'approvazione di quest'ultima;
- che al fine di rendere il proprio definitivo parere nella predetta Conferenza di Servizi il Ministero dell'ambiente ha ritenuto opportuno che l'esatta attuazione degli impegni connessi alla realizzazione dell'opera nonché il rispetto degli interessi ambientali e la relativa univoca quantificazione degli impatti, anche in relazione alla approvazione temporalmente differita delle sub - tratte, siano garantiti da un Accordo procedimentale stipulato ai sensi degli articoli 11 e 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, fatta comunque salva l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 6, 8 e 18 della legge 8 luglio 1986, n.349, e all'articolo 8 della legge 3 marzo 1987, n.59;
- che l'accordo deve prevedere anche la disciplina delle forme di informazione e di partecipazione degli Enti locali interessati;
- che l'accordo deve altresì prevedere la costituzione di un organo di controllo tecnico per verificare il rispetto degli impegni assunti dalle parti, nonché la predisposizione di idonee garanzie fideiussore;

tutto ciò premesso le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1 Valore delle premesse

1. Le premesse e gli atti ivi citati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente accordo.

ARTICOLO 2 Oggetto dell'accordo

1. La FS S.p.A. e la TAV S.p.A., ciascuna per quanto di propria spettanza e solidalmente per l'intero, si impegnano a realizzare l'opera in conformità al progetto esecutivo della sub - tratta Milano - Parma da approvarsi dalla Conferenza di Servizi del 23 luglio 1997, a rispettare il programma delle attività riportato nell'allegato 1, e ad attuare le ulteriori attività individuate negli allegati 2 e 3. A tal fine, a solo titolo esemplificativo, la FS S.p.A. e la TAV S.p.A. si obbligano a:

- rispettare le prescrizioni stabilite dalla Conferenza di Servizi e riportate negli allegati 2 e 3;

CB

WPM



- assicurare la predisposizione degli elaborati di dettaglio e della documentazione relativi agli interventi di tutela ambientale indicati nell'allegato 2 nonché a realizzare i relativi interventi, secondo le modalità, i criteri ed i tempi ivi previsti;

- realizzare il monitoraggio ambientale secondo quanto previsto nell'allegato 3, e predisporre gli elaborati di dettaglio e la documentazione relativa agli ulteriori interventi di mitigazione che dovessero risultare necessari in seguito agli esiti del monitoraggio stesso, provvedendo anche alla loro esecuzione.

2. In particolare le parti convengono espressamente che la metodologia utilizzata (riportata all' Appendice 1 dell'Allegato 2) per l'identificazione dei ricettori impattati e per i livelli prestazionali da garantire con le opere di mitigazione dell'inquinamento acustico nella fase di esercizio, che sta alla base del progetto esecutivo sottoposto alla Conferenza di Servizi, è utilizzata per entrambe le sub - tratte da Milano alla provincia di Parma e dalla provincia di Reggio Emilia alla provincia di Modena, in relazione alla loro approvazione temporalmente differenziata. Le parti convengono, inoltre, che tale metodologia concordata trova in ogni caso applicazione su tutta la tratta, fatta comunque salva l'applicazione di normative entrate in vigore successivamente alla stipula del presente accordo che garantiscano condizioni di maggior tutela alla popolazione interessata.

3. La società che realizza l'infrastruttura si impegna a porre in essere tutte le misure necessarie affinché, al momento dell'avvio dell'esercizio dell'infrastruttura, non ci sia alcuna violazione della normativa in quel momento vigente in materia di inquinamento acustico avente origine da traffico ferroviario. A tal fine la predetta società dovrà prestare idonea garanzia finanziaria che copra le spese necessarie per la realizzazione delle citate misure di contenimento; garanzia che sarà svincolata con il benessere del Ministero dell'Ambiente. Nella fase di pre-esercizio nella quale verranno monitorati i parametri acustici, TAV S.p.A. dovrà presentare il Programma di esercizio prevedibile nella fase a regime per consentire la verifica del rispetto della norma.

4. La FS S.p.A. e la TAV S.p.A. si impegnano a predisporre prima dell'avvio della fase di preesercizio un adeguato piano di manutenzione della linea e del materiale rotabile tale da garantire il mantenimento nel tempo di livelli di emissione sonora alla sorgente non superiori a quelli previsti dal progetto;

5. La FS S.p.A. e la TAV S.p.A. si impegnano a rispettare e a far rispettare ai propri aventi causa quanto previsto dagli specifici accordi accessori ed annesse convenzioni con le province, i comuni, le Aziende Unità Sanitarie Locali ed i Consorzi di bonifica interessati dall'opera ferroviaria per la realizzazione di interventi di attenuazione dell'impatto territoriale, ambientale e sociosanitario di interesse locale.

6. La FS - S.p.A. e la TAV S.p.A. si impegnano a definire ed a rispettare e far rispettare ai propri aventi causa, i criteri di trasparenza, oggettività ed equità per gli espropri e gli indennizzi, sulla base dell'Accordo con le associazioni di categoria interessate per le aree agricole e, per quanto riguarda le aree urbane dei Comuni interessati, delle Linee guida utilizzate per la definizione del protocollo d'intesa sottoscritto con il Comune di Bologna.

CB

HW



let

7. La TAV S.p.A. si impegna per sé o suoi delegati ad inoltrare gli elaborati progettuali di cui agli allegati 2 e 3 del presente Accordo al Ministero dell'ambiente - Servizio Valutazione dell'impatto ambientale, informazione ai cittadini e per la relazione sullo stato dell'ambiente, alla Regione Emilia-Romagna e alla Regione Lombardia nonché, per le parti inerenti il rispettivo territorio, agli Enti locali interessati.

8. Il Ministero dell'ambiente, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia si obbligano a garantire la verifica delle elaborazioni di cui al presente articolo in tempi tali da garantire il rispetto del programma riportato nell'Allegato 1.

ARTICOLO 3 Garanzie

1. A garanzia dell'esatto adempimento degli impegni assunti da FS S.p.A. e TAV S.p.A. con il presente accordo, la TAV S.p.A. si obbliga a prestare idonee garanzie bancarie o assicurative, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore, da stipularsi con primario istituto di credito o primaria compagnia di assicurazioni.

2. Relativamente alla sub-tratta Milano-Parma, la garanzia della corretta attuazione del programma e delle attività di cui all'allegato 2 al presente accordo dovrà essere prestata a favore del Ministero dell'ambiente entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto integrativo tra la TAV S.p.A. e la FS S.p.A., e comunque prima dell'inizio dei lavori, per un importo di lire quaranta miliardi (40 miliardi) fino alla completa ultimazione degli stessi;

3. Relativamente alla sub-tratta Milano-Parma, la garanzia della corretta attuazione del programma e delle attività di monitoraggio di cui all'allegato 3 al presente accordo dovrà essere prestata a favore del Ministero dell'ambiente secondo le seguenti modalità:

a) riguardo al monitoraggio da effettuarsi in corso d'opera, per gli eventuali oneri per l'adeguamento, anche a seguito di eventi accidentali imputabili alla realizzazione dell'opera, degli interventi di protezione dagli inquinamenti, di mitigazione ed inserimento paesaggistico-ambientale entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto integrativo tra la TAV S.p.A. e la FS S.p.A., e comunque prima dell'inizio dei lavori e fino a sei mesi dalla completa ultimazione degli stessi, per un importo di lire dieci miliardi (10 miliardi);

b) riguardo agli oneri per le eventuali modifiche delle tipologie di mitigazione dell'inquinamento acustico determinate a seguito delle modifiche di cui all'art.2 comma 3 nonché del monitoraggio effettuato durante la fase di preesercizio e realizzate secondo quanto previsto dall'allegato 2, dovrà essere prestata a favore del Ministero dell'ambiente prima dell'inizio della fase di preesercizio e per tutti i primi sei mesi di esercizio della linea ferroviaria, per un importo di lire cento miliardi (100 miliardi). Tale importo verrà ridotto a cinquanta miliardi (50 miliardi) dopo l'entrata in vigore della nuova norma di cui all'art.2 comma 3 e dopo l'eventuale aggiornamento del progetto ai fini del rispetto della norma stessa.

3
MRO
4
6

4. Per il corretto adempimento degli obblighi assunti da FS S.p.A. e TAV S.p.A. per sé e propri aventi causa con gli specifici accordi e annesse convenzioni con le province ed i comuni dell'Emilia Romagna di cui all'art. 2, comma 5, relativamente alla sub-tratta Milano - Parma, la TAV S.p.A. si impegna a prestare, entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto integrativo tra la TAV S.p.A. e la FS S.p.A., e comunque prima dell'inizio dei lavori, idonea garanzia, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore, a favore della Provincia di Piacenza per un importo di lire venti miliardi (20 miliardi) ed a favore della Provincia di Parma per un importo di lire venti miliardi (20 miliardi), fino a sei mesi dall'entrata in esercizio della linea.

5. Per il corretto adempimento degli obblighi assunti da FS S.p.A. e TAV S.p.A. per sé e propri aventi causa con gli specifici accordi e annesse convenzioni con le Aziende Unità Sanitarie Locali di cui all'art. 2, comma 5, la TAV S.p.A. si impegna a prestare a favore della Regione Emilia Romagna, entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto integrativo tra la TAV S.p.A. e la FS S.p.A., e comunque prima dell'inizio dei lavori, idonea garanzia, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore, per un importo di lire seicento milioni (600 milioni), fino al termine della fase di preesercizio.

6. Per il corretto adempimento degli obblighi assunti da FS S.p.A. e TAV S.p.A. per sé e propri aventi causa con gli specifici accordi e annesse convenzioni con le province, i comuni ed i Consorzi di bonifica di cui all'art. 2, comma 5, e con particolare riferimento al protocollo di intesa "Per l'integrazione del progetto alta velocità Milano-Bologna nel sistema ferroviario del territorio lodigiano", la TAV S.p.A. si impegna a prestare a favore della Provincia di Lodi, entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto integrativo tra la TAV S.p.A. e la FS S.p.A., e comunque prima dell'inizio dei lavori, idonea garanzia, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore, per un importo di lire venti miliardi (20 miliardi), fino a sei mesi dall'entrata in esercizio della linea.

7. Per il corretto adempimento degli obblighi assunti da FS S.p.A. e TAV S.p.A. per sé e propri aventi causa a seguito del parere ex art. 6 della legge n. 349/86 rilasciato al Ministero dell'Ambiente dalla Regione Lombardia, inerente l'approfondimento progettuale del passaggio sul fiume Lambro - Comuni di Cerro al Lambro e Vizzolo Predabissi, la TAV S.p.A. si impegna a prestare a favore della Provincia di Milano, entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto integrativo tra la TAV S.p.A. e la FS S.p.A., e comunque prima dell'inizio dei lavori, idonea garanzia, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore, per un importo di lire due miliardi (2 miliardi), fino a sei mesi dall'entrata in esercizio della linea.

8. Lo svincolo delle garanzie di cui ai commi 2 e 3 avverrà con le seguenti modalità:

a) per gli interventi di cui al comma 2, previo nulla osta del Ministero dell'ambiente da rilasciarsi entro 60 giorni dal ricevimento dell'attestazione dell'Osservatorio in merito alla completezza ed alla adeguatezza degli interventi realizzati;

b) per gli interventi di cui al comma 3, lettera a), previo nulla osta del Ministero dell'ambiente da rilasciarsi entro 60 giorni dal ricevimento dell'attestazione dell'Osservatorio in merito alla corretta realizzazione del monitoraggio nonché delle modifiche progettuali e degli eventuali interventi attuati;

CB

MAR  7

c) per gli interventi di cui al comma 3, lettera b), a seguito delle risultanze del monitoraggio effettuato nel periodo di preesercizio e per i primi sei mesi del periodo di esercizio, previo nulla osta del Ministero dell'ambiente da rilasciarsi entro 60 giorni dal completamento del monitoraggio effettuato dopo la realizzazione delle eventuali ulteriori opere di mitigazione, su attestazione dell'Osservatorio circa l'efficacia delle mitigazioni realizzate.

9. Lo svincolo delle garanzie di cui ai commi 4, 6 e 7 avverrà previo nulla osta delle Province territorialmente competenti sentiti gli Enti locali interessati, entro due mesi dalla conclusione del periodo di pre-esercizio.

10. Lo svincolo della garanzia di cui al comma 5 avverrà previo nulla osta della Regione Emilia-Romagna entro sessanta giorni dal completamento dei lavori.

ARTICOLO 4 Sanzioni

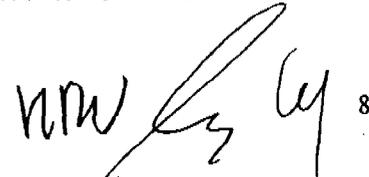
1. In caso di mancato adempimento da parte della FS S.p.A. e della TAV S.p.A. agli obblighi di cui all'art. 2, commi 1, 2, 4 e 7 del presente accordo il Ministro dell'ambiente, su indicazione dell'Osservatorio, invita le società predette a provvedere entro 60 giorni, decorsi i quali procede all'escussione di una quota delle fideiussioni prestate commisurata al valore dei progetti e degli interventi da realizzare, disponendo in via sostitutiva l'esecuzione degli stessi, anche attribuendone la realizzazione e la relativa copertura finanziaria alla Regione, alla Provincia o ai Comuni territorialmente interessati.

2. In caso di inadempienza di FS S.p.A. e TAV S.p.A. o dei propri aventi causa di quanto previsto all'art. 2, comma 5, su segnalazione degli Enti locali ovvero delle Aziende Unità Sanitarie Locali secondo le modalità indicate negli specifici accordi e annesse convenzioni, le Province territorialmente competenti ovvero le Regioni procedono all'escussione di una quota della fideiussione prestata commisurata al valore dei progetti e degli interventi da realizzare, disponendo in via sostitutiva l'esecuzione degli stessi, anche attribuendone la realizzazione e la relativa copertura finanziaria alla Provincia o ai Comuni territorialmente interessati.

3. Sono fatte salve le disposizioni vigenti in materia di inadempimento e di responsabilità.

ARTICOLO 5 Osservatorio

1. Per la verifica del corretto adempimento degli obblighi previsti all'art. 2, commi 1, 2, 4 e 7, del presente accordo è istituito presso il Ministero dell'ambiente, Servizio Valutazione dell'impatto ambientale, informazione ai cittadini e per la relazione sullo stato dell'ambiente, l'Osservatorio ambientale Quadruplicamento Ferroviario Veloce Milano - Bologna.

  8

2. L'Osservatorio è istituito per tutta la durata dei lavori e sino al termine previsto per la fase di monitoraggio, e svolge i seguenti compiti, nel rispetto di quanto disposto all'articolo 2, comma 8:

- a) sovrintende all'attuazione del presente Accordo, alle verifiche sull'attuazione del progetto esecutivo approvato dalla Conferenza dei servizi con riguardo alla sua corretta esecuzione sotto il profilo ambientale ed adotta ogni iniziativa utile a favorire la realizzazione dei lavori della tratta nei tempi indicati dall'allegato 1 secondo il progetto esecutivo approvato e le condizioni e prescrizioni di cui agli allegati 2 e 3;
- b) esamina gli elaborati di cui all'allegato 2 del presente accordo esprimendo ogni indicazione ritenuta utile;
- c) esprime parere sulle eventuali varianti al progetto predisposte in sede di realizzazione delle opere ed interventi;
- d) approva il programma di monitoraggio ambientale di cui all'allegato 3, esamina gli esiti delle misure e prescrive gli interventi che si rendessero necessari;
- e) esprime al Ministero dell'ambiente il proprio benestare allo svincolo delle garanzie prestate.
- f) valuta il programma di manutenzione di cui al precedente art. 2, comma 4.

3. L'Osservatorio è costituito da sette membri così designati:

- due dal Ministro dell'ambiente, di cui uno con funzioni di Presidente;
- uno dal Ministro dei trasporti e della navigazione;
- uno dalla FS S.p.A.;
- uno dalla TAV S.p.A.;
- uno dalla Regione Emilia Romagna;
- uno dalla Regione Lombardia.

4. L'Osservatorio è costituito inoltre da un membro designato da ciascuna Provincia di Milano, Lodi, Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena e dai Comuni di Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, nonché da un membro designato da un comune indicato dalla Provincia di Lodi in rappresentanza dei comuni territorialmente interessati allorché si affrontano argomenti che interessino aree comprese nei territori di rispettiva competenza. Il Presidente dell'Osservatorio provvede, di volta in volta, alla convocazione dei membri designati dagli Enti locali sulla base degli argomenti all'ordine del giorno.

5. Con l'atto di designazione dei propri membri le Regioni definiscono le modalità a cui i membri stessi dovranno attenersi per assolvere ai doveri di informazione e di





consultazione volti a garantire, nel rispetto dei tempi indicati all'allegato 1, la partecipazione degli Enti locali interessati all'attività dell'Osservatorio. Il Presidente dell'Osservatorio provvede ad organizzare i lavori onde agevolare quanto previsto al presente comma.

6. I membri dell'Osservatorio sono nominati con decreto del Ministro dell'ambiente, con il quale viene fissato anche il relativo compenso a carico della TAV S.p.A.. Il limite di spesa per il funzionamento dell'Osservatorio è fissato in lire quattro miliardi (4 miliardi) comprensivo di ogni esigenza necessaria per il suo funzionamento, per l'insieme della tratta Milano - Bologna.

7. I componenti dell'Osservatorio non possono stabilire rapporti economici e giuridici con società od imprese coinvolti e/o interessate alla realizzazione delle opere relative al sistema alta velocità, ed a tal fine provvedono a rilasciare apposita dichiarazione di impegno all'atto di accettazione dell'incarico.

8. Ciascun membro dell'Osservatorio potrà essere sostituito con provvedimento del Ministro dell'ambiente su indicazione del soggetto che lo ha designato.

9. Per questioni specifiche l'Osservatorio potrà consultare strutture specializzate, esperti, amministratori ed enti pubblici.

10. Le deliberazioni dell'Osservatorio sono assunte all'unanimità dei presenti con l'intervento di almeno il 50% più uno dei membri di cui al comma 3. Nel caso non si raggiunga l'unanimità, e ciò possa recare pregiudizio al rispetto dei tempi indicati nell'allegato 1, ovvero su richiesta del rappresentante di una delle due Regioni, il Presidente dell'Osservatorio rimette entro 30 giorni la questione al Ministro dell'ambiente per la sua risoluzione entro i successivi 30 giorni. Le riunioni devono essere convocate con almeno 10 giorni di preavviso.

11. Qualora siano necessarie approvazioni o nulla osta ai sensi delle norme vigenti l'Osservatorio può collaborare con la TAV S.p.A. nei rapporti con gli enti competenti.

12. Fermo restando quanto previsto al successivo art. 7, la TAV S.p.A. provvede tramite Italferr SIS TAV S.p.A. a fornire ogni assistenza per garantire l'operatività dell'Osservatorio. Tale assistenza include la messa a disposizione di adeguati locali per le riunioni, le attività di segreteria, riproduzione di atti e documenti, archivio.

ARTICOLO 6

Informazione e partecipazione degli Enti locali

1. Il Presidente dell'Osservatorio ambientale informa gli Enti locali territorialmente interessati sull'attività dell'Osservatorio stesso ed assicura la disponibilità e l'accessibilità della documentazione in proprio possesso.

CB

nmw ay 10

ARTICOLO 7 Supporto tecnico

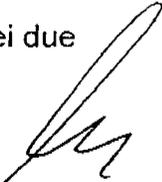
1. Il Ministero dell'Ambiente, tramite apposite convenzioni con l'ANPA, l'ARPA dell'Emilia-Romagna e con la costituenda ARPA della Regione Lombardia, provvede alla costituzione di un'apposita struttura con funzioni di supporto tecnico e di segreteria dell'Osservatorio di cui al precedente articolo 5.
2. Restano fermi i compiti di istituto assegnati all'ANPA e all'ARPA dell'Emilia-Romagna rispettivamente dalla legge 21 gennaio 1994, n. 61 e dalla legge regionale 19 aprile 1995, n. 44, nonché alla costituenda ARPA della Regione Lombardia.
3. Tale struttura segue direttamente, nel territorio interessato dalla tratta ferroviaria Milano - Bologna, l'avanzamento dei lavori secondo le direttive ed il programma di attività approvato dall'Osservatorio riferendo allo stesso e, per il suo tramite, al Ministro dell'ambiente sulla conformità dei lavori stessi al progetto approvato e a quanto determinato in attuazione del presente Accordo.
4. Per l'espletamento del programma di cui al precedente comma 3, la TAV S.p.A. si impegna a concorrere nei modi di cui al precedente comma 1 o secondo quanto disposto dal Ministero dell'ambiente fino alla somma di lire dieci miliardi (10 miliardi), per l'insieme della tratta Milano - Bologna.
5. Restando ferme le responsabilità di Italferr Sis TAV in ordine al ruolo, affidatogli da TAV S.p.A. di Alta Sorveglianza della fase realizzativa, FS S.p.A. e TAV S.p.A. si impegnano fin d'ora ad assicurare l'accesso ai cantieri secondo il programma di attività come sopra stabilito e comunque ogni volta che vi sia richiesta in tal senso da parte del Ministero dell'Ambiente.

ARTICOLO 8 Efficacia dell'Accordo

1. Gli obblighi assunti dalle parti contraenti il presente Accordo, salvo per quanto attiene al funzionamento e all'attività dell'Osservatorio Ambientale di cui all'art. 5, decorrono dal perfezionamento dell'Atto Integrativo da stipularsi tra FS S.p.A. e TAV S.p.A. per la tratta in oggetto a norma della Convenzione stipulata in data 24 settembre 1991 attuativa dell'atto di Concessione n. AS/971 del 7 agosto 1991.

ARTICOLO 9 Durata dell'Accordo

1. La durata del presente Accordo è determinata fino al raggiungimento di uno dei due termini di cui ai successivi punti:


  
11

a) al termine del periodo di monitoraggio ambientale per un periodo di otto mesi dalla fine del preesercizio;

b) al trascorrere di anni dieci a far tempo dal primo giorno del mese successivo dalla stipula dell'Atto integrativo tra TAV S.p.A. e FS S.p.A..

2. Trascorso il periodo di cui sopra, senza che l'opera sia stata completata, l'Accordo dovrà essere rinnovato per un ulteriore periodo, mediante la stipula di un nuovo Accordo da sottoporre alle prescritte approvazioni di legge.

ARTICOLO 10 **Revisione degli accordi**

1. Qualora l'Atto Integrativo, di cui all'art. 9, tra FS S.p.A. e TAV S.p.A., non venga stipulato entro due anni dalla firma del presente Accordo, le Parti si obbligano a rivedere gli importi e le condizioni attualmente pattuite stipulando apposito Accordo Integrativo.

ARTICOLO 11 **Norme applicabili**

1. Il presente Accordo non comporta oneri di spesa né impegni di spesa o variazioni del Bilancio dello Stato.

2. Ad esso si applicano le disposizioni di cui agli artt. 11 e 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

ARTICOLO 12 **Integrazione dell'Accordo**

1. In relazione alla approvazione, temporalmente differenziata delle 2 sub-tratte ferroviarie da Milano al Fiume Enza (interessante le province di Milano, Lodi, Piacenza e Parma) e dal fiume Enza al confine con la provincia di Bologna (interessante le province di Reggio Emilia e Modena), le parti dichiarano espressamente che l'insieme delle condizioni, degli obblighi e delle procedure di carattere generale previste nel presente Accordo si applicano ad entrambe le sub-tratte.

2. Le parti si impegnano fin d'ora a sottoscrivere, prima della definitiva approvazione della sub-tratta ricadente nelle province di Reggio Emilia e Modena, una apposita integrazione al presente Accordo, contenente l'individuazione delle prescrizioni stabilite dalla Conferenza di Servizi, l'indicazione delle elaborazioni di dettaglio e dei relativi interventi, l'individuazione degli elaborati di dettaglio relativi agli interventi di tutela ambientale, l'individuazione del monitoraggio ambientale, individuati in appositi allegati, nonché ad integrare corrispettivamente le garanzie fideiussorie di cui all'art. 3.

9

MANCINI

ARTICOLO 13
Norme finali

1. I seguenti allegati formano parte integrante del presente Accordo:

Allegato 1: Programma delle attività compreso il programma generale di cantierizzazione;

Allegato 2: Descrizione delle elaborazioni e degli interventi di tutela, mitigazioni e compensazione ambientale;

Allegato 3: Monitoraggio ambientale.

2. Il presente atto, redatto in sei originali, viene sottoscritto dalle Parti come sopra costituite, che dichiarano di approvarlo.

3. Le parti dichiarano altresì di approvare espressamente la clausola di cui all'articolo 5, comma 10.

Roma, 23 luglio 1997

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Marie Rose Vittadini

IL MINISTRO DEI TRASPORTI

Claudio Furlan

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Furlan

TRENO ALTA VELOCITÀ' S.p.A.

Pluto

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Antonio Fazio

REGIONE LOMBARDIA

Fazio