

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

■ DELIBERAZIONE 27 marzo 2008

Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 52/2008). (GU n. 26 del 2-2-2009 - Suppl. Ordinario n.18)

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 27 marzo 2008

Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia
Milano (Parco nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). Approvazione
progetto definitivo. (Deliberazione n. 52/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

----> Vedere da pag. 1 a pag. 9 <----

Roma, 27 marzo 2008

Il Presidente: Prodi

Il segretario del CIPE: Marcucci

Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2008
Ufficio di controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n.
6, Economia e finanze, foglio n. 82

Allegato 1

----> Vedere Allegato da pag. 10 a pag. 18 <----

Allegato 2

----> Vedere Allegato da pag. 19 a pag. 20 <----

18.02.2009

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato

12:05:32

Stampa Chiudi

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 27 marzo 2008.

Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 52/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 29 novembre 2007, n. 222, concernente la "conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, recante interventi urgenti in materia economico - finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale", e visto in particolare l'articolo 7, comma 3, del testo del suddetto decreto legge coordinato con la legge di conversione che, "per la realizzazione di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano" autorizza "la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007, da utilizzare ai sensi degli articoli 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163";

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta "legge obiettivo"), che, all'articolo 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'articolo 13, oltre a recare modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato - da ultimo - dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

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

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare i commi 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;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi", limitatamente agli articoli 163 e seguenti;
- l'articolo 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e s.m.i. concernente la "attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando – tra l'altro – la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che all'art. 2, comma 257, tra l'altro, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001 e s.m.i., ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 99,6 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010;

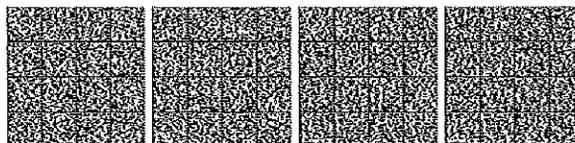
VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

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, ora Ministero delle infrastrutture, 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 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;



VISTO il decreto 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dall'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il quale, ai sensi del citato articolo 13 della legge n. 166/2002, sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre i mutui ed a effettuare altre operazioni finanziarie e sono state inoltre definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziari ai mutuatari, nonché quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio;

VISTA la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, 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;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

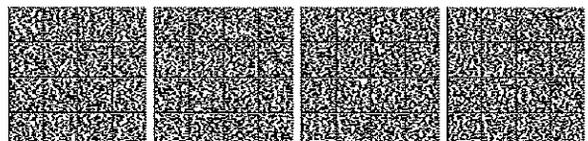
VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, che include, nell'allegato G "infrastrutture prioritarie", con riferimento alle priorità infrastrutturali della Regione Lombardia, tra le reti metropolitane – interventi per il miglioramento della mobilità nell'area metropolitana milanese, la "metrotranvia Milano – Desio – Seregno" con un costo di 214 milioni di euro, non finanziato;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure da seguire per l'utilizzo di contributi pluriennali ai sensi della legge n. 296/2006, articolo 1, commi 511 e 512;

VISTE le note 12 marzo 2008, n. 106, e 25 marzo 2008, n. 128, e, "da ultima", la nota 26 marzo 2008, n. 132, con le quali il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria della "Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno" e successivi aggiornamenti;

VISTA la nota 18 marzo 2008, n. 116, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – le schede ex delibera n. 63/2003 e il piano economico finanziario;

CONSIDERATO che l'articolo 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, e l'articolo 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";



CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra gli "ulteriori interventi infrastrutturali" il cui finanziamento era previsto nell'ambito del 2° Programma infrastrutture strategiche o di altri programmi d'investimento ordinari;

CONSIDERATO che con delibera 21 febbraio 2008, n. 21, questo Comitato ha proceduto – tra l'altro – alla ricognizione delle risorse di cui all'articolo 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) allocabili da questo Comitato medesimo;

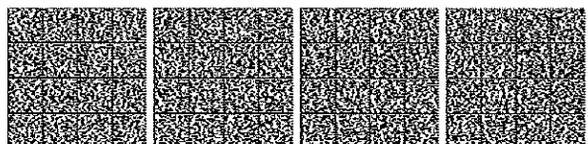
CONSIDERATO che l'atto integrativo al protocollo di intesa sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Milano in data 5 novembre 2007, tra l'altro:

- integra il precedente protocollo di intesa del 31 luglio 2007 includendo, tra gli interventi oggetto del protocollo medesimo, la "metrotranvia Milano (Parco nord) – Desio – Seregno" con un costo di 214,2 milioni di euro;
- delinea una ripartizione della copertura finanziaria del costo della infrastruttura tra Stato ed enti territoriali, ripartizione da definire successivamente sulla base di quanto già fatto per analoghi interventi;
- impegna il Ministero delle infrastrutture a completare la istruttoria del progetto preliminare dell'opera per l'approvazione di questo Comitato entro il mese di giugno 2008;
- impegna altresì il medesimo Ministero ad "*assumere ogni iniziativa ritenuta necessaria per inserire l'intervento nel DPEF 2008-2012 (tabella B4 dell'allegato infrastrutture) per il reperimento dei fondi di legge obiettivo a partire dal 2009*";

CONSIDERATO che nella prima versione della relazione istruttoria trasmessa il 12 marzo 2008 il Ministero delle infrastrutture considera l'intervento "*inserito in legge obiettivo*" e quindi chiede l'approvazione del progetto definitivo ed il finanziamento a valere sulle risorse destinate alla attuazione della legge medesima;

CONSIDERATO che, con nota 20 marzo 2008, n. 118, il Ministero delle infrastrutture, in risposta alla nota di osservazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 127 del 17 marzo 2008, ha sostenuto che l'intervento è qualificato "*ope legis*" come infrastruttura strategica dal decreto legge n. 159/2007 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 222/2007 e pertanto ha ribadito la richiesta di copertura del costo dell'opera a carico delle risorse della "*legge obiettivo*";

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture che propone di approvare, con prescrizioni, il progetto definitivo della "Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno", con assegnazione di un contributo quindicennale di euro 11.885.390,47 a valere sulle risorse stanziare dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) ed in grado di sviluppare un volume d'investimenti di 128,53 milioni di euro;



ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze, con la riserva in ordine alla finanziabilità dell'opera con le risorse destinate alla attuazione della "legge obiettivo";

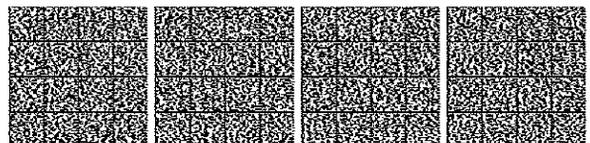
RITENUTO, ferma restando la citata riserva del Ministro dell'economia e delle finanze, di aderire alla interpretazione del Ministero proponente;

P R E N D E A T T O

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

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che il progetto in esame concerne la trasformazione dell'attuale obsoleta tranvia interurbana Milano-Desio in una nuova metrotranvia, prolungata fino a Seregno e caratterizzata dal rifacimento radicale dell'attuale impianto, sia per quanto attiene le vie di corsa e la tecnologia impiantistica, sia per quanto riguarda la tipologia dei rotabili e i criteri di esercizio, riutilizzando dell'attuale tranvia il solo sedime;
- che il progetto prevede – tra l'altro – anche la ristrutturazione delle sedi stradali esistenti e/o la realizzazione di nuove carreggiate, nonché la messa a dimora di alberature e la sistemazione degli spazi a verde;
- che in particolare, la metrotranvia si svilupperà per circa 14,3 km, con una prima parte – di circa 5,6 km – a doppio binario ed una seconda parte – di circa 8,7 km – a singolo binario, con raddoppi in corrispondenza degli incroci;
- che il materiale rotabile è costituito da 18 vetture tranviarie bidirezionali, da ospitare tutte nel deposito previsto in progetto e destinato, altresì, al rimessaggio di buona parte dei veicoli destinati al servizio sulla linea Milano Castello - Calderara;
- che l'intervento comprende la realizzazione di un nuovo deposito tranviario ubicato al confine fra i comuni di Desio e Seregno;
- che il tracciato interessa i comuni di Milano, Bresso, Cormano, Cusano Milanino, Paterno Dugnano, Nova Milanese, Desio e Seregno;
- che la nuova linea Milano Parco nord – Seregno si collega con la "metrotranvia nord" di Milano, ovvero l'attuale linea 4 "Castello – Parco nord", costituendo un'unica infrastruttura della lunghezza di circa 22 km;
- che il progetto, approvato dalla Provincia di Milano, è stato trasmesso, con nota 29 ottobre 2007, n. 0239343 della medesima Provincia, al Ministero delle infrastrutture e con successiva nota 19 dicembre 2007, n. 0278129, alle altre Amministrazioni interessate, nonché agli Enti gestori delle interferenze;
- che in data 8 e 11 febbraio 2007 è stato comunicato l'avvio del procedimento di pubblica utilità mediante pubblicazione – rispettivamente – sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Giorno";
- che la Conferenza di servizi è stata convocata il 25 febbraio 2008;



- che il Ministero dei trasporti – Direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianto fisso ha trasmesso con nota 26 marzo 2008, n. 27440, il parere favorevole, con prescrizioni e osservazioni, espresso, con il voto n. 395/L.O. dalla commissione interministeriale istituita ai sensi della legge n. 1042/1969 nella adunanza del 26 marzo 2008;
 - che il Ministero dei trasporti – SIIT Lombardia e Liguria – settore trasporti, con nota 19 febbraio 2008, n. 3867/FA, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture parere favorevole con prescrizioni;
 - che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta 19 marzo 2008, n. VIII/6871, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
 - che non risulta acquisito il parere della Regione Lombardia sulla procedura di valutazione di impatto ambientale regionale;
 - che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 14 marzo 2008, n. DGPAAC/34.19.04/3177, ha trasmesso parere favorevole con prescrizioni;
 - che gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono quelli da Q81-0095 a Q81-0119, mentre gli elaborati relativi agli immobili da espropriare sono quelli compresi tra Q81-0044 e Q81-0061;
 - che il Ministero delle infrastrutture ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare e da allegare alla delibera, 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 è la Provincia di Milano;
 - che il codice unico di progetto (CUP) assegnato all'opera è J62I03000040009;
 - che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;
 - che il cronoprogramma dell'opera prevede che le attività relative alle fasi successive alla approvazione del progetto definitivo (aggiudicazione, progettazione esecutiva, esecuzione dei lavori e collaudo) siano comprese tra il mese di luglio 2008 e il mese di giugno 2012;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo dell'intervento ammonta ad euro 214.209.600, IVA inclusa;
 - che la scheda economica ex delibera 63/2003 riporta un finanziamento a carico della Provincia di Milano di 85,68 milioni di euro, imputato sul bilancio provinciale - capitolo ST040 R 1561, denominato "fondo per il cofinanziamento provinciale alla realizzazione della metrotranvia Milano-Seregno";



- che per la copertura finanziaria del costo dell'opera è previsto che il 60 per cento del suddetto costo, come da usuale ripartizione per i finanziamenti delle metropolitane, sia la quota a carico dello Stato;
- che per la copertura finanziaria della quota di fabbisogno residuo a carico dello Stato è richiesta la assegnazione di un finanziamento di 128,53 milioni di euro, IVA inclusa, a valere sulle risorse destinate alla attuazione della legge obiettivo recate dall'articolo 2, comma 257, legge 24 dicembre n. 244/2007 (legge finanziaria 2008);
- che la scheda redatta secondo il prototipo della delibera n. 63/2003 riporta il profilo della spesa limitatamente agli anni 2008-2010, per un importo complessivo di circa 114,3 milioni di euro, rinviando ad oltre il 2010, la parte residua della spesa medesima;
- che non risultano proposte di partenariato pubblico-privato in ordine al finanziamento dell'opera;
- che l'Unità tecnica finanza di progetto, nella relazione relativa al progetto della "metrotranvia Milano Parco nord – Seregno" inviata con nota 19 marzo 2008, n. 103, ha tra l'altro concluso che *"il progetto non presenta livelli di redditività e di bancabilità in linea con i valori richiesti mediamente da banche e investitori privati per investimenti simili, pertanto non vi sono le condizioni per procedere alla riduzione della contribuzione pubblica richiesta"*;

DELIBERA

1. Approvazione progetto definitivo

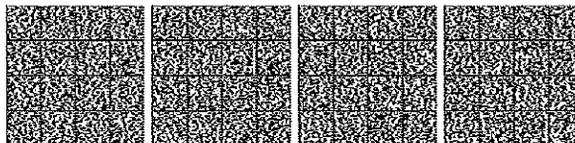
- 1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167 comma 5, 166 e 183 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture – anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera il progetto definitivo della "metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno";

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

L'importo di euro 214.209.600 di cui alla "presa d'atto" costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento da realizzare.

- 1.2 Le prescrizioni richiamate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^a parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.



Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

- 1.3 L'approvazione di cui al punto precedente è subordinata alla acquisizione del parere della Regione Lombardia in ordine alla procedura di valutazione di impatto ambientale regionale: detto parere dovrà essere comunicato dal Ministero delle infrastrutture alla Segreteria di questo Comitato.

2. *Concessione contributo*

Per la realizzazione dell'intervento denominato "metrotranvia Milano (Parco nord) – Seregno" sono assegnati al soggetto aggiudicatore:

- un contributo quindicennale di euro 9.573.216 a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2008;
- un contributo quattordicennale di euro 2.423.256 a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2008.

Detti contributi, suscettibili di sviluppare un volume di investimenti pari a 128,53 milioni di euro, sono stati quantificati includendo, nel costo di realizzazione dell'investimento, anche gli oneri derivanti dal reperimento di eventuali finanziamenti necessari.

3. *Efficacia della delibera*

- 3.1 L'efficacia della presente delibera – approvazione del progetto definitivo di cui al punto 1 e concessione del contributo di cui al punto 2 – è subordinata alla trasmissione alla Segreteria di questo Comitato da parte del Ministero delle infrastrutture della delibera provinciale relativa alla quota di copertura finanziaria a carico degli enti territoriali.
- 3.2 L'efficacia della presente delibera è altresì subordinata allo scioglimento, da parte del Ministro dell'economia e delle finanze, della riserva in ordine alla finanziabilità dell'opera con le risorse destinate alla attuazione della legge obiettivo.

4. *Clausole finali*

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.
- 4.2 Per quanto concerne il progetto approvato al precedente punto 1, il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.



- 4.3 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12 della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.
- 4.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 4.5 Il CUP assegnato al progetto in argomento ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in oggetto.

Roma, 27 marzo 2008

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: MARCUCCI

Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2008

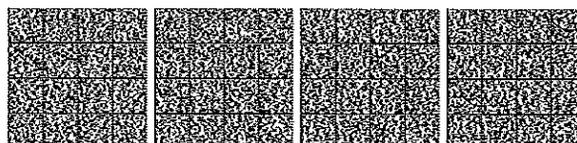
Ufficio di controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 6, Economia e finanze, foglio n. 82



Parte prima

Prescrizioni

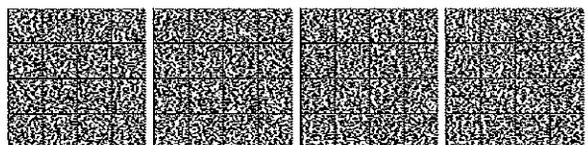
- 1) La metrotranvia sovrappassa ortogonalmente la trincea/galleria artificiale dell'autostrada Pedemontana lombarda all'altezza della rotonda tra via Mazzini e via Dalla Chiesa in Comune di Desio. Durante lo sviluppo del progetto esecutivo dovrà essere predisposto un apposito elaborato che identifichi il coordinamento delle fasi di cantiere tra le due infrastrutture ricercando le indispensabili coerenze tra i rispettivi cronoprogrammi realizzativi. L'elaborato, sia per la metrotranvia sia per l'autostrada, dovrà abbinare alle specifiche attività di lavoro i relativi tempi realizzativi in modo tale da perseguire, ove possibile, la realizzazione del manufatto scatolare autostradale interrato prima della realizzazione della metrotranvia. In linea generale si prescrive che sia nella fase di redazione del progetto esecutivo sia durante le fasi di organizzazione dei cantieri e di realizzazione della metrotranvia, il Soggetto Aggiudicatore garantisca una stretta collaborazione con Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. al fine di evitare ogni possibile rischio di irrealizzabilità delle due importanti infrastrutture.
- 2) Nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera dovranno essere sviluppati i temi dell'impatto dei cantieri sul traffico e sulla sosta, tenuto conto anche delle altre opere impattanti sul traffico che sono in previsione o in fase di attuazione nell'area nord di Milano. Gli approfondimenti necessari dovranno essere sviluppati d'intesa con gli Enti - regione, provincia e comuni interessati.
- 3) Nei Comuni di Cusano Milanino e di Desio per la sede tranviaria esistente e non più utilizzata, a tale scopo dovrà essere previsto lo smantellamento, prevedendo opportune sistemazioni.
- 4) Per il parcheggio di interscambio previsto nel Comune di Paderno Dugnano a nord dello svincolo tra via Erba e la Tangenziale nord, dovrà essere individuata una soluzione progettuale meno invasiva del territorio del Parco, da definirsi congiuntamente tra provincia, comune e Consorzio del Parco Grugnotorto Villorosi nel quadro delle risorse finanziarie disponibili.
- 5) La progettazione esecutiva dell'anello di ritorno posto tra Paderno Dugnano e Nova Milanese dovrà essere coordinata con le previsioni di escavazione e ripristino già previste per la cava Eges e con la futura possibilità di collegamento dell'area del parco posta a ovest, oltre il tracciato stradale.



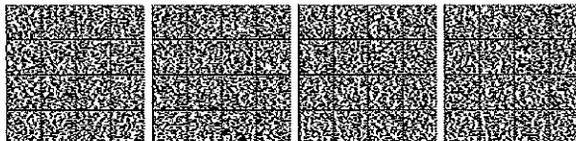
- 6) Relativamente agli edifici previsti per il deposito tranviario, ubicato a cavallo del confine comunale tra Desio e Seregno, si dovrà fare riferimento anche agli studi geologici di supporto alla pianificazione urbanistica dei citati comuni.
- 7) Dovrà essere garantito che non si verifichino, per effetto dell'esercizio della linea transizioni tra ante e post operam da situazioni di conformità ai limiti di rumore a situazioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi significativi nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.
- 8) Entro tre mesi dall'entrata in esercizio delle linea in progetto dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio acustico e delle vibrazioni post operam al fine di verificare il rispetto dei limiti e individuare e dimensionare gli eventuali interventi mitigativi necessari. Il programma di monitoraggio post operam dovrà individuare la localizzazione dei punti di misura e modalità delle misure e specificare la durata complessiva del monitoraggio e dovrà essere sottoposto ai comuni e alle strutture di ARPA territorialmente competenti per le verifiche di adeguatezza secondo quanto previsto dalla D.G.R. VII/8313. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta e inviata ai comuni e alle strutture di ARPA territorialmente competenti una relazione sugli esiti riportante i livelli rilevati, la valutazione rispetto alla conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali interventi mitigativi che a seguito del monitoraggio risultassero necessari e dei tempi della loro attuazione.
- 9) In fase di realizzazione dell'infrastruttura dovranno essere adottate le opportune misure gestionali dell'attività di cantiere e di mitigazione temporanea del rumore e delle vibrazioni, al fine di contenere il disturbo in corrispondenza dei recettori in funzione anche della specifica sensibilità recettoriale. Dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione sui tempi delle lavorazioni maggiormente impattanti dal punto di vista del rumore e delle vibrazioni.
- 10) Dovrà essere garantita una adeguata manutenzione dell'armamento e del materiale rotabile al fine di evitare che fenomeni di usura provochino incremento delle emissioni rumorose, delle vibrazioni e dei livelli di disturbo ai recettori.
- 11) Per la fase di costruzione, ai fini del contenimento delle emissioni, si ritiene che debbano essere adottate le misure mitigative proposte nello studio e attuati i seguenti interventi:
 - nella definizione del layout del cantiere deve essere aumentata il più possibile la distanza tra le sorgenti di polveri e i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali;
 - dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione nelle zone limitrofe a ciascun cantiere;
 - con particolare riferimento ai cantieri a cielo aperto, lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la



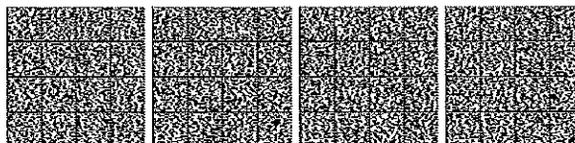
- movimentazione realizzata mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, sistemi elevatori a tazze, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm³, dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivi di allarme);
- dovrà essere rispettato il divieto di combustione all'aperto, come disposto al punto 3.c dell'Allegato alla D.G.R. n. 5291 del 2 agosto 2007, in sintonia con la legislazione nazionale vigente;
 - in fase di cantiere dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti, secondo modalità da concordare con ARPA.
- 12) Tutte le parti in metallo colorato dovranno avere la medesima tonalità prevista per le pensiline delle fermate.
- 13) La realizzazione del raddoppio e del prolungamento della linea tranviaria dovrà garantire il mantenimento delle piste ciclabili attualmente esistenti.
- 14) L'allargamento del ponte di attraversamento del Canale Villoresi, all'incrocio tra le vie Filzi e Piave in comune di Nova Milanese, dovrà essere previsto con tecniche costruttive e materiali coerenti alle caratteristiche tradizionali del manufatto già esistente.
- 15) La rimozione/abbattimento di alberature lungo il percorso dovrà essere compensata con la piantumazione di un numero di essenze arboree autoctone almeno doppio di quelle estirpate, da porre a dimora anche nelle aree limitrofe al percorso tranviario.
- 16) Dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi agli interventi diretti a rendere gli scarichi di acque reflue e quelli di prima pioggia, originati dai cantieri, in particolare nei punti di interferenza con l'ambiente idrico, conformi alle disposizioni di legge (D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, Regolamenti regionali n. 3 del 24 marzo 2006 "Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26" e n. 4 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26").
- 17) La modifica della tomba sifone del canale principale Villoresi dovrà essere realizzata scegliendo fra le seguenti alternative:
- non realizzando opere aggettanti gli attuali imbocchi della tombinatura;
 - modificando l'attuale sifone.
- 18) In fase di progettazione esecutiva dovranno essere ulteriormente precisate le modalità di gestione delle terre e delle rocce provenienti dalle attività di escavazione, per le quali si richiama al rispetto della normativa vigente in materia (art. 186 D.Lgs. n. 152/2006).
- 19) In fase di costruzione, per le aree di cantiere, devono essere adottati tutti gli accorgimenti utili e necessari a limitare i disagi per la popolazione prevedendo opere di mitigazione per il contenimento delle emissioni rumorose e l'aerodispersione delle polveri.



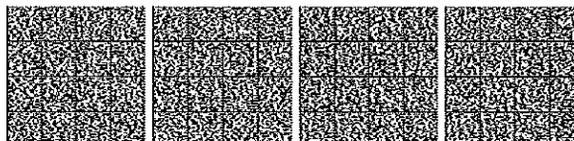
- 20) La realizzazione della tranvia dovrà trovare coerenza con gli interventi in corso di progettazione e realizzazione per il completamento del sistema ciclopedonale del Parco Nord Milano.
- 21) Si prescrive al Soggetto Aggiudicatore l'attivazione, per le successive fasi di progettazione esecutiva e di cantiere, di un tavolo di confronto che sviluppi in modo particolare gli elementi atti a garantire un miglior inserimento urbanistico e ambientale dell'infrastruttura, fatto salvo il tracciato approvato dal CIPE, e gli aspetti relativi alla razionalizzazione del sistema del trasporto pubblico locale su gomma anche nella fase di cantiere, con l'avvertenza che il costo del progetto sia contenuto nell'ambito dei finanziamenti disponibili.
- 22) Dovrà essere stabilita la classificazione della linea di trasporto e dovrà essere precisato se trattasi di tranvia extraurbana o tranvia veloce urbana con concessione provinciale; individuato, di conseguenza, l'Ente Concessionario, dovrà essere acquisito il motivato parere della Direzione Esercizio competente (rete urbana o rete extraurbana);
- 23) per le tratte a singolo binario con raddoppi agli incroci dovrà essere previsto un impianto di segnalamento tale da garantire la sicurezza del tram e che arresti la marcia in caso di mancato rispetto dei segnali a via impedita con ripetizione dei segnali a bordo del veicolo (tipo ferroviario);
- 24) la ristrutturazione delle sedi stradali esistenti e/o la realizzazione di nuove carreggiate dovrà essere effettuata nel rispetto della normativa vigente ottenendo i relativi "nulla osta" da parte degli Enti proprietari anche per quanto riguarda i due tipi di intersezione previsti in progetto e legati agli spazi a disposizione e delle caratteristiche di esercizio interessato;
- 25) dovranno essere garantite in ogni caso condizioni di sicurezza tanto nei riguardi della circolazione veicolare quanto nei confronti dei movimenti pedonali;
- 26) dovranno essere stabiliti, in apposite convenzioni, gli oneri di manutenzione degli impianti e della sede stradale e i soggetti a carico dei quali saranno posti tali oneri;
- 27) dovranno essere chiaramente individuate le tipologie di materiale rotabile da realizzare e conseguentemente il tipo di armamento da realizzare;
- 28) gli impianti elettrici speciali (casse di manovra degli scambi, sistema di radiocomando degli scambi, impianto audio video, sistema di teleoperazioni, sistema di trasmissione dati) dovranno essere oggetto di specifiche approvazioni;
- 29) che nel corso della progettazione esecutiva, laddove la linea metrotranviaria si sviluppa in adiacenza o in prossimità dei manufatti tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 (il santuario della Madonna del Piastrello in Comune di Presso, la Chiesa di S. Martino in Comune di Cusano Milanese ed il ponte sul Canale Villoresi in Comune di Nova Milanese) venga prestata particolare attenzione in modo tale da minimizzare le interferenze che potrebbero crearsi, limitando gli ambiti di contiguità con la linea e assicurando nelle vicinanze dei monumenti un adeguato decoro;



- 30)che la progettazione esecutiva delle opere riguardanti il capolinea intermedio di Calderaia in Comune di Paterno Dugnano, il deposito tranviario tra i Comuni di Desio e Seregno e il capolinea di Seregno presenti caratteri architettonici tali da consentire un adeguato inserimento nel contesto paesaggistico;
- 31)la progettazione esecutiva delle opere ricadenti negli ambiti di criticità sopradescritti venga sottoposta all'esame della Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Milano;
- 32)Che la ditta appaltatrice dei lavori sia chiamata all'osservanza del disposto dell'art. 90, comma I del D.Lgs. n. 42 del 22.01.04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) in caso di scoperte archeologiche, le quali andranno immediatamente segnalate per gli interventi conseguenti.
- 33)che la linea metrotranviaria attraversi la rotatoria di progetto posta sopra la galleria autostradale di Desio passando lungo l'asse dell'aiuola centrale, secondo la giacitura prevista dal progetto definitivo della Provincia di Milano;
- 34)il progetto contempla come prima tratta della metrotranvia in oggetto il percorso del Parco Nord al capolinea di Calderaia. Questa parte di tracciato rappresenta il naturale prolungamento della Metrotranvia Nord attualmente in esercizio, per cui si ritiene opportuno mantenere i medesimi standard tecnico-progettuali relativi al tipo di profilo delle rotaie e delle ruote delle vetture. Qualsiasi variazione agli standard in uso conferirebbe a questo segmento di linea un carattere di singolarità rispetto al resto della rete tranviaria urbana di cui farà parte, determinando grossi problemi di esercizio.
- 35)L'elaborato MM n. Q81-0087 mette in evidenza il prospetto e le sezioni caratteristiche delle SSE di nuova realizzazione nella tipologia interrata. ATM rileva che l'accesso alla SSE debba essere realizzato fuori terra poiché l'esperienza delle SSE relativa alla costruzione della Metrotranvia Nord ha mostrato notevoli difficoltà nella manovra di apertura della griglia. Inoltre si sottolinea la necessità di proteggere adeguatamente il pozzo di calaggio dalle infiltrazioni d'acqua, così da evitare il contatto con le vicine parti in tensione come ad es. i trasformatori di gruppo.
- 36)Per quanto concerne gli standard da adottare per le banchine di fermata (rif. Doc. Q81-0203 par. 3.3)nella prima tratta della metrotranvia in oggetto si evidenziano le seguenti correzioni rispetto a quanto indicato al Par. 3.3:
- la distanza dell'orlo della banchina dalla rotaia adiacente, la quale deve essere misurata dal punto di misura dello scartamento (filo interno della testa della rotaia secondo la norma UNI 3648), dovrà essere pari a $m\ 0,61 \pm 0,01$, come ricavato da studi e verifiche effettuate da ATM, per assicurare che tutti i rotabili del parco ATM possano circolare senza rischio di interferenza con la banchina.
 - Dovranno inoltre essere garantite le seguenti tolleranze per le altezze sul P.F. della banchina: primi 17 m $0,22 + 0,015 - 0,01$ m per i restanti 16 m $0,18 \pm 0,01$.



- La larghezza netta della banchina dovrà essere possibilmente di m 2,15 per garantire l'agevole incarozzamento dei disabili su sedia a rotelle.
- 37) Il Soggetto Aggiudicatore prenderà accordi con la società SNAM per la corretta individuazione dei necessari interventi per l'adeguamento in sicurezza degli impianti del gas interferenti.
- 38) aggiornare lo studio della mobilità in sede di redazione del progetto esecutivo.
- 39) Risulta necessario che per le sezioni stradali siano definite in maniera più puntuale i vari elementi che costituiscono la carreggiata in modo da consentire la valutazione del rispetto delle norme.
- 40) Sottoporre il progetto esecutivo ad Autostrade per l'Italia S.p.a. per recepire le eventuali prescrizioni tecniche riguardo alla metodologia della spinta del manufatto sottoattraversante l'autostrada. Predisporre un atto di convenzione specifico per l'attraversamento autostradale che sarà sottoposto all'approvazione dell'ANAS.
- 41) L'esecuzione di lavori, atti o fatti sui canali di bonifica, loro pertinenze e accessori e/o in prossimità di essi, è subordinata all'ottenimento della concessione di pulizia idraulica prima dell'inizio dei lavori.
- 42) Considerata la prevalente funzione idraulica irrigua dei seguenti canali: Canale Adduttore Principale Villorosi, Canale Derivatore di Nova, Canale Diramatore 5 di Nova, Canale Diramatore 7 di Nova, nonché le mutate condizioni negli usi delle acque che fanno prevedere la necessità di garantire l'adduzione di acque anche in aree che ricadano in contesti non più agricoli, si prescrive il mantenimento e/o il rifacimento integrale delle tratte interferenti dei canali sopraccitati attraverso idonee opere idrauliche che risolvano le interferenze, garantendo il corretto funzionamento dei canali stessi. In particolare, anche per il Derivatore di Nova a valle della SSE Calderara, si richiede che venga mantenuta o ripristinata l'opera idraulica che, contrariamente a quanto in precedenza indicato dai tecnici Consortili, mantiene la funzionalità di adduzione di acque a utenze poste a valle del Comune di Bresso.
- 43) Attraversamento del Canale Adduttore Principale Villorosi: il progetto prevede un semplice allargamento dell'esistente attraversamento con tombinatura a sifone della ex S.P. "Valassina" (via Garibaldi di Nova Milanese). Tali modalità realizzative risultano in contrasto con la possibilità di effettuare una corretta manutenzione e gestione dell'opera idraulica, riducendo gli spazi operativi per il recupero del materiale solido presente nel canale. Si prescrive pertanto che le 4 tubazioni di m 2,10 siano prolungate nella medesima misura dell'allargamento del manufatto di attraversamento, ovvero di m 0,8 per lato. Di conseguenza risulta necessario prevedere la traslazione degli scivoli sul fondo canale di imbocco e sbocco della tombinatura di non meno di 1 m a monte e valle, raccordandosi a valle con il fondo canale in corrispondenza della bocca di derivazione del Derivatore di Nova. Dato che l'attraversamento del Canale Villorosi sarà integralmente occupato dalla sede tranviaria e da marciapiedi, con impossibilità di stazionamento dei mezzi operativi del Consorzio, si



- richiede di creare a monte e valle della tombinatura due piazzole di sosta per mezzi meccanici per il recupero del materiale solido presente in alveo.
- 44) Canale Derivatore di Nova - tratto dal Canale Villoresi alla SSE Calderara (Sez. 5.11): il progetto prevede la tombinatura del canale con condotta di m 1,20. In considerazione della valenza ambientale/paesaggistica del canale in un area fortemente urbanizzata e tenuto anche conto dei maggiori oneri manutentivi e gestionali di una canale tombinato, si richiede di mantenere, in tutti i tratti ove vi siano sufficienti spazi, il canale a cielo libero, prevedendone lo spostamento e il rifacimento in alveo rivestito di dimensioni non inferiori a 1,8 x 1,5 m. Per i tratti ove risulti necessario prevedere la copertura del canale si richiede di utilizzare manufatti di dimensioni non inferiori a 1,50 m o idonei scatolari.
- 45) SSE Calderara (Sez. 5.9-5.11): in corrispondenza del capolinea intermedio tra Paderno Dugnano e Nova Milanese sono situate le bocche di derivazione dal derivatore di Nova dei canali diramatori 7 (lato ovest) e 5 di Nova (lato est). Tali derivazioni devono essere mantenute, prevedendone un eventuale spostamento affinché possano essere realizzate a cielo libero. I tracciati dei canali 7 e 5 di Nova andranno di conseguenza adeguati alle nuove opere e sul canale diramatore 5 di Nova andrà previsto il ripristino dell'esistente misuratore di portata a risalto.
- 46) Canale Derivatore di Nova - tratto dalla SSE Calderara al sottopasso dell'autostrada A4: contrariamente a quanto riportato nella relazione tecnica del progetto definitivo, il canale Derivatore di Nova, a valle delle diramazioni dei canali 7 e 5 di Nova, andrà mantenuto in quanto permangono utilizzatori a valle. Come per il tratto precedente si richiede di mantenere, ovunque possibile, il canale a cielo libero, con dimensioni non inferiori a 1,6 x 1,4 m. I tratti che necessariamente dovranno essere tombinati non dovranno avere dimensioni inferiori a 1,20 m. Nel tratto tra via Monte Bianco e via Marconi, al fine di un più razionale sviluppo del reticolo consortile, si richiede di realizzare un nuovo tracciato del canale che ricollegghi i tratti esistenti a monte e valle, dimettendo il tracciato lungo viale Gardenie.
- 47) Sottopasso autostrada A4: In corrispondenza del previsto attraversamento ciclo-pedonale sottopassante l'autostrada A4 in Comune di Presso si rende necessario il ripristino dell'attraversamento del Canale Derivatore di Nova, con manufatto di dimensioni non inferiori a 1,20 m e idonei pozzetti di ispezione a monte e valle della viabilità attraversata.
- 48) Canale Derivatore di Nova - tratto dal sottopasso dell'autostrada A4 a via Madonnina: contrariamente a quanto riportato nella Relazione Tecnica del progetto definitivo il canale Derivatore di Nova andrà mantenuto in quanto permangono utilizzatori a valle. Come per i tratti precedenti si richiede di mantenere, ovunque possibile, il canale a cielo libero, con dimensioni non inferiori ad 1,6 x 1,4 m. I tratti che necessariamente dovranno essere tombinati non dovranno avere dimensioni inferiori a 1,20 m. Nel tratto tra via Villa e Via Patellani, al fine di un più razionale sviluppo del reticolo consortile, si richiede di

