COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 2 agosto 2022

Programma delle infrastrutture strategiche - legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo). Metrotranvia Milano Parco Nord - Seregno. Autorizzazione all'utilizzo delle risorse residue a valere sul finanziamento di cui alla delibera 27 marzo 2008, n. 52. (CUP D21E08000000001). (Delibera n. 23/2022). (22A05085)

(GU n.212 del 10-9-2022)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonche' le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualita' dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima

data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attivita' di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonche' disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo la cui attivita' e' funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attivita' produttive» (cosiddetta «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;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, recante «Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equita' sociale» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222 e, in particolare, l'art. 7, comma 3, il quale prevede che «per la realizzazione di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano» e' autorizzata «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»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilita'», e successive modificazioni;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera di questo Comitato 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso 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;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come

modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullita' degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonche' delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera del 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attivita' di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, e' chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni, limitatamente agli articoli di legge a cui e' stata conferita ultra-vigenza ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonche' nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e successive modificazioni;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che - ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna le modalita' di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5

maggio 2011, n. 45;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale e' stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e ha disposto che i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali e' stata demandata la responsabilita' di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera del 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalita' licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016, e visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi gia' compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, recante «Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche» che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, gia' approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 203 che, istituendo il comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, di seguito CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

4. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede, tra l'altro, alle attivita' di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attivita' di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilita' e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo a questo stesso Comitato le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5. l'art. 214, comma 11, il quale prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti

adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

6. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

6.1 lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

6.2 per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche gia' inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia gia' stata avviata alla data di entrata in vigore del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

6.3 le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, secondo la disciplina gia' prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformita' alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al DEF 2013, che include l'intervento «Metrotranvia di Milano - Parco Nord Desio/Seregno»;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, con i quali sono stati adottati i regolamenti concernenti l'organizzazione, rispettivamente, del MIT e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e in particolare l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di seguito MIMS;

Visto il «Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088», che ha introdotto nel sistema normativo europeo la tassonomia delle attivita' economiche eco-compatibili, una classificazione delle attivita' che possono essere considerate sostenibili in base all'allineamento agli obiettivi ambientali dell'Unione europea e al rispetto di alcune clausole di carattere sociale;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «Linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», le quali indicano che i progetti ed i piani di investimenti pubblici posti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilita' e rispondere ad alcuni parametri misurabili durante il percorso di programmazione, progettazione e

autorizzazione, sulla base di una delibera del CIPESS da emanare entro il 2022;

Vista la nota DIPE del 21 gennaio 2022, n. 268, contenente indicazioni preliminari in materia di relazioni di sostenibilita' per progetti infrastrutturali, relativa alle proposte che verranno sottoposte al CIPESS, inviata nelle more dell'emanazione della delibera di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Vista la delibera CIPE del 27 marzo 2008, n. 52, con la quale questo Comitato ha, tra l'altro:

1. approvato il progetto definitivo della metrotranvia Milano Parco Nord - Seregno, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT, riportate nel relativo allegato I, approvazione valida anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilita', e dell'attestazione di compatibilita' ambientale;

2. stabilito in 214.209.600,00 euro il limite di spesa dell'intervento da realizzare, di cui 128.525.760,00 euro (pari al 60 per cento) a carico dello Stato;

3. assegnato al soggetto aggiudicatore «Citta' Metropolitana di Milano», di seguito CMM, un contributo quindicennale di 9.573.216 euro a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)»;

4. assegnato al suddetto soggetto aggiudicatore un contributo quattordicennale di 2.423.256 euro a valere sul contributo pluriennale autorizzato dal citato art. 2, comma 257, della legge n. 244 del 2007;

5. quantificato i suddetti contributi, suscettibili di sviluppare un volume di investimenti pari a 128,53 milioni di euro, includendo, nel costo di realizzazione dell'investimento, anche gli oneri derivanti dal reperimento di eventuali finanziamenti necessari;

6. subordinato l'efficacia della delibera allo scioglimento, da parte del Ministro dell'economia e delle finanze, della riserva in ordine alla finanziabilita' dell'opera con le risorse destinate alla attuazione della citata legge n. 443 del 2001;

Vista la delibera CIPE del 2 aprile 2008, n. 68, con cui e' stata sciolta positivamente la riserva del Ministro dell'economia e delle finanze di cui alla citata delibera CIPE n. 52 del 2008, come riportato al n. 6 del visto precedente, in ordine alla finanziabilita' dell'opera con le risorse destinate alla attuazione della citata legge n. 443 del 2001;

Vista la delibera CIPE del 10 luglio 2017, n. 45, con cui e' stato prorogato di due anni il termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilita' dell'intervento denominato «Metrotranvia di Milano Parco Nord - Seregno»;

Considerato che la proposta, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la nota 29 marzo 2022, n. 11046, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ha

chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di autorizzazione all'utilizzo delle risorse residue a valere sul finanziamento di cui alla citata delibera CIPE n. 52 del 2008, a copertura dei maggiori costi di lavori e somme a disposizione a seguito di progettazione esecutiva dell'intervento denominato «Milano Parco Nord - Seregno» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota del 30 marzo 2022, n. 2458, con cui il MIMS ha trasmesso la relazione di sostenibilita' ambientale dell'intervento;

Considerato il dibattito svolto nella seduta preparatoria alla riunione del CIPESS del 4 aprile 2022, dal quale e' emersa l'esigenza di ulteriori approfondimenti, ed inoltre il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ha sollevato perplessita' sull'incremento della percentuale a carico dello Stato e ha altresi' evidenziato che il CUP indicato per l'opera (J62I03000040009) nella relazione istruttoria e' un CUP di progettazione, al quale sono in realta' collegati Codici identificativi di gara, di seguito CIG, mentre esiste un altro CUP di lavori associato all'opera (D21E08000000001) e che per entrambi i codici mancano informazioni riportate nel sistema della Banca dati delle amministrazioni pubbliche, di seguito BDAP, e del Monitoraggio delle opere pubbliche, di seguito MOP, al netto di quelle confluite da altre banche dati;

Vista la nota dell'11 aprile 2022, n. 2061, con cui la Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, a valle di quanto emerso nella citata seduta preparatoria alla riunione del CIPESS del 4 aprile 2022, ha chiesto al MIMS chiarimenti istruttori e, in particolare, di:

1. approfondire le informazioni a motivazione degli incrementi di costi registrati nel periodo 2008 - 2022;
2. descrivere il costo a chilometro dell'opera, anche rapportando la spesa prevista con quella di opere analoghe nel medesimo territorio;
3. giustificare meglio l'effettiva sostenibilita' dell'intervento;
4. verificare con la CMM la possibilita' di chiarire l'incremento dell'importo di cui alla voce «imprevisti» o, in alternativa, l'ipotesi di riduzione dell'importo stesso;
5. alimentare il sistema CUP in modo corretto, stabilendo con le strutture competenti del DIPE, la corretta gestione dei CUP attivi, anche prevedendo la possibile sostituzione dei due CUP esistenti con un nuovo CUP unico da parte di CMM.

Considerata l'interlocuzione intercorsa tra il MIMS e la CMM nell'ambito della quale il MIMS ha chiesto chiarimenti istruttori alla luce delle richieste del DIPE, e che la CMM ha fornito riscontri a quanto oggetto di chiarimento, come meglio specificato di seguito;

Tenuto conto della nota del 14 aprile 2022, n. 2935, con cui il MIMS ha chiesto alla CMM:

1. di ripartire in modo dettagliato l'importo dei lavori e di relazionare in merito all'incremento dei costi della voce «sottoservizi» dal 2008 al 2021;
2. di giustificare meglio l'effettiva sostenibilita' dell'intervento;
3. di chiarire l'incremento degli importi «imprevisti»;

4. di provvedere alla corretta gestione del CUP, secondo le indicazioni fornite con la nota DIPE n. 2061 dell'11 aprile 2022;

5. di alimentare in modo corretto i dati sulla BDAP;

Vista la nota del 15 aprile 2022, n. 2160, con cui la CMM ha rappresentato che:

1. l'opera e' coerente e prevista in tutti gli strumenti di pianificazione generali e settoriali degli Enti competenti, quali il Programma regionale della mobilita' e dei trasporti (PMRT), il Piano urbano della mobilita' sostenibile (PUMS) di CMM, il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) della Provincia Monza Brianza, il Piano urbano della mobilita' sostenibile (PUMS) di Milano, e costituisce elemento di un sistema di infrastrutture di trasporto pubblico «atta a supportare il cambio del riparto modale dell'area a favore del mezzo collettivo»;

2. alla luce della richiesta di rifinanziamento del quadro economico, il costo chilometrico dell'opera (escluso il costo per la fornitura del materiale rotabile) risulta in linea con i costi di opere analoghe (media di 16,5 milioni euro/km) del medesimo territorio di riferimento;

3. il numero di passeggeri stimati e' pari a 2.250 passeggeri/ora di punta per direzione, anche questo dato e' in linea con le stime di infrastrutture analoghe in fase di progettazione nel medesimo territorio;

4. attualmente, sono stati liquidati 38,78 milioni di euro e 3,55 milioni di euro che sono di certa liquidazione per prestazioni gia' effettuate e, in caso di mancata prosecuzione dell'opera, dovranno essere corrisposti all'appaltatore le spese sostenute (redazione del progetto esecutivo, per 2,43 milioni di euro comprensivi dell'ammontare da contratto originario piu' le estensioni riconosciute dall'atto integrativo) e una penale sull'importo del contratto (ex art. 134, comma 2, decreto legislativo 163 del 2006) di 8,15 milioni di euro;

Vista la nota del 6 maggio 2022, n. 75620, con cui la CMM ha chiarito che:

1. i maggiori costi sono stati conseguenti ad una rideterminazione dell'importo dei lavori e della voce relativa ai sottoservizi;

2. e' stato fornito un nuovo quadro economico con la riduzione di 6.125.00,00 euro dall'importo «imprevisti»;

3. l'opera potra' soddisfare eventuali incrementi dell'offerta di trasporto secondo quanto verra' implementato nelle eventuali varianti al Programma dei servizi di bacino;

4. e' stato confermato il CUP D21E08000000001;

5. i dati nel sistema BDAP saranno implementati;

Tenuto conto delle note del 20 aprile e del 10 maggio 2022, con cui l'Associazione utenti del trasporto pubblico ha chiesto al DIPE e al MIMS di accelerare le procedure di autorizzazione, manifestando il proprio favore per l'opera in questione, in particolare evidenziando come la metrotranvia migliorerebbe l'efficienza dei collegamenti tra i comuni interessati, con una importante riqualificazione del territorio e rilevando, altresi', che in caso di mancata realizzazione della stessa, non sono attualmente previste alternative valide per l'implementazione del trasporto pubblico locale dell'area in esame;

Tenuto conto della nota del 14 giugno 2022, n. 4324, con cui il

MIMS ha chiesto alla CMM:

1. approfondimenti di natura economica, anche comparativa, in riferimento a «opere ritenute analoghe a quella in interesse»;
2. di commentare il dato fornito sui costi chilometrici medi (che risulterebbe essere di 16,5 milioni di euro/km);
3. l'Accordo interistituzionale tra regione ed enti locali, citato nelle relazioni del responsabile unico del procedimento, di seguito RUP;

Vista la nota del 24 giugno 2022, n. 101924, con cui la CMM ha trasmesso in allegato:

1. un confronto del costo di opere simili a quella in esame;
2. il raffronto fra la stima di domanda di trasporto pubblico locale soddisfatta dalle varie opere e quella relativa alla metrotramvia Milano - Seregno (la quale prevede 2.250 passeggeri/h);
3. Accordo interistituzionale del 2010;

Vista la nota del 18 luglio 2022, n. 25165, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ha rinnovato la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta gia' formulata con la nota del 29 marzo 2022 n. 11046, ed ha inviato la documentazione istruttoria aggiornata;

Considerato che il MIMS a conclusione dell'aggiornamento dell'istruttoria e delle interlocuzioni tra amministrazioni competenti propone a questo Comitato di autorizzare l'incremento della contribuzione statale a 160.236.160 euro in presenza di un costo rivisto in 258.575.000 euro, cosi' condividendo l'innalzamento della quota statale oltre il 60 per cento del costo complessivo;

Considerato che nei finanziamenti di settore non si pone limite alla percentuale di contribuzione statale;

Considerato che il MIMS ha, inoltre, chiesto di autorizzare la conservazione dell'intero contributo statale impegnato a favore della CMM, pari a 177.523.824 euro, sino al completamento dell'intervento;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIMS e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico - procedurale:

1. l'intervento Metrotranvia Milano Parco Nord - Seregno si inserisce in un quadro di ammodernamento delle linee interurbane dell'hinterland milanese e prevede la trasformazione dell'impianto tranviario della ex linea Milano - Desio in tranvia veloce oltre ad un prolungamento della tratta tra Desio e Seregno, per un tracciato totale di 14,3 km, oltre alla realizzazione di un nuovo deposito - officina situato tra i Comuni di Desio e Seregno;
2. l'intervento e' coerente con gli atti di programmazione e pianificazione dei trasporti su scala di bacino;
3. il modello di esercizio stimato prevede una domanda di trasporto pubblico pari a 2.250 passeggeri/ora monodirezionali;
4. in particolare l'intervento prevede la totale ricostruzione e disciplina di tutto il contesto urbano attraversato dalla tranvia, con un nuovo deposito di ampio attrezzaggio e capacita' (35 tram), un parcheggio di interscambio e la demolizione e ricostruzione ad altro uso di 4,5 km di tratte dismesse dalla precedente tranvia extraurbana;
5. il progetto esecutivo e' stato trasmesso dall'appaltatore tra il 2014 e il 2016 ma giudicato dal verificatore non adeguato e, anche a seguito di una diffida e messa in mora/ordine di servizio del

31 maggio 2017, il progetto esecutivo e' stato trasmesso nel febbraio 2018, con conseguente slittamento dei cronoprogrammi;

6. il 4 marzo 2019 e' stata indetta la conferenza di servizi sul progetto esecutivo emendato delle criticita' piu' rilevanti evidenziate dal verificatore ma comunque con modifiche rispetto al progetto definitivo del 2008;

7. il 5 marzo 2020 stazione appaltante e appaltatore hanno stipulato un «atto integrativo» che ha ridefinito i tempi contrattuali e i contenuti per il completamento del progetto esecutivo;

8. con l'atto integrativo sono state inserite nel progetto esecutivo alcune tematiche che non erano state inserite nel progetto definitivo originario e variati alcuni aspetti, con particolare riferimento alle varianti «chiavi in mano» del Deposito e c.d. «interoperabilita'» con la rete tranviaria esistente;

9. il 5 settembre 2020 l'appaltatore ha trasmesso una nuova versione del progetto esecutivo seguita, il 31 marzo 2021, dalla consegna completa e integrale della progettazione esecutiva;

10. il 22 aprile 2021 la Direzione generale competente del MIMS ha chiarito che la CMM e' l'Ente deputato sia per la conclusione della conferenza di servizi che per l'approvazione del progetto esecutivo;

11. con decreto dirigenziale del 1° giugno 2021, n. 4475, la CMM ha formalizzato la conclusione della conferenza di servizi del 2019, nel corso della quale sono stati acquisiti n. 860 espressioni di enti e portatori di interessi;

12. con nota del 7 ottobre 2021, n. 217368, l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi e a fune di Milano, di seguito USTIFF, si e' espresso favorevolmente ai fini del nulla osta alla sicurezza ai sensi dell'art. 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980;

13. sul progetto esecutivo il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, di seguito Comitato tecnico, a valle del parere favorevole dell'USTIFF, ha formulato delle prescrizioni, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, che sono state successivamente ottemperate dalla Citta' metropolitana di Milano;

14. in seguito, la competente Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilita' pubblica sostenibile del MIMS sulla base dei sopra citati pareri dell'USTIFF e del Comitato tecnico, risultando ottemperate le prescrizioni di quest'ultimo comitato, predispone il successivo ulteriore nulla osta tecnico per la sicurezza ai sensi dell'art. 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980;

15. non e' necessaria una nuova proroga della dichiarazione di pubblica utilita', in quanto le procedure di esproprio sono state concluse;

sotto l'aspetto attuativo:

1. il soggetto aggiudicatore e' la Citta' metropolitana di Milano;

2. la modalita' di affidamento attuata e' l'appalto integrato, in particolare:

2.1 con convenzione sottoscritta il 27 aprile 2008, la CMM ha affidato al MIMS - Provveditorato interregionale alle opere pubbliche

Lombardia e Liguria, le funzioni di stazione appaltante e di RUP;

2.2 con la gara di appalto conclusasi a settembre 2012 e' stato individuato come vincitore la Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna;

2.3 l'11 luglio 2013 e' stato sottoscritto il contratto tra la CMM e il soggetto appaltatore, con modalita' di affidamento appalto integrato, avente ad oggetto la progettazione esecutiva e l'esecuzione della metrotranvia;

3 il CUP dell'opera e' D21E08000000001;

4 il cronoprogramma dei lavori aggiornato prevede un tempo di esecuzione a partire dalla consegna dei lavori di circa tre anni e due mesi con un'ipotesi di avvio dei lavori nell'estate 2022;

sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile:

1. il progetto esecutivo e' coerente con i criteri di sostenibilita' energetica e ambientale di cui all'art. 34 del decreto legislativo n. 50 del 2016, e, in particolare, secondo il paragrafo sullo sviluppo sostenibile della relazione istruttoria, con i «criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione, manutenzione di edifici pubblici» di cui al decreto ministeriale 11 ottobre 2017;

2. l'opera produrra' una riduzione dell'inquinamento atmosferico, in quanto il prolungamento della tranvia, da un lato, ridurra' l'emissione di sostanze inquinanti grazie alla trazione elettrica, dall'altro, migliorando l'offerta di trasporto pubblico locale, comportera' una riduzione della tendenza all'uso del piu' inquinante mezzo privato;

3. il RUP afferma che «ragionando in termini di ciclo di vita dell'infrastruttura si puo' esprimere un giudizio sostanzialmente positivo sulla sostenibilita' dell'opera»;

sotto l'aspetto finanziario:

1. il costo totale iniziale dell'opera, secondo il progetto definitivo del 2008, era pari a 214.209.600 euro (IVA inclusa), di cui 128.525.760,00 euro (pari al 60 per cento) a carico dello Stato;

2. nel 2010, gli enti locali interessati all'opera stipulavano un accordo interistituzionale ripartendo il cofinanziamento pro quota;

3. nel 2016, con determinazione dirigenziale n. 10918 della CMM, veniva disposta una prima rimodulazione del quadro economico dell'opera, per un costo totale in incremento a 232.989.600,00 euro (IVA inclusa), con un incremento, dunque, di 18.780.000 euro;

4. gli enti firmatari del suddetto accordo interistituzionale hanno assunto pro quota gli extra costi previsti nel quadro economico del 2016, lasciando invariata la quota a carico dello Stato;

5. nel mese di marzo 2021, e' stata presentata una nuova versione del progetto esecutivo dichiarata approvabile dal RUP, con un costo complessivo di 264.700.000,00 euro, con un ulteriore incremento di 31.710.400,00 euro;

6. con note n. 118463 del 29 luglio 2021 e n. 118966 del 30 luglio 2021 la CMM in accordo con la stazione appaltante ha trasmesso il progetto esecutivo con il rapporto di verifica finale e una relazione tecnico-economica del RUP, prendendo atto delle numerose varianti rispetto al progetto definitivo 2008, dell'incremento del costo a 264.700.000 euro (+23,6 per cento rispetto al progetto definitivo);

7. tra il quadro economico 2016 e il quadro economico 2021 si registrano incrementi di costo come riportati nella seguente tabella:

Voce	Descrizione	QE - 2016	QE - 2021
Importi per lavori			
a.1	importo netto contrattuale originario	102.840,093,88	102.840,093,88
a.2	maggiori costi progettazione, lavori ed oneri sicurezza		27.354.249,25
	importo netto complessivo	102.840,093,88	130.194.343,13
	IVA al 10%	10.284.009,39	13.019.434,31
A	totale lavori	113.124.103,27	143.213.777,44
Importi per somme a disposizione			
b.1	sottoservizi IVA inclusa	28.060.000,00	30.000.000,00
b.2	occupazioni temporanee ed espropri IVA inclusa	20.000.000,00	13.000.000,00
b.3	rimborsi aziende pubblici servizi	-	1.000.000,00
b.4	prove saggi ed accertamenti di laboratorio	915.000,00	1.500.000,00
b.5	imprevisti	4.567.001,36	11.696.184,62
b.6	spese tecniche per DL, CSE, supporto RUP, ecc...	6.344.000,00	9.000.000,00
b.7	incentivo ex art. 92 codice contratti	2.165.680,00	2.000.000,00
b.8	fondo per accordi bonari	4.076.803,76	3.600.000,00
b.9	extracosti per prescrizioni varie	1.500.000,00	-
b.10	extracosti Villoresi	4.000.000,00	4.000.000,00

b.11	extracosti per prescrizioni CIPE	1.780.000,00	-
b.12	spese progettazione preliminare e definitiva (IVA + CNPAIA incl.)	958.667,94	958.667,94
b.13	spese pubblicita', lavori in economia e varie (IVA incl.)	100.000,00	1.000.000,00
b.14	ribasso d'asta gara	3.818.343,67	-
b.15	compenso componenti collegio consultivo tecnico	-	1.000.000,00
B	totale somme a disposizione	78.285.496,73	78.754.852,56
Importi per materiale rotabile			-
c.1	materiale rotabile	37.800.000,00	38.846.700,00
c.2	IVA al 10%	3.780.000,00	3.884.670,00
C	totale materiale rotabile	41.580.000,00	42.731.370,00
	Totale complessivo	232.989.600,00	264.700.000,00

8. le principali circostanze che hanno portato all'incremento di costo da 232.989.600,00 euro a 264.700.000,00 euro sono le seguenti:

8.1. maggiori costi di lavori a seguito dell'Ordine di servizio/diffida del 2017 e ulteriori note del RUP, per complessivi 16 milioni di euro (IVA inclusa) circa;

8.2. maggiori costi di lavori successivamente alla Conferenza dei servizi del 2019, per come definito nell'atto integrativo al contratto di appalto principale, sottoscritto nel 2020, per complessivi 8 milioni di euro (IVA inclusa) circa;

8.3. incrementi per maggiori oneri di progettazione e maggiori oneri della sicurezza quantificati rispettivamente in circa 1,5 milioni di euro e 1,75 milioni di euro;

8.4. variazioni delle somme a disposizione e in particolare:

8.4.1. importo dei sottoservizi leggermente incrementato a 30 milioni di euro (IVA inclusa);

8.4.2. un risparmio conseguito sulle indennita' di esproprio di 7 milioni di euro (IVA inclusa);

8.4.3. l'adeguamento della voce Imprevisti, dal 4 per cento circa al 9 per cento circa del nuovo importo lavori;

8.4.4. l'eliminazione delle voci «ribasso d'asta gara» ed

«extra-costi per prescrizioni CIPE» (quest'ultima quantificata nella parte Lavori);

8.4.5. l'inserimento ex novo della voce «rimborsi aziende pubblici servizi» (per deviazione di autolinee), pari a 1 milione di euro;

8.4.6. l'inserimento ex novo della voce «Compenso componenti Collegio consultivo tecnico» (per norma sopravvenuta che introduce obbligo), pari a 1 milione di euro.

9. il Comune di Milano ha manifestato l'intenzione di contribuire alla copertura del quadro economico con la messa a disposizione di otto mezzi rotabili necessari al servizio, per un valore complessivo pari a 16.632.000,00 euro, escludendo altresi' la possibilita' di contribuire per l'importo di 6.125.000,00 euro previsti per coprire i sovra costi maturati tra il quadro economico 2016 e il quadro economico 2021;

10. la CMM ha richiesto, ai fini della completa copertura del quadro economico 2021, un incremento della quota di contribuzione statale pari a 37.835.400,00 euro (derivante dalla somma tra 31.710.400,00 euro e 6.125.000,00 euro), per un contributo statale totale pari 166.361.160,00 euro, in luogo dei 128.525.760,00 euro (disposti con la citata delibera n. 52 del 2008) e relativo aumento percentuale della contribuzione statale dall'iniziale 60 per cento al 62,85 per cento;

11. a seguito di richiesta del DIPE l'importo del quadro economico e' stato ribassato di 6.125.000,00 euro mediante la riduzione di pari importo della voce «imprevisti» delle somme a disposizione in modo da ridurre la percentuale di contribuzione a carico dello Stato;

12. la seguente tabella indica l'evoluzione del costo e della ipotesi di copertura finanziaria tra Stato ed Enti locali, fra il 2008, il 2021 e il 2022, la quale per altro riporta una riduzione del costo rispetto alla precedente proposta di aprile 2022, basata sul progetto esecutivo del 2021:

	Progetto definitivo 2008		Progetto esecutivo 2021 (proposta iniziale)		Progetto esecutivo 2022 (proposta all'esame)	
	importo euro	%	importo euro	%	importo euro	%
Contributo statale (CIPE) in volume di investi-mento attivabile	128.525.760	60%	166.361.160	62,85%	160.236.160	61,97%
Contributo statale (CIPE) in contributi	177.523.824		177.523.824		177.523.824	

annuali						
Regione ed enti locali	85.683.840	40%	98.338.840	37,15%	98.338.840	38,03%
Costo complessivo	214.209.600	100%	264.700.000	100%	258.575.000	100%

13. il costo chilometrico dell'intervento e' pari a 15,09 milioni di euro/chilometro in linea con il costo medio di opere analoghe in corso di realizzazione nel medesimo territorio;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», cosi' come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto lo stesso viene sottoposto direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimita';

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Delibera:

1. Autorizzazioni

Si autorizza:

1.1 la conservazione dell'intero contributo statale assegnato a favore della Citta' metropolitana di Milano, pari a 177.523.824 euro, sino al completamento dell'intervento, al fine di fare fronte ad eventuali ulteriori esigenze finanziarie necessarie per assicurare la piena funzionalita' dell'intervento medesimo, ivi incluso incremento di costi relativi ad aumento dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici;

1.2 l'utilizzo diretto di risorse statali pari a 160.236.160 euro, corrispondente al 61,97 per cento del costo dell'opera;

1.3 l'eventuale ulteriore utilizzo delle risorse di cui al punto 1.1, al netto dell'assegnazione di cui al punto 1.2, deve essere autorizzato da questo Comitato in misura tale da garantire la riconduzione del contributo statale alla quota del 60 per cento del costo dell'opera.

2. Ulteriori disposizioni e prescrizioni

2.1 Qualsiasi ulteriore aumento di costo, per l'opera in questione, non potra' determinare ulteriori incrementi della percentuale di contribuzione statale e, pertanto, l'autorizzazione all'eventuale utilizzo della quota statale ancora residua, pari a 17.287.664,00 euro, dovra' essere accompagnata da un cofinanziamento degli altri Enti locali e territoriali coinvolti, fermo restando il limite massimo dell'attuale stanziamento di fondi statali, pari a 177.523.824 euro.

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili verifichera' l'ottemperanza alle prescrizioni indicate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

2.3 Il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili terra' informato il CIPESS sulla conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare, e sulle conseguenti misure poste in atto.

2.4 Il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili provvedera' a svolgere le attivita' di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione dell'opera ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

2.5 Il soggetto aggiudicatore provvedera' ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

2.6 Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del citato decreto legislativo n. 229 del 2011, aggiornando e garantendo l'omogeneita' dei dati presenti nei sistemi di monitoraggio e nella banca dati delle amministrazioni pubbliche.

2.7 Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, richiamata in premessa, il CUP assegnato all'opera dovra' essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 2 agosto 2022

Il Presidente: Draghi

Il segretario: Tabacci

Registrato alla Corte dei conti il 1° settembre 2022
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1351

Allegato 1

Programma delle infrastrutture strategiche
legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo)

Metrotranvia Milano Parco Nord - Seregno

Autorizzazione all'utilizzo delle risorse residue
a valere sul finanziamento di cui
alla delibera CIPE del 27 marzo 2008, n. 52
(CUP D21E08000000001)

Prescrizioni:

1. Prescrizioni residue delibera CIPE n. 52/2008: va garantito il rispetto delle prescrizioni di cui all'allegato I della delibera CIPE non riferibili alla fase di progettazione e per quanto applicabili, alla luce delle modifiche progettuali intervenute con il progetto esecutivo. Resta in capo alla stazione appaltante e/o la Citta' metropolitana di Milano l'onere di verificare il soddisfacimento delle prescrizioni che l'appaltatore dichiara non di sua competenza.

2. Extracosti Villoresi: in relazione alla voce «Extracosti Villoresi» della parte B del quadro economico (somme a disposizione), che risulta oggi ancora associata all'intero importo originario di 4 milioni di euro, la copertura statale e' confermata in esito alla trasmissione di una relazione finalizzata a giustificare la necessita' di conservare integralmente tale importo, anche in esito alle modifiche progettuali intervenute sui reticoli idraulici rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo.

3. Modello di esercizio: il quadro fornito dall'Agenzia TPL in relazione al futuro modello di esercizio appare chiaro, cosi' come il numero di rotabili messi a disposizione dal Comune di Milano. In relazione alle frequenze della linea 32 (esercita dai nuovi tram bidirezionali), si prescrive che il futuro modello di esercizio preveda passaggi ogni dieci minuti (ipotesi «esercizio potenziato»).

4. Processo di omologazione: in relazione alla variante cd. «interoperabilita'», si chiede di fornire chiarimenti in merito al «processo di omologazione e relative responsabilita'» previsto per l'attrezzaggio tram.