

Considerato che le risorse finanziarie individuate all'art. 5, del decreto n. 940 del 1° marzo 2017, finalizzate a supportare il settore zootecnico nei territori colpiti dagli eventi sismici del 2016 e del 2017, non sono state completamente utilizzate;

Considerato che le risorse finanziarie individuate all'art. 7 del citato decreto 1° marzo 2017, finalizzate a supportare il settore dell'allevamento degli equidi nei territori colpiti dagli eventi sismici del 2016 e del 2017, non sono state ancora erogate;

Ritenuto che le risorse finanziarie inutilizzate debbano essere redistribuite alle aziende aventi diritto, che hanno presentato domanda per l'accesso alle misure di sostegno previste all'art. 5, comma 1, del decreto 1° marzo 2017, sulla base del numero di capi ritenuti ammissibili da Agea in base a quanto previsto dall'art. 8, comma 2, del medesimo decreto 1° marzo 2017;

Ritenuto altresì che le risorse finanziarie recate dall'art. 7 del decreto 1° marzo 2017 ancora non erogate debbano essere distribuite alle aziende aventi diritto, che hanno presentato domanda per l'accesso alle misure di sostegno previste al suddetto art. 7, sulla base degli esiti istruttori e del numero di capi ritenuti ammissibili da Agea in base a quanto previsto dall'art. 7, comma 3, del medesimo decreto 1° marzo 2017;

Acquisiti i pareri espressi dalla Regione Lazio, con comunicazione del 15 febbraio 2018, dalla Regione Abruzzo con comunicazione del 16 febbraio 2018, dalla Regione Marche con comunicazione del 16 febbraio 2018, e dalla Regione Umbria con comunicazione del 16 febbraio 2018;

Decreta:

Art. 1.

1. In deroga ai limiti stabiliti, per la quantificazione degli aiuti unitari, all'art. 6 del decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali n. 940 del 1° marzo 2017, le risorse non ancora utilizzate nel quadro dell'applicazione dell'art. 5 dello stesso decreto, sono ridistribuite da Agea tra le misure previste al medesimo art. 5, comma 1, in proporzione alle somme assegnate per ognuna di queste e sono erogate alle aziende che hanno presentato domanda per l'accesso alle stesse misure, in proporzione al numero di capi complessivamente ammissibili alla concessione degli aiuti.

2. In deroga a quanto previsto all'art. 9, comma 1, del decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali n. 940 del 1° marzo 2017, le risorse non ancora erogate nel quadro dell'applicazione dell'art. 7 dello stesso decreto sono distribuite, entro il 30 settembre 2018, alle aziende che hanno presentato domanda per l'accesso alle stesse misure, sulla base degli esiti istruttori e del numero di capi ammissibili alla concessione degli aiuti, con il massimale unitario per capo di cui al comma 3 del medesimo art. 7.

Il presente decreto sarà inviato agli organi di controllo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 16 febbraio 2018

Il Ministro: MARTINA

Registrato alla Corte dei conti il 16 marzo 2018
Ufficio controllo atti MISE e MIPAAF, reg.ne prev.n. 167

18A02328

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 22 dicembre 2017.

Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS - Monza Bettola. Approvazione variante e autorizzazione utilizzo di ribassi di gara (CUP B61E04000030001). (Delibera n. 85/2017).

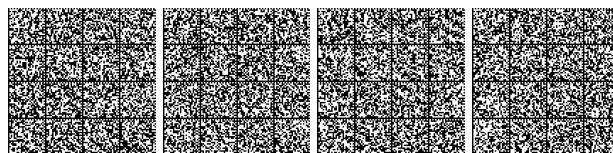
IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo del 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, e visti in particolare:

a) 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 già 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 (DPP) di cui al decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

b) 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, già 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;



c) l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività 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 fattibilità 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 allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

d) l'art. 214, comma 11, che 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. 163/2006;

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

1) lo stesso decreto legislativo n. 50 del 2016 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;

2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

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

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente 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;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto al citato art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del predetto 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 delibera del 21 dicembre 2001, n. 121 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'Allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi urbani», l'infrastruttura «Monza metropolitana» e nell'Allegato 2 la «Metropolitana di Monza (prolungamento M1 - tratta Sesto S. G. - Monza Bettola)»;

Vista la delibera del 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di econo-

mia e finanza - DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Accessibilità metropolitana Fiera di Milano», l'intervento «Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica dell'8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto alle direzioni generali competenti del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera del 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 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 delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

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

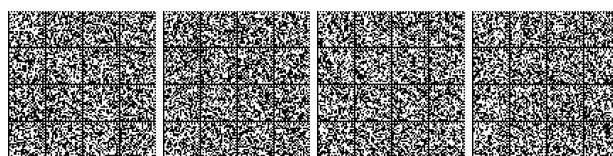
a) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

b) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

c) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata correge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge del 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»;

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

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e 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 menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

b) la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che, ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014, aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera del 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011, e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera dell'8 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito 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 l'art. 203 del citato decreto legislativo 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, nella legge 29 novembre 2007, n. 222, che, all'art. 7, comma 3, ha autorizzato 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 n. 163 del 2006, quale cofinanziamento delle politiche a favore del trasporto pubblico;

Visto il disegno di legge di bilancio 2018 - A.C. 4768 che, nel testo approvato dalla Camera dei deputati in data odierna e trasmesso in pari data al Senato della Repubblica per la successiva approvazione in seconda lettura - decreto-legge S.2960-B, ha previsto, tra l'altro, che «le risorse destinate agli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, possono essere utilizzate anche per il finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile»;

Viste le delibere del 29 settembre 2004, n. 56, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 91 del 2005, e del 27 marzo 2008, n. 25, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 5 del 2009 e la relativa errata corregge pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 32 del 2009, con le quali questo Comitato, per l'intervento denominato «Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola», ha rispettivamente:

a) approvato il progetto preliminare, del costo di 174,942 milioni di euro (IVA inclusa) di cui 86 milioni di euro (IVA inclusa) per materiale rotabile, e assegnato un contributo, in termini di volume d'investimenti, di 54 milioni di euro, imputato sulle risorse recate dall'art. 13 della legge del 1° agosto 2002, n. 166;

b) approvato il progetto definitivo, del costo di 205,942 milioni di euro (IVA inclusa) di cui 86 milioni di euro (IVA inclusa) per materiale rotabile, confermando il contributo, e preso atto delle risorse destinate al relativo finanziamento, pari a complessivi 205,95 milioni di euro;

Vista la delibera del 1° dicembre 2016, n. 54, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 2017, con la quale è stato approvato il Piano operativo infrastrutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel cui ambito è stato previsto il finanziamento di 23,30 milioni di euro per l'intervento «Metropolitana M1 Sesto FS-Monza Bettola», a carico delle risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020;

Vista la nota del 3 maggio 2016, n. 17449, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, per la linea M1 della metropolitana di Milano, tratta Sesto FS-Monza Bettola, l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato della proposta di:

a) trasferimento alla linea M1 dei contributi precedentemente assegnati alla linea M3 della medesima metropolitana, tratta Maciachini - Comasina, ai sensi della legge del 26 febbraio 1992, n. 211, e non utilizzati;

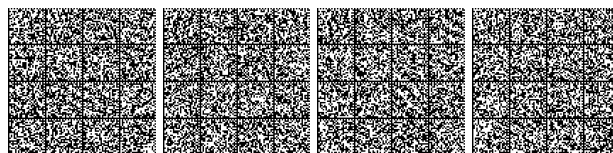
b) assegnazione di nuovi contributi a valere sulle risorse del fondo di cui all'art. 1, comma 88, della legge del 27 dicembre 2013, n. 147, resi disponibili dall'art. 1, comma 228, della legge del 23 dicembre 2014, n. 190, «legge di stabilità 2015», e allora destinati esclusivamente alle reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane;

c) autorizzazione all'utilizzo integrale dei ribassi di gara;

Vista la nota del 15 luglio 2016, n. 4887, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti e trasmesso documentazione inerente la proposta sopra citata;

Vista la nota del 12 giugno 2017, n. 23371, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso un'ulteriore istruttoria inerente la linea M1 della metropolitana di Milano, tratta Sesto FS-Monza Bettola, alla luce della rilevata impossibilità di assegnare finanziamenti ad un intervento del Programma infrastrutture strategiche i cui progetti preliminare e definitivo erano stati approvati da questo Comitato, prescindendo dalla contestuale approvazione della variante che determina sia la predetta assegnazione di finanziamenti sia l'autorizzazione all'utilizzo integrale dei ribassi d'asta;

Viste le integrazioni di tale ultima istruttoria di cui alle comunicazioni di posta elettronica assunte al protocollo DIPE del 20 giugno 2017, n. 3080, e del 30 agosto 2017, n. 4212, nonché alle note del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2017, n. 5683, e del 24 ottobre 2017, n. 7329;



Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

a. il progetto definitivo approvato comprendeva il prolungamento della linea 1 della metropolitana per una lunghezza di circa 1.819 metri, la realizzazione delle stazioni di Sesto Restellone e Cinisello-Monza, l'asta di manovra di quest'ultima stazione e l'acquisto di nove treni;

b. i citati nove treni sono stati acquistati e immessi in esercizio sull'esistente tratta di linea 1 e che quindi restava da realizzare la parte infrastrutturale del suddetto prolungamento;

c. la citata parte infrastrutturale del prolungamento comprendeva, tra l'altro, un tratto di galleria, denominato «tronchino ATM» e destinato ad asta di manovra provvisoria per il ricovero dei treni in occasione dell'EXPO iniziata il 1° maggio 2015, nonché la relativa sistemazione superficiale, che interessava uno degli assi più importanti di collegamento alla tangenziale est, nell'ambito del Comune di Sesto San Giovanni;

d. i lavori del prolungamento in questione sono stati affidati a maggio 2011 e che nel corso degli stessi sono stati sottoscritti 3 atti di sottomissione per l'esecuzione di ulteriori interventi comprensivi, tra l'altro, di attività d'impermeabilizzazione del terreno per gran parte dei manufatti interrati ai fini del contenimento della falda acquifera, innalzata rispetto a quanto previsto nel progetto esecutivo, di attività di trasporto e accatastamento di terreno, di rimozione e smaltimento dei materiali rinvenuti nel corso delle attività di bonifica bellica, di conferimento terre e di maggiori opere per la protezione di un immobile;

e. a causa di gravi inadempienze e di ritardi accumulati, a marzo 2015, dopo l'espletamento della procedura prevista dall'art. 136 del decreto legislativo n. 163 del 2006, il contratto d'appalto è stato risolto ed è stata verificata l'entità delle opere realizzate, pari a circa il 46 per cento del totale dei lavori;

f. l'innalzamento della falda ha raggiunto i valori massimi storici nel periodo ottobre 2014-marzo 2015, con allagamento dell'intera linea nelle tratte già realizzate, e che tale situazione ha reso necessario elaborare una variante per interventi di consolidamento e impermeabilizzazione su manufatti a cielo aperto e su scavi a foro cieco in parte già realizzati nonché sulla porzione centrale di tre delle gallerie previste dal progetto e da scavare *ex novo*;

g. oltre ai suddetti interventi di consolidamento e impermeabilizzazione, nella variante è incluso l'impianto di segnalamento e automazione, come richiesto dalla prescrizione 19 della delibera n. 25 del 2008, che imponeva l'adeguamento di tale impianto a quello che, all'epoca, era in procinto di essere introdotto sulla tratta già operativa della linea 1;

h. con voto del 21 dicembre 2016, n. 79, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi si è espresso favorevolmente sull'intervento, con prescrizioni;

i. la variante in questione, relativa ad una differente modalità di realizzazione delle opere, non ha interessato la localizzazione dell'intervento, non richiede ulteriori at-

tività autorizzative in quanto, come dichiarato dal responsabile unico di progetto (RUP), non sussistono vincoli di natura paesaggistica, archeologica e ambientale;

j. la variante non determina significative variazioni nelle interferenze già considerate nel progetto definitivo già approvato.

k. la variante non modifica l'elenco delle ditte già oggetto dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità;

l. l'unica ditta interessata dal solo aumento della superficie di occupazione temporanea, a seguito della diversa modalità di esecuzione di un tratto di galleria, ha ricevuto espressa comunicazione e che è in corso di definizione l'adeguamento dell'accordo bonario precedentemente sottoscritto per la quantificazione della nuova indennità da corrispondere;

sotto l'aspetto attuativo:

a. il soggetto aggiudicatore dell'intervento è il Comune di Milano, tramite la sua controllata Metropolitana Milanese S.p.A. (MM), alla quale, per la parte infrastrutturale dell'opera, lo stesso comune ha affidato al RUP lo svolgimento delle attività di progettazione esecutiva per l'appalto integrato, acquisizione immobili, supporto tecnico-amministrativo, direzione lavori, validazione, collaudo delle opere e supporto;

b. a seguito dell'intervenuta risoluzione dell'iniziale contratto per l'affidamento dei lavori, la realizzazione del «tronchino ATM», da terminare in vista dell'EXPO, è stata affidata direttamente ai sensi dell'art. 57, comma 2, lettera c), del decreto legislativo n. 163 del 2006, previa autorizzazione del Commissario delegato del Governo per EXPO 2015, individuando un appaltatore che, tra l'altro, fosse immediatamente disponibile;

c. la relativa sistemazione superficiale è stata anch'essa affidata anticipatamente, con specifico bando di gara, in quanto interessava uno degli assi più importanti di collegamento alla tangenziale est nell'ambito del Comune di Sesto San Giovanni, che risultava interrotto, con scavi aperti, dal 2012;

d. analogamente, le attività di trasporto e fornitura del materiale da rinterro sono state affidate, previa pubblicazione su uno specifico bando;

e. per gli impianti di segnalamento, telecomando e controllo viaggiatori, che dovevano essere in linea con quelli già installati sulla tratta esistente, è stato deciso di procedere a gare d'appalto distinte della principale e che, in particolare, è stato affidato direttamente ad Alstom Ferroviaria S.p.A. il nuovo sistema di segnalamento e telecomando, mentre per l'impianto di controllo viaggiatori si procederà con trattativa privata, in quanto da uniformare con il sistema già in uso da parte di ATM (l'Azienda trasporti milanesi è la società di proprietà del Comune di Milano e gestore del trasporto pubblico nel capoluogo lombardo) e Trenord s.r.l. (società partecipata al 50 per cento da Trenitalia e da Ferrovie Nord Milano S.p.A. e attiva nel settore del trasporto ferroviario passeggeri della Regione Lombardia);

f. relativamente ai lavori infrastrutturali, in applicazione dell'art. 140 del decreto legislativo n. 163 del 2006, è stata verificata la disponibilità delle imprese che hanno



partecipato alla gara iniziale, sino alla quinta posizione della graduatoria, al subentro all'impresa inadempiente, alle stesse condizioni del contratto originario;

g. ad esito di tale verifica, il 5 giugno 2017 è stato sottoscritto il contratto con l'impresa subentrante, prevedendo che la consegna dei lavori sia «subordinata al concretizzarsi dei presupposti cui è condizionata l'efficacia» del contratto stesso «e, quindi, all'intervenuto perfezionamento del rifinanziamento delle opere»;

h. sono in corso di stipula la convenzione tra MM e Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'autorizzazione alla realizzazione di un manufatto e del tratto di galleria in sottopasso alla sede autostradale e la convenzione tra MM e Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. per disciplinare i rapporti derivanti dall'attraversamento sotterraneo dello svincolo Cinisello Nord;

i. oltre ai lavori eseguiti dall'appaltatore iniziale, pari al citato 46 per cento circa del totale dei lavori, il «tranchino ATM» è stato realizzato in tempo utile per l'EXPO, i lavori di sistemazione superficiale sopra richiamati sono stati conclusi a marzo 2016 e le attività di trasporto e fornitura del materiale da rinterro sono state terminate, mentre per la rimanente parte dell'intervento i lavori sono stati ripresi a giugno 2017 e se ne prevede la conclusione nel mese di ottobre 2019;

sotto l'aspetto finanziario:

a. come riportato nella citata delibera n. 25 del 2008, il progetto definitivo approvato da questo Comitato e del costo totale di 205,942 milioni di euro, era finanziato a carico delle seguenti tipologie di risorse, per un importo complessivo che superava quello del progetto stesso:

Tipologia di fondi	Importi (milioni di euro)
Legge Obiettivo (del CIPE n. 56/04)	54,000
Regione Lombardia	19,120
Provincia di Milano	11,360
Comune di Milano	24,080
Comune di Monza	7,920
Comune di Sesto S.G.	7,920
ATM S.p.A.	8,950
<i>Totale parziale</i>	<i>133,350</i>
Risorse decreto-legge n. 159/2007, art. 7, comma 3	72,600
<i>Totale generale</i>	<i>205,950</i>

b. il 22 settembre 2004 la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e i Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni hanno sottoscritto un accordo con il quale si sono impegnati alla copertura del 40 per cento del costo di realizzazione del progetto preliminare relativo all'intervento in esame, comprensivo del relativo materiale rotabile, definendone la ripartizione;

c. aggiornando il suddetto accordo, il 9 dicembre 2009 gli Enti sopra citati hanno definito tempi e modalità per la realizzazione dell'intervento, conformemente al progetto definitivo approvato da questo Comitato, e hanno dato atto, tra l'altro:

1. che le risorse disponibili, imputate come esposto nella tabella sopra riportata, superavano di 8.000 euro il costo dell'intervento e hanno concordato che tale somma sarebbe rimasta a disposizione fino alla conclusione dell'intervento, per fronteggiare eventuali imprevisti;

2. che era destinato all'acquisto di treni il finanziamento di 8,950 milioni di euro a carico di ATM S.p.A., la quota di 4,450 milioni di euro del finanziamento a carico del Comune di Milano e i 72,600 milioni di euro finanziati ai sensi del citato decreto-legge n. 159 del 2007;

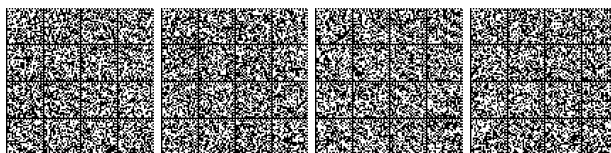
3. che la destinazione dei finanziamenti disponibili era quindi individuata come segue:

(importi in milioni di euro)			
Enti finanziatori	Finanziamento complessivo	Quota finanz.to infrastruttura	Quota finanz.to rotabile
Stato	126,600	54,000	72,600
Regione Lombardia	19,120	19,120	
Provincia di Milano	11,360	11,360	
Comune di Milano	24,080	19,630	4,450
Comune di Monza	7,920	7,920	
Comune di Sesto S.G.	7,920	7,920	
ATM S.p.A.	8,950		8,950
<i>Totale</i>	<i>205,950</i>	<i>119,950</i>	<i>86,000</i>

4. che, in caso di contributi assegnati superiori agli importi effettivamente spesi, gli eventuali residui finanziari saranno ripartiti pro quota tra gli enti finanziatori dopo il collaudo finale tecnico-amministrativo dell'infrastruttura;

d. il contratto di fornitura dei 9 treni, del costo iniziale di 86 milioni di euro, IVA inclusa, è stato poi sottoscritto per un costo di 72,600 milioni di euro, al netto di IVA, recuperabile da parte di ATM S.p.A., soggetto attuatore del contratto in questione;

e. per il finanziamento della suddetta fornitura è stato erogato il contributo statale di 72,600 milioni di euro e che per l'attrezzaggio dei veicoli sono stati utilizzati 2,650 milioni di euro, a valere sul contributo di 4,450 milioni di euro del Comune di Milano di cui alla precedente tabella, senza utilizzare la quota di finanziamento resa disponibile da ATM S.p.A., pari ai citati 8,950 milioni di euro, che è stata quindi destinata all'acquisto di materiale rotabile per altro intervento;



f. secondo quanto previsto dal progetto definitivo approvato da questo Comitato, al netto dei suddetti 86 milioni di euro inizialmente previsti per l'acquisto del materiale rotabile, il costo della sola parte infrastrutturale del progetto stesso ammontava a 119,942 milioni di euro, IVA inclusa;

g. nell'ambito dei citati 119,942 milioni di euro, il valore delle opere da mettere a gara ammontava a 89,595 milioni di euro e che tale importo è stato poi rideterminato in 89,712 milioni di euro, a seguito dell'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni dettate dal CIPE nonché a seguito di alcuni affinamenti progettuali (quali la differente posizione delle scale d'uscita e lievi modifiche alle sistemazioni superficiali);

h. l'intervento è stato aggiudicato per 61,044 milioni di euro, dando luogo a ribassi d'asta per 28,668 milioni di euro;

i. tenuto conto del costo di aggiudicazione dei lavori per i citati 61,044 milioni di euro e delle somme a disposizione, pari a 28,311 milioni di euro, il costo complessivo del progetto dopo la gara ammontava a 89,355 milioni di euro;

j. a seguito della sottoscrizione dei 3 atti di sottoscrizione, dell'accordo bonario del 30 ottobre 2013, sottoscritto a fronte delle riserve iscritte dall'appaltatore per i lavori eseguiti fino al 31 dicembre 2012, degli extra costi per i citati interventi urgenti connessi alla configurazione EXPO, di costi aggiuntivi (fra i quali gli espropri, i rimborsi alle aziende di pubblici servizi, gli imprevisti e gli oneri per progettazione e direzione lavori), il costo aggiornato del progetto ammonta a 143,249 milioni di euro, con un incremento complessivo di 53,894 milioni di euro rispetto ai succitati 89,355 milioni di euro;

k. tale incremento di costo di 53,894 milioni di euro trova copertura per:

1. 28,668 milioni di euro a valere sulle economie di gara sopra richiamate;

2. 1,919 milioni di euro a valere sulle «ulteriori somme disponibili» evidenziate nel quadro economico dell'intervento, derivanti dalla rimodulazione delle somme a disposizione dopo l'aggiudicazione della gara;

3. 23,307 milioni di euro a valere sui fondi del Programma operativo infrastrutture di cui alla delibera di questo Comitato n. 54 del 2016;

l. nel contenzioso con l'appaltatore originario, oppestosi alla risoluzione del contratto, sono state avviate le attività per l'escussione della polizza stipulata a garanzia della cauzione prevista dal contratto, che ammonta a 6,294 milioni di euro, e per il rimborso in danno dei maggiori oneri sostenuti e da sostenere per effetto di tale risoluzione;

m. gli eventuali rimborsi che dovrebbero essere riconosciuti potranno rappresentare una compensazione al finanziamento ora da richiedere per il completamento dell'intervento, ma che, pur ritenendo che non sussistano condizioni di soccombenza della stazione appaltante, i rimborsi in questione non sono stati considerati in quanto non certi né in termini di entità né di disponibilità;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera del 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la nota del 22 dicembre 2017, n. 6245-P, predisposta per la seduta del Comitato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, così come integrata dalle osservazioni del Ministero dell'economia e delle finanze, acquisite in seduta, ed entrambe poste a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Approvazione variante

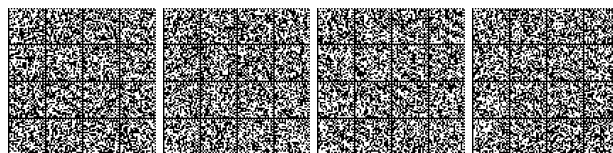
1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1 e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, e in particolare dell'art. 169, commi 3 e 5 del decreto legislativo n. 163 del 2006, e degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modificazioni, è approvata, con le prescrizioni di cui al successivo punto 4.1, la variante di cui in premessa all'intervento di «Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola», il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera di questo Comitato n. 25 del 2008.

1.2 La suddetta 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.

1.3 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, l'importo di 143.249.040,49 euro, IVA inclusa, costituisce il limite di spesa della parte infrastrutturale dell'intervento di «Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola», comprensivo della variante approvata al punto 1.1.

2. Autorizzazione utilizzo ribassi d'asta

Per il finanziamento della variante di cui al precedente punto 1.1 è autorizzato l'utilizzo dei ribassi d'asta conseguiti, pari a 28,668 milioni di euro.



3. Finanziamenti

3.1 La copertura finanziaria del limite di spesa di 143,249 milioni di euro, IVA inclusa, di cui al precedente punto 1.3 è così articolata:

(importi in milioni di euro)		
Enti finanziatori	Finanziamenti parziali	Finanziamenti totali
Stato: 1. legge obiettivo (delibera CIPE n. 56/2004) 2. risorse FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 54/2016)	54,000 23,300	77,300
Regione Lombardia		19,120
Provincia di Milano		11,360
Comune di Milano		19,630
Comune di Monza		7,920
Comune di Sesto S.G.		7,920
Totale		143,250

4. Prescrizioni

4.1 Come richiesto dal Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi:

a) il costo degli impianti di segnalamento, telecomando e telecomunicazione contrattualizzati con Alstom Ferroviaria S.p.A., dovrà essere congruito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro l'importo massimo ammissibile di 10,565 milioni di euro, previa presentazione della relativa documentazione giustificativa da parte del soggetto aggiudicatore;

b) il costo dell'impianto di controllo viaggiatori dovrà essere congruito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro l'importo massimo ammissibile di 1,6 milioni di euro, previa presentazione della relativa documentazione giustificativa da parte del soggetto aggiudicatore;

c) il costo delle «opere complementari e completamento impianti», pari a 1,2 milioni di euro, dovrà essere congruito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa presentazione della relativa documentazione giustificativa da parte del soggetto aggiudicatore;

d) nell'ambito dell'accordo bonario sottoscritto il 30 ottobre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potrà ritenere ammissibili a finanziamento solo gli importi afferenti lavori e forniture, che dovranno ugualmente essere congruiti dal predetto Ministero, previa presentazione della relativa documentazione giustificativa da parte del soggetto aggiudicatore.

4.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà aggiornare la Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE e il Ministero dell'economia e delle finanze in merito alla valutazione dei costi e dell'accordo di cui al precedente punto 4.1, nonché in merito alla definizione del contenzioso con l'iniziale appaltatore e alle somme che quest'ultimo dovesse essere condannato a corrispondere a ristoro dei danni da lui causati.

4.3 Dopo il collaudo tecnico-amministrativo finale dell'opera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE il resoconto dei finanziamenti destinati all'opera stessa, sia per la parte relativa all'infrastruttura sia per il materiale rotabile, e dei relativi utilizzi, per consentire il riparto pro quota, tra gli enti finanziatori, degli eventuali finanziamenti non utilizzati, come previsto dall'accordo del 9 dicembre 2009 citato in premessa.

5. Disposizioni finali

5.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti la variante di cui al precedente punto 1.1.

5.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 del 2003 sopra richiamata.

5.3 Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto di cui al punto 1.1 dovrà essere stipulato apposito Protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore e l'appaltatore, ai sensi della delibera n. 62 del 2015, punto 3.1.

5.4 Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il soggetto aggiudicatore dell'opera dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con un protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo n. 229 del 2011, articoli 6 e 7.

5.5 Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014 e richiamata in premessa, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

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

Roma, 22 dicembre 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 21 marzo 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 255

18A02372

