

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 15 dicembre 2020.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Autovia Padana S.p.a.: lavori di costruzione del raccordo autostradale fra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari. Riapprovazione del progetto definitivo ai soli fini dell'apposizione della pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio (CUP F49J12000040007). (Delibera n. 81/2020).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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 successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, nonché le successive disposizioni legislative;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività 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, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», 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 essere funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, recante «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità», e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 46, comma 2, a norma del quale viene

considerata valida l'autorizzazione paesaggistica rilasciata dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, di seguito MiBACT, per tutta la durata dei lavori qualora gli stessi siano iniziati nel quinquennio dal rilascio;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. legge obiettivo), recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include all'allegato 2, nell'ambito dei corridoi stradali e autostradali della Regione Lombardia – ai soli fini procedurali – «la tangenziale sud di Brescia», denominata anche «Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari», di seguito Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari;

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale 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 altresì essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie 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, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede tra l'altro l'istituto della nullità 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 autorizzano 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, e successive modificazioni, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;



4. il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Visto che in data 11 aprile 2003 è stata sottoscritta, tra il Governo e la Regione Lombardia, l'Intesa generale quadro avente ad oggetto la realizzazione delle infrastrutture strategiche di particolare rilevanza per il territorio lombardo;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, 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, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni, ed in particolare:

1. l'art. 165, comma 7-bis, a norma del quale «Per le infrastrutture il vincolo preordinato all'esproprio ha durata di sette anni, decorrenti dalla data in cui diventa efficace la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica che approva il progetto preliminare dell'opera. Entro tale termine, può essere approvato il progetto definitivo che comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. In caso di mancata approvazione del progetto definitivo nel predetto termine, il vincolo preordinato all'esproprio decade e trova applicazione la disciplina dettata dall'art. 9 del testo unico in materia edilizia approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380. Ove sia necessario reiterare il vincolo preordinato all'esproprio, la proposta è formulata al Comitato interministeriale per la programmazione economica da parte del Ministero, su istanza del soggetto aggiudicatore. La reiterazione del vincolo è disposta con deliberazione motivata del Comitato interministeriale per la programmazione economica secondo quanto previsto dal comma 5, terzo e quarto periodo»;

2. l'art. 166, comma 4-bis, a norma del quale «Il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di sette anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto definitivo dell'opera, salvo che nella medesima deliberazione non sia previsto un termine diverso. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica può disporre la proroga dei termini previsti dal presente comma per casi di forza maggiore o per altre giustificate ragioni. La proroga può essere disposta prima della scadenza del termine e per un periodo di tempo che non supera i due anni. La disposizione del presente comma deroga alle disposizioni dell'art. 13, commi 4 e 5, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327»;

3. l'art. 167, comma 5, a norma del quale «Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5. La conferenza di servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalità previste dall'art. 165, comma 4. I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Il progetto definitivo è integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare. L'approvazione del progetto comporta l'apposizione del vincolo espropriativo e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità»;

Visto il decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, recante norme in materia ambientale, e successive modificazioni, di cui in particolare con il decreto legislativo n. 4 del 16 gennaio 2008;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché 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»;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, 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 regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi a 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 decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, recante «Codice dei contratti pubblici»;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che aggiorna, ai sensi del menzionato art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014, le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modifica-



zioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle competenti direzioni generali del MIT, 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 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito 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 il decreto legislativo n. 50 del 2016, e in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, il quale 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, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, il quale 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;

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

4. l'art. 214, comma 2, lettere *d*) e *f*), in base al quale il MIT provvede, eventualmente in collaborazione con le regioni, le province autonome e gli altri enti interessati con oneri a proprio carico: 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 (lettera *d*) 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 (lettera *f*);

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 e i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

6. l'art. 216, commi 1-*bis*, 27 e 27-*novies*, quest'ultimo introdotto dall'art. 42 del citato decreto-legge n. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, i quali stabiliscono, rispettivamente, che:

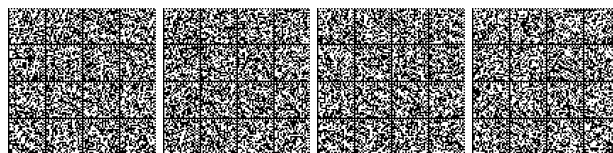
6.1. per gli interventi ricompresi tra le grandi opere già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale, di seguito VIA, sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

6.2. le procedure per la VIA delle grandi opere, definite anche come infrastrutture strategiche, avviate alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al 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;

6.3. le proroghe della dichiarazione di pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio in scadenza su progetti già approvati da questo Comitato in base al previgente decreto legislativo n. 163 del 2006, sono approvate direttamente dal soggetto aggiudicatore e, a tal riguardo, il MIT, entro il 31 dicembre di ciascun anno rende una informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica in merito alle proroghe disposte nel corso dell'anno e ai termini in scadenza nell'anno successivo;

Visto il decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, e in particolare l'art. 23, comma 2, il quale prevede che i «procedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA pendenti alla data del 16 maggio 2017, nonché i procedimenti di VIA per i progetti per i quali alla medesima data risulti avviata la fase di consultazione di cui all'art. 21 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ovvero sia stata presentata l'istanza di cui all'art. 23 del medesimo decreto legislativo, restano disciplinati dalla normativa previgente»;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;



Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, ed in particolare l'art. 1, comma 15;

Visto il decreto-legge n. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e, in particolare, gli articoli 41 rubricato «Semplificazione del Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici e riduzione degli oneri informativi a carico delle amministrazioni pubbliche» e 42 rubricato «Semplificazioni dell'attività del CIPE»;

Vista la delibera 18 marzo 2005, n. 24, con la quale questo Comitato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, della dichiarazione di pubblica utilità e della localizzazione dell'opera, ha approvato il progetto definitivo del «Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari», ed ha riconosciuto la compatibilità ambientale dell'opera, rilasciata dalla Commissione speciale VIA il 22 giugno 2004;

Vista la nota prot. n. 46028 del 24 novembre 2020, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT ha inoltrato al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, la nota MIT prot. n. 29050 del 17 novembre 2020, ed ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Riapprovazione del progetto definitivo ai soli fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità relativo all'intervento lavori di costruzione del «Raccordo autostradale» tra «l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari», facendo presente che tale riapprovazione risulta motivata dall'esigenza di definire gli ultimi espropri e prevenire eventuali contenziosi nei confronti dell'Amministrazione per le acquisizioni residue;

Vista la successiva nota prot. n. 30934 del 7 dicembre 2020, con la quale il MIT ha integrato con ulteriori elementi istruttori la documentazione per l'esame della presente proposta, allegando il parere VIA del 22 giugno 2004, e precisando che non è necessaria alcuna ulteriore autorizzazione di tipo ambientale e/o paesaggistico, in quanto quelle già rese nel corso dell'approvazione del progetto definitivo, conclusasi con la suddetta delibera CIPE n. 24 del 18 marzo 2005, rimangono a tutt'oggi valide ed efficaci, rispettivamente ai sensi dei richiama-

ti articoli 46, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e 23, comma 2, del decreto legislativo n. 104 del 2017;

Vista la nota prot. n. 31372 dell'11 dicembre 2020 con la quale il MIT ha trasmesso l'ulteriore documentazione integrativa;

Considerato che la società Autovia Padana S.p.a. è subentrata quale nuovo Concessionario, in data 31 maggio 2017, alla società Autostrade Centro Padane S.p.a.;

Considerato che la società Autovia Padana S.p.a. ha pubblicato, in data 6 aprile 2019, l'avviso di avvio del procedimento di riapposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità del Raccordo autostradale in esame e alla contestuale pubblicazione del progetto relativo alle parti d'opera ancora da completare (lotti 1 e 2 e Variante alla SP n. 22 di Flero nell'ambito dei lotti 3 e 4);

Considerato che il progetto del «Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari», approvato con la delibera CIPE n. 24 del 2005, è suddiviso nei lotti 1, 2, 3 e 4, compresa la variante alla SP n. 22 di Flero;

Considerato che i lavori sono stati avviati e completati su 18,5 km del Raccordo autostradale e che sono entrati in esercizio già dal 2012;

Considerato che il suddetto Raccordo autostradale ha una estensione complessiva di circa 30 km, oltre alla viabilità secondaria;

Considerato che restano da completare, come si evince dalla relazione istruttoria del MIT, gli interventi nei restanti 11,5 km, lungo i quali la maggior parte delle aree risulta essere stata oramai interferita e trasformata in modo irreversibile, ma restano comunque alcune aree ancora da espropriare per poter completare i lavori;

Vista la nota trasmessa tramite pec del 14 dicembre 2020, dalla Regione Lombardia, acquisita al protocollo del DIPE, al n. 6910, con la quale si esprime l'assenso alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e al rinnovo della dichiarazione di pubblica utilità, richiamando e di fatto confermando i pareri regionali degli anni 2003 e 2004, favorevoli all'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'intervento;

Considerato che sono ancora validi tutti i pareri espressi in materia ambientale e paesaggistica, come per altro dichiarato dal MIT nella relazione istruttoria, e che tale relazione, comprensiva di tutti gli allegati, è stata resa disponibile anche al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di seguito MATTM, e al MiBACT, in quanto trattasi di documentazione posta a base dell'esame dell'odierna seduta del Comitato interministeriale per la programmazione economica;



Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e, in particolare, che:

sotto l'aspetto tecnico e procedurale.

1. questo Comitato, con la delibera n. 24 del 2005, ha approvato il progetto definitivo, anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, della pubblica utilità e della localizzazione dell'opera;

2. l'opera nel suo complesso ha una estensione di circa 30 km di tracciato autostradale di categoria A1, e di 7,6 km di varianti per viabilità locali;

3. la realizzazione del progetto ricadeva tra gli interventi previsti all'interno della Convenzione Unica sottoscritta, in data 7 novembre 2007, tra il concedente Anas S.p.a. (al quale è subentrato il MIT) e il concessionario la società Autostrade Centro Padane S.p.a. (alla quale è subentrata la società Autovia Padana S.p.a.);

4. nel bando di gara del 13 giugno 2012 si precisava che erano rimasti da ultimare gli espropri relativi a una parte dei lotti 1 e 2 e ai lotti 3 e 4 relativamente alla sola Variante SP n. 22 di Flero, in quanto opere ancora da ultimare;

5. la nuova Convenzione di concessione, successiva a quella del 7 novembre 2007, scaduta il 30 settembre 2011, è stata sottoscritta fra il MIT e la nuova Concessionaria aggiudicataria Autovia Padana S.p.a., in data 31 maggio 2017;

6. Autovia Padana S.p.a. ha presentato il progetto di gara in data 7 febbraio 2019 ed ha provveduto in data 6 aprile 2019 alla pubblicazione dell'avviso dell'avvio del procedimento di rinnovo della pubblica utilità per le parti del progetto ancora da completare;

7. ad oggi risulta già espropriata gran parte delle aree totali e dei sedimi oggetto dell'intervento (il 97,42 per cento per i lotti 1 e 2 e per il 91,31 per cento per la variante alla SP n. 22 di Flero), anche tramite accordi bonari che hanno consentito l'acquisizione di alcune aree oggetto di esproprio;

8. il MIT dichiara che è necessaria la riapprovazione dell'intero progetto definitivo già approvato con la precedente delibera CIPE n. 24 del 2005, ai soli fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, proprio per il completamento del progetto e dell'acquisizione delle aree residue ancora da espropriare;

sotto l'aspetto attuativo.

1. il CUP indicato attualmente per l'intervento è F49J12000040007 correttamente assegnato al concessionario Autovia Padana S.p.a.;

2. gli immobili di cui è prevista l'espropriazione, indicati nel progetto definitivo, ma non ancora acquisiti, sono:

2.1 Comune di Ospitaletto (*ex* Passirano):

2.1.1. fg. 15 particelle 28, 31, 101, 273, 311;

2.2 Comune di Ospitaletto:

2.2.1. fg. 9 particelle 735, 736, 738, 830, 865, 872;

2.3 Comune di Cazzago San Martino:

2.3.1 fg. 37 particelle 353, 387, 529, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 734, 735, 736, 737, 738, 745, 746, 778, 779, 780, 838, 839, 840, 841, 842, 887, 891;

2.4 Comune di Travagliato:

2.4.1 fg. 7 particelle 194, 195, 196, 240, 241, 354, 361, 366;

2.4.2 fg. 19 particelle 362, 525, 564, 680, 681, 682;

2.4.3 fg. 24 particelle 315, 316;

2.5 Comune di Lograto:

2.5.1 fg. 5 particelle 8, 24, 115, 116, 117, 123, 124;

2.6 Comune di Flero - Variante SP n. 22:

2.6.1 fg. 1 particelle 110, 111, 452, 472, 498, 500, 1098, 1241, 1242, 1243, 1247;

2.6.2 fg. 4 particelle 136, 526, 528, 767, 768;

2.7 Comune di Castel Mella - Variante SP n. 22:

2.7.1 fg. 13 particelle 72, 80, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 130, 133, 134, 135, 136, 177;

2.7.2 fg. 15 particelle 7, 38, 94, 95, 96, 97, 104;

sotto l'aspetto finanziario.

1. le somme per lavori comprensive degli oneri per la sicurezza pari a 74.194.467,99 euro sono già disponibili;

2. fra le somme a disposizione, il costo relativo agli espropri è di 35.150.883,97 euro, che corrispondono, nel quadro economico sotto riportato, alla voce delle somme a disposizione denominata «acquisizione aree, immobili ed altri oneri»;

3. non sono previste risorse finanziarie pubbliche aggiuntive alle risorse già disponibili;

4. con la citata nota prot. n. 31372, dell'11 dicembre 2020, il MIT ha trasmesso il confronto dei quadri economici sintetici del progetto definitivo approvato nel 2005, del progetto esecutivo allegato al bando di gara del 2012 e del progetto esecutivo dopo l'aggiudicazione (con il relativo ribasso di gara), che di seguito si riporta:



Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (casello di Ospitaletto), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari			
Quadro Economico di confronto fra Progetto Definitivo (Delibera CIPE n.24/2005), Progetto Esecutivo (Gara 2012) e Progetto Esecutivo (Aggiudicazione gara Autovia Padana S.p.A.)			
TIPOLOGIA INTERVENTO (importi in euro)	Progetto Definitivo CIPE n. 24/2005	Progetto Esecutivo Gara 2012	Progetto Esecutivo Post Gara
	Intervento completo lotti 1, 2, 3 e 4	Completamento interventi lotti 1 e 2 e Var. SP n. 22	Completamento interventi lotti 1 e 2 e Var. SP n. 22
IMPORTO TOTALE LAVORI	212.327.003,45	79.436.688,61	74.194.467,99
SOMME A DISPOSIZIONE	83.495.385,78	39.105.673,06	39.105.673,06
Allacciamento a pubblici servizi e adeguamento sottoservizi	6.099.000,00	300.000,00	300.000,00
Acquisizione aree, immobili ed altri oneri	47.410.076,01	35.150.883,97	35.150.883,97
Imprevisti	10.633.443,18		
Spese generali	19.352.866,59	3.654.789,09	3.654.789,09
TOTALE GENERALE	295.822.389,23	118.542.361,67	113.300.141,05

Considerato che il MIT propone a questo Comitato la riapprovazione del progetto definitivo dell'intervento «Lavori di costruzione del "Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari" ai soli fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, nell'ambito delle procedure della «legge obiettivo» sopra citata e che, comunque, non sono previsti per questa riapprovazione nuovi o maggiori oneri;

Considerato che non è possibile procedere alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità da parte del soggetto aggiudicatore, come previsto dall'art. 216, comma 27-*novies*, del decreto legislativo n. 50 del 2016, in quanto la dichiarazione di pubblica utilità di cui alla delibera n. 24 del 2005 è scaduta il 10 novembre 2012;

Ritenuto che al progetto dell'intervento in esame si applichi il combinato disposto dell'art. 214, comma 11, dell'art. 216, commi 1-*bis*, e 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, in quanto intervento incluso nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Considerato che, sulla base delle relazioni del MIT e delle dichiarazioni del Concessionario Autovia Padana S.p.a., è necessario completare i lotti 1 e 2 e la Variante alla SP n. 22 di Flero (facente parte dei lotti 3 e 4), per dare piena attuazione alla previsione di riqualificazione della rete stradale, ordinaria e autostradale, nell'area urbana e metropolitana di Brescia, consentendo l'interconnessione con le reti autostradali esistenti, senza le quali verrebbe compromessa la sostenibilità dell'opera;

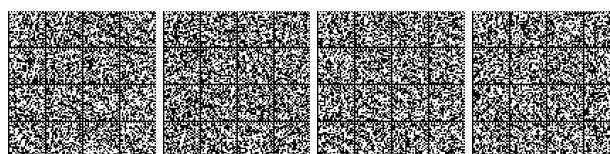
Considerato che questo Comitato debba riapprovare il progetto definitivo dell'intervento poiché la scadenza del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, avvenuta in data 10 novembre 2012, e per questa ragione non reiterabile da parte del soggetto aggiudicatore, impedirebbe, altrimenti, al medesimo soggetto aggiudicatore di procedere all'emanazione dei restanti decreti di esproprio con riferimento ai terreni ancora da acquisire ad oggi, utili per completare l'opera;

Preso atto che la prosecuzione dell'opera riguarda nello specifico i lotti 1 e 2, nonché la variante alla SP n. 22 di Flero, e che tali interventi sono sottoposti a questo Comitato senza modifiche rispetto al progetto definitivo già approvato con la delibera CIPE n. 24 del 2005;

Considerato il perdurare della validità dei pareri di carattere ambientale, paesaggistico e tecnico già emanati sull'opera, ai sensi rispettivamente dei citati decreto legislativo n. 152 del 2006 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera CIPE n. 82 del 2018);

Vista la nota DIPE prot. n. 6939 del 15 dicembre 2020, predisposta congiuntamente dal DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, posta a base dell'odierna seduta del Comitato;



Su proposta del MIT;

Considerato che in un primo momento la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Riapprovazione del progetto definitivo ai soli fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dell'apposizione della pubblica utilità relativo all'intervento lavori di costruzione» del «Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari», è stata inserita fra le informative, anche nella nota congiunta DIPE-MEF;

Considerato il dibattito svolto in seduta, la dichiarazione della Regione Lombardia - Assessorato alle infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile - di condivisione dell'opera e di concerto sulla localizzazione della stessa, la valutazione della non percorribilità di soluzioni alternative per completare gli espropri e terminare l'opera senza aumenti di costo e, in particolare, la decisione, ad esito del dibattito in seduta, di trasformare l'informativa in una delibera del Comitato, condivisa da parte di tutte le amministrazioni presenti in seduta, fra le quali anche MEF, MATTM e MiBACT;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006, 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.

1. Riapprovazione del progetto definitivo ai soli fini della dichiarazione di pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi del disposto degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è nuovamente approvato ai soli fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo, dell'intervento «Lavori di costruzione del Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari» di cui alla precedente delibera n. 24 del 2005.

1.2. Sono confermate, relativamente alle aree ancora da realizzare del progetto definitivo di cui al precedente punto 1.1., le prescrizioni e le raccomandazioni di cui all'allegato 1 della delibera n. 24 del 2005.

1.3. La suddetta riapprovazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

1.4. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato - regione sulla localizzazione dell'opera.

2. Copertura finanziaria.

2.1. La copertura finanziaria dell'intervento ancora da realizzare limitato ai lotti 1 e 2 e alla variante della SP n. 22 di Flero nell'ambito dei lotti 3 e 4, non richiede risorse aggiuntive.

2.2. La copertura finanziaria per gli espropri ancora necessari risulta dalla voce delle somme a disposizione denominata «acquisizione aree, immobili ed altri oneri», pari 35.150.883,97 euro, di cui al quadro economico come descritto nella precedente presa d'atto.

2.3. Gli oneri per le indennità dovute a favore dei proprietari degli immobili gravati dal vincolo reiterato sono ricompresi nel quadro economico come sopra descritto e, pertanto, rimarranno a carico del concessionario.

2.4. Eventuali maggiori oneri che dovessero emergere dalle procedure di esproprio conseguenti la riapprovazione di cui al precedente punto 1.1. dovranno essere interamente a carico del concessionario.

3. Disposizioni finali.

3.1. Il MIT provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

3.2. Il MIT terrà informato il CIPE sulla conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare, prevedendo penali in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore.

3.3. Dovrà essere garantito, da parte del MIT, attraverso attività di continuo monitoraggio, e, da parte del soggetto attuatore con l'aggiornamento dei dati del CUP e della banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), il completamento dell'opera in tempi certi, visto il notevole ritardo già accumulato.

3.4. Ai sensi della delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

3.5. Il MIT provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto di cui al precedente punto 1.1.

Roma, 15 dicembre 2020

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 16 marzo 2021

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 255

21A01754

