

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DI CONNESSIONE
TRA LE CITTA' DI BRESCIA, BERGAMO E MILANO
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
(CUP E 31B05000390007)

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001, prevedendo in particolare che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

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

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

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

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

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 1 – nell'ambito del "Sistema plurimodale padano", tra i sistemi stradali ed autostradali – la infrastruttura denominata "Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano e Passante di Mestre" con un costo di 2.737,222 milioni di euro e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i "Corridoi autostradali e stradali" include il "Collegamento autostradale Brescia, Bergamo e Milano (Bre.Be.Mi)";

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 5 dicembre 2003, n. 120 (G.U. n. 263/2005), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona";

VISTA la delibera 29 luglio 2005, n. 93 (G.U. n. 263/2005), con la quale questo Comitato, rilevato che l'Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano è incluso nell'intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia l'11 aprile 2003, ha:

- approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano, fissando in 1.580 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento;
- preso atto che il soggetto aggiudicatore dell'intervento era l'ANAS, costituita in società per azioni a norma del decreto legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002, n. 178;
- altresì preso atto che l'A.TI. Brebemi S.p.A. ed altri, a seguito di apposita gara, è risultata aggiudicataria della concessione di costruzione ed esercizio del collegamento autostradale tra Brescia, Bergamo e Milano e che la relativa convenzione è stata stipulata con ANAS S.p.A. il 24 luglio 2003 ed approvata con decreto interministeriale del 16 ottobre 2003;
- demandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre a questo Comitato, d'intesa con la Regione Lombardia, una relazione istruttoria in ordine ai sovraccosti registrati rispetto al costo dell'opera evidenziato nella nota ANAS del 3 maggio 2004 e connessi all'affiancamento alla citata linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona, alle prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della citata Regione ed ai maggiori oneri derivanti da aggiornamenti normativi e dei costi di materiali di costruzione;

VISTA la delibera 20 dicembre 2005, n. 142 (G.U. n. 166/2006), con la quale questo Comitato ha:

- preso atto dei contenuti della relazione sui "sovraccosti", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione Lombardia in esito al mandato conferito con la citata delibera n. 93/2005, quantificando in euro

1.235.170.000 il costo complessivo dell'opera – inclusivo di detti sovraccosti, ma al netto dei ribassi d'asta applicati, nella misura originariamente stimata, anche sul costo dei lavori aggiuntivi – e confermando comunque in euro 1.580.000.000 il “limite di spesa” dell'intervento;

- disposto che ANAS S.p.A. redigesse un piano economico-finanziario nel quale individuare, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente in materia, le misure atte a fronteggiare il maggior costo dell'intervento, prevedendo che il citato Ministero sottoponesse a questo Comitato stesso le linee generali del predetto piano prima dell'approvazione del medesimo, da effettuare con le procedure di rito;

VISTA la delibera 6 aprile 2008, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, ha confermato – nell'articolazione del “Sistema plurimodale padano” – l’“Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano”;

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

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

VISTA la nota 17 giugno 2009, n. 25113, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione – all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato – dell'argomento “Collegamento autostradale Brescia – Bergamo – Milano, progetto definitivo”;

VISTA la nota 19 giugno 2009, n. 25464, con la quale il predetto Ministero ha trasmesso la relazione istruttoria concernente il progetto definitivo di cui sopra, corredandola di documentazione di supporto e formulando le proposte da sottoporre al riguardo a questo Comitato;

VISTE le note 23 giugno 2009, n. 25927 e 25 giugno 2009, n. 26471, con le quali il predetto Ministero ha inviato stesura aggiornata della relazione istruttoria, foglio condizioni e foglio disamina pareri Enti;

ACQUISITE, con nota 25 giugno 2009, n.2819, le valutazioni dell'Unità tecnica-finanza di progetto;

CONSIDERATO che la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), all'articolo 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada diretta Brescia – Bergamo - Milano e di altre due autostrade lombarde venissero trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e da costituire in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;

CONSIDERATO che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita – ai sensi del citato articolo 1, comma 979, della legge n. 296/2006 – la “Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A.” (CAL S.p.A.);

CONSIDERATO che con delibera 4 ottobre 2007, n. 109 (G.U. n. 256/2007), questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di “convenzione unica” tra CAL S.p.A. e la Società di Progetto Brebemi S.p.A. – predisposto ai sensi dell’articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i – ed ha espresso valutazione positiva sullo schema stesso, formulando alcune prescrizioni da recepire nella stesura definitiva della convenzione;

CONSIDERATO che con decreto del Ministro delle Infrastrutture, emanato di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze in data 23 gennaio 2008 e registrato alla Corte dei Conti in data 31 gennaio 2008, è stata approvata la “convenzione unica” tra CAL S.p.A. e la Società di progetto Brebemi S.p.A.; convenzione che, al punto 11.3, prevede, tra l’altro, che il piano economico-finanziario venga aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo;

CONSIDERATO che l’asse autostradale Brescia – Bergamo - Milano figura incluso nell’Allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2009-2013, sul quale questo Comitato si è espresso con delibera 4 luglio 2008, n. 69, ed è in particolare riportato alla tabella 3.11, relativa all’aggiornamento della delibera n. 130/2006;

CONSIDERATO che l’opera è altresì ricompresa nella “Proposta di piano infrastrutture strategiche 2009”, del quale questo Comitato ha preso atto con delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 120/2009 S.O.) e che riporta il quadro degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche da attivare a decorrere dal corrente anno;

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

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l’intesa del Ministro dell’economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell’istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l’aspetto tecnico-procedurale:*

- che il collegamento autostradale di cui al progetto definitivo sottoposto al proprio esame, della lunghezza di circa 62,1 km e completato con n. 8

svincoli, è progettato in modo da essere catalogato nella “Categoria A1 – Autostrade ambito extraurbano” del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, ed è a due carreggiate a 2 corsie, più corsia di emergenza, nel tratto tra Brescia e Treviglio Est e a 3 corsie, sempre più corsia di emergenza, nel tratto Treviglio Est - Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM);

- che il suddetto collegamento autostradale è stato progettato in affiancamento con la “linea AV/AC Milano - Verona” secondo quanto prescritto nelle delibere di questo Comitato n. 93/2005 e n. 120/2003, con l’adozione di specifiche soluzioni progettuali di coordinamento, in particolare per quanto attiene le cosiddette “opere integrate” (che ricadono nell’ambito di competenza di entrambe le infrastrutture o comunque funzionali all’altra infrastruttura e che debbono essere realizzate da un unico soggetto);
- che le ottimizzazioni dal punto di vista plano-altimetrico, anche in relazione a detto coordinamento tra il progetto della autostrada e quello della linea ferroviaria AV/AC, hanno contribuito a ridurre sensibilmente l’occupazione fisica del suolo;
- che sono previsti interventi sulla rete viabile ordinaria, che sono inclusi tra i lavori che il concessionario deve affidare a terzi mediante procedura ad evidenza pubblica ai sensi del punto 3.12 della citata “convenzione unica” di concessione;
- che in particolare, tra la viabilità connessa al collegamento autostradale, è inclusa la c.d. “variante di Liscate”, di cui è stato sviluppato il progetto definitivo, corredato da SIA, a seguito di prescrizione di questo Comitato (la n. 33 dell’allegato 1 alla delibera n. 93/2005) e che consiste in un tratto autostradale di raccordo tra la TEM e la strada provinciale 14 (“Rivoltana”) per uno sviluppo complessivo di circa 5+605 km, e con caratteristiche di autostrada extraurbana a due corsie per senso di marcia con piattaforme di tipo autostradale;
- che, tra gli interventi di viabilità connessi al collegamento autostradale, è altresì incluso il potenziamento del collegamento tra il casello di Casirate/Treviglio con la ex SS 11 a due corsie per senso di marcia;
- che la realizzazione del sottovia alla linea ferroviaria Milano - Verona, nel frattempo effettuata da RFI in posizione traslata di circa 14 metri rispetto alle indicazioni del progetto preliminare, comporta un limitato scostamento, nel progetto definitivo, anche dell’impronta della citata opera connessa rispetto alle originarie “fasce di salvaguardia” relative al tracciato a nord; scostamento che comunque non implica criticità sotto il profilo della valutazione di impatto ambientale;
- che, in relazione alla definizione della stima dei fabbisogni di inerti per la realizzazione delle opere, è emersa la necessità di prevedere la fornitura di circa 6,4 milioni di metri cubi di inerti, il che ha reso necessario predisporre uno specifico “piano di cave di prestito”, la cui localizzazione è stata basata

su uno studio di dettaglio del territorio circostante il tracciato concernente la risorsa giacimentologica, la vincolistica e le problematiche ambientali;

- che il progetto definitivo del “Collegamento autostradale di connessione tra le Città di Brescia, Bergamo e Milano”, approvato, per quanto di competenza, da CAL S.p.A. in data 12 dicembre 2008, è stato consegnato, il 27 gennaio 2009, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e trasmesso, entro il successivo 30 gennaio 2009, a tutti i soggetti da invitare alla Conferenza di Servizi, poi indetta dal medesimo Ministero in data 26 aprile 2009;
- che il progetto è stato pubblicato, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il 30 gennaio 2009 su n. 2 quotidiani e che sono pervenute osservazioni da parte di privati, in ordine alle quali il soggetto aggiudicatore ha esposto le proprie controdeduzioni, che il Ministero istruttore dichiara di condividere;
- che il progetto definitivo comprende la relazione del progettista di cui all’articolo 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione del medesimo;
- che nel corso e successivamente alla Conferenza dei Servizi sono stati acquisiti i pareri dei vari Enti interessati;
- che in particolare la speciale Commissione VIA, nel parere 288 reso il 21 maggio 2009 e trasmesso al Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio, ha verificato l’ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni dettate in sede di esame del progetto preliminare e si è favorevolmente espressa con prescrizioni, anche sulla compatibilità ambientale delle nuove opere, con eccezione della cava BG 2 del “Piano Cave”, in quanto lo stato delle conoscenze non consente di escludere impatti permanenti al regime idrologico e possibili incidenze al sistema di alimentazione del fontanile Brancaleone;
- che il Ministero istruttore dichiara di concordare sulla richiesta avanzata dal Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, proponendo quindi di approvare il progetto definitivo in questione con esclusione della parte relativa alla cava BG 2;
- che la Regione Lombardia si è espressa favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, con delibera di Giunta del 25 marzo 2009 prot. n. A1.2009.0048529;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 15 giugno 2009, n. DG/PAAC/34.19.04/7879/2009, ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;
- che il Programma di risoluzione delle interferenze è contenuto nell’elaborato “Risoluzione interferenze” predisposto dal soggetto aggiudicatore in esito alla Conferenza di servizi e trasmesso dal medesimo al Ministero istruttore con nota 10 giugno 2009, n. 100609-00001;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, ha esposto le proprie valutazioni in merito alle

osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

- *sotto l'aspetto attuativo:*

- che la Società Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) S.p.A. è soggetto aggiudicatore dell'opera, in forza del disposto dell'articolo 1, comma 979, della richiamata legge n. 296/2006;
- che la Società di progetto Brebemi S.p.A., costituita in data 10 marzo 2004, è concessionaria dell'infrastruttura ed è subentrata, ai sensi dell'art. 3 della citata convenzione in data 24 luglio 2003 e dell'art. 37-quinquies della legge 11 febbraio 1994, n. 109, all'A.TI. Brebemi S.p.A. ed altri nel rapporto di concessione, assumendo tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla convenzione medesima;
- che la "convenzione unica" è divenuta efficace a decorrere dall'11 dicembre 2008, giusta comunicazione che CAL S.p.A. ha inviato alla concessionaria in merito all'avvenuta conclusione – da parte della Commissione europea – della procedura avviata con nota n. 2007/4531, in data 17 ottobre 2007, dal commissario europeo per i mercati interventi ed i servizi;
- che il cronoprogramma prevede una durata di 34 mesi per i lavori in proprio e 29,4 mesi per i lavori in appalto;
- che il CUP assegnato all'intervento è E 31B05000390007;

- *sotto l'aspetto finanziario:*

- che il progetto definitivo trasmesso al Ministero istruttore reca un costo complessivo di euro 1.488.214.265,77, al netto dei ribassi, di cui euro 1.015.742.390,91 milioni per lavori ed euro 472.471.874,86 per somme a disposizione;
- che, nel corso dell'istruttoria, con nota n. 2 del 10 giugno 2009, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso documentazione integrativa che tiene conto degli oneri connessi alle richieste/prescrizioni acquisite in sede di conferenza di servizi e che il Ministero istruttore, sulla base delle prescrizioni accolte, ha provveduto ad aggiornare il costo dell'opera a 1.611.300.247,29 euro, dei quali 1.029.549.647,74 euro per lavori (al netto dei ribassi), e 581.750.599,55 euro per somme a disposizione (di cui 37.224.115,63 euro per oneri di attuazione delle prescrizioni e raccomandazioni proposte per l'approvazione da parte di questo Comitato);
- che i prezzi utilizzati per la definizione del quadro economico sono stati desunti dall'elenco ANAS del Compartimento di Bologna anno 2008 e chesono state redatte apposite analisi, la cui congruità è stata valutata in sede istruttoria dal soggetto concedente;

- che, riconducendo il costo lavori al prezziario ANAS 2000 in base al quale è stato definito il costo lavori in vista della gara poi vinta da A.TI. Brebemi ed altri, il costo dei lavori aggiuntivi a carico del concessionario è determinabile in circa 320 milioni di euro;
- che il suddetto costo complessivo del progetto definitivo approvato da CAL S.p.A. include – per complessivi circa 197 milioni di euro – il costo delle “opere integrate” a carico del Concessionario individuate dal Comitato tecnico istituito in attuazione del Protocollo d’Intesa sottoscritto in data 5 novembre 2007 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Province di Bergamo, Milano e Brescia, CAL S.p.A., RFI S.p.A., Società di Progetto Brebemi S.p.A.; Comitato che ha provveduto al riparto dell’onere a carico, rispettivamente, di RFI e del concessionario, come da verbale in data 15 giugno 2009, trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota congiunta RFI-CAL del 16 dello stesso mese;
- che il suddetto costo complessivo include anche oneri per mitigazioni e compensazioni, nonché oneri per risoluzione di interferenze per euro 130.000.000,00;
- che, con riferimento al coordinamento tra il Collegamento autostradale di connessione tra le Città di Brescia, Bergamo e Milano e la linea AV/AC Milano - Verona, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rilevato, nella propria relazione istruttoria, che devono essere considerate “opere integrate” anche le seguenti opere: SOX25 – sottovia AV/AC rotatoria SP 16; SOX26 – sottovia AV/AC rotatoria SP 62; SV001 – rotatoria svincolo SP 16; SV002 – rotatoria svincolo SP 62, imputandone il 52% dell’onere a carico della concessionaria per circa 4 milioni di euro, mentre ha ritenuto che i viadotti VIX01 e VIX002 siano esclusivamente di competenza autostradale;
- che gli incrementi registrati, rispetto all’importo fissato nel piano economico finanziario allegato alla “convenzione unica”, sono essenzialmente correlati all’adeguamento dell’elenco prezzi dall’anno 2002 all’anno 2008, all’approfondimento progettuale con particolare riferimento alla risoluzione delle interferenze, al maggior costo degli espropri e indennizzi, oltre che alle predette prescrizioni e raccomandazioni di questo Comitato;
- che la stesura aggiornata del piano economico-finanziario non prevede contributi a carico della finanza pubblica ed è riferita all’investimento complessivo, inclusivo degli oneri finanziari sulle linee di credito e dell’IVA, della quale è comunque previsto il rimborso;
- che in detto piano – che tiene conto della prestazione della garanzia di cui all’apposito Fondo per le opere pubbliche (FGOP) di cui all’art. 2, commi 264-270, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 – il Concessionario prevede:
 - un incremento *una tantum* delle tariffe di pedaggio nella misura del 10 per cento;

- un incremento annuo “fattore x” dell’1,98% per tutta la durata della concessione.
- un “valore di subentro” pari a 1.205 milioni di euro;
- che l’Unità tecnica-Finanza di progetto ritiene congruo il “valore di subentro” e considera i parametri finanziari utilizzati nel suddetto piano economico-finanziario in linea con operazioni similari, concludendo che il piano appare in equilibrio e coerente con le indicazioni della delibera di questo Comitato 15 giugno 2009, n. 39 (G.U. n. 197/2007), ed evidenziando come l’attivazione del citato FGOP, limitando il rischio connesso all’operazione e riducendo gli spread sui finanziamenti, contribuisce a rendere il valore residuo dell’infrastruttura aderente al suo valore di mercato;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progettazione definitiva*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell’articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell’articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo dell’intervento “collegamento autostradale di connessione tra le Città di Brescia, Bergamo e Milano”.

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

- 1.2 Ai sensi e per gli effetti dell’articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvata anche ai fini dell’attestazione di compatibilità ambientale e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità dell’opera – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero istruttore – la progettazione definitiva della “variante di Liscate” e la progettazione definitiva del “Piano cave”, con eccezione della cava BG2. In variante al progetto preliminare è altresì approvata, ai sensi del richiamato comma 5 dell’articolo 167 del decreto legislativo n. 163/2006, la progettazione definitiva del collegamento dal casello di Casirate alla ex SS 11.

E’ conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere di cui al presente punto.

L’approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nella progettazione approvata.

- 1.3 Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti, cui è subordinata l'approvazione dei progetti ivi indicati, sono riportate nella 1^a parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
- 1.4 L'importo di euro 1.611.300.250,00 costituisce il nuovo "limite di spesa" dell'intero intervento da realizzare.
- 1.5 E' approvato il programma di risoluzione delle interferenze di cui al documento "Risoluzione delle interferenze". Ai fini di garantire la risoluzione coordinata delle interferenze sono considerate "opere integrate" nel senso sopra esposto anche i sottopassi ferroviari SOX25 e SOX26 e le rotatorie SV001 e SV002, con esclusione delle rampe di svincolo di competenza autostradale.

2. *Ulteriori adempimenti*

- 2.1 CAL S.p.A. e il concessionario provvederanno a stipulare apposito atto aggiuntivo alla "convenzione unica" citata in premessa, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo piano economico-finanziario che sostituisca quello allegato a detta "convenzione unica" e dal medesimo definito parte integrante. Il nuovo piano, soprattutto in presenza di eventi che incidano positivamente sui contenuti del piano stesso, potrà recare scostamenti, in termini di livelli tariffari e di "valore di subentro", rispetto al piano allegato al progetto definitivo e senza superare i valori da quest'ultimo definiti, che sono quindi da considerare valori massimi, fermo restando le indicazioni della delibera n. 109/2007 sui valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale. Lo schema di atto aggiuntivo verrà trasmesso a questo Comitato, per un preventivo parere, qualora il nuovo piano presenti modifiche rispetto a quello valutato nella presente occasione ovvero nell'ipotesi che l'atto aggiuntivo tratti punti ulteriori rispetto all'adozione del piano.
- 2.2 Verranno adottate adeguate misure intese ad assicurare il coordinamento, in sede realizzativa, tra infrastruttura autostradale e "linea AV/AC Milano-Verona".

In particolare:

- al fine di assicurare le tempestive realizzazioni delle "opere integrate", R.F.I. SpA, CAL S.p.A. ed il concessionario dell'infrastruttura autostradale, anche in attuazione di quanto pattuito nel citato Protocollo d'Intesa sottoscritto il 5 novembre 2007, provvederanno a sottoscrivere un accordo procedimentale per regolare i reciproci impegni attuativi in merito a dette "opere integrate", e che comprenda un cronoprogramma per lo sviluppo delle fasi espropriative e costruttive: tale accordo dovrà, tra l'altro, prevedere appositi strumenti che assicurino il completamento dell'attività realizzativa delle "opere integrate" ed

il coordinamento delle relative procedure espropriative qualora dovessero riscontrarsi ritardi rispetto al cronoprogramma. Le attività volte alla definizione del predetto accordo procedimentale avranno inizio a partire dalla data della presente delibera e dovranno concludersi tenendo conto del cronoprogramma delle attività allegato al presente progetto;

- al fine della tempestiva attuazione del programma di risoluzione delle interferenze interessanti sia il progetto autostradale sia il progetto ferroviario, R.F.I. S.p.A., CAL S.p.A. ed il Concessionario dell'infrastruttura autostradale provvederanno altresì a stipulare, entro 120 giorni dalla data della presente delibera, un accordo che regolamenti il riconoscimento e l'erogazione, ai soggetti interferiti, delle somme per la risoluzione delle predette interferenze.

3 *Clausole finali*

- 3.1 Fermo restando le prescrizioni della delibera n. 109/2007, in particolare sui valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale e sulla la verifica alla fine di ogni periodo regolatorio del residuo valore contabile del capitale investito e della destinazione degli extra profitti all'abbattimento del valore residuo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a informare questo Comitato in merito all'attivazione del citato FGOP per il tramite del previsto Decreto di Indirizzo del Ministero dell'economia e delle finanze del regolamento da parte della Cassa Depositi e Prestiti, tenendo conto che l'eventuale mancata o diversa prestazione della garanzia di cui al medesimo FGOP comporta l'attivazione della procedura di cui al punto 11.8 della Convenzione vigente.
- 3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti i progetti approvati con la presente delibera.
- 3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1 alla presente delibera: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo a questo Comitato.
- 3.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.5 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

- 3.6 Il CUP E 31B05000390007 assegnato al progetto in argomento – ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004) – dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in oggetto.

Roma, 26 giugno 2009

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Gianfranco MICCICHE'

IL VICE PRESIDENTE
Giulio TREMONTI