

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 3 marzo 2017.

Linea M4 della metropolitana di Milano «San Cristoforo - Linate» approvazione varianti al progetto definitivo. (Delibera n. 10/2017).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

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 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

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;

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;

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;

l'art. 216, comma 1 e comma 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore, e che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50/2016 se-

condo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163/2006, 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 ed integrazioni;

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

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche e la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (supplemento *Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma infrastrutture strategiche» l'intervento «M4 Metropolitana di Milano: Lorenteggio-Linate»;

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, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, 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 ed integrazioni e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti 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 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* 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 Programma delle infrastrutture strategiche;

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

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;

la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito 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;



le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), 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 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»;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e visti in particolare:

l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito 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. 163/2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50/2016;

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

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) e vista la delibera 8 agosto 2015, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 271/2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato dal CCASGO nella seduta del 13 aprile 2015;

Viste le delibere 29 marzo 2006, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 214/2006), 30 agosto 2007, n. 92 (*Gazzetta Ufficiale* n. 148/2008), 1° agosto 2008, n. 70 (*Gazzetta Ufficiale* n. 57/2009), 6 novembre 2009, n. 99 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2010), 8 agosto 2013, n. 59 (*Gazzetta Ufficiale* n. 67/2014), 9 settembre 2013, n. 66 (*Gazzetta Ufficiale* n. 128/2014) e 14 febbraio 2014, n. 16 (*Gazzetta Ufficiale* n. 128/2014), con le quali questo Comitato ha assunto decisioni relative alla «Linea M4 della metropolitana di Milano»;

Viste le note 29 novembre 2016, n. 44780, 12 gennaio 2017, n. 175, 24 gennaio 2017, n. 537, 26 gennaio 2017, n. 596, 28 febbraio 2017, n. 1489, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Linea metropolitana M4 "San Cristoforo-Linate" - Approvazione del progetto di varianti» e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

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

sotto l'aspetto tecnico

che il recepimento delle prescrizioni di cui alla citata delibera di questo Comitato n. 66/2013, relativa all'approvazione del progetto definitivo dell'opera in questione, ha comportato l'introduzione di modifiche all'opera stessa, alcune delle quali assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo ai sensi dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006;

che pertanto si è reso necessario sviluppare le seguenti varianti al progetto definitivo approvato con la citata delibera di questo Comitato n. 66/2013:

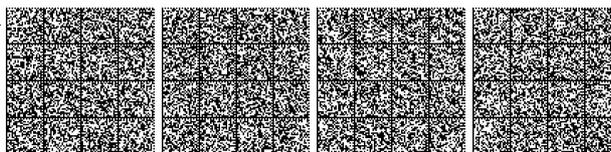
1. variante Tricolore, per ottemperare alle prescrizioni n. 11, 41, 73 e alla raccomandazione n. 22;
2. variante Asse Lorenteggio-Foppa, per ottemperare alla prescrizione n. 80;
3. variante Parco Solari-San Vittore, per ottemperare alle prescrizioni n. 11, 21, 36 e 80;
4. variante Manufatto Lorenteggio 25, per ottemperare alla raccomandazione n. 20;
5. variante Stazione Argonne, per ottemperare alle prescrizioni n. 11 e 21;
6. variante Gallerie manufatto Sereni - manufatto Argonne, per ottemperare alle prescrizioni n. 11 e 21;
7. variante manufatto Indipendenza, per ottemperare alle prescrizioni n. 11 e 21;
8. variante eliminazione sperimentazione impianto Water Mist, per ottemperare alla prescrizione n. 7;

che, delle suddette varianti, solamente la «variante Tricolore» e la «variante Gallerie manufatto Sereni - manufatto Argonne» assumono rilievo localizzativo ai sensi dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, e sono ora sottoposte all'approvazione di questo Comitato;

che la succitata «variante Tricolore» prevede modifiche al tracciato e ai manufatti nel tratto di linea compreso fra la stazione Sforza Policlinico e il manufatto Indipendenza e deriva dall'esigenza di mitigare l'impatto dei cantieri sul tessuto urbano e sulla cittadinanza;

che, nel progetto approvato con la citata delibera n. 66/2013, le gallerie di linea erano previste con diametro di 9,15 m nel tratto di linea tra la stazione Parco Solari e San Babila, per il binario pari, e tra la stazione Parco Solari e il manufatto Augusto, per il binario dispari, mentre erano previste con diametro di 6,50 m nel resto della linea;

che, nel progetto approvato con la citata delibera n. 66/2013, le suddette gallerie sarebbero state realizzate utilizzando un'unica talpa meccanica (*Tunnel Boring*



Machine, TBM) con diametro di scavo di circa 9,15 m, realizzando prima lo scavo della galleria binario pari e, dopo lo smontaggio, trasporto e successivo rimontaggio presso la stazione di Parco Solari, proseguendo lo scavo della canna dispari fino al manufatto Augusto;

che invece con la suddetta «variante Tricolore» aumenta il tratto di galleria il cui diametro di scavo è di 9,15 m dalla stazione San Babila, per il binario dispari, e dal manufatto Augusto, per il binario pari, fino alla stazione Tricolore, per circa 2000 m complessivi, impiegando una seconda TBM di grande diametro per la costruzione in parallelo delle due gallerie della tratta centrale, con verso di avanzamento opposto rispetto a quanto previsto dal progetto definitivo approvato;

che la «variante Tricolore» prevede, tra l'altro, le seguenti modifiche all'infrastruttura rispetto al progetto definitivo approvato con la citata delibera n. 66/2013:

nelle gallerie di linea tra stazione Tricolore e stazione San Babila e tra stazione Tricolore e manufatto Augusto il tracciato plano-altimetrico è stato modificato per garantire la fattibilità di gallerie di grande diametro (9,15 m) in termini di interesse tra le gallerie, distanze dalle fondazioni degli edifici sottoattraversati e delle altre preesistenze interferenti, effetti del campo deformativo atteso al contorno degli scavi e raggi di curvatura per l'impiego delle macchine TBM di grande diametro;

per quanto riguarda la stazione Tricolore, aumento dell'ingombro trasversale e longitudinale, abbassamento del piano del ferro e abbassamento della quota di fondo della stazione;

per quanto riguarda la stazione San Babila, adozione dello schema costruttivo già previsto nelle altre stazioni centrali, consistente in un pozzo ubicato planimetricamente nell'area fra le due gallerie di linea e ad esse collegato mediante cunicoli, approfondimento della quota di fondo della stazione e abbassamento del passaggio del piano ferro;

per quanto riguarda il manufatto Indipendenza, abbassamento del livello del piano del ferro e traslazione dei locali tecnici superficiali al fine di mantenere alcune alberature presenti nell'area;

per quanto riguarda il manufatto Vivaio, adeguamento della camera di ventilazione a quelle della tratta centrale, approfondimento del pozzo e allungamento dei cunicoli di collegamento con le gallerie di linea;

per quanto riguarda il manufatto Augusto, non è più utilizzato come cantiere per l'estrazione delle due TBM ed è previsto un abbassamento del piano del ferro;

che la succitata «variante Gallerie manufatto Sereni - manufatto Argonne» prevede lo spostamento longitudinale della stazione Argonne di circa 20 m e di 6 m in direzione trasversale con un'ottimizzazione del tracciato delle gallerie tra il manufatto Sereni e la stazione Argonne;

che le suddette varianti non hanno avuto significativi impatti sulle risoluzioni delle interferenze con i sottoservizi;

sotto l'aspetto procedurale e amministrativo:

che il Comune di Milano, con determinazione dirigenziale 16 luglio 2015, n. 191, ha approvato le varian-

ti al progetto definitivo non aventi rilievo localizzativo ai sensi dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006;

che il Comune di Milano, con nota 21 agosto 2015, n. 456250, ha trasmesso il progetto di variante al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che la conferenza di servizi relativa alle varianti aventi rilievo localizzativo è stata avviata il 3 marzo 2016 e si è conclusa il 29 marzo 2016;

che nell'ambito della suddetta conferenza di servizi sono stati acquisiti, tra gli altri, i seguenti pareri:

il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, con voto 27 luglio 2016, n. 74, ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica sul progetto delle varianti, subordinatamente ad alcune considerazioni;

la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sulle varianti con deliberazione della giunta regionale 22 febbraio 2016, n. X/4836, confermando l'intesa alla localizzazione dell'opera;

il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Segretariato regionale per la Lombardia, con nota 2 marzo 2016, n. 1539, ha espresso parere favorevole;

che la concessionaria SPV Linea M4 S.p.A. ha provveduto a pubblicare dal 6 ottobre 2015 al 5 novembre 2015 l'avviso di avvio del procedimento del progetto di variante, ai sensi dell'art. 169, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni ed ai sensi e per gli effetti degli articoli 11 e 16 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e successive modificazioni ed integrazioni, sull'edizione regionale della Lombardia del quotidiano «Corriere della Sera» e sull'edizione nazionale di «Milano Finanza»;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è il Comune di Milano;

che i CUP assegnati all'opera sono B81I06000000003 e B41I07000120005;

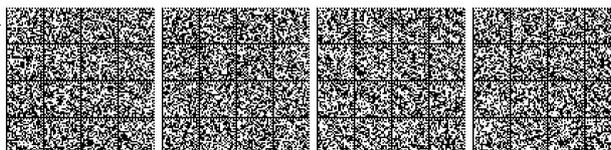
sotto l'aspetto economico:

che, al netto delle rimodulazioni dovute alle varianti, il quadro economico allegato alla Convenzione di concessione, sottoscritta in data 22 dicembre 2014 tra il Comune di Milano e la concessionaria SPV Linea M4 S.p.A., è stato modificato rispetto al quadro economico del progetto definitivo approvato con la citata delibera di questo Comitato n. 66/2013, dovute:

alla rimodulazione del cronoprogramma di progetto per tener conto della necessità di posticipare le lavorazioni nel centro cittadino dopo lo svolgimento della manifestazione universale EXPO 2015;

alla quantificazione degli oneri discendenti dall'applicazione del Protocollo di legalità, stipulato il 27 marzo 2014 in attuazione delle indicazioni di cui alla citata delibera n. 66/2014, e del Protocollo per il monitoraggio dei flussi finanziari (c.d. Protocollo CAPACI);

alle stime in merito ai costi da sostenersi per il recepimento di alcune prescrizioni e raccomandazio-



ni formulate da questo Comitato con la citata delibera n. 66/2013;

allo stralcio di alcune lavorazioni non risultanti più necessarie, legate al conseguimento del c.d. «obiettivo EXPO», ossia la messa in esercizio della tratta «stazione Linate - stazione Forlanini FS» entro il 30 aprile 2015, che è venuto meno per effetto di tempi procedurali;

al maggior approfondimento delle risultanze delle indagini ambientali che hanno comportato una diversa previsione dei costi di bonifica;

all'integrazione del Piano di comunicazione;

ai minori costi per lo smaltimento delle terre di Linate;

che il quadro economico allegato alla Convenzione di concessione è stato successivamente aggiornato esclusivamente per maggiore chiarezza espositiva, senza alcuna modifica di sostanza;

che a causa delle varianti il costo di realizzazione è aumentato complessivamente di 26.398.428,90 euro, dovuti in particolare ad un aumento dell'importo pari a 26.669.529,41 euro per la «variante Tricolore» e pari a 84.588,48 euro per la «variante Parco Solari - San Vittore», nonché ad una diminuzione dell'importo pari a 355.688,99 euro per la variante «Eliminazione sperimentazione impianto Water Mist»;

che quindi il quadro economico attuale prevede un costo dell'intervento pari a 1.850.604.812,93, IVA compresa, e presenta le seguenti rimodulazioni rispetto al quadro economico di convenzione di concessione aggiornato:

aumento pari a 26.398.428,90 euro per realizzazione della linea;

diminuzione pari a 15.073.244,61 euro per oneri esterni per l'attuazione dei piani di sicurezza;

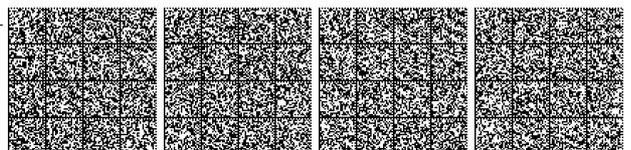
aumento pari a 783.702,75 euro per adeguamento monetario, previsto per il periodo 2010-2013 dall'art. 5.10 del documento di gara «istruzioni ed informazioni ai concorrenti» con il quale il Comune si riservava la facoltà di applicare l'indice ISTAT di adeguamento dei prezzi, qualora l'aggiudicazione non avvenisse entro il termine di validità dell'Offerta, meccanismo già contenuto all'interno della delibera di questo Comitato n. 66/2013;

diminuzione pari a 12.108.887,04 euro per adempimento delle prescrizioni di questo Comitato;

aumento pari a 2.229.451,76 euro per espropri ed occupazioni temporanee, corrispondente ad una variazione negativa di pari importo della voce imprevisti;

che la copertura finanziaria dell'opera con le varianti ora all'esame, è garantita da finanziamenti già assegnati, comprensivi delle economie di gara il cui utilizzo è stato consentito per imprevisti dalla citata delibera n. 66/2013 previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riepilogati come di seguito:

Contributi	milioni di euro
Contributi statali disponibili, come riportato nella delibera CIPE n. 92/2007, per la prima tratta funzionale Lorenteggio - Sforza/Policlinico, autorizzati dall'art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006, a valere sugli importi di cui al comma 977 dello stesso articolo	160,00
Contributi statali a valere sugli importi di cui all'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006, disponibili per la prima tratta funzionale Lorenteggio - Sforza/Policlinico in virtù della delibera CIPE n. 92/2007, che ha assegnato un contributo quindicennale di 7.555.495 euro annui a decorrere dal 2009	80,00
Contributi statali, a carico dei fondi previsti dall'art. 7, comma 3, del citato decreto-legge n. 159/2007, per la progettazione definitiva della seconda tratta funzionale Sforza/Policlinico - Linate, come previsto dalla delibera CIPE n. 70/2008	9,90
Contributi statali a valere sulle risorse di cui al c.d. Fondo Infrastrutture, di cui all'art. 6- <i>quinquies</i> del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, assegnati alla seconda tratta funzionale Sforza/Policlinico - Linate con la delibera CIPE n. 99/2009	56,13
Contributi statali, a valere sui fondi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 maggio 2013, in favore della seconda tratta funzionale Sforza/Policlinico - Linate	480,00
Contributi statali, assegnati programmaticamente alla linea M4 con delibera CIPE n. 59/2013 e definitivamente con delibera CIPE n. 66/2013, a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013, e come modificati dalla delibera n. 16/2014, e con la reintegrazione di 17,7 milioni di euro di contributi statali a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020, come previsto dal Patto per la Regione Lombardia del 25 novembre 2016.	172,20
Totale contributi statali	958,23
Contributi del Comune di Milano	400,12
Contributi privati	492,25
Totale contributi	1.850,60



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

Vista la nota 3 marzo 2017, n. 1068, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

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. 50/2016 e del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni, 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. 163/2006, e degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modificazioni ed integrazioni, sono approvate, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.4, le varianti denominate «variante Tricolore» e «variante Gallerie manufatto Sereni - manufatto Argonne» di cui in premessa all'intervento «Linea M4 della metropolitana di Milano - San Cristoforo - Linate», il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera n. 66/2013.

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

1.3 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni, l'importo di 1.850.604.812,93 euro, IVA compresa, viene confermato quale limite di spesa dell'intervento «Linea M4 della metropolitana di Milano - San Cristoforo-Linate», comprensivo delle varianti approvate al punto 1.1.

1.4 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione delle varianti, sono riportate nell'allegato 1, che è parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. L'ottemperanza alle

prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.3. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna delle suddette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.5 La copertura finanziaria dell'intero intervento «Linea M4 della metropolitana di Milano "San Cristoforo-Linate"», comprensivo delle varianti approvate al punto 1.1, è articolata come indicato in premessa.

2. Disposizioni finali.

2.1 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.

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1. 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.

2.3 Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto di cui al punto 1.1 dovrà essere aggiornato, in relazione ai contenuti della delibera n. 62/2015, il citato Protocollo di legalità stipulato il 27 marzo 2014.

2.4 Il soggetto aggiudicatore dell'opera, assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. 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, sono assicurati 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. 144/1999.

A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con un protocollo tecnico tra la Ragioneria generale dello Stato e DIPE, da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo, art. 6 e 7.

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

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

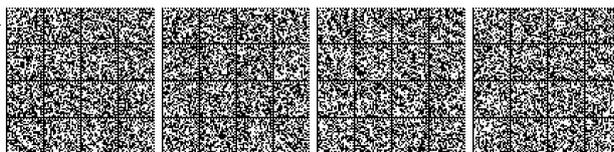
Roma, 3 marzo 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 27 luglio 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 993



ALLEGATO I

LINEA M4 DELLA METROPOLITANA DI MILANO «SAN CRISTOFORO-LINATE» APPROVAZIONE VARIANTI AL PROGETTO DEFINITIVO

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA

1) Richiamate le prescrizioni 11-12-14-21-23-24-25 contenute nella delibera del Cipe n. 66 del 9 settembre 2013, si osserva che l'adempimento è stato ottemperato per lo più con riferimento alla sola attività di allestimento di cantiere, per cui si raccomanda di affrontare la tematica dell'impatto paesaggistico delle opere finite, con particolare attenzione ai manufatti emergenti, alle sistemazioni esterne, al posizionamento di griglie e volumi tecnici, etc.. (MIBACT)

2) Richiamate le prescrizioni 13-15-16 contenute nella delibera del Cipe n. 66 del 9 settembre 2013, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere prodotti specifici elaborati che individuino gli ambiti/manufatti monumentali interessati tanto dal tracciato quanto dalle risultanze in elevato della linea metropolitana, al fine di poter verificare l'efficacia delle precauzioni e dei monitoraggi previsti, già in fase di progettazione, sulla conservazione del contesto di rilevanza, similmente a quanto documentato in relazione all'ambito del carcere di San Vittore. Particolarmente delicato, e quindi oggetto di specifica attenzione, è l'aspetto concernente gli effetti strutturali sui manufatti esistenti derivanti dalla infrastruttura progettata, a partire dalla valutazione delle profondità di collocazione delle tratte rispetto alle fondazioni esistenti. A tale riguardo si fa presente quanto segue:

In considerazione dei peculiari ambiti interessati dalle opere, caratterizzati dalla presenza di numerosi edifici storici, tutelati ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto legislativo n. 42/2004, dovranno essere predisposti adeguati monitoraggi strumentali, di cui si chiede la trasmissione del relativo progetto agli organi del MIBACT competenti, sia nel corso dei lavori, sia durante l'esercizio;

le fasi di realizzazione dell'intervento, scavi, trivellazioni, perforazioni, ecc., dovranno prevedere la preventiva esecuzione di idonee misure di sicurezza, al fine di eliminare e/o ridurre eventuali interferenze tra il comportamento statico degli edifici storici e le nuove opere (scavi in sotterraneo della galleria, vibrazioni, ecc.); (MIBACT)

3) Richiamata la prescrizione 18, la procedura relativa allo spostamento della «Colonna del Verziere» e delle «mura spagnole» in corrispondenza della Stazione Sforza-Policlinico, è al momento in fase di istruttoria e oggetto di valutazione per essere sottoposta quanto prima alla Commissione regionale per il patrimonio culturale della Lombardia, organo che, ai sensi della recente riforma di organizzazione del MIBACT, è deputata al rilascio delle necessarie autorizzazioni; (MIBACT)

4) Con riferimento, in generale, alla fase di esercizio dell'infrastruttura, si ribadisce la necessità di predisporre (e documentare) tutte le misure precauzionali adottate e da adottarsi per il contenimento degli effetti di disturbo creati dalle vibrazioni prodotte. (MIBACT)

5) La variante prevede modifiche delle dislocazioni e delle attività cantieristiche, con un incremento della movimentazione dei materiali di scavo dall'area di cantiere di viale Argonne a quella in prossimità di Via Gatto, ove è prevista la predisposizione di un sito di stoccaggio dei cumuli nell'area ad est del rilevato ferroviario. Questo comporterà possibili variazioni di impatto acustico ed atmosferico sui recettori prossimi a tali aree e alla viabilità ad esse afferente, che dovranno essere valutate dal Proponente preliminarmente all'avvio delle attività cantieristiche, al fine di predisporre le opportune misure mitigative ed eventuali modifiche del Piano di monitoraggio ambientale che si rendessero necessarie. (Regione Lombardia)

6) Il recepimento delle prescrizioni n. 11 e 21 della delibera Cipe n. 66/2013, tenuto conto che molte delle aree interessate dal progetto per la realizzazione della linea metropolitana M4 sono assoggettate a tutela paesaggistica, ha comportato la redazione di progetti in variante che hanno interessato aree assoggettate a tutela paesaggistica. In particolare per quanto riguarda le varianti Tricolore (1), Parco Solari (3), Stazione Argonne (5) e Manufatto Argonne (6), a seguito di specifiche istanze di autorizzazione paesaggistica, sono state emesse dalla DG Ambiente, energia e sviluppo sostenibile, sulla scorta di vincolanti pareri della Soprintendenza Belle arti e paesaggio di Milano, le prescritte autorizzazioni ex art. 146 del decreto legislativo n. 42/2004. Con tali provvedimenti, con i quali si è autorizzata la «fase di cantierizzazione» per la realizzazione della linea metropolitana M4, si è rimandata ad una successiva autorizzazione paesaggistica l'approvazione della «sistemazione finale delle aree» a seguito della elaborazione di un progetto definitivo che definisca nel dettaglio le soluzioni architettoniche per i manufatti fuori terra e sia accompagnato da un complessivo «progetto del verde». (Regione Lombardia)

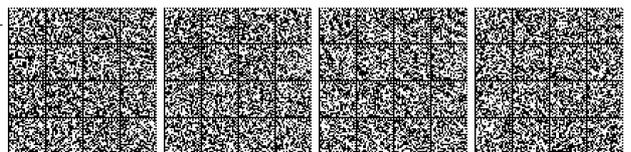
7) Per quanto riguarda gli effetti sulla qualità dell'aria, le interferenze dell'opera sono essenzialmente limitate alle fasi di cantiere. Le modifiche apportate alla fase di cantiere sono migliorative rispetto allo scenario già «cautelativo» verificato in sede di Progetto definitivo approvato per cui non si è resa necessaria una nuova verifica degli aspetti ambientali in esame. Comunque, sebbene le nuove soluzioni adottate risultino complessivamente meno impattanti a livello urbano, è necessario che siano effettuate preliminarmente all'avvio dei lavori stime delle prevedibili variazioni di impatti rispetto a quanto originariamente stimato nelle valutazioni ambientali. Ciò al fine di adottare le misure mitigative che si rendessero opportune. Per quanto riguarda il Piano di monitoraggio ambientale, si rammenta, come osservato anche nella relazione presentata, che esso dovrà essere via via adattato nei dettagli in base ai mutamenti previsti nella gestione dei cantieri. (Regione Lombardia)

8) Per quanto riguarda l'impatto da rumore e, in particolare, vibrazioni, si rileva che la documentazione presentata non contiene analisi ed approfondimenti relativi alla componente vibrazioni che evidenziano l'assenza di possibili criticità, rispetto al disturbo agli occupanti gli edifici e all'interferenza con le attività svolte in essi, in relazione allo spostamento, che in alcuni punti non è trascurabile, del tracciato delle gallerie. Si richiede pertanto, in fase di progettazione esecutiva, che vengano svolti degli approfondimenti (con stime previsionali dei livelli di vibrazioni) per tutte quelle situazioni per le quali si abbia un significativo avvicinamento ai recettori rispetto al tracciato originario. I livelli di vibrazioni dovranno essere contenuti al di sotto delle soglie di percezione a tutela degli occupanti gli edifici dal disturbo. Per le attività particolarmente sensibili alle vibrazioni il livello dovrà essere contenuto al di sotto delle soglie che determinano interferenza con lo svolgimento delle stesse. Le previsioni di monitoraggio delle vibrazioni dovranno essere aggiornate alla luce delle varianti introdotte, valutando in particolare il coinvolgimento di nuovi recettori. Per tutto il resto si rimanda alle prescrizioni pertinenti contenute nella deliberazione Cipe n. 66/2013. (Regione Lombardia)

9) Il programmato cantiere nella zona ingresso principale della sede istituzionale di via Vivaio 1 a Milano, dovrà assicurare l'accessibilità all'edificio, anche tenuto conto delle funzioni pubbliche espletate e del piano di sicurezza vigente, compreso l'avvicinamento dei mezzi di soccorso; (Città metropolitana di Milano)

10) Si richiama la prescrizione n. 73 contenuta nella delibera Cipe n. 66 del 9 settembre 2013, raccomandando di porre particolare attenzione e rilievi mirati per evitare cedimenti delle fondazioni del bunker ipogeo della prefettura, situato in prossimità di una delle gallerie di tracciato. (Città metropolitana di Milano)

11) Si richiamano le medesime prescrizioni (108, 109, 110, 111) già contenute nella delibera Cipe n. 66 del 9 settembre 2013. (SEA - Società esercizi aeroportuali)



12) Si confermano le indicazioni e le prescrizioni di cui alla convenzione n. 319 (Milano Serravalle)

13) Le interferenze con gli impianti di Telecom Italia, al pari di quelle con altri concessionari e/o gestori di TLC interferiti, devono essere oggetto di specifica regolamentazione - con riferimento alle modalità, alle tempistiche ed ai costi dei lavori da eseguire, di cui dovrà essere garantita la coerenza con il Cronoprogramma dei lavori e con il Quadro economico del progetto - tra il soggetto aggiudicatore e l'ente interferito. La regolamentazione dovrà avvenire tramite apposita convenzione da stipulare tra le parti, fatto salvo il caso di convenzioni già in essere tra soggetto aggiudicatore ed enti interferiti. In tale ultimo caso, essendo applicabili le convenzioni già vigenti tra le parti, ai sensi dell'art. 171, comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, dovranno essere oggetto di regolazione esclusivamente i profili eventualmente non disciplinati dalle stesse. Si ribadisce, infine, che tutte le interferenze alla realizzazione dell'Opera saranno disciplinate secondo il regime stabilito dalle relative disposizioni di legge (articoli 170 - 171, decreto legislativo n. 163/2006), che fanno espressamente salve le eventuali convenzioni già in essere tra il soggetto aggiudicatore e gli enti gestori delle interferenze. (Comune di Milano)

14) Per le sistemazioni superficiali definitive, riguardanti le diverse aree verdi urbane coinvolte/interessate dai lavori di manomissioni (sia per l'insediamento dei cantieri, sia per le vere e proprie opere di realizzazione delle stazioni o dei manufatti), occorre attivare e condividere, con i vari soggetti coinvolti nell'apposito Tavolo di lavoro, tutte le necessarie verifiche e valutazioni tecniche, riguardanti le relative specifiche ipotesi progettuali già redatte a suo tempo e/o che verranno ridefinite e riproposte solo ad opere strutturali ultimate. (Comune di Milano)

15) Si richiama la medesima prescrizione n. 38 già contenuta nella delibera Cipe n. 66 del 9 settembre 2013, in particolare in fase di progetto esecutivo, dovranno essere approfonditi gli «aspetti idraulici e idrogeologici in relazione alle variazioni provocate dal regime delle falde e dei subalvei dei corsi d'acqua interessati - anche con l'impiego dei sistemi di monitoraggio *ante-post operam* - nonché la cantierizzazione e i lavori in esame.» (Comune di Milano)

16) Tenendo conto del progetto di riqualificazione del quartiere Lorenteggio in corso di definizione ed in particolare della necessità di realizzare in corrispondenza di piazza Tirana una nuova connessione ciclopedonale diretta tra il quartiere suddetto, l'Alzaia del Naviglio Grande e la via Ludovico il Moro, in considerazione altresì della mancata realizzazione della connessione ciclo-pedonale in corrispondenza del cavalcavia Giordani nell'ambito del progetto della Via d'Acqua, si ritiene necessario una ulteriore revisione del progetto di connessione ciclopedonale già studiato nell'ambito della progettazione della stazione San Cristoforo della linea M4. Nel merito si ritiene in parte superabile la raccomandazione n. 17 (delibera Cipe n. 66/2013) nel passaggio in cui recita: «modificando la soluzione proposta di un unico manufatto a ponte con una soluzione di scavalco del Naviglio Grande coerente con quelle già adottate», ritenendo possibile ritornare all'ipotesi originaria di offerta di un unico sovrappasso ciclopedonale, a scavalco sia della linea ferroviaria che del Naviglio Grande. (Comune di Milano)

17) Ritenuto inoltre di dover migliorare la funzionalità delle interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto e tra queste e gli ambiti territoriali prospicienti si evidenzia quanto segue:

si prescrive di studiare una soluzione progettuale di interconnessione in sottosuolo fra le due stazioni, ferroviaria e metropolitana, e TPL di superficie (lato Tirana), al fine di garantire una adeguata e funzionale integrazione intermodale. (Comune di Milano)

18) Si richiamano le medesime prescrizioni (89-98-103-104-105) già contenute nella delibera Cipe n. 66 del 9 settembre 2013. (Comune di Milano)

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA

1) Come già indicato nelle raccomandazioni 1 e 17 della deliberazione Cipe n. 66/2013, per la fermata di San Cristoforo si richiede di studiare una soluzione che possa garantire una migliore integrazione modale fra stazione ferroviaria e metropolitana, mediante una connessione ciclopedonale sotterranea, atta a collegare in maniera più funzionale le due infrastrutture, al fine di ottimizzare l'interscambio tra i due sistemi di trasporto. In tal modo la passerella, con le relative scale e ascensori o rampe, dovrebbe limitarsi a scavalcare via Lodovico il Moro e il Naviglio Grande, mentre il collegamento tra metropolitana e ferrovia sarebbe interrato. È necessario che il Proponente attivi un tavolo tecnico di confronto con RFI, con il coinvolgimento dei progettisti della Società M4, al fine di coordinare le rispettive soluzioni progettuali e i tempi di esecuzione degli interventi. (Regione Lombardia)

2) Tenendo conto del progetto di riqualificazione del quartiere Lorenteggio in corso di definizione ed in particolare della necessità di realizzare in corrispondenza di piazza Tirana una nuova connessione ciclopedonale diretta tra il quartiere suddetto, l'Alzaia del Naviglio Grande e la via Ludovico il Moro, in considerazione altresì della mancata realizzazione della connessione ciclo-pedonale in corrispondenza del cavalcavia Giordani nell'ambito del progetto della Via d'Acqua, si ritiene necessario una ulteriore revisione del progetto di connessione ciclopedonale già studiato nell'ambito della progettazione della stazione San Cristoforo della linea M4. Nel merito si ritiene superabile in parte la raccomandazione n. 17 (delibera Cipe n. 66/2013) nel passaggio in cui recita: «modificando la soluzione proposta di un unico manufatto a ponte con una soluzione di scavalco del Naviglio Grande coerente con quelle già adottate», ritenendo possibile ritornare all'ipotesi originaria di offerta di un unico sovrappasso ciclopedonale, a scavalco sia della linea ferroviaria che del Naviglio Grande, fermo restando il sottopasso di collegamento tra le due stazioni. Soluzione da condividere al tavolo tecnico di confronto con RFI e gli altri soggetti interessati, così come specificato da Regione Lombardia nel proprio parere. (Comune di Milano)

3) Ritenuto inoltre di dover migliorare la funzionalità delle interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto e tra queste e gli ambiti territoriali prospicienti si raccomanda di studiare una soluzione progettuale di passerella unica ciclopedonale di ricucitura degli ambiti urbani situati a nord e a sud della stazione S. Cristoforo, estesa tra via Ludovico il Moro e l'area di piazza Tirana, prevedendo una connessione /discesa intermedia con la stazione M4. (Comune di Milano)

4) Dovrà essere inoltre assicurato, stante l'interesse paesaggistico dell'ambito e la previsione di futura realizzazione del Parco Lineare lungo il Naviglio, che il nuovo manufatto di collegamento ciclopedonale sia progettato con grande qualità progettuale, preservando il più possibile lo spazio libero al suolo nel tratto tra la ferrovia e il Naviglio e adottando un linguaggio compositivo, soluzione tecniche e materiali che si armonizzino con il contesto di alto valore ambientale e si confrontino con la tradizione progettuale dei manufatti storici sul Naviglio. (Comune di Milano)

5) Considerata la notevole estensione, e per evitare un eccessivo impatto del manufatto nel contesto, il nuovo ponte ciclabile dovrà essere, per quanto possibile, leggero e di altezza ridotta; dovrà inoltre essere garantita una connessione agevole mediante rampe ciclabili, anche con il futuro parco lungo l'alzaia del Naviglio Grande. (Comune di Milano)

17A0554

