

DELIBERAZIONE 6 novembre 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Nuova linea metropolitana M5 - Tratta Garibaldi - S. Siro (CUP J81H0200000001). Approvazione progetto definitivo e finanziamento. (Deliberazione n. 100/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, 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;

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 s.m.i.;

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61;

VISTA legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'articolo 4, commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("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" e specificamente l'articolo 163, che conferma 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;



- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante "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;

VISTO il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", che all'art. 6-quinquies istituisce, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);

VISTO il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale", convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visto, in particolare, l'articolo 18, che, tra l'altro, demanda a questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, di assegnare, fra l'altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle regioni del Centro-Nord, e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito dei "Sistemi urbani", l'intervento "Monza metropolitana";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

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 Programma delle ° infrastrutture strategiche;



VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la delibera 20 luglio 2007, n. 67 (G.U. n. 26/2008), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo della "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi – Bignami", prendendo tra l'altro atto che il Comune di Milano, ai sensi dell'art. 37 bis della legge 11 febbraio 1994, n. 109, aveva aggiudicato – con determinazione 17 maggio 2006, n. 131, del Direttore centrale ambiente e mobilità – la concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione della prima tratta "Garibaldi – Bignami", all'A.T.I. Astaldi S.p.A. mandataria ed altri, la quale aveva costituito, ex art. 37 *quinquies* di detta legge, la società di progetto "Metro S.p.A", e che detta Società aveva stipulato apposito contratto di concessione, il 14 giugno 2006, con il Comune di Milano, per disciplinare la concessione di cui sopra;

VISTA la delibera 1 agosto 2008, n. 71 (G.U. n. 52/2009), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - San Siro" fissando in di 657,052 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento e individuando nel Comune di Milano il soggetto aggiudicatore;

VISTA la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 3, (G.U. n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha, altresì, preso atto della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009;



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 s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, 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;

VISTE le note 26 ottobre 2009, n. 42314 e 2 novembre 2009, n. 43342, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno, per la prossima seduta del CIPE, dell'opera in esame, trasmettendo la relazione istruttoria e i relativi allegati, e 3 novembre 2009, n. 43527, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso il parere formulato dall'Unità tecnica finanzia di progetto della Presidenza del Consiglio dei Ministri sul Piano economico finanziario dell'opera;

VISTA la nota 6 novembre 2009 n. 113720 del Ministero dell'economia e delle finanze, consegnata nella seduta odierna, con la quale viene rappresentata l'opportunità di approfondire la questione relativa all'applicazione dell'IVA sul costo dell'opera in esame;

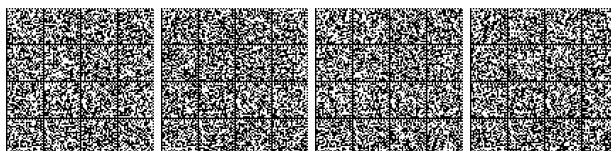
CONSIDERATO che l'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro stipulata in data 11 aprile 2003 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lombardia;

CONSIDERATO che l'opera è, altresì, inserita nel Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 31 luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e il Comune di Milano;

CONSIDERATO che, nella seduta del 26 giugno 2009, questo Comitato, sulla base delle assegnazioni disposte a favore del Fondo infrastrutture con le proprie delibere n. 112/2008 e n. 3/2009, ha quantificato le risorse allocabili rispettivamente per il Centro-Nord e per il Mezzogiorno, riportando in apposito quadro programmatico l'elenco degli interventi da attivare nel triennio con identificazione delle relative fonti di copertura;

CONSIDERATO che l'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF), su cui la Conferenza Unificata e le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge, riporta, alla tabella 11, il quadro programmatico di cui sopra:

- esprimendo le stesse voci e le stesse finalità di detto quadro e recando esclusivamente alcuni scostamenti, in parte dovuti a provvedimenti di legge e in parte riconducibili al più ampio respiro strategico dell'Allegato medesimo;
- confermando la destinazione complessiva di 451 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture per il parziale finanziamento della voce "Opere connesse EXPO 2015. Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4", cui è riconducibile l'intervento in esame;



CONSIDERATO che, nella seduta del 15 luglio 2009, questo Comitato ha, tra l'altro, approvato limitate modifiche al quadro programmatico sopra citato, senza peraltro modificare la predetta destinazione di 451 milioni di euro complessivamente destinati alla voce "Opere connesse EXPO 2015. Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4";

CONSIDERATO che il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008, all'art. 6, detta disposizioni in merito al riparto e assegnazioni dei finanziamenti pubblici statali previsti dall'art. 14, comma 1, del decreto legge 26 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

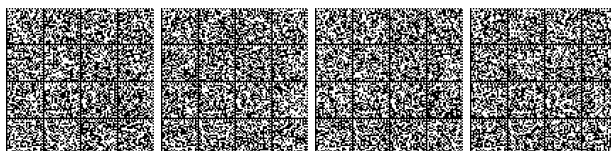
RILEVATO in seduta l'accordo degli altri Ministri e Sottosegretari presenti;

P R E N D E A T T O

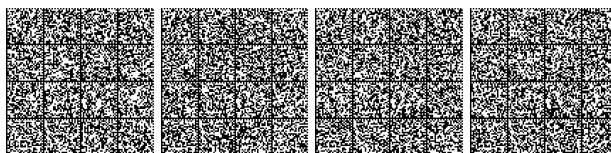
delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che, come esposto con delibera 1 agosto 2008, n. 71, l'opera rappresenta il prolungamento ad ovest della linea M5 Bignami - Garibaldi e come tale presenta le medesime caratteristiche tecniche e prestazionali di una metropolitana leggera sotterranea ad automatismo integrale, dotata di "rimessa convogli" in prossimità del capolinea di San Siro e di dieci stazioni;
- che la tratta Garibaldi - San Siro – destinata a servire il quadrante nord-occidentale di Milano, caratterizzato da un'elevatissima densità insediativa ed abitativa e dalla presenza delle più importanti polarità urbane – rappresenta per la città una vera innovazione, essendo la prima linea che non attraversa il centro città e che, per oltre la metà, ha andamento trasversale lungo una direttrice non fornita di un valido servizio di trasporto pubblico, con notevoli potenzialità di recupero di quote di domanda di detto servizio;
- che l'assegnazione dell'EXPO 2015 a Milano e il completamento, nel 2014, del Piano integrato di intervento CityLife giustificano l'impegno di avviare i lavori della nuova tratta prima che siano conclusi quelli relativi alla prima tratta Garibaldi - Bignami, in modo da disporre, per l'Esposizione universale, dell'intera linea M5 da Bignami a San Siro;
- che in data 20 maggio 2009, con nota n. PG390008 il Comune di Milano, in qualità di Soggetto aggiudicatore, ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle altre Amministrazioni interessate e agli enti gestori delle interferenze;
- che in data 25 giugno 2009 il Comune di Milano ha provveduto a far pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Giorno";



- che il Ministero istruttore ha indetto, in data 16 luglio 2009, la Conferenza di servizi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs 163/2006, con la partecipazione dei soggetti interessati, che hanno espresso parere favorevole con prescrizioni e/o osservazioni;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia, con nota 15 luglio 2009, n. 9482, ha trasmesso il proprio parere favorevole con prescrizioni;
- che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta Regionale n. VIII/09846 15 luglio 2009, ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo della "nuova linea metropolitana M5, tratta Garibaldi FS - San Siro", ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs 163/2006;
- che con nota n. 76379 del 30 luglio 2009, la Direzione Generale dei Sistemi di trasporto a impianto fisso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere favorevole con prescrizioni, espresso con il voto n. 417/L.O. reso nell'adunanza del 28 luglio 2009, dalla Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042/1969, sulla tratta "Garibaldi - San Siro" sotto il profilo tecnico e ha altresì espresso parere favorevole con voto n. 423/LO nell'adunanza del 15 ottobre 2009 sotto il profilo economico;
- che il progetto include l'attestazione del progettista in merito alla rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso;
- che la relazione istruttoria dà conto degli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo in questione;
- che l'Unità tecnica di finanza e di progetto ha espresso il proprio parere favorevole sul Piano economico finanziario, relativo alla linea M5, sulla tratta Garibaldi FS - San Siro e sottolinea la necessità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisca le procedure di gara e i tempi per la messa in funzione dell'intera opera;



sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore è confermato nel Comune di Milano;
- che per la realizzazione della linea, verranno estese le modalità esecutive già approvate per la prima tratta "Garibaldi – Bignami", dove opera in *project financing* un gruppo di costruttori;
- che, secondo il cronoprogramma riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 62 mesi complessivi per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio;
- che la "distribuzione annuale dei costi" evidenzia che oltre il 90 per cento del costo stesso verrà sostenuto nel periodo successivo al 2010;

sotto l'aspetto finanziario

- che il costo dell'opera rispetto al progetto preliminare approvato da questo Comitato con delibera n. 71/2008 (657 milioni di euro) si è incrementato di circa 124,85 milioni di euro, a seguito di modifiche progettuali derivanti anche dalle prescrizioni dettate da questo Comitato sul progetto preliminare (spostamento stazioni, allungamento linea, miglioramento degli interscambi, ecc.), come dettagliatamente illustrato nella relazione istruttoria, ed è ora pari a 781,8 milioni di euro, IVA inclusa;
- che, per quanto riguarda il contributo dello Stato:
 - l'importo pari a 6 milioni di euro per la progettazione definitiva dell'opera, è stato già posto con delibera n. 71/2008 a carico dei fondi previsti dall'art. 7, comma 3, del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159 che destina detti fondi al "sistema ferroviario metropolitano di Milano" quale cofinanziamento delle politiche a favore del trasporto pubblico;
 - il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede l'assegnazione di 385,00 milioni di euro a valere sul 15 per cento destinato al Centro – Nord delle risorse finanziarie previste dal Fondo infrastrutture, di cui all' art. 6 *quinquies* della citata legge n. 133/2008 per la realizzazione dell'intervento;
- che il predetto contributo pubblico complessivo di 385,00 milioni di euro è comprensivo dell'IVA calcolata al 10 per cento;
- che il Comune di Milano, con nota del 23 settembre 2009, si è impegnato a finanziare l'opera per un importo pari a 83,00 milioni di euro, così come risulta dal bilancio di previsione;
- che il finanziamento a carico di soggetti privati è previsto in 307,85 milioni di euro.



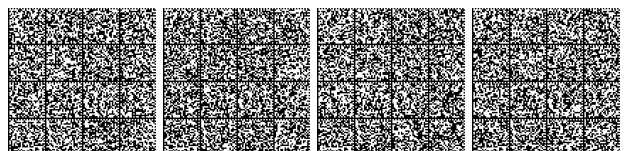
DELIBERA

1 *Approvazione progetto definitivo*

- 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 le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della tratta Garibaldi - San Siro, comprensivo del programma di risoluzione delle interferenze. 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 approvato.
- 1.2 L'importo di 781,85 milioni di euro – pari al costo aggiornato dell'opera, come quantificato nel quadro economico sintetizzato nella precedente "presa d'atto" è comprensivo dell'IVA calcolata al 10 per cento – costituisce il "limite di spesa" del progetto.
- 1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella prima 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 potere 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 Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono indicati nella parte 1^a dell'allegato 2 alla presente delibera, di cui l'allegato stesso forma parte integrante, mentre gli elaborati del medesimo progetto in cui sono indicati gli immobili da espropriare sono riportati nella parte 2^a del predetto allegato 2.

2 *Assegnazione finanziamento*

- 2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è disposta l'assegnazione di un finanziamento di 385,00 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture e più specificamente a carico della quota del 15 per cento destinata a favore del Centro - Nord. Tale importo rappresenta il tetto massimo del finanziamento a carico del Fondo infrastrutture e, nell'ambito di tale importo, l'entità del contributo effettivamente erogato sarà determinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento delle finanze in relazione all'esito delle verifiche effettuate circa la prospettata applicazione dell'IVA. Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente



- delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunicherà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica l'entità definitiva del contributo come sopra determinato, fermo restando che una eventuale eccedenza rispetto all'importo assegnato di 385,00 milioni di euro rientrerà nella disponibilità del Fondo infrastrutture.
- 2.2 Il finanziamento sarà erogato secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS.
- 2.3 L'efficacia dell'assegnazione di cui al precedente punto 2.1 resta condizionata alla sottoscrizione, da parte del soggetto aggiudicatore, del contratto di concessione, che verrà stipulato all'esito di procedura di gara ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, articoli 143 e seguenti.
- 2.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale, provvederà a specificare al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica le procedure di gara e i tempi per la messa in funzione dell'intera opera.
3. *Disposizioni finali*
- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.
- 3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che - ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 - la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.
- 3.3 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.



- 3.4 In relazione alle linee guida espone 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/contraente generale, 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 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.
- 3.5 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, 6 novembre 2009

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 23 aprile 2010

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2 Economia e finanze, foglio n. 13



PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

- 1) Per quanto riguarda lo schema di funzionamento dell'impianto di ventilazione delle gallerie in caso di emergenza, come già espresso dal Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, per la tratta approvata, poiché le scelte adottate differiscono da quelle tradizionalmente utilizzate, e quindi sperimentate, nelle metropolitane, lo stesso sarà oggetto di esame e valutazione puntuale da parte della commissione di sicurezza, la quale si esprimerà anche sulla base dei risultati di simulazioni realizzate con modelli matematici e sul parere che i VV.F. esprimeranno in merito; nello specifico, dovranno essere date opportune garanzie relativamente al livello di sicurezza offerto dalle soluzioni adottate per compartimentare, in caso di incendio, i corridoi di collegamento delle stazioni della M5 con altri siti.
- 2) L'impianto antincendio previsto è del tipo ad acqua nebulizzata; poiché tale tecnologia non è stata ancora utilizzata in Italia per impianti di metropolitane, la proposta sarà oggetto di esame e valutazione puntuale da parte del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, la quale si esprimerà anche sulla base dei risultati di simulazioni realizzate con modelli matematici e sul parere che i VV.F. esprimeranno in merito. Inoltre, per detto impianto dovrà essere presentato uno studio teorico con modelli matematici da confermare con sperimentazione in campo.
- 3) Nel progetto in questione sono previsti treni a 4 casse, mentre per la tratta approvata della M5 sono previsti treni inizialmente a 3 casse; appare necessario verificare che il sistema automatico consenta la marcia simultanea di treni di diversa lunghezza.
- 4) Anche nel progetto del presente prolungamento, come in quello della tratta già approvata, è prevista una rimessa temporanea, in attesa del deposito definitivo previsto con gli ulteriori prolungamenti; si ritiene opportuno valutare la possibilità di prevedere fin da ora un'unica rimessa per le due tratte al fine di eliminare delle false spese; inoltre non è stato presentato uno studio del tipo di esercizio previsto e, considerando che trattasi di impianto totalmente automatico, risulta necessario dimostrare che la soluzione di ricoverare i treni in diversi siti non influisca negativamente sull'esercizio stesso.
- 5) In base agli elementi sinora a conoscenza, la tratta in questione presenta un basso rischio archeologico e, pertanto, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del D.Lgs. 42/2004 e smi, tutti i lavori di scavo a cielo aperto dovranno essere svolti con assistenza archeologica eseguita da operatori specializzati sotto la direzione



tecnico-scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia. Qualora emergessero, nel corso dei lavori, resti di interesse archeologico, saranno adottate tutte le conseguenti misure di tutela, ai sensi della normativa vigente, anche, se del caso, preve mirate indagini di scavo.

- 6) Il progetto esecutivo delle soluzioni di sistemazione degli esterni, con particolare riguardo dei corpi di fabbrica (es. ascensori, scale, ecc.), delle griglie e delle pavimentazioni dovrà essere concordato nel dettaglio con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano.
- 7) Per le valutazioni inerenti gli aspetti vegetazionali, si dovranno rispettare tutte le indicazioni che il Corpo Forestale dello Stato esprimerà nel corso dei lavori.
- 8) Dovrà essere effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell' Amministrazione Militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente Militare competente per il territorio dovrà essere inviata anche al Comando Militare Esercito "LOMBARDIA".
- 9) Per garantire l'ottimizzazione dei layout funzionali delle stazioni, l'adozione di un sistema di comunicazione, di informazione e di Utilities integrato ai viaggiatori, in particolare di quelli che interscambiano con la ferrovia, si richiede che il soggetto proponente, nelle successive fasi progettuali, attivi un Tavolo tecnico con Regione Lombardia e con gli ulteriori soggetti interessati responsabili alla programmazione dei servizi ed alla gestione delle reti di trasporto pubblico.
- 10) Al fine di promuovere lo sviluppo della mobilità ciclabile, in accordo con i criteri di cui alla L.R. 7/2009, le sistemazioni superficiali delle stazioni, in particolare di Domodossola FNM, dovranno essere integrate con l'individuazione di un numero adeguato di stalli per le biciclette e degli spazi che potranno essere destinati allo sviluppo del sistema di bike sharing. Si richiede inoltre di garantire l'accessibilità ciclabile alle banchine per tutte le fermate.
- 11) Nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera dovrà essere ulteriormente sviluppato il tema dell'impatto dei cantieri sul traffico e sulla sosta, secondo le raccomandazioni già contenute nel progetto definitivo. Per il trasporto pubblico andranno assicurate adeguate condizioni di esercizio e di sicurezza per tutta la durata dei lavori.
- 12) Nelle diverse fasi di cantierizzazione della stazione Domodossola FNM e delle gallerie gemelle, scavate a foro cieco tradizionale, che sottopassano la linea ferroviaria, il soggetto attuatore dovrà garantire la massima collaborazione con FERROVIENORD al fine di assicurare, per tutta la durata dei lavori, adeguati livelli di sicurezza ai passeggeri ed evitare penalizzazioni e/o interruzioni all'esercizio ferroviario.
- 13) Successivi gradi di progettazione dovranno approfondire sia le modalità realizzative dell'interferenza con FERROVIENORD, con particolare riferimento alla fase di demolizione delle paratie, sia il funzionamento a regime della stessa (vibrazioni, ecc.).



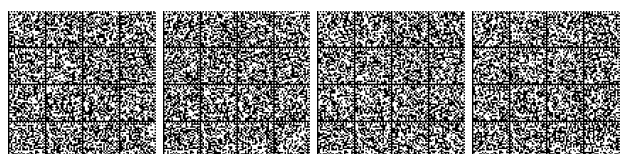
- 14) Il Comune di Milano dovrà provvedere affinché il progetto del Tunnel stradale dall'area di Expo Milano 2015 a Linate sia sviluppato in maniera coordinata e coerente con quello della linea M5 al fine di risolvere le interferenze tra le due infrastrutture.
- 15) Il mantenimento dei livelli di vibrazioni non superiori a quelli stimati dovrà essere assicurato anche mediante opportune indicazioni da inserire come obblighi nei capitolati delle eventuali gare che dovessero essere predisposte per individuare il soggetto gestore, così da evitare, che fenomeni di degrado ed usura comportino incrementi dei livelli di vibrazioni che provochino disturbo.
- 16) Prima dell'entrata in esercizio della linea, dovrà essere predisposto il programma di monitoraggio post operam delle vibrazioni, secondo specifiche modalità da concordarsi con ARPA. Si ravvisa l'utilità che tale programma di monitoraggio post operam sia definito nel dettaglio utilizzando anche l'informazione ottenuta dai rilievi di vibrazioni previsti dopo la realizzazione delle gallerie e prima della posa dell'armamento per la verifica delle modellizzazioni previsionali dei livelli di vibrazioni.
- 17) Dovrà essere predisposta e inviata ad ARPA, al termine del monitoraggio, una relazione sugli esiti del medesimo riportante i livelli di vibrazioni rilevati e le valutazioni circa la compatibilità di questi con la sensibilità dei recettori.
- 18) Dovranno essere effettuati i rilievi fonometrici post operam per il collaudo al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'efficacia delle misure mitigative. La localizzazione e le modalità dei rilievi medesimi dovranno essere adeguati a tale finalità. L'individuazione dei punti e delle modalità per i rilievi fonometrici post operam dovrà essere sottoposta alla valutazione di ARPA e del Comune di Milano. Dovrà essere prodotta ed inviata ad ARPA ed al Comune di Milano una relazione sull'esito dei rilievi fonometrici, riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione che risultassero, a seguito delle misure, necessari e dei tempi della loro attuazione.
- 19) Alla luce dei risultati dell'analisi idrogeologica dovranno essere adottate tutte le misure necessarie a garantire condizioni di sicurezza per le captazioni idropotabili e la tutela dello stato quali-quantitativo della falda.
- 20) Nel caso in cui le zone di rispetto dei pozzi pubblici appartenenti alla centrale dell'acquedotto di zona Tre Torri/Portello siano interessate dal tracciato, dovrà essere esteso anche a tali opere di captazione il recepimento di quanto disposto dalla DGR 10/04/2003 n. VII/12693.
- 21) Dovrà essere effettuato il controllo e monitoraggio delle acque di falda in modo da verificare l'eventuale presenza di sostanze utilizzate nelle varie fasi di lavorazione, con particolare riferimento agli ambiti in cui il tracciato interferisce con le fasce di rispetto dei pozzi pubblici e privati.
- 22) Relativamente all'elenco dei parametri monitorati, dovrà aggiungersi il parametro "idrocarburi disciolti". Tale elenco potrà essere integrato in fase esecutiva sulla base delle specifiche dei materiali che saranno utilizzati per perforazioni, pali di consolidamento ecc.



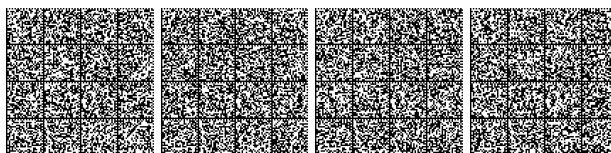
- 23) Dovrà redigersi l'elenco dei piezometri (completo di codice SIF, coordinate geografiche e caratteristiche tecniche) che costituiranno la rete di monitoraggio, scelti secondo i seguenti criteri:
- previsione di una coppia di piezometri in posizione monte-valle idrogeologico per ogni cantiere e per ogni stazione a cielo aperto. Nel caso in cui presso tali aree esistano pozzi a scopo potabile o per produzione alimentare fenestrati in corrispondenza della prima falda acquifera occorrerà individuare un terzo piezometro tra l'opera e detti pozzi;
 - previsione di una coppia di piezometri in posizione monte-valle idrogeologico lungo la tratta ad intervalli di circa 1 km.
- 24) Dovrà effettuarsi un monitoraggio ante operam che definisca la qualità delle acque sotterranee di riferimento.
- 25) Dovranno individuarsi i valori soglia di allarme e azioni conseguenti, onde evitare il raggiungimento di superamenti dei limiti di legge.
- 26) Il Piano di Monitoraggio Ambientale in corso d'opera dovrà riservare particolare attenzione ai livelli di concentrazione del particolato.
- 27) Per quanto riguarda la fase di cantiere, che è peraltro la fase critica dal punto di vista degli impatti sull'atmosfera, il proponente dovrà presentare, anche in una fase successiva a quella attuale, ma comunque precedente all'avvio dei lavori, un piano di monitoraggio che comprenda almeno:
- l'individuazione delle aree interessate dall'attività di cantiere;
 - l'individuazione di recettori sensibili nelle suddette aree;
 - un'analisi delle fonti di emissione presenti (lavorazioni impattanti, mezzi di trasporto e di cantiere, movimentazione di materiali, ecc.) con loro localizzazione e, quando pertinente, caratterizzazione ;
 - cronoprogramma delle attività di cantiere;
 - individuazione degli inquinanti da monitorare (certamente il particolato aerodisperso come PM10 e PTS, ma eventualmente anche IPA e NOx);
 - definizione della durata delle misure, sufficiente a dare significatività ai dati raccolti;
 - individuazione dei siti di misura;
 - definizione dei metodi e strumenti di misura e, eventualmente, di analisi.

Dovranno anche essere chiaramente definite le procedure e le modalità di gestione che saranno messe in atto al fine di limitare al massimo la dispersione degli inquinanti emessi e quindi l'impatto delle aree e attività di cantiere sulle zone circostanti.

Il suddetto piano dovrà essere sottoposto ad ARPA e i risultati del monitoraggio di volta in volta presentati e discussi nell'opportuna sede per una loro valutazione.

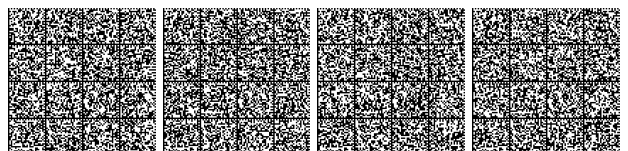


- 28) In caso di attraversamento di aree contaminate con l'opera in progetto, dovranno essere attivate le procedure previste dalla norma ed effettuate specifiche verifiche che prevedano la caratterizzazione delle terre scavate in relazione alla destinazione finale delle medesime (riutilizzo o discarica).
- 29) Nel caso in cui parte dei quantitativi di terre da scavo trovassero diversa destinazione dal conferimento in discarica, sarà necessario presentare il progetto scavi ai sensi dell'art. 186 del D.lgs 4/2008, nel quale venga specificata la presenza dei requisiti di tale materiale per la destinazione prescelta, prevedendo quindi un piano di caratterizzazione qualitativa del medesimo con indicazione delle metodiche analitiche e delle modalità di campionamento (almeno 1 campione ogni 1000 me) come da norme UNI 10082.
- 30) Per il riutilizzo in altro sito ed in particolare per ripristini ambientali in ambiti di cava, il materiale dovrà avere una concentrazione di contaminanti inferiore alla colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e smi e soddisfare altresì i requisiti previsti dalla lettera f) dell'art. 186 del D.Lgs. n. 04/08 e dall'art. 5 del DM n. 5/2/98 così come modificato dal DM n. 186/2008 e dall'art. 8-ter della L. 13/2008 di conversione in legge del D.L. n. 208/2008. In sostanza le terre da scavo devono, oltre a possedere i requisiti di cui all'art. 186 sopra citato, non costituire peggioramento per il sito di destinazione che dovrà essere caratterizzato a tale fine.
- 31) Si dovrà procedere ad una caratterizzazione preliminare del terreno di imposta del cantiere, previo l'eventuale scotico del suolo o del primo strato di riporto.
- 32) Dovrà dettagliarsi la gestione dei materiali di scotico, anche alla luce di un eventuale loro riutilizzo in fase di ripristino dell'area.
- 33) Dovrà essere garantita l'osservanza delle prescrizioni già formulate dal Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, sul progetto preliminare e da attribuirsi alle successive fasi di progettazione, realizzazione ed esercizio dell'opera.
- 34) Si richiede infine che il Comune di Milano attivi il tavolo di confronto con la Regione, la Provincia e gli altri soggetti interessati che dovrà accompagnare le prossime fasi di progettazione e realizzazione dell'intervento, tavolo finalizzato alla gestione coordinata degli impatti, legati in particolare alla fase di cantiere, e delle eventuali emergenze che ne derivassero.
- 35) L'interferenza delle opere in oggetto con le linee tranviarie di superficie, richiederanno adeguata assistenza per disalimentazioni, per l'eventuale spostamento degli impianti a trazione elettrica, dei pali di sostegno e dell'armamento. Pertanto dovranno essere concordate le azioni più opportune al fine di garantire la continuità del servizio sulla rete di trasporto, tranne nei casi in cui è prevista l'interruzione dell'esercizio tranviario con deviazione provvisoria della linea su percorso alternativo. Per quanto riguarda le problematiche relative alla disalimentazione e messa in sicurezza delle linee aeree di contatto e cavi a 600Vc.c., propedeutiche ai lavori che verranno eseguiti, l'ATM fornirà adeguata



assistenza. Inoltre in caso di esecuzione dei lavori da parte di ATM con proprie maestranze o proprie ditte, si prescrive adeguato coordinamento con i soggetti interessati ai lavori.

- 36) Per quanto riguarda gli scavi superficiali che richiedono la deviazione provvisoria delle linee tranviarie e l'istituzione di servizi automobilistici sostitutivi, anche i costi di gestione delle deviazioni dovranno rientrare nel finanziamento complessivo della linea M5.
- 37) La soluzione delle interferenze con le reti esistenti dovrà comunque garantire la funzionalità delle stesse e rispettare gli standard del S.I.I. quanto a dimensioni e caratteristiche dei materiali; il dettaglio delle risoluzioni dovrà essere definito con i tecnici delle due aree (Acquedotto e Acque Reflue) e tradotto in un progetto esecutivo. Rimane inteso che gli oneri relativi alla risoluzione delle suddette interferenze saranno a carico dell'intervento.
- 38) Per quanto concerne i pozzi di emungimento dovrà essere garantita la situazione di assoluta non interferenza con le opere in progetto. In particolare si evidenzia che dovrà essere rispettata la zona di tutela assoluta avente raggio pari a 10 metri dall'asse del pozzo e non dovranno essere utilizzate, durante l'esecuzione dei lavori, sostanze che possano procurare inquinamento alla falda acquifera.
- 39) L'interferenza Stazione Ferroviaria delle FNM - Stazione FNM di M5, dovrà ottenere le autorizzazioni di cui al D.P.R. 753/80 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto", e dovrà essere disciplinata da apposita convenzione da sottoscrivere con FERROVIENORD.
- 40) I successivi gradi di progettazione dell'interferenza Stazione Ferroviaria delle FNM - Stazione FNM di M5, dovranno approfondire sia le modalità realizzative, con riferimento alla fase di demolizione delle paratie, sia il funzionamento a regime della stessa (vibrazioni, ecc.).
- 41) L'uso e la manutenzione della prevista area di interscambio antistante il fabbricato di stazione di FERROVIENORD, comprensiva di opere civili ed attrezzaggi tecnologici, dovranno essere specificatamente regolamentati con apposita convenzione.
- 42) Considerata la presenza di sottoservizi di Rai Way SpA, consistenti in cavi in rame e ottici che potrebbero risultare interferiti nel corso dei lavori di scavo e costruzione dovranno essere previste tutte le necessarie attività di coordinamento prima, durante e fino alla conclusione dei lavori.
- 43) La definizione dei rapporti tecnico - economici tra Snam Rete Gas e il Soggetto Aggiudicatore, verranno regolamentati mediante un apposito atto, che possa esaustivamente prevedere, esaminare e risolvere la complessità delle problematiche esistenti. Inoltre, essendo i metanodotti interferenti con i lavori, in pressione ed esercizio, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva formale autorizzazione da parte di Snam Rete Gas SpA.
- 44) Lavori di spostamento "dei cavi TLC dovranno inoltre necessariamente tenere conto di esigenze irrinunciabili di continuità del servizio e di esercibilità degli stessi; pertanto sia in sede di cantiere che ad opere ultimate nella sede definitiva,



gli adempimenti relativi alla assegnazione di eventuali nuove sedi di posa, che coinvolgano gli Enti proprietari di queste ultime (ad es. Comuni, Province, Privati, ecc.), dovranno essere coordinati dalla Società responsabile della realizzazione dell'opera in oggetto.

45) Gli oneri derivanti dai lavori di spostamento ed adeguamento degli impianti di TLC, in relazione alla costruzione della nuova opera, ricadranno sull'Ente cui competono le opere che ne motivano la necessità.

46) Relativamente alle interferenze con la rete gas A2A si prescrive quanto segue:

Tavola AM-0276-01 via Harar: l'interferenza della tubazione esistente DN 1000 di 4^A specie (MP) in via Harar con la nuova stazione, dovrà essere risolta senza prevedere interventi di modifica sulla rete esistente, in quanto si tratta di una tubazione di primaria importanza per la distribuzione gas cittadina.

Tavola AM-0287-01 piazza Gerusalemme: l'esistenza di una tubazione gas di DN 150 di 4^A specie (MP) non è stata riportata sulla tavola che interferisce con le opere previste in progetto.

Tavola AM-0288-01 via Cenisio / via Monviso: l'esistenza di una tubazione gas di DN 150 di 4^A specie (MP) non è stata riportata sulla tavola che interferisce con le opere previste in progetto.

Tavola AM-0293-01 via Gavirate: l'interferenza della tubazione esistente DN 500 di 4^A specie (MP) in via Gavirate con il manufatto previsto in progetto, dovrà essere risolta senza prevedere interventi di modifica sulla rete esistente, in quanto si tratta di una tubazione di primaria importanza per la distribuzione gas cittadina.

Tavola AM-0297-01 via Induco: l'esistenza di una tubazione gas di DN 150 di 4^A specie (MP) a circa metri 7,40 dai fabbricati lato civici pari non è stata riportata sulla tavola e interferisce con le opere previste in progetto.

Prima della stesura del progetto esecutivo, i progettisti dell'opera dovranno contattare A2A Reti Gas - PRG per poter condividere le scelte progettuali al fine di risolvere le interferenze, nel rispetto delle normative vigenti.

47) Prescrizioni generali per tubazioni gas di 7A specie (BP):

- distare almeno m 1 dai fabbricati e dalle proprietà private;
- avere una profondità di posa di almeno m. 1 in sede di carreggiata e almeno m. 0.60 in marciapiede;
- le tubazioni gas dovranno essere posate sul letto di sabbia e ricoperte per almeno m. 0.10 con sabbia;
- sulla verticale delle tubazioni sarà posato un nastro di segnalazione a m 0.30 dall'estradosso della tubazione;
- distare dalle alberature almeno m 2.50;
- distare da altri sottoservizi sia in Attraversamento che in parallelismo almeno m 0.50 mentre per le condotte con diametro maggiore al DN 350 occorrerà mantenere una distanza di almeno m. 1.00 in parallelismo;
- non dovranno essere posate nell'ingombro pianoaltimetrico dei condotti fognari e o polifore, nè sopra o sotto ad altri sottoservizi;



- dovranno risultare interrato e non potranno essere inglobate in cunicoli con altri servizi;
- le condotte che in seguito ad accordi potranno essere sostenute per brevi tratti, dovranno essere dotate di adeguate strutture di sostegno e protette dagli urti accidentali; se provviste di rivestimento bisognerà fare in modo di non danneggiarlo;
- in fase di rinterro, si dovranno adottare le opportune precauzioni in modo che non avvengano spostamenti dovuti a cedimenti del terreno, generando delle tensioni meccaniche alle condotte gas.

48) Prescrizioni generali per tubazioni gas di 4A specie (MP):

- distare almeno m 2 dai fabbricati;
- avere una profondità di posa di almeno m 1 in sede di carreggiata e almeno m 0.60 in marciapiede;
- le tubazioni gas dovranno essere posate sul letto di sabbia e ricoperte per almeno m 0.10 con sabbia;
- sulla verticale delle tubazioni sarà posato un nastro di segnalazione a m 0.30 dall'estradosso della tubazione;
- distare dalle alberature almeno m. 2.50;
- distare da altri sottoservizi non in pressione (quali fognature/polifore/cunicoli ecc.) sia in attraversamento che in parallelismo più di m. 0.50 mentre per le condotte con diametro maggiore al DN 350 occorrerà mantenere una distanza di almeno m. 1.00 in parallelismo altrimenti dovranno essere provviste di un controtubo che in caso di sottopasso dovrà essere prolungato di almeno m. 3 per ogni lato oltre la proiezione del servizio stesso; in caso di sovrappasso dovrà invece essere prolungato almeno m. 1 per parte;
- non dovranno essere posate nell'ingombro planoaltimetrico dei condotti fognari e o polifore, nè sopra o sotto ad altri sottoservizi;
- dovranno risultare interrato e non potranno essere inglobate in cunicoli con altri servizi;
- le condotte che in seguito ad accordi potranno essere sostenute per brevi tratti, dovranno essere dotate di adeguate strutture di sostegno e protette dagli urti accidentali; se provviste di rivestimento bisognerà fare in modo di non danneggiarlo;
- in fase di rinterro, si dovranno adottare le opportune precauzioni in modo che non avvengano spostamenti dovuti a cedimenti del terreno, generando delle tensioni meccaniche alle condotte gas;
- gli interventi di modifica delle reti dovranno essere eseguiti nel periodo estivo.



PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

- 49) Poiché la tratta in questione costituisce il prolungamento della tratta approvata "Garibaldi FS-Bignami", dovrà essere valutata l'opportunità di uniformare la tipologia di impianto antincendio tra le due tratte.
- 50) Si ritiene opportuno verificare la possibilità di utilizzare su alcune tratte l'armamento tipo Milano modificato piuttosto che quello tipo Milano massivo, di costi più elevati.
- 51) Per quanto concerne il costo delle attività inerenti il project financing, sono confermate le osservazioni del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale già formulate sul progetto definitivo del primo lotto, consistenti nella opportunità di verificare che non sussista la ripetizione di alcune spese per la stessa voce, in particolare per quanto riguarda la voce "voci generali" inserita nel gruppo relativo alle "Opere tecnologiche di sistema" e la voce "Costi di funzionamento Società di Progetto", inserita nel gruppo "Altri costi".
- 52) Pur condividendo le difficoltà realizzative di un collegamento diretto tra le banchine della fermata Domodossola FNM e quelle della stazione FERROVIENORD, dovute a complessità strutturali e a esigenze di minimizzazione delle interferenze con l'esercizio della ferrovia, si richiede che, nelle successive fasi progettuali, sia riconsiderata la possibilità di un collegamento diretto, almeno parziale, che favorisca la distribuzione dei flussi di passeggeri che raggiungono Milano con le linee FERROVIENORD.
- 53) Si raccomanda la realizzazione di un interscambio funzionale tra le diverse modalità di trasporto pubblico in corrispondenza della stazione M5 San Siro Harar - Dessié, il cui dimensionamento, per i servizi di competenza della Provincia, si quantifica in quattro stalli per autobus da 18 metri; tale interscambio è opportuno trovi collocazione congruente anche con il futuro capolinea tranviario.
- 54) Si raccomanda il miglioramento della sistemazione superficiale pedonale di collegamento tra le fermate (M5, tram, autobus) al fine di agevolare l'interscambio tra le modalità di trasporto;
- 55) Le tavole trasmesse ad ATM, relative alla sistemazione sottoservizi da n° AM-0276 a AM-0299, non riportano correttamente le interferenze, già segnalate in fase di coordinamento del progetto preliminare, con gli esistenti cavi di alimentazione filotranviaria a 600 Vcc e con i cavi di centralizzazione semaforica di ATM. In particolare si evidenzia che in alcune tavole i cavi non sono indicati nella corretta posizione, in altre non sono indicati affatto; è stato pertanto eseguito il ricoordinamento aggiornato ad oggi delle aree di intervento affinché vengano adeguate e corrette da MM le tavole di sistemazione sottoservizi. In ogni caso si conferma la necessità di distinguere i cavi alimentati a 600 Vcc dai cavi ATM-TLC per la centralizzazione semaforica, attualmente indicati con la stessa simbologia e caratteristiche nella legenda degli elaborati progettuali suddetti. Per ciascuna



località dovranno essere concordate le azioni più opportune per lo spostamento o il sostegno dei cavi e la realizzazione delle opere civili nelle condizioni più soddisfacenti per il cantiere M5 e, allo stesso tempo, garantire la continuità del servizio sulla rete di trasporto tranviario.

- 56) Si raccomanda di valutare che, lungo tutto il percorso della tratta metropolitana linea M5, sia possibile la posa di un cavo ottico da utilizzare per future esigenze di espletamento di servizi di telecomunicazione anche e per conto del Servizio Pubblico della RAI Radiotelevisione Italiana.
- 57) Si raccomanda di garantire per gli impianti Telecom, razionali e irrinunciabili condizioni di funzionalità ed integrità, da considerarsi sia in fase di organizzazione dei cantieri che ad opere ultimate, laddove la rete telefonica debba essere necessariamente adeguata alla coesistenza con le opere eseguite anche al di fuori delle pertinenze squisitamente stradali.
- 58) Per quanto concerne l'intera nuova tratta MM5, visti anche i tempi ridottissimi (inizio cantierizzazione anno 2010, fine lavori 2014), è necessario formulare ad A2A Reti Elettriche le formali richieste di allacciamento e le informazioni sulle possibili interferenze connesse con la cantierizzazione dell'intera nuova tratta metropolitana.
- 59) Si raccomanda che in presenza di sottoservizi inerenti gli impianti d'illuminazione pubblica, è opportuno che il Soggetto Aggiudicatore si coordini con A2A Reti Elettriche, in modo da programmare per tempo gli adeguamenti in funzione delle varie fasi cantieristiche e della sistemazione definitiva dell'area.

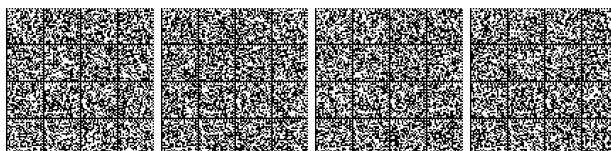


PARTE 1^ - INTERFERENZE

N. ELABORATO	TITOLO
<u>CANTIERIZZAZIONE</u>	
AM – 0151	Cantiere principale – Campo base e logistica TBM
AM – 0152	San Siro- Esquilino-Segesta-Deviazioni di traffico principali
AM – 0153 (2 fogli)	Stazione San Siro- fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0154	Stazione San Siro- Trotter - fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0155	Stazione Segesta – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0156	Stazione Lotto – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0157	Stazione Portello – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0158	Domodossola-Gerusalemme-Cenisio-Deviazioni di traffico principali
AM – 0159	Stazione Domodossola FNM – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0160	Stazione Gerusalemme – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0161	Stazione Cenisio – fasi di lavoro e viabilità provvisoria
AM – 0162 (2 fogli)	Stazione Monumentale– fasi di lavoro e viabilità provvisoria
<u>SOTTOSERVIZI – VIABILITA' – SISTEMAZIONI SUPERFICIALI: DISEGNI TIPO</u>	
AM – 0660	Fognature-Disegno tipo- Condotti e camerette
AM – 0661	Polifore-Disegno tipo- Polifore per cavidotti



AM – 0662	Pavimentazioni-Disegno tipo- Struttura del corpo stradale
AM – 0663	Cordonature-Disegno tipo-Cordoni in pietra naturale
AM – 0664	Drenaggio stradale-Disegno tipo- Pozzetto con caditoia a griglia
AM – 0665	Drenaggio stradale-Disegno tipo- Pozzetto con caditoia a bocca di lupo- Sol. Con pozzetto da marciapiede e da carreggiata
AM – 0666	Arredi-Disegno tipo-Dissuasore per aree pedonali
AM – 0667	Arredi-Disegno tipo-Archetto per biciclette
AM – 0668	Verde- Disegno tipo-Protezione alberi in ambito di cantiere
<u>SISTEMAZIONE SOTTOSERVIZI</u>	
AM – 0276	Sistemazione sottoservizi - Asta di manovra- Stazione San Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via Novara a Via Pinerolo
AM – 0277	Sistemazione sottoservizi- Asta di manovra- Stazione San Siro Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via Pinerolo a Via F.
AM – 0278	Sistemazione sottoservizi - Asta di manovra- Stazione San Siro Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via F. Tesio a Via San Giusto – 1 ^a parte parte
AM – 0279	Sistemazione sottoservizi - Asta di manovra- Stazione San Siro Siro Harar-Dessiè- P.C.Harar Via Harar-Da Via F. Tesio a Via San Giusto – 2 ^a parte parte
AM – 0280	Sistemazione sottoservizi - Stazione San Siro Trotter Via dei Rospigliosi- Da Via degli Aldobrandini a Via dei Sagredo
AM – 0281	Sistemazione sottoservizi - Stazione Segesta Piazza Segesta
AM – 0282	Sistemazione sottoservizi - Stazione Lotto Piazzale Lotto
AM – 0283	Sistemazione sottoservizi - Stazione Portello Viale Scarampo da Via P.Uccello a Via G. Silva
AM – 0286	Sistemazione sottoservizi – Stazione Domodossola Via Domodossola dalla Stazione FNM a Corso Sempione
AM – 0287	Sistemazione sottoservizi – Stazione Gerusalemme Piazza Gerusalemme
AM - 0288	Sistemazione sottoservizi – Stazione Cenisio Via Cenisio dal civico 9 a Piazza Coriolano
AM – 0289	Sistemazione sottoservizi – Stazione Monumentale Piazzale del Cimitero Monumentale – 2 ^a parte



AM – 0290	Sistemazione sottoservizi – Stazione Monumentale Piazzale del Cimitero Monumentale – 1^ parte
AM – 0291	Sistemazione sottoservizi – manufatto Axum Piazzale Axum
AM – 0292	Sistemazione sottoservizi – manufatto Esquilino Piazza Esquilino
AM – 0293	Sistemazione sottoservizi – manufatto Gavirate Via Gavirate
AM – 0294	Sistemazione sottoservizi – manufatto Vigliani Via P. O. Vigliani
AM – 0297	Sistemazione sottoservizi – manufatto Fratelli Induno Via Fratelli Induno
AM – 0298	Sistemazione sottoservizi – SSE Coriolano Piazza Coriolano
AM – 0299	Sistemazione sottoservizi – manufatto Carminati & Toselli Via L. Nono
<u>VIABILITA' – SISTEMAZIONI SUPERFICIALI – VERDE</u>	
AM – 0012	Relazione agronomica
<u>STAZIONE SAN SIRO HARAR – DESSIE'</u>	
AM – 0226	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Asta di manovra – Stazione San Siro Harar – Dessié – P.C. Harar
AM – 0671	Viabilità e sistemazioni superficiali – Asta di manovra – Stazione San Siro Harar – Dessié – configurazione di progetto
<u>STAZIONE SAN SIRO TROTTER</u>	
AM – 0227	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione San Siro Trotter
AM – 0672	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione San Siro Trotter - configurazione di progetto
<u>STAZIONE SEGESTA</u>	
AM – 0228	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Segesta
AM – 0235	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – relazione tecnica descrittiva
AM - 0236	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – estratto P.R.G. – rilievo dello stato dei luoghi
AM – 0237	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – master plan e assetto paesaggistico



AM – 0238	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria generale e sezioni d’insieme
AM – 0239	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria piano suolo e riporti
AM - 0240	Ricostituzione aree verdi –Piazzale Segesta – planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di nuovo impianto
AM – 0241	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria impianto d’irrigazione e drenaggio
AM – 0242	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – planimetria opere di arredo, segnaletica e comunicazione pubblicitaria
AM – 0244 (15 fogli)	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Segesta – elenco dettagli
<u>STAZIONE LOTTO</u>	
AM – 0229	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Lotto
AM – 0245	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – relazione tecnica descrittiva
AM – 0246	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – estratto P.R.G. – rilievo dello stato dei luoghi
AM – 0247	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – master plan e assetto paesaggistico
AM – 0248	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria generale e sezioni d’insieme
AM – 0249	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria piano suolo e riporti
AM – 0250	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di nuovo impianto
AM – 0251	Ricostituzione aree verdi – Stazione Lotto – planimetria impianto d’irrigazione e drenaggio
AM – 0252	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Lotto – planimetria opere di arredo, segnaletica e comunicazione pubblicitaria
AM – 0254 (14 fogli)	Ricostituzione aree verdi – Piazzale Lotto – elenco dettagli



<u>STAZIONE PORTELLO</u>	
AM – 0230	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Portello
AM – 0675	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Portello – configurazione di progetto
<u>STAZIONE DOMODOSSOLA FNM</u>	
AM-0231	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni Stazione Domodossola FNM
AM-0676	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Domodossola FNM- Configurazione di progetto - Planimetria
AM- 0677	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Domodossola FNM- Configurazione di progetto- Sezioni
AM-0255	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola-Relazione tecnica descrittiva
AM-0256	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola-Estratto P.R.G.-rilievo dello stato dei luoghi
AM-0257	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Master plan e assetto paesaggistico
AM-0258 (2 fogli)	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola – Planimetria generale e sezioni d'insieme
AM-0259	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola– Planimetria piano suolo e riporti
AM- 0260	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola– Planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di nuovo impianto
AM- 0261	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Planimetria impianto di irrigazione e drenaggio
AM- 0262	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Planimetria opere di arredo,
AM- 0264 (9 fogli)	Ricostituzione aree verdi-via Domodossola- Elenco dettagli
<u>STAZIONE GERUSALEMME</u>	
AM-0232	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Gerusalemme
AM-0678	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Gerusalemme-Configurazione di progetto



<u>STAZIONE CENISIO</u>	
AM-0679	Viabilità e sistemazioni superficiali – Stazione Cenisio- Configurazione di progetto
<u>STAZIONE MONUMENTALE</u>	
AM-0233	Stato di fatto degli alberi e loro condizioni – Stazione Monumentale
AM-0265	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Relazione tecnica descrittiva
AM-0266	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Estratto P.R.G.- rilievo dello stato dei luoghi
AM-0267	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Master plan e assetto paesaggistico
AM-0268	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Planimetria generale e sezioni d'insieme
AM-0269	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Planimetria piano suolo e riporti
AM-0270	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Planimetria interventi sul verde esistente e opere a verde di
AM-0271	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Planimetria impianto di irrigazione e drenaggio
AM-0272	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- Planimetria opere di arredo, segnaletica e comunicazione
AM-0274 (11 fogli)	Ricostituzione aree verdi – P.le Cimitero Monumentale- elenco dettagli



PARTE 2^ – ESPROPRI

AM-0091	Piano particolareggiato di esproprio — Quadro d'unione
AM-0092	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 1/8
AM-0093	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 2/8
AM-0094	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 3/8
AM-0095	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 4/8
AM-0096	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 5/8
AM-0097	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 6/8
AM-0098	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 7/8
AM-0099	Piano particolareggiato di esproprio – Tavola delle occupazioni 8/8
AM-0100	Piano particolareggiato di esproprio – Elenco particellare



Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, Comune e concessionario

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, del concessionario, il quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta della esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che soggetto aggiudicatore e concessionario – d'intesa tra loro – definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;



- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

10A05364

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G003065/001) Roma, 2010 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

