

amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze del 29 marzo 2012;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;

Vista la legge 15 luglio 2002, n. 145;

Visto il decreto del Ministro della salute dell'8 novembre 2011, registrato dall'Ufficio centrale del bilancio al registro «Visti semplici», foglio n. 1282, in data 14 novembre 2011, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il Prof. Luca Pani, a decorrere dal 16 novembre 2011;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica» con particolare riferimento all'art. 8;

Visto l'art. 1, comma 40, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica», che individua i margini della distribuzione per aziende farmaceutiche, grossisti e farmacisti;

Visto l'art. 48, comma 33, legge 24 novembre 2003, n. 326, che dispone la negoziazione del prezzo per i prodotti rimborsati dal servizio sanitario nazionale tra Agenzia e titolari di autorizzazioni;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 142 del 21 giugno 2006, concernente l'attuazione della direttiva 2001/83/CE (e successive direttive di modifica) relativa ad un codice comunitario concernenti i medicinali per uso umano nonché della direttiva 2003/94/CE;

Vista la delibera CIPE del 1° febbraio 2001;

Vista la determinazione 29 ottobre 2004 «Note AIFA 2004 (Revisione delle note CUF)», pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004 e successive modificazioni;

Vista la determinazione AIFA del 3 luglio 2006 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 156 del 7 luglio 2006;

Vista la determinazione AIFA del 27 settembre 2006 pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 227, del 29 settembre 2006 concernente «Manovra per il governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata»;

Visto il decreto con il quale la società Aspen Pharma Trading Limited è stata autorizzata all'immissione in commercio del medicinale Myleran;

Vista la domanda con la quale la ditta Aspen Pharma Trading Limited ha chiesto la riclassificazione della confezione codice di A.I.C. n. 024787018;

Visto il parere della commissione consultiva tecnico scientifica del 10 settembre 2013;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale Myleran (busulfano) nelle confezioni sotto indicate è classificato come segue:

Confezione:

«2 mg compresse rivestite con film» 100 compresse - A.I.C. n. 024787018 (in base 10) 0RNG2B (in base 32).

Classe di rimborsabilità: C.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale Myleran (busulfano) è la seguente:

medicinale soggetto a prescrizione medica da rinnovare volta per volta (RNR).

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 27 febbraio 2014

Il direttore generale: PANI

14A01786

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

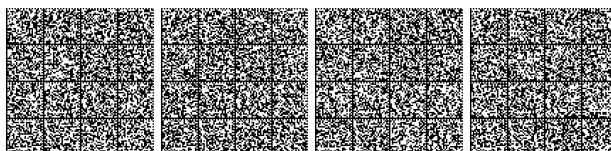
DELIBERA 8 agosto 2013.

Attuazione dell'articolo 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013: Riqualficazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - Lotto 2: «Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno» (CUP D51B08000460005). (Delibera n. 60/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modifiche ed integrazioni, e visto in particolare l'art. 36 che, al comma 4, prevede che entro la data del 30 settembre 2012, l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali subentra ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data e che a decorrere dalla medesima data in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), il riferimento fatto ad ANAS S.p.A., quale ente concedente, deve intendersi sostituito, ovunque ripetuto, con il riferimento all'agenzia di cui al comma 1;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative», convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 febbraio 2012, n. 14, che all'art. 11, comma 5, prevede che in caso di mancata adozione, entro il 30 settembre 2012, dello statuto e del relativo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, le attività e i compiti già attribuiti alla «Agenzia delle strade» sono



trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 maggio 2013 «Nomina del Commissario unico delegato del Governo per Expo Milano 2015», con il quale, al fine di assicurare la tempestiva predisposizione delle opere necessarie per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 e per l'adempimento delle obbligazioni internazionali assunte dal Governo della Repubblica italiana nei confronti del Bureau International des Expositions secondo il dossier di candidatura predisposto dal Comitato promotore, sono stati ridefiniti gli organi e i soggetti con l'esclusivo compito di porre in essere, secondo le rispettive competenze, gli interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 ed è stato abrogato il precedente decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 ottobre 2008 «Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015» e successive modifiche ed integrazioni;

Visto l'art. 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, «Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia», in corso di conversione in legge, e visti in particolare:

il comma 1, con il quale, per consentire nell'anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, è stato istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione complessiva di 2.069 milioni di euro, di cui 335 milioni di euro per l'anno 2013, 405 milioni di euro per l'anno 2014, 652 milioni di euro per l'anno 2015, 535 milioni di euro per l'anno 2016 e 142 milioni di euro per l'anno 2017;

il comma 2, che prevede la individuazione di specifici interventi da finanziare, a valere sul fondo di cui al comma 1 e già in parte specificati nello stesso comma 2, e la assegnazione delle relative risorse mediante decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

il comma 3, che prevede che con delibere di questo Comitato, da adottarsi entro quarantacinque giorni dalla entrata in vigore del decreto stesso, possono essere finanziati, a valere sul fondo di cui al comma 1, nei limiti delle risorse annualmente disponibili, l'asse viario Quadrilatero Marche-Umbria, la tratta Colosseo-piazza Venezia della metropolitana di Roma, la linea M4 della metropolitana di Milano, il collegamento Milano-Venezia 2° lotto Rho-Monza, nonché, qualora non risultino attivabili altre fonti di finanziamento, la linea 1 della metropolitana di Napoli, l'asse autostradale Ragusa-Catania e la tratta Cancellone-Frasso Telesino della linea AV/AC Napoli-Bari;

il comma 11, che prevede che il mancato conseguimento, alla data del 31 dicembre 2013, delle finalità indicate al comma 1, determina la revoca del finanziamento assegnato ai sensi dell'art. 18, che con i provvedimenti di assegnazione delle risorse di cui ai commi 2 e 3 sono stabilite, in ordine a ciascun intervento, le modalità di uti-

lizzo delle risorse assegnate, di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e di applicazione di misure di revoca e che le risorse revocate confluiscono nel fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2, dell'art. 36, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la nota 6 agosto 2013, n. 25570, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la istruttoria concernente la «S.P. 46 Rho-Monza lotto 2: variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo Milano-Saronno (FNM)»;

Vista la nota 6 agosto 2013, n. 25583, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria generale concernente l'«attuazione dell'art. 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013»;

Vista la nota 7 agosto 2013, n. 25735, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «attuazione dell'art. 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013»;

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

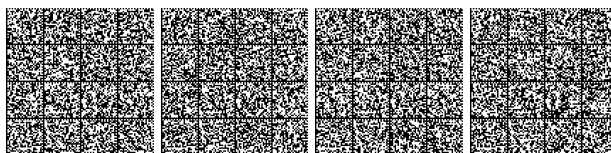
Vista la nota 8 agosto 2013, n. 25813, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito alle osservazioni emerse nella seduta preparatoria del 7 agosto 2013;

Vista la nota 7 agosto 2013, n. 3342, 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'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che nella odierna seduta sono sottoposte a questo Comitato anche le proposte di assegnazione, a valere sulle risorse recate dall'art. 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013, relative al «Quadrilatero Marche-Umbria», alla «Linea M4 della metropolitana di Milano» e alla «linea 1 della Metropolitana di Napoli»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;



Prende atto:

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

per quanto riguarda gli aspetti generali concernenti l'attuazione dell'art. 18 del decreto-legge n. 69/2013:

che per l'attuazione dell'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 sono previste le seguenti modalità:

il comma 2 prevede la individuazione di specifici interventi da finanziare, già in parte specificati nello stesso comma 2, e la assegnazione delle relative risorse mediante decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

il comma 3 prevede assegnazioni, da effettuare con delibere di questo Comitato, in favore di interventi anch'essi individuati nello stesso comma 3;

i commi 5 e 9 dispongono assegnazioni dirette pari a 90,7 milioni di euro per investimenti nell'ambito della convenzione per la realizzazione e gestione delle tratte autostradali A24 e A25 «Strade dei parchi» e a 100 milioni di euro per il primo programma «6000 Campanili»;

che il comma 11 del sopra citato art. 18 prevede che il mancato conseguimento, alla data del 31 dicembre 2013, delle finalità indicate al comma 1, e cioè la continuità dei cantieri in corso o il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, determini la revoca del finanziamento comunque assegnato ai sensi del comma 2 o del comma 3 e che i provvedimenti di assegnazione stabiliscano per ciascun intervento le modalità di utilizzo, le modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e le modalità di applicazione delle misure di revoca;

che le risorse eventualmente revocate confluiscono nel Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111;

che, con riferimento alle assegnazioni di cui al comma 2, con delibera 19 luglio 2013, n. 40 (in corso di perfezionamento), questo Comitato ha preso atto che Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito anche «RFI S.p.A.») ha predisposto un piano straordinario di interventi concernenti il «potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari» e che sono stati individuati interventi per un importo complessivo di 361 milioni di euro, da inserire nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previsto dal sopra citato comma 2;

che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 17 luglio 2013, n. 268, sono stati individuati gli interventi finanziati ai sensi del comma 2 dell'art. 18 del richiamato decreto-legge n. 69/2013, con indicazione dell'importo e delle relative annualità;

che, allo scopo di avviare immediatamente i cantieri e in esito alle ricognizioni effettuate e ai confronti svolti con i soggetti beneficiari dei finanziamenti, tenuto conto dello stato progettuale delle opere, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le seguenti assegnazioni a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1 dell'art. 18:

a) asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna: maxilotto 1 S.S. 77 Val di Chienti tratto Foligno-Pontelatrave;

b) linea M4 della metropolitana di Milano;

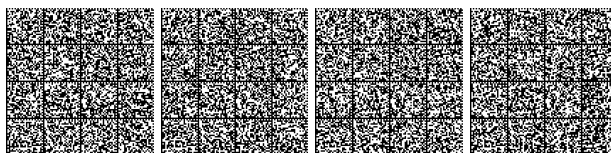
c) riqualificazione con caratteristiche autostradali della strada provinciale 46 Rho-Monza, lotto 2: «variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno (FNM)»;

d) linea 1 della metropolitana di Napoli;

che le assegnazioni relative ai punti b) e d) hanno carattere programmatico;

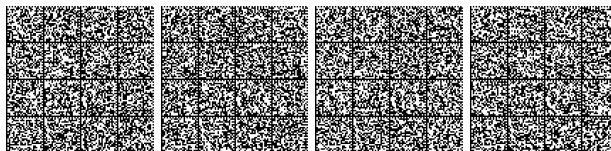
che i finanziamenti proposti, con le relative articolazioni annuali, sono i seguenti:

opere	2013	2014	2015	2016	2017	totale
asse viario Quadrilatero Umbria-Marche	50.000.000	0	10.000.000	0	0	60.000.000
linea M4 della metropolitana di Milano	42.800.000	0	10.000.000	10.500.000	108.900.000	172.200.000
strada provinciale n. 46 Rho-Monza secondo lotto	0	0	20.000.000	35.000.000	0	55.000.000
linea 1 della metropolitana di Napoli	10.000.000	0	30.000.000	40.000.000	33.100.000	113.100.000
totale assegnazioni	102.800.000	0	70.000.000	85.500.000	142.000.000	400.300.000



che, in base alla proposta, il quadro complessivo dell'utilizzo delle risorse di cui al comma 1 dell'art. 18 del decreto-legge n. 69/2013, distinto tra assegnazioni dirette disposte nell'ambito del decreto medesimo, assegnazioni operate con decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi del comma 2 dello stesso art. 18 e assegnazioni proposte ai sensi del comma 3 dell'articolo medesimo, come riportate nella tavola al punto precedente, risulterebbe il seguente:

		(euro)						
Fondo "sblocca cantieri" (articolo 18, comma 1, decreto legge n. 69/2013)		2013	2014	2015	2016	2017	totale	
Assegnazioni dirette ex art. 18	comma 5: destinazione di 90,7 milioni di euro alla società concessionaria delle Autostrade dei Parchi (A24 e A25)	82.200.000	8.500.000				90.700.000	
	comma 9: assegnazione di 100 milioni di euro per il Primo Programma «6000 Campanili»		100.000.000				100.000.000	
Assegnazioni ex comma 2: DI MIT/MEF	Piano straordinario di RFI sul "Potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari" (valore complessivo del piano 576 milioni di euro)	40.000.000	50.000.000	201.000.000	70.000.000	0	361.000.000	
	Collegamento ferroviario funzionale tra Piemonte e Valle d'Aosta	27.000.000				0	27.000.000	
	Superamento di criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie	13.000.000	156.000.000	131.000.000		0	300.000.000	
	Asse di collegamento tra SS 640 e Autostrada Agrigento-Caltanissetta				90.000.000	0	90.000.000	
	Autostrada Pedemontana veneta		20.500.000	130.000.000	219.500.000		370.000.000	
	Tangenziale est esterna di Milano	70.000.000	70.000.000	120.000.000	70.000.000		330.000.000	
Assegnazioni ex comma 3: delibere CIPE	Asse viario Quadrilatero Umbria-Marche	50.000.000		10.000.000			60.000.000	
	Linea M4 della metropolitana di Milano	42.800.000		10.000.000	10.500.000	108.900.000	172.200.000	
	Strada provinciale Rho-Monza secondo lotto variante stradale di "attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano - Saronno"			20.000.000	35.000.000		55.000.000	
Linea 1 della metropolitana di Napoli		10.000.000		30.000.000	40.000.000	33.100.000	113.100.000	
totale complessivo		335.000.000	405.000.000	652.000.000	535.000.000	142.000.000	2.069.000.000	



per quanto riguarda in particolare il finanziamento della variante di attraversamento in sotterraneo della Linea ferroviaria Milano-Saronno»;

che l'intervento oggetto della richiesta di finanziamento è la «variante attraversamento in sotterraneo della Linea ferroviaria Milano-Saronno» relativa al lotto 2 «riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. n. 46 Rho-Monza» del più ampio progetto della «viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 Rho-Monza» (da ora in avanti Rho-Monza);

che l'intera opera Rho-Monza consente il completamento dell'anello delle tangenziali di Milano, collegando l'attuale termine della Tangenziale Nord (A52) con l'Autostrada Milano-Laghi (A8);

che la Rho-Monza ha una lunghezza di 9 km circa ed è articolata nei seguenti tre lotti:

primo lotto, consistente nella realizzazione di un nuovo tratto autostradale, nel territorio del Comune di Paderno Dugnano, in affiancamento alla ex S.S. n. 35 «dei Giovi» lungo la tratta compresa tra lo svincolo di interconnessione con la A52 e quello con la S.P. n. 46 Rho-Monza;

secondo lotto, consistente nella riqualificazione e potenziamento, con caratteristiche autostradali di categoria A «autostrade in ambito urbano» di cui al decreto ministeriale 5 novembre 2001, della S.P. n. 46 Rho-Monza nel tratto compreso tra il termine del primo lotto e il ponte sulla linea ferroviaria Milano-saronno, incluso nello stesso secondo lotto;

terzo lotto, c.d. «variante di Baranzate», consistente in un nuovo tracciato compreso tra il suddetto ponte sulla linea ferroviaria Milano-Saronno e lo svincolo di collegamento all'Autostrada A8 e alla viabilità di accesso al polo fieristico di Rho-Pero e all'area EXPO;

che l'opera Rho-Monza è costituita, oltre che dal tracciato autostradale, anche da numerosi svincoli e viabilità complanare i cui costi sono inclusi nei quadri economici di progetto;

che, in particolare, l'opera costituisce un elemento fondamentale delle rete viaria dell'area a nord di Milano, consentendo un collegamento est-ovest a supporto degli spostamenti di breve e medio raggio nonché una alternativa al tratto urbano della Autostrada Milano-Venezia (A4);

che l'opera è compresa tra gli interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015, di cui all'allegato 2 «opere connesse» del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 6 maggio 2013;

che l'opera non è stata oggetto di precedenti deliberazioni di questo Comitato e non è inclusa nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera 21 dicembre 2001, n. 121, e successivi aggiornamenti;

che il soggetto attuatore dell'opera è Anas S.p.A.;

che, sotto il profilo attuativo, il primo e il secondo lotto costituiscono un prolungamento dell'Autostrada A52 e sono inclusi nella convenzione unica della società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., stipulata il 7 novembre 2007, mentre il terzo lotto è incluso nella convenzione di concessione della società Autostrade per l'Italia S.p.A.;

che in data 2 febbraio 2009, con provvedimento n. 14445, Anas S.p.A. ha approvato il progetto preliminare dell'opera completa Rho-Monza, redatto congiuntamente da Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e da Autostrade per l'Italia S.p.A., individuando un costo complessivo di 273,1 milioni di euro circa, di cui 204 milioni di euro circa a carico di Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e 69,1 milioni di euro circa a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.;

che, con il medesimo provvedimento, Anas S.p.A. ha disposto che le società concessionarie provvedessero, con le risorse previste dai rispettivi piani finanziari allegati alle convenzioni vigenti, alla copertura finanziaria dell'opera nella misura di 177,3 milioni di euro a carico di Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e di 55 milioni di euro a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A., contestualmente rinviando all'approvazione dei progetti definitivi le modalità di copertura finanziaria del fabbisogno residuo dell'opera;

che in data 12 maggio 2009 è stata sottoscritta una convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria e Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., con la quale la società concessionaria ha conferito al suddetto Provveditorato le funzioni di stazione appaltante e di responsabile unico del procedimento con riferimento alle attività di progettazione definitiva ed esecutiva e di realizzazione, fino al collaudo, del primo e del secondo lotto della Rho-Monza;

che, con riferimento ai sopraccitati primo e secondo lotto, il suddetto Provveditorato ha richiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici di esprimersi sulla possibilità di affidamento tramite procedura di appalto concorso sulla base di un progetto preliminare;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con parere 9 ottobre 2009, n. 177, ha ritenuto, motivando, che, in pendenza della emanazione del Regolamento ex art. 5 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici), sussistessero i presupposti per l'accesso alla procedura di affidamento mediante appalto concorso di cui all'art. 20 comma 4, della legge n. 109/1994, ancorché abrogata, che prevede che «lo svolgimento della gara è effettuato sulla base di un progetto preliminare (...) nonché di un capitolato prestazionale corredato dall'indicazione delle prescrizioni, delle condizioni e dei requisiti tecnici inderogabili e che l'offerta ha ad oggetto il progetto esecutivo e il prezzo»;

che in data 1° dicembre 2010 è stato pubblicato il bando di gara per affidamento dei lavori di realizzazione degli interventi di riqualificazione della viabilità con caratteristiche autostradali del primo e secondo lotto della Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Saronno (compreso), tramite appalto concorso, previa presentazione del progetto esecutivo in sede di offerta, da valutare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;

che in data 30 maggio 2012 con decreto n. 5927, il Provveditore interregionale alle opere pubbliche della Lombardia e della Liguria:

ha approvato per quanto di competenza il progetto relativo ai lavori di realizzazione degli interventi di



riqualificazione della viabilità con caratteristiche autostradali della Rho-Monza, dal termine della Tangenziale nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), lotti 1 e 2 della Rho-Monza, con un costo complessivo di 227,0 milioni di euro;

ha aggiudicato provvisoriamente i lavori, salva approvazione e esito positivo della verifica della documentazione prodotta in sede di gara, alla ATI Grandi lavori Fincosit S.p.A. - Collini lavori S.p.A. - I.C.G. Impresa costruzioni edili stradali fognature S.r.l., per un importo contrattuale netto complessivo di 121,0 milioni di euro;

ha stabilito che la copertura finanziaria complessiva occorrente di 227,0 milioni di euro fosse a carico della società concessionaria Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.

che è in corso il completamento dell'*iter* istruttorio finalizzato alla definitiva approvazione del progetto esecutivo del primo e secondo lotto dell'opera;

che, con il decreto di compatibilità ambientale (decreto *VIA*) del 10 agosto 2012, n. 437, relativo al terzo lotto dell'opera, è stato richiesto uno studio di fattibilità per una possibile soluzione progettuale con sottopasso in galleria della Linea delle Ferrovie Nord S.p.A. Milano-Saronno e che tale studio di fattibilità, redatto dalle società concessionarie Autostrade per l'Italia S.p.A. e Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., è stato trasmesso alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (da ora in avanti anche CTVIA);

che in data 19 luglio 2013, con parere n. 1301, la CTVIA ha preso atto tra l'altro che, nell'ambito delle riunioni di concertazione convocate dalla Regione Lombardia, i comuni interessati hanno presentato richieste di modifica e, in particolare, il Comune di Bollate ha richiesto di approfondire una soluzione che preveda il sottopasso in galleria della Linea ferroviaria Milano-Saronno e di sviluppare una soluzione armonica nel punto di contatto tra il secondo e il terzo lotto;

che col sopra citato parere la CTVIA ha preso atto della fattibilità tecnica della suddetta «variante di sotto attraversamento della linea ferroviaria», rilevando però che la stessa comporta criticità in merito al coordinamento tra i cantieri del lotto 2 e del lotto 3, agli accordi con il gestore della infrastruttura ferroviaria, a causa dell'elevato traffico sia della direttrice stradale che di quella ferroviaria, e ai maggiori tempi di realizzazione rispetto alla soluzione in sovrappasso;

che la CTVIA ha rilevato anche criticità ambientali dovute agli impatti emissivi, alla interferenza con la falda, ai maggiori movimenti di terra e alle demolizioni dei rilevati e del ponte esistente, ma ha anche ritenuto che la soluzione di sotto attraversamento della linea ferroviaria consenta di ottenere, intervenendo con opportune mitigazioni e prescrizioni, maggiori benefici sull'ambiente nel successivo periodo di esercizio;

che la CTVIA ha inoltre preso atto che, per la realizzazione della suddetta variante di sotto attraversamento, sarebbe stata necessaria una adeguata copertura finanziaria e che detta copertura avrebbe potuto essere garantita nell'ambito delle risorse di cui all'art. 18 del decreto-legge n. 69/2013 che, al comma 3, ha inserito il

secondo lotto della S.P. Rho-Monza tra le opere che possono essere finanziate con le risorse di cui al comma 1 dello stesso decreto;

che col citato parere n. 1301, la CTVIA, nell'esprimere avviso favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto del primo e secondo lotto dell'opera, ha quindi prescritto tra l'altro che, prima dell'avvio dei lavori dei citati lotti, qualora in esito alla conferenza di servizi dovesse emergere come scelta esecutiva per la risoluzione dell'interferenza dell'infrastruttura stradale in progetto con la linea ferroviaria Milano-(Saronno)-Varese l'alternativa dell'attraversamento in sottopasso alla linea ferroviaria, fatta salva l'attivazione delle eventuali procedure necessarie ex art. 20 del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni (verifica di assoggettabilità), il proponente debba: *I)* presentare uno specifico approfondimento con riferimento a una soluzione progettuale tale da ridurre la concentrazione degli inquinanti atmosferici e i livelli di rumore in prossimità degli imbocchi, *II)* integrare il Piano di monitoraggio ambientale con le azioni di monitoraggio delle matrici atmosfera e rumore, *III)* verificare l'interferenza idraulica e idrogeologica dell'opera e *IV)* presentare il piano di utilizzo delle terre ai sensi del decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161 «Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo»;

che si è pertanto proceduto alla elaborazione del progetto definitivo della variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea ferroviaria Milano-Saronno, che consiste nel sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno in alternativa all'attuale ponte di sovrappasso, nonché nel sotto attraversamento dell'adiacente via IV Novembre e del torrente Garbogera, mediante:

realizzazione di 2 elementi scatolari in calcestruzzo armato sotto la linea ferroviaria, ciascuno a due fornici, dei quali uno destinato ad ospitare la carreggiata autostradale e l'altro la viabilità complanare;

analoga realizzazione sotto la via IV Novembre;

realizzazione di due gallerie artificiali per il sotto attraversamento del torrente Garbogera;

realizzazione di due tratti in trincea profonda tra i sotto attraversamenti;

che, per consentire l'apertura al traffico del primo e secondo lotto della Rho-Monza prima dell'inizio dell'Expo 2015 (aprile 2015), il progetto prevede una prima fase di realizzazione, con installazione del solo elemento scatolare posizionato in corrispondenza della carreggiata ovest di adduzione del traffico verso l'area Expo 2015, nel quale il fornice destinato alla complanare sarà caratterizzato da una larghezza maggiorata per consentire provvisoriamente il traffico autostradale nei due sensi di marcia, e che analoga soluzione è prevista per il sotto attraversamento di via IV Novembre;

che il progetto prevede che nella seconda fase le lavorazioni non interferiscano con il traffico durante il semestre EXPO 2015 e che il completamento dell'opera avvenga nei successivi 8 mesi;

che la decisione di adottare la soluzione di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno deve essere ancora formalmente assunta tramite conferenza di servizi;



che in data 27 luglio 2013 il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria ha convocato per il 5 settembre 2013 la conferenza di servizi ai fini della localizzazione, della pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio relativi al progetto esecutivo del primo e secondo lotto della Rho-Monza e al progetto definitivo della variante di attraversamento in sotterraneo della Linea ferroviaria Milano-Saronno;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone, tra l'altro, a questo comitato, ai fini del perseguimento delle finalità di cui al comma 1 dell'art. 18 del decreto-legge n. 69/2013, del monitoraggio dell'andamento dei lavori e dell'applicazione di misure di revoca:

di assegnare alla «variante di attraversamento in sotterraneo della Linea ferroviaria Milano-Saronno, relativa al secondo lotto della Rho-Monza, per la relativa copertura finanziaria, 55 milioni di euro a valere sulle risorse di cui al soprarichiamato art. 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013»;

che il finanziamento sia revocato se non saranno ottemperate alcune condizioni in merito alle approvazioni e validazioni dei progetti esecutivi del primo e secondo lotto e del progetto definitivo della variante di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno, nonché alla sottoscrizione di un atto aggiuntivo alla convenzione unica vigente;

2) dell'esito della seduta preparatoria e dell'istruttoria condotta dal DIPE, e in particolare:

che il costo complessivo dell'opera Rho Monza, definito in sede di approvazione del progetto preliminare da parte dell'Anas S.p.A., risultava pari a 273,1 milioni di euro circa, di cui 204,0 milioni di euro circa per il primo e secondo lotto, di competenza di Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., con disponibilità previste dal piano economico finanziario (PEF) della relativa convenzione di concessione pari a 177,3 milioni di euro;

che il costo del primo e secondo lotto riportato nel decreto di aggiudicazione provvisoria dei lavori risultava pari a 227,0 milioni di euro, interamente a carico della società concessionaria Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.;

che lo stesso decreto riporta che l'aggiudicatario provvisorio ha offerto un ribasso del 26,1 per cento circa, per un importo complessivo netto contrattuale di 121 milioni di euro in cifra arrotondata, inclusivo di lavori e oneri per la sicurezza;

che, sulla base dell'offerta di cui sopra e tenuto conto di un aggiornamento delle somme a disposizione per interferenze nel frattempo intervenuto, il Ministero competente riporta un importo totale dell'investimento pari a 191 milioni di euro circa;

che il costo della variante di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno è pari a circa 68 milioni di euro;

che questo Comitato, al fine di perseguire le finalità urgenti di cui all'art. 18 del decreto-legge n. 69/2013, comma 1, e in particolare di consentire nell'anno 2013 il

perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori delle opere individuate al comma 3, tra cui proprio la Rho-Monza, ha ritenuto di aderire alla proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di assegnare 55 milioni di euro a parziale copertura finanziaria della suddetta variante di attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno;

che di conseguenza la residua copertura finanziaria dell'intera opera «S.P. Rho-Monza», primo e secondo lotto, comprensivo della citata variante, dovrà essere posta interamente a carico della concessionaria;

ai fini di determinare le condizioni per una eventuale revoca del finanziamento all'esame, ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, le finalità di cui al comma 1 si intendono raggiunte se:

entro il 5 ottobre 2013, il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche della Lombardia e della Liguria avrà completato l'iter istruttorio per l'approvazione del progetto esecutivo del primo e secondo lotto e del progetto definitivo della variante di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno, con conseguente acquisizione del vincolo preordinato all'esproprio, della dichiarazione di pubblica utilità e dell'intesa sulla localizzazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, «Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale»;

entro il 31 dicembre 2013:

il soggetto concedente, ora individuato nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali, avrà rilasciato la validazione tecnica del progetto esecutivo approvato, aggiornato alle prescrizioni espresse in sede di conferenza di servizi, e — se adottato — del progetto definitivo della variante di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno;

il concedente e la società concessionaria avranno sottoscritto un atto aggiuntivo alla convenzione unica vigente sottoscritta in data 7 novembre 2007, per l'aggiornamento del piano economico-finanziario;

che, in seguito ad eventuale esito negativo delle attestazioni e verifiche di cui sopra entro il 5 ottobre e il 31 dicembre 2013, le risorse di cui alla assegnazione proposta saranno revocate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e confluiranno al Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, per le finalità di cui al comma 1 dell'art. 18 del decreto-legge n. 69/2013;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà dare comunicazione a questo Comitato dell'eventuale revoca di cui al punto precedente;

che, nelle more della sottoscrizione del citato atto aggiuntivo alla convenzione unica vigente sottoscritta in data 7 novembre 2007, il finanziamento deve essere assegnato al soggetto concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali in quanto soggetto concedente.



Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 18, comma 3, del decreto-legge n. 69/2013, per il finanziamento della «Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - lotto 2: Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno» è assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali, in qualità di soggetto concedente, l'importo di 55.000.000 euro a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1 del medesimo art. 18.

2. Le risorse di cui al punto 1 sono assegnate con la seguente articolazione temporale:

euro

2013	2014	2015	2016	2017	Totale
0	0	20.000.000	35.000.000	0	55.000.000

3. La copertura finanziaria residua dell'intera opera «Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - lotti 1 e 2», inclusa la citata variante, è posta interamente a carico della società concessionaria «Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.».

4. Le finalità da conseguire entro il 31 dicembre 2013 ai sensi dell'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013, ai fini del monitoraggio dell'andamento dei lavori e dell'applicazione di misure di revoca di cui al comma 11 dello stesso articolo, sono le seguenti:

entro il 5 ottobre 2013, completamento da parte del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche della Lombardia e Liguria dell'*iter* approvativo del progetto esecutivo del primo e secondo lotto della Rho-Monza e del progetto definitivo della variante di cui al punto 1;

entro il 31 dicembre 2013, validazione tecnica, da parte del soggetto concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali, dei progetti esecutivi del primo e secondo lotto dell'opera «Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza», aggiornati alle prescrizioni espresse in sede di conferenza di servizi, e del progetto definitivo della succitata variante di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno;

entro il 31 dicembre 2013, sottoscrizione, tra il soggetto concedente sopramenzionato e la società concessionaria Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. di un atto aggiuntivo alla Convenzione unica stipulata tra Anas S.p.A. e la medesima società in data 7 novembre 2007, approvata con decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che aggiorni il piano economico-finanziario, tenendo conto del costo di realizzazione della «Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza», primo e secondo lotto e del costo della variante di sotto attraversamento della Linea ferroviaria Milano-Saronno, e che ponga a carico della concessionaria l'intera copertura del fabbisogno finanziario residuo dell'opera.

5. Qualora si decida di non adottare la soluzione di sotto attraversamento della linea ferroviaria Milano-Saronno e non sia quindi approvato il relativo progetto definitivo, il finanziamento di cui al punto 1 sarà comunque revocato.

6. Ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in caso di mancata ottemperanza di quanto previsto al precedente punto 4 o che si verifichi la condizione di cui al punto 5, emanerà un decreto di revoca del finanziamento di cui al punto 1. Le risorse revocate confluiranno nel Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011 per le finalità di cui al comma 1 dell'art. 18 del richiamato decreto-legge n. 69/2013.

7. Entro trenta giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere a questo comitato:

un cronoprogramma concernente i fabbisogni annuali di spesa dell'intervento;

un cronoprogramma che assicuri l'assenza di criticità dovute alla interdipendenza temporale degli adempimenti relativi alle finalità da conseguire entro il 31 dicembre 2013.

8. Entro il 31 gennaio 2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere a questo comitato un'informativa sull'esito degli adempimenti del precedente punto 6.

Roma, 8 agosto 2013

Il Presidente
LETTA

Il segretario delegato
GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 28 febbraio 2014
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registrazione Economia e finanze, n. 634

14A01934

