

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 17 gennaio 2019.

**Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (Pedemontana Lombarda). Proroga della dichiarazione di pubblica utilità (CUP F11B06000270007).** (Delibera n. 1/2019).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58 del 2010»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni;

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

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, «Codice dei contratti pubblici» e visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro

propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 214, comma 2, lettere *d)* e *f)*, in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

4. l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

5. l'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

5.1. lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

5.2. per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

5.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;



Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», nei sistemi stradali e autostradali l'infrastruttura «Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)»;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il MIT è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e che abroga la decisione n. 661/2010/UE e visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e n. 67/2010;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza - DEF 2013, che riporta, nella tabella «0» - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano» l'infrastruttura «Asse pedemontano Piemonte-Lombardia, articolato in nove interventi tra i quali figura l'intervento «Pedemontana lombarda Dalmine - Como - Varese e Valico del Gaggiolo e opere varie connesse»;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di Monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso comitato;

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere

riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

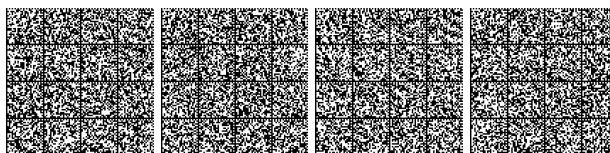
1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

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

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Considerato che l'Anas ha stipulato, il 29 maggio 1990, con Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. la convenzione per la disciplina della concessione di costruzione e gestione della «Pedemontana Lombarda», approvata con



decreto emanato il 31 agosto 1990, n. 1524 dall'allora Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, così come citato anche dalla delibera n. 108 del 2007;

Considerato che con decreto n. 1667 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 12 febbraio 2008 e registrato alla Corte dei conti in data 18 aprile 2008, è stata approvata la Convenzione unica tra società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.a. (CAL S.p.a.) e società Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. (APL S.p.a.), in cui il costo dell'intervento in esame è quantificato in 4.005.968.335 euro al lordo dell'ipotizzato ribasso d'asta del 20 per cento, così come citato anche dalla delibera n. 97 del 2009;

Considerato che in data 24 marzo 2011, con decreto n. 110 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stato approvato l'atto aggiuntivo n. 1 alla Convenzione unica;

Viste le delibere 29 marzo 2006, n. 75, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 28 agosto 2006, 29 marzo 2006, n. 77, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 23 novembre 2006, 4 ottobre 2007, n. 108, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 2 novembre 2007, 6 novembre 2009, n. 97, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 40 del 18 febbraio 2010 - Supplemento ordinario, 1° agosto 2014, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 30 gennaio 2015, 19 gennaio 2017, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 27 giugno 2017 con le quali questo Comitato ha assunto decisioni o adottato provvedimenti concernenti il Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse e che qui si intendono integralmente richiamate;

Considerato che in data 10 luglio 2017 questo Comitato ha preso atto dell'informativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'atto aggiuntivo n. 2 tra CAL S.p.a. e APL S.p.a.;

Vista la nota 11 dicembre 2018, n. 42733, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota, acquisita con protocollo DIPE n. 118 del 9 gennaio 2019, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione integrativa ai fini dell'istruttoria;

Vista la nota 9 gennaio 2019, n. 6001, con la quale il Presidente della Regione Lombardia ha espresso l'assenso alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità dell'infrastruttura;

Viste le note 14 gennaio 2019, n. CAL-140119-00002 e n. CAL-140119-00003, con le quali CAL S.p.a. ha trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare la documentazione prodotta dal Concessionario in merito all'onere contributivo da versare ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettere C) e D) del regolamento adottato con decreto dello stesso Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 245 del 25 ottobre 2016;

Vista la nota 14 gennaio 2019, n. 1278, con la quale la Direzione generale infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile della Regione Lombardia ha sintetizzato le principali motivazioni che determinano la necessità di richiesta di proroga dei termini della pubblica utilità per il Sistema viabilistico pedemontano lombardo;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare, sotto l'aspetto tecnico-procedurale, che:

1. l'opera complessiva comprende un collegamento autostradale della lunghezza di circa 87 km, articolato nella tangenziale di Varese, nella tangenziale di Como e nell'Asse trasversale principale da Cassano Magnago - interconnessione A8, in Provincia di Varese, sino a Osio Sotto/Brembate - interconnessione A4, in Provincia di Bergamo, interessando il territorio di 94 comuni, suddivisi nelle Province di Varese, Como, Milano, Bergamo e Monza - Brianza, così come citato anche dalla delibera n. 97 del 2009;

2. in particolare, il suddetto collegamento comprende:

2.1. un tracciato con caratteristiche autostradali che collega le esistenti autostrade A8 Milano-Varese, A9 Lainate-Como e A4 Torino-Milano-Trieste per un totale di circa 67 km, suddiviso nelle 5 tratte funzionali A - B1 - B2 - C - D;

2.1.1. tratta A: tra le autostrade A8 (Cassano Magnago) e A9 (Lomazzo);

2.1.2. tratta B1: dall'interconnessione con la A9 (Lomazzo) alla s.p. ex s.s. 35 (Lentate sul Seveso);

2.1.3. tratta B2: da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno, sul tracciato della s.p. ex s.s. 35 (Milano-Meda);

2.1.4. tratta C: dalla s.p. ex s.s. 35 (Cesano Maderno) all'interconnessione con la tangenziale est di Milano (Vimercate);

2.1.5. Tratta D: dalla tangenziale est di Milano (Vimercate) all'autostrada A4 (Osio Sotto);

2.2. la tangenziale di Varese, suddivisa in due lotti funzionali, denominati VA1 e VA2, che si connettono alle due estremità del tronco già esistente della tangenziale di Varese, completando così un percorso continuo tra l'Autostrada A8 e il Valico del Gaggiolo, al confine con la Svizzera;

2.3. la tangenziale di Como, suddivisa in due lotti funzionali denominati CO1 e CO2, che collega l'Autostrada A9 appena a sud della barriera esistente di Grandate alla s.s. 342» Briantea»;

3. con la delibera n. 75 del 2006, questo Comitato ha, tra l'altro, proceduto alla ricognizione delle risorse rinvenienti dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266 del 2005, da considerare allocabili da questo Comitato, e quantificando l'importo riservato al «Sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese», in termini di volume di investimento, in 36,912 milioni di euro cui corrispondeva un onere annuo massimo di 3,300 milioni di euro per 15 anni;

4. con la delibera n. 77 del 2006 questo Comitato ha approvato il «progetto preliminare aggiornato» del «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse» condizionando



l'approvazione al rispetto delle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, individuando il limite di spesa di 4.665.504.453,47 euro;

5. con la delibera n. 108 del 2007 questo Comitato ha valutato favorevolmente lo schema di Convenzione unica tra CAL S.p.a. e APL S.p.a., predisposto ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modificazioni, convenzione che è stata poi approvata con il citato decreto interministeriale 12 febbraio 2008, n. 1667;

6. con la delibera n. 97 del 2009 questo Comitato ha approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, il progetto definitivo dell'intervento «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse», a eccezione del 2° lotto della tangenziale di Como e del 2° lotto della tangenziale di Varese, e con esclusione della parte relativa allo svincolo di Saronno Sud/Uboldo, stralciato dal progetto e, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, il progetto definitivo degli interventi: «variante dell'opera connessa TRVA06», «variante di Lozza del 1° lotto della tangenziale di Varese», «opera connessa TRCO11», «tratta B2 e relative opere connesse», «opera connessa TRMI10», «opere connesse TRMI12 e TRMI14», «variante dell'interconnessione della tratta D con l'autostrada A4», «opera connessa TRMI17», per un costo complessivo dell'opera, al netto del costo delle opere integrate a carico di Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI), pari a 4.166.464.079 euro;

7. con la medesima delibera questo Comitato, tra l'altro:

7.1. ha preso atto che, conformemente ai contenuti del piano economico finanziario 2007, erano previsti contributi pubblici in conto investimenti per complessivi 1.244.900.000 euro, così ripartiti:

7.1.1. 61.560.000 euro a carico della legge 3 agosto 1998, n. 295, e successive leggi 23 dicembre 1998, n. 448, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388;

7.1.2. 51.640.000 euro a carico della legge 388 del 2000, art. 144, comma 7, lettera b);

7.1.3. 1.131.700.000 euro ai sensi dell'art. 1, comma 78, punto e) della legge 23 dicembre 2005, n. 266 e dell'art. 1, comma 979, della legge n. 296 del 2006;

e ha preso atto che la restante quota di copertura rimaneva a carico del Concessionario;

7.2. ha disposto che la società CAL S.p.a. e la società APL S.p.a. provvedessero a stipulare apposito atto aggiuntivo alla citata Convenzione unica, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo piano economico finanziario allegato al progetto definitivo approvato;

8. con la delibera n. 24 del 2014 questo Comitato ha:

8.1. determinato il contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del Piano economico finanziario nell'importo di 393 milioni di euro;

8.2. determinato, *una tantum* e per l'intera durata della concessione, in 800 milioni di euro in valore assoluto l'ammontare delle misure agevolative (consistenti per

il periodo dal 2016 al 2027, nell'esenzione fiscale ai fini IRES-IRAP per un valore nominale di circa 376 milioni di euro e per il periodo dal 2019 al 2027, nella compensazione del debito IVA dovuto ai sensi dell'art. 27 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 e seguenti modificazioni per un valore nominale di circa 424 milioni di euro) da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, a compensazione della quota di contribuzione pubblica mancante come determinata al precedente punto 8.1.;

8.3. formulato parere favorevole, con prescrizioni, sull'atto aggiuntivo n. 2 REV alla Convenzione unica tra CAL S.p.a. e APL S.p.a.;

9. in data 11 maggio 2015 CAL S.p.a. e il Concessionario APL S.p.a. hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica, per l'adozione del nuovo piano economico finanziario;

10. in data 20 maggio 2015 detto atto aggiuntivo è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione di competenza;

11. in data 14 marzo 2016 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato a CAL S.p.a. l'impossibilità di procedere con l'approvazione dell'atto aggiuntivo n. 2, viste le modifiche apportate al testo successivamente al parere espresso da questo Comitato con la citata delibera n. 24 del 2014;

12. in data 29 settembre 2016 CAL S.p.a. e il Concessionario APL S.p.a. hanno sottoscritto il testo definitivo dell'atto aggiuntivo n. 2, che recepisce quanto indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e che successivamente è stato trasmesso alle amministrazioni di competenza per la relativa approvazione;

13. in data 19 gennaio 2018 è stato emesso il decreto interministeriale n. 7 di approvazione dell'atto aggiuntivo n. 2, il cui *iter* di perfezionamento non si è attualmente ancora concluso;

14. con la delibera 1 del 2017 questo Comitato, ai sensi dell'art. 166, comma 4-*bis*, del decreto legislativo n. 163 del 2006, ha disposto la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità dell'intervento «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse» apposta con delibera n. 97 del 2009;

15. con la medesima delibera questo Comitato ha disposto che qualunque eventuale onere aggiuntivo derivante dalla proroga di cui al punto precedente fosse imputato a carico del Concessionario;

16. il Ministero istruttore dichiara che l'art. 166, comma 4-*bis*, del decreto legislativo n. 163 del 2006 non esclude la possibilità che sia concessa una seconda proroga al termine di validità della dichiarazione di pubblica utilità;

17. in data 19 settembre 2018, con nota n. 8597/18, il concessionario ha trasmesso al soggetto aggiudicatore CAL S.p.a. l'istanza di proroga al 19 gennaio 2021 dei termini di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità per le tratte autostradali;

18. CAL S.p.a., con nota 24 settembre 2018, n. CAL-240918-00002, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti apposita istruttoria a firma



del Responsabile unico del progetto (RUP), verificando e accertando che sussistono le condizioni previste dalla normativa vigente, cioè le «cause di forza maggiore» e le «giustificate ragioni», non imputabili al concessionario, al fine di presentare a questo Comitato l'istanza di proroga ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

19. in particolare la richiesta di proroga è relativa, per la tratta A, la tangenziale di Como 1° lotto e la tangenziale di Varese 1° lotto, ad alcune aree specifiche, mentre per le restanti tratte B1, B2, C, D, la Greenway, l'Opera connessa TRVA 13-14 e i progetti locali dell'opera è relativa a tutte le aree previste nel progetto del Collegamento autostradale;

20. le relazioni di APL S.p.a. e del responsabile unico del procedimento, allegate alle rispettive richieste, illustrano le motivazioni che hanno determinato la necessità di chiedere un'ulteriore proroga del termine fissato per l'emissione dei decreti di esproprio, motivazioni di seguito sintetizzate:

20.1. mancato perfezionamento del decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze di approvazione dell'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica del 19 gennaio 2018 con conseguenti:

20.1.1. ritardi nella fase di programmazione e realizzazione delle tratte ancora da realizzare, posto che solo dall'efficacia di detto atto attuativo n. 2 decorre il termine di dodici mesi entro il quale il Concessionario APL S.p.a. dovrà pervenire al *closing* finanziario, presupposto quest'ultimo per l'avvio della fase realizzativa delle ulteriori tratte;

20.1.2. necessità di ritardare l'attuale termine di emissione del decreto di esproprio per le tratte ancora da realizzare non essendo più compatibile con i tempi di realizzazione che si vengono a determinare in considerazione del ritardo dell'efficacia dell'atto aggiuntivo n. 2;

20.2. risoluzione, avvenuta in data 16 gennaio 2018, del contratto di appalto, tra APL S.p.a. (concessionario) e l'ATI Strabag AG (appaltatore), concernente la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla seconda parte dell'infrastruttura (tratte B1, B2, C, D, opere ad esse connesse, Greenway, TRVA 13-14 che prevedeva, all'art. 18, in capo all'appaltatore, l'obbligo di porre in essere tutte le attività necessarie al completamento della procedura espropriativa stessa, con la conseguenza che il Concessionario APL S.p.a. ha dovuto effettuare una ricognizione delle attività svolte, un passaggio di consegne, e una riprogrammazione di tutte le attività in questione, con tempistiche amministrative non più in linea con la conclusione delle precedenti procedure espropriative;

20.3. confronto con gli enti locali finalizzato alla definizione dei contenuti progettuali e/o delle misure compensative inerenti la tratta A e la tratta B1, che in alcuni casi non si è ancora concluso non avendo gli enti ancora compiutamente definito la propria volontà in merito a contenuti e tempi di realizzazione delle misure compensative anche per quelli per cui hanno manifestato la disponibilità a realizzare direttamente l'opera compensativa;

20.4. con riferimento alle interferenze della tratta A, del primo lotto della tangenziale di Como e della tangenziale di Varese, ritardata trasmissione degli elaborati cosiddetti *as-built*, cioè che descrivono l'opera come è stata effettivamente costruita, che ha ostacolato e ostacola la definizione della procedura espropriativa da parte di APL S.p.a., posto che detti elaborati sono necessari per individuare puntualmente i contenuti dei decreti di asservimento;

20.5. gestione delle aree intercluse relativamente alla tratta A, del primo lotto della tangenziale di Como e della tangenziale di Varese, e in particolare alla difficile attività di coordinamento con i soggetti privati non interessati dall'infrastruttura al fine del rilascio del definitivo assenso alla costituzione di servitù volontaria per l'accesso a dette aree;

21. la proroga della dichiarazione di pubblica utilità appare essenziale anche al fine di evitare che le occupazioni in essere, in relazione alle opere ad essa connesse e ai relativi progetti locali, possano assumere connotati di illegittimità;

22. in conclusione CAL S.p.a. ritiene indispensabile e urgente procedere alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità delle aree oggetto dell'istanza in quanto, in assenza, le occupazioni già in atto oltre ad assumere carattere di illegittimità, pregiudicherebbero la quasi totalità degli accordi bonari già sottoscritti e si renderebbe impossibile concludere le attività espropriative delle future tratte entro il vigente termine di pubblica utilità;

23. sempre nella istruttoria di CAL S.p.a. si precisa che tutti gli eventuali maggiori oneri diretti e indiretti che dovessero derivare dalla richiesta di proroga della dichiarazione di pubblica utilità sono da considerare già compresi nel Quadro economico allegato al citato atto aggiuntivo n. 2;

24. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la relazione istruttoria trasmessa a questo Comitato in data 11 dicembre 2018 con nota n. 42733, ha valutato le suddette motivazioni fondate in punto di fatto e di diritto e quindi tali da giustificare la ulteriore richiesta di proroga della dichiarazione di pubblica utilità;

25. il concessionario APL S.p.a. ha provveduto, in data 21 settembre 2018, alla pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla proroga dei termini di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani «Corriere della Sera», edizione nazionale, e «La Repubblica», edizione Lombardia, e che a seguito di detta pubblicazione non sono emerse criticità in merito, come riferito da CAL S.p.a. con la nota 29 novembre 2018, protocollo CAL-291118-00001;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare, sotto l'aspetto attuativo, che:

1. il soggetto aggiudicatore è Concessioni Autostrade Lombarde S.p.a. (CAL S.p.a.), società costituita tra ANAS S.p.a. e Infrastrutture lombarde S.p.a. in attuazione di quanto disposto dal comma 979 dell'articolo unico della legge 27 dicembre 2006, n. 296;



2. Autostrada pedemontana lombarda S.p.a. (APL S.p.a.) è la società concessionaria per la progettazione, la costruzione e la gestione del collegamento autostradale secondo la citata convenzione unica del 1° agosto 2007;

3. in data 3 febbraio 2010, con provvedimento con protocollo CAL-030210-00011, CAL S.p.a. ha delegato al concessionario, ai sensi dell'art. 6, comma 8, del decreto Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e dell'art. 23, comma 1, della Convenzione unica, l'esercizio dei poteri espropriativi, costituendo lo stesso quale autorità espropriante;

4. CAL S.p.a. con la citata nota 29 novembre 2018 riferisce:

4.1. che la tratta A, la tangenziale di Como e la tangenziale di Varese risultano ultimate, come attestato dal certificato di collaudo del 5 aprile 2017, con economie pari a 18 milioni di euro;

4.2. che la decisione più volte comunicata da APL S.p.a. di non procedere con la realizzazione del proprio Centro direzionale, previsto lungo la futura tratta C, comporta un ulteriore risparmio di 15 milioni di euro;

4.3. che dette economie potrebbero largamente garantire la copertura finanziaria di eventuali extra costi conseguenti alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità in esame;

4.4. in data 9 agosto 2018 è stata avviata da APL S.p.a. la procedura di gara per l'affidamento ad un nuovo soggetto della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla seconda parte dell'infrastruttura (tratte B1, B2, C, D, opere ad esse connesse, Greenway, TRVA 13-14);

Preso atto del cronoprogramma aggiornato delle procedure di esproprio relative al primo lotto - tratta A, tangenziale di Como, tangenziale di Varese e Opere connesse che prevede la conclusione di tutte le attività entro il 26 dicembre 2020 e del cronoprogramma aggiornato delle procedure di esproprio relative al secondo lotto - tratte B1 e Opere connesse TRCO06 e TRCO11 che prevede la conclusione di tutte le attività entro il 18 gennaio 2021;

Considerato che il cronoprogramma aggiornato delle procedure di esproprio relative al secondo lotto - tratte TRV13-14, B2, C, D e Opere connesse prevede la conclusione di tutte le attività il 31 marzo 2024, ben oltre il termine della proroga di cui alla presente delibera;

Ritenuto, al fine di evitare ulteriori proroghe oltre quella autorizzata con la presente delibera, di prescrivere a tutte le amministrazioni interessate che gli atti futuri relativi agli espropri, anche riguardanti attività propedeutica alle tratte ancora mancanti, siano ultimati entro la nuova scadenza del 2021 della presente proroga della dichiarazione di pubblica utilità;

Ritenuto che eventuali incrementi del costo degli espropri debba essere posto a carico del concessionario;

Vista la nota 17 gennaio 2019, n. 264, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri 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;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le disposizioni del seguente punto 1 sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 4-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006, è disposta la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità delle aree interessate dalla realizzazione delle tratte A, B1, B2, C, D, tangenziale di Como - primo lotto, tangenziale di Varese - primo lotto e relative Opere connesse, Greenway, Opera connessa TRVA 13-14, progetti locali dell'Opera (ad eccezione del progetto locale n. 2, ubicato nel Comune di Solbiate Olona, del progetto locale n. 8, ubicato nei Comuni di Cirimido, Fenegrò, Limido Comasco, Lomazzo e Turate, e del Progetto locale n. 42 ubicato nel Comune di Cantello) del «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse», apposta con delibera n. 97 del 2009 e già prorogata con la delibera n. 1 del 2017.

2. Qualunque eventuale onere aggiuntivo derivante dalla proroga di cui al punto precedente sarà a carico del concessionario.

3. Al fine di evitare ulteriori proroghe, oltre quella autorizzata con la presente delibera, si prescrive a tutte le amministrazioni interessate che gli atti futuri relativi agli espropri, anche riguardanti attività propedeutica alle tratte ancora mancanti, siano ultimati entro la nuova scadenza del 2021 della presente proroga della dichiarazione di pubblica utilità.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà dare comunicazione a questo Comitato dell'avvenuta registrazione del decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze con il quale è stato approvato l'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica del 2007, nonché trasmettere copia di detto decreto alla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto.

6. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'intervento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione riguardante l'intervento stesso.

Roma, 17 gennaio 2019

*Il Presidente:* CONTE

*Il segretario:* GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 30 maggio 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-801

19A03763

