

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001):  
PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M1 A MONZA BETTOLA,  
TRATTA SESTO FS-MONZA BETTOLA  
NUOVA LINEA METROPOLITANA M5 DA GARIBALDI A MONZA BETTOLA, TRATTA  
GARIBALDI-BIGNAMI

## IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 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'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che può, in proposito, avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- il comma 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;
- il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle opere strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;
- il comma 177, che reca precisazioni sui limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

VISTO l'art. 1, comma 13, del D.L. 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, che sostituisce l'art. 4, comma 177, della legge n. 350/2003, precisando – tra l'altro – che i limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative sono da intendere quale contributo pluriennale per la realizzazione di investimenti, includendo nel costo degli stessi anche gli oneri derivanti dagli eventuali finanziamenti necessari, ovvero quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti interessati, diversi dalle pubbliche amministrazioni come definite secondo i criteri di contabilità nazionale SEC 95, sono autorizzati ad effettuare per la realizzazione di investimenti;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che nell'allegato 1 include – nell'ambito dei "Sistemi urbani" – la voce "Monza metropolitana", per un costo complessivo di 376,497 Meuro, cui sono riconducibili gli interventi in oggetto;

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 primo 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 art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera in data odierna, n. 24, 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;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007 che, tra l'altro, evidenzia, nell'ambito del programma approvato con la citata delibera, gli interventi di potenziale attivazione nel quadriennio di riferimento, tra i quali è incluso l'intervento "Monza metropolitana";

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di

competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 5 aprile 2004, n. 13 (G.U. n. 66/2004 S.O.), nella quale sono state affrontate le tematiche dei limiti di impegno ed è stato, tra l'altro, precisato che l'assunzione dell'impegno contabile non è necessariamente correlata con la concessione di un eventuale mutuo o l'effettuazione di altre operazioni di finanziamento;

VISTA la nota 22 giugno 2004, n. 389, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una relazione articolata in specifiche relazioni istruttorie relative alla "linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi-Bignami" e al "prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola", e in una proposta cumulativa concernente l'approvazione, con prescrizioni, dei progetti preliminari delle opere – dell'importo globale di circa 670 Meuro – e l'assegnazione di finanziamenti per un importo complessivo di circa 229,669 Meuro, di cui parte da reperire su altri interventi del Programma relativi alla Regione Lombardia;

VISTA la nota 2 agosto 2004, n. 485, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso l'"aggiornamento a luglio 2004" della relazione precedentemente inviata;

VISTA la nota 22 settembre 2004, n. 530, con la quale il richiamato Ministero ha trasmesso le schede di cui alla delibera n. 63/2003 ed i piani economico-finanziari delle opere in discorso, piani di cui è stata poi consegnata una stesura aggiornata in relazione agli esiti degli approfondimenti effettuati unitamente al Dipartimento delle politiche di sviluppo e di coesione del Ministero dell'economia e delle finanze;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che non risulta necessario operare una compensazione con altre opere della Regione Lombardia, posto che il contributo complessivamente richiesto a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma non travalica l'importo che secondo la delibera n. 121/2001 grava sulle risorse destinate all'attuazione del Programma stesso e che le previsioni di spesa nella delibera stessa riportate sono limitate al triennio 2002-2004, mentre il contributo di cui sopra viene imputato sulle disponibilità relative al 2006;

CONSIDERATO che le opere di cui sopra sono comprese nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le infrastrutture afferenti il "sistema urbano e metropolitano";

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

## PRENDE ATTO

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

### 1. *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

in linea generale

- che entrambi gli interventi formano oggetto di protocollo d'intesa sottoscritto il 9 marzo 1999 tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Cinisello Balsamo, Milano, Monza e Sesto S.Giovanni per il potenziamento e lo sviluppo del sistema integrato di trasporto sulla direttrice Milano-Monza, con specifico riferimento anche alla realizzazione di una nuova infrastruttura (metropolitana leggera) di collegamento tra Milano e l'hinterland nord lungo l'asse della linea 5;
- che le opere rientrano in un disegno generale inteso alla realizzazione di nuove infrastrutture su ferro idonee ad assicurare uno sviluppo territoriale ambientalmente sostenibile dell'area nord di Milano, caratterizzata da un elevatissimo livello di urbanizzazione, e mirano in particolare a contribuire a fronteggiare la nuova domanda di mobilità generata e attratta dall'area stessa, limitando il ricorso al mezzo individuale;
- che più specificatamente il prolungamento della M1 è volto a garantire una valida alternativa alle forti correnti di traffico privato provenienti dalla Brianza e da importanti assi stradali, quali l'autostrada A4 e la SS 36, e nello stesso tempo è volto a servire aree per le quali è previsto un forte sviluppo nei Comuni di Sesto S. Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza;
- che per entrambi gli interventi il Comune di Milano ha depositato il progetto e lo studio di prefattibilità ambientale presso la Regione Lombardia, rendendo noto che, ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 12 aprile 1996 e della legge regionale n. 3 settembre 1999, n. 20, l'intervento non è assoggettato a procedura di valutazione d'impatto ambientale, ma a verifica ambientale, per la quale non è richiesta la pubblicazione sui quotidiani;

*per il "prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola",*

- che l'intervento, caratterizzato dagli stessi standard progettuali della tratta realizzata della linea 1, consiste nel prolungamento di detta linea per una lunghezza di 1.879 m e comprende la realizzazione delle stazioni di Restellone e Monza Bettola, nonché dell'asta di manovra di quest'ultima, della lunghezza di 395 m, e l'acquisto di nove treni;
- che l'intervento è previsto nel protocollo di accordo sottoscritto il 25 gennaio 2000 tra gli Enti firmatari del citato protocollo d'intesa del 9 marzo 1999 per l'attuazione dell'accordo di programma relativo alla realizzazione del collegamento Milano, Sesto S.Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza mediante il prolungamento della linea metropolitana 1 e che in particolare l'art. 5 di detto accordo sancisce l'impegno dei Comuni sottoscrittori ad adeguare i contenuti dei propri strumenti urbanistici e di pianificazione alle indicazioni progettuali, garantendo inoltre l'acquisizione delle aree necessarie alla realizzazione dell'intervento;

- che il progetto preliminare è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli altri enti e organismi competenti e dalla Metropolitana Milanese S.p.A., per conto del soggetto aggiudicatore, agli enti gestori delle interferenze;
- che la Regione Lombardia, con delibera della Giunta regionale n. VII/13575 del 4 luglio 2003, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, esponendo i risultati della verifica ambientale effettuata sul progetto e confermando l'esclusione del progetto stesso dalla valutazione d'impatto ambientale subordinatamente al rispetto delle condizioni e delle prescrizioni formulate nell'allegato B della delibera stessa, e si è altresì pronunziata positivamente in merito alla localizzazione dell'opera, accertandone la conformità alle norme dei piani territoriali, urbanistici ed edilizi ed in particolare ai piani regolatori dei Comuni di Sesto S.Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali, in data 25 novembre 2003, si è espresso favorevolmente, subordinatamente alle condizioni indicate dalle competenti Soprintendenze;
- che parere favorevole ha espresso anche la Commissione interministeriale prevista dalla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, formulando peraltro alcune osservazioni sulle voci del quadro economico, che hanno comportato il ridimensionamento del costo dell'opera da circa 176.000.000 a 174.941.957 euro;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;
- che all'intervento è assegnato il CUP B61E04000030001

*per la "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami",*

- che l'intervento consiste nella realizzazione di una metropolitana leggera su rotaia ad automazione integrale, con percorso su due binari interamente in sede propria lungo l'asse urbano definito dai viali Zara e Testi, in galleria naturale ed artificiale e nella realizzazione di nove stazioni e di un deposito-officina sotterraneo destinato a lavori di ordinaria manutenzione (preventiva e correttiva), nonché nell'acquisto di dieci veicoli;
- che il progetto preliminare è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli altri enti e organismi competenti in una prima versione e – successivamente – in versione parzialmente modificata ed integrata da una proposta di ricorso al project financing ai sensi dell'art. 37 bis legge 11 febbraio 1994, n. 109, proposta esaminata da un Comitato di consulenti e dichiarata di pubblico interesse dal Comune;
- che detta seconda versione progettuale è stata trasmessa – oltre che al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre Amministrazioni interessate – anche agli enti gestori delle interferenze;
- che, sulla base delle considerazioni emerse dal documento redatto dal citato Comitato di consulenti, l'Astaldi S.p.A., in qualità di mandataria dell'ATI, sottoscriveva, il 30 ottobre 2003, un "Atto d'obbligo" nei confronti del Comune;

- che la Regione Lombardia, ribadendo il parere già reso con delibera della Giunta regionale n. VII/15179 del 21 novembre 2003, con delibera n. VII/16949 del 26 marzo 2004 ha espresso parere favorevole sul progetto, confermando complessivamente l'esclusione dalla valutazione d'impatto ambientale, subordinatamente al recepimento, nelle successive fasi progettuali, delle prescrizioni riportate nella delibera stessa, e ha espresso parere positivo in merito alla localizzazione dell'opera, attestandone altresì la conformità alle disposizioni dei piani territoriali, urbanistici ed edilizi;
- che parere positivo, con prescrizioni, ha formulato anche la Commissione interministeriale prevista dalla legge n.1042/1969, rilevando – tra l'altro – come i costi relativi ad alcune voci (progettazione e coordinamento sicurezza e “altri costi generali”) non siano adeguatamente giustificati;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;
- che all'intervento “Nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami “ è assegnato il CUP B61E0400004000;

## 2. sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore viene individuato nel Comune di Milano;
- che la modalità di affidamento dei lavori è l'appalto integrato per il prolungamento della linea M1, mentre avviene in regime di finanza di progetto per l'altra opera;
- che i tempi di realizzazione del prolungamento della M1 sono stimati in circa 5 anni, mentre i tempi di realizzazione della nuova linea M5 sono stimati in 6 anni;

## 3. sotto l'aspetto finanziario

*per il “prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola”*

- che il costo complessivo dell'intervento, come ridimensionato in fase istruttoria, è quantificato in 174.941.957 euro, di cui 66.957.864 euro per lavori a base d'appalto, 21.984.093 per somme a disposizione e 86.000.000 euro per materiale rotabile;
- che il costo è coperto – per complessivi 70.400.000 euro – dagli Enti locali;
- che il piano economico-finanziario sintetico, le cui assunzioni di base sono state ritenute condivisibili dalla Cassa depositi e prestiti, non evidenzia un potenziale ritorno economico dalla gestione tale da render possibile forme di partenariato pubblico-privato;
- che per il fabbisogno residuo di 104.541.957 euro viene richiesta la copertura a carico delle risorse della “legge obiettivo” con imputazione, in particolare, per 54.000.000 euro a valere sui fondi previsti dalla legge n. 166/2002, e per i rimanenti 50.541.957, a valere sugli ulteriori fondi che verranno destinati all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, salvo, in caso di

mancata assegnazione, stralcio delle opere non finanziate, pari a cinque dei nove treni previsti;

- che, in caso di mancata attribuzione delle risorse richieste per la seconda fase, viene ipotizzato lo stralcio delle opere non finanziate, corrispondenti a cinque dei nove treni previsti, e che l'esercente Azienda Trasporti Milanese S.p.A. ha comunque confermato la propria disponibilità ad integrare il finanziamento per l'acquisto dei treni sino ad un importo massimo di 8.950.000 euro, il che riduce il fabbisogno residuo per materiale rotabile a circa 41,592 Meuro;

*per la "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami"*

- che il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 495.156.986 euro, di cui 177.985.761 per opere civili, 133.217.070 per opere tecnologiche di sistema, 33.655.000 per materiale rotabile e 150.299.155 per piani di sicurezza e somme a disposizione;
- che il primo lotto funzionale Garibaldi-Zara della tratta Garibaldi F.S.-Ca' Granda è stato ammesso a finanziamento da questo Comitato, con delibera 3 maggio 2001, n. 76, a carico della legge 26 febbraio 1992, n. 211, per un importo – in termini di volume d'investimenti – di 81.700.000 euro e che il costo è coperto, per ulteriori 54,228 Meuro, da fondi del Comune di Milano ad integrazione del predetto finanziamento statale;
- che il piano economico-finanziario sintetico evidenzia un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera, con assunzione di una quota dell'investimento, pari a 183.560.000 euro, a carico di privati;
- che la Cassa Depositi e Prestiti si è espressa per la bancabilità del progetto, esponendo comunque alcune osservazioni al riguardo;
- che anche l'Unità tecnica Finanza di progetto, istituita presso il Ministero dell'economia e delle finanze ha riconosciuto la sostenibilità dell'operazione, formulando considerazioni anche in merito alla bozza di Convenzione che regola la concessione e per la quale sottolinea la necessità di un più puntuale allineamento ai contenuti del citato "Atto d'obbligo" e di ulteriori integrazioni, puntualmente indicate;
- che per il fabbisogno residuo di 175.668.986 euro viene richiesta la copertura a carico delle risorse recate dalla legge n. 166/2002;

## DELIBERA

### *1. Approvazione progetti preliminari*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 17, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 sono approvati, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i progetti preliminari del "prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola" e della "nuova

linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami” ed è altresì riconosciuta la compatibilità ambientale delle opere.

Ai sensi dell’art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è apposto il vincolo preordinato all’esproprio per i beni ricadenti nelle aree interessate.

E’ conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.

1.2 Ai sensi del citato articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, gli importi di 88.941.957 euro – cui sono da aggiungere 86.000.000 euro per materiale rotabile – e di 495.156.986 euro (comprensivi di 33.655.000 euro per materiale rotabile) rappresentano il limite di spesa, rispettivamente, del “prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola e della “nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi – Bignami”: per quest’ultimo intervento il soggetto aggiudicatore, prima di bandire la gara, provvederà ad approfondire – sulla base del quadro economico presentato con nota 16 aprile 2004 – gli specifici contenuti delle voci richiamate nella presa d’atto ed a verificarne la congruità, comunicando le proprie valutazioni finali al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Entrambi gli importi di cui sopra sono inclusivi degli oneri per opere di mitigazione ambientale.

1.3 Le prescrizioni di cui al punto 1.1, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione istruttoria e alle quali resta subordinata l’approvazione dei progetti in questione, sono riportate – separatamente per ciascun progetto – nell’allegato che forma parte integrante della presente delibera.

Il soggetto aggiudicatore provvederà inoltre ad adeguare la bozza di convenzione che regola la concessione della nuova linea M5 alle indicazioni riportate nel parere della Cassa depositi e prestiti e che il predetto Ministero provvederà a comunicare direttamente al soggetto aggiudicatore stesso.

## 2. *Concessione contributo*

2.1 Vengono attribuiti al Comune di Milano i seguenti contributi in termini di volume d’investimenti, che rappresentano il limite massimo di spesa attualmente finanziabile a carico delle risorse recate dall’art. 13 della legge n. 166/2002:

- per il prolungamento della linea M1 a Monza Bettola, un contributo, in termini di volume d’investimenti, di 54.000.000 euro;
- per la realizzazione della tratta Garibaldi-Bignami della nuova linea M5, un contributo, in termini di volume d’investimenti, di 175.668.986 euro.

L’onere relativo viene imputato sul quinto limite di impegno quindicennale previsto dall’art. 13 della legge n. 166/2002 e decorrente dal 2006: la quota annua non può comunque superare – rispettivamente - l’importo massimo di 4.942.000 euro e l’importo massimo di 16.077.000 euro.

2.2 Il Comune di Milano, nella qualità di soggetto aggiudicatore dell’intervento di “prolungamento della linea M1”, provvederà a reperire le ulteriori risorse necessarie per l’acquisizione del materiale rotabile nell’entità indicata (9 treni). In caso contrario ed in carenza di ulteriori assegnazioni a carico delle risorse destinate



all'attuazione del primo programma delle infrastrutture strategiche, il parco treni verrà adeguatamente ridotto.

### 3. *Clausole finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti i progetti preliminari degli interventi "prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto FS-Monza Bettola" e "nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami", approvati con la presente delibera.
- 3.2 In sede di esame del progetto definitivo, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in detta fase progettuale.  
Procederà inoltre a verificare il rispetto delle altre indicazioni di cui al punto 1.
- 3.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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, anche tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.4 Ai sensi della delibera n. 24 in data odierna, il CUP relativo a ciascuna opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 29 settembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE  
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE  
Silvio BERLUSCONI