

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE:
RIQUALIFICAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA SARONNO - SEREGNO
(LEGGE N. 443/2001)

I L C I P E

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 presentano 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, secondo il quale i limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative sono da intendere quale concorso dello Stato stesso al pagamento di una quota degli oneri derivanti dai mutui o da 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 l'art. 1, comma 13, del D.L. 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 31 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 del "Corridoio plurimodale padano" tra i "Sistemi ferroviari" – la voce "Accessibilità ferroviaria Malpensa" cui è riconducibile l'intervento in oggetto, e, nell'allegato 2, riporta l' "itinerario Nord merci tratta Saronno-Seregno";

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;

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 8 giugno 2004, n. 367, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sulla "Riqualficazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno", proponendo l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera, per un importo complessivo di 74,575 Meuro, e l'assegnazione di un finanziamento di 48,529 Meuro;

VISTA la nota 22 settembre 2004, n. 530, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione integrativa alla predetta relazione istruttoria;

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 l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le infrastrutture ferroviarie afferenti il "corridoio plurimodale padano";

CONSIDERATO che, come risulta dalla "valutazione" riportata nella parte B1 del piano economico-finanziario sintetico dell'intervento, allegato alla relazione istruttoria, l'intervento di cui trattasi non presenta un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

P R E N D E A T T O

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

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che l'intervento consiste nella riqualificazione della esistente linea ferroviaria Saronno-Seregno, avente uno sviluppo di circa 15 km e che costituisce parte integrante del collegamento Novara-Seregno;
- che la linea Novara-Seregno si interconnette con la rete RFI a Novara e Seregno e costituisce il lato nord del quadrilatero di scorrimento Novara-Brescia, parte dell'itinerario ferroviario pedealpino-padano;
- che il progetto prevede la realizzazione di circa 8 km di nuova linea a doppio binario, in parte in variante rispetto al tracciato esistente, l'adeguamento della sede e delle opere d'arte di tutta la linea, una nuova distribuzione delle fermate/stazioni, l'eliminazione o l'automazione dei passaggi a livello, l'elettificazione e connessa sottostazione elettrica, il nuovo segnalamento di linea e di stazione, i sistemi di telecomunicazione, controllo e informazione al pubblico;
- che obiettivo dell'intervento, che interessa un'area caratterizzata dalla presenza di numerosi stabilimenti, è garantire, per il trasporto merci, un adeguamento degli impianti della linea ed un potenziamento dell'infrastruttura in relazione alla maggiore richiesta degli operatori locali, mentre, per il trasporto passeggeri, l'opera assicura il ripristino del servizio pubblico su ferro;
- che il progetto è coerente con la programmazione regionale ed in particolare con il programma regionale di sviluppo della VII legislatura, approvato con deliberazione del Consiglio regionale del 10 ottobre 2000; è inserito nell'"Accordo di programma quadro in materia di trasporti – realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000", stipulato il 1° settembre 1999 tra Governo e Regione Lombardia, ed è altresì ricompreso nel "Protocollo di intesa per la definizione degli interventi di completamento ed adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza", intercorso il 13 febbraio 2001 tra il Ministero dei trasporti, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e Lecco, le FS, le Ferrovie Nord Milano Esercizio e i Comuni aderenti all'assemblea dei sindaci della Brianza milanese;
- che il progetto preliminare è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli altri enti e organismi competenti;
- che la Regione Lombardia, con delibera della Giunta regionale n. VII/13517 del 30 giugno 2003, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla compatibilità ambientale del progetto, trattandosi di opera soggetta a VIA regionale, ed ha formalizzato l'assenso ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;

- che il Ministero per i beni e le attività culturali in data 4 settembre 2003, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo i maggiori costi conseguenti al recepimento delle indicazioni formulate dalle Amministrazioni interessate;

- *sotto l'aspetto attuativo*

- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A.;
- che la modalità di affidamento dei lavori è l'appalto integrato;
- che i tempi di realizzazione sono stimati in circa 2 anni dall'approvazione del progetto esecutivo;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 74,575 Meuro, comprensivi dell'importo di 1,362 Meuro ritenuti necessari dal Ministero proponente per l'accoglimento delle prescrizioni degli enti interessati, e si compone di 57,606 Meuro per lavori e 16,969 per somme a disposizione;
- che il costo è coperto – per complessivi 26,046 Meuro – da fondi regionali e da finanziamenti, a valere sulla legge 4 dicembre 1996 n. 611, di cui al decreto dell'allora Ministro dei trasporti n. 1340 del 13 maggio 1999 e il cui trasferimento è, tra l'altro, previsto nell'accordo di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lombardia, ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per dare attuazione all'art. 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, in materia di investimenti nel settore dei trasporti;
- che, pertanto, il fabbisogno residuo di cui viene richiesta la copertura a carico delle risorse della legge obiettivo, determinato anche dall'accoglimento delle prescrizioni formulate dalle Amministrazioni competenti nel corso dell'istruttoria, è pari a 48,529 milioni di euro;

DELIBERA

1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 17, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture

e dei trasporti, il progetto preliminare della “riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno” ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell’opera.

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 dell’opera.

- 1.2 Ai sensi del citato articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l’importo di 74,575 milioni di euro sopra indicato costituisce il limite di spesa dell’intervento da realizzare ed è inclusivo 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 del progetto, sono riportate nell’allegato che forma parte integrante della presente delibera.

2. *Concessione contributo*

Per la realizzazione dei lavori di cui al punto precedente viene attribuito a Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. un contributo massimo pluriennale pari a 4,441 Meuro per 15 anni, a valere sul quarto limite di impegno quindicennale previsto dall’art. 13 della legge n. 166/2002 e decorrente dal 2005: detto contributo viene quantificato includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.

Il Ministero dell’economia e delle finanze provvederà a fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al soggetto aggiudicatore le eventuali indicazioni che riterrà opportune per una più puntuale definizione delle modalità di attribuzione e di erogazione del contributo.

3. *Assegnazione del codice unico di progetto (CUP)*

All’intervento “Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno” è assegnato il CUP E31J0300000001: esso, ai sensi della delibera n. 24 in data odierna, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l’opera di cui alla presente delibera.

4. *Clausole finali*

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell’intervento “riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno”, approvato con la presente delibera.
- 4.2 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 prima di detta fase progettuale o in tale sede nonché al rispetto delle altre indicazioni.

Detto Ministero provvederà altresì a verificare che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato punto.

- 4.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di esame del progetto definitivo, provvederà a riportare in apposito prospetto il riepilogo delle fonti di copertura finanziaria dell'opera, fermo restando che la quota complessiva da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del primo programma delle opere strategiche non potrà superare – salva compensazione con altra opera – quella indicata nella richiamata delibera n. 121/2001.
- 4.4 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.

Roma, 29 settembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI