

## CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A.

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

### L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A.

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;

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 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 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;

4. 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:

4.1. 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;

4.2. 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;

4.3. 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;

Visto il decreto legislativo 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale all'art. 42, comma 3, dispone che *“le proroghe della dichiarazione di pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio in scadenza su progetti già approvati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in base al previgente decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono approvate direttamente dal soggetto aggiudicatore. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ciascun anno rende una informativa al CIPE in merito alle proroghe disposte nel corso dell'anno e ai termini in scadenza nell'anno successivo”*;

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 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 il CIPE si è 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 il CIPE, 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 il CIPE 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 il CIPE 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 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 il CIPE 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» come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

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;

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;

Considerato che in data 19 dicembre 2019, con decreto n. 585 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stato approvato l'atto aggiuntivo n. 2 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, 17 gennaio 2019, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 137 del 13 giugno 2019, 24 luglio 2019, n. 42, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 266 del 13 novembre 2019, con le quali il CIPE 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 il CIPE 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.;

Considerato che in data 26 novembre e 15 dicembre 2020 il CIPE ha preso atto delle informative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inerenti alla proroga dei termini dell'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica tra CAL S.p.a. e APL S.p.a.;

Vista la nota del 13 gennaio 2021, prot. 23744, con la quale il Presidente della Regione Lombardia ha espresso l'assenso alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità dell'infrastruttura;

Preso atto 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, il CIPE ha, tra l'altro, proceduto alla ricognizione delle risorse rinvenienti dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266 del 2005, 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 il CIPE 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 il CIPE 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, registrata alla Corte dei Conti in data 19 gennaio 2010, il CIPE 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 il CIPE, 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 il CIPE 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. con la delibera n. 42 del 2019, in merito a quanto già espresso dal CIPE stesso con delibera n. 24 del 2014, inerente all'atto aggiuntivo n. 2 e al contributo pubblico di cui all'art. 18 della legge n. 183 del 2011, il CIPE ha espresso parere favorevole ai cambiamenti proposti sul parere espresso con la citata delibera n. 24 del 2014 e pertanto ha:

9.1. approvato la traslazione in avanti del cronoprogramma, con previsione espressa della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso;

9.2. confermato l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione di cui alla delibera CIPE n. 24 del 2014, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011, con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, nonché in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte;

9.3. approvato i termini previsti dall'art 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2, relativi al perfezionamento del finanziamento senior 1 e senior 2, con l'eliminazione del periodo «comunque entro la data del 31 dicembre 2019», termine che si ritiene implicitamente superato dal prolungamento dei tempi procedurali e integralmente sostituito dall'ulteriore vincolo temporale previsto nel medesimo articolo per il finanziamento senior 2;

9.4. confermato, esprimendo parere favorevole, l'atto aggiuntivo n. 2 già sottoscritto da CAL e APL in data 20 dicembre 2018, con le modifiche sopra riportate.

10. in data 19 dicembre 2019 è stato emesso il decreto interministeriale n. 585 di approvazione dell'atto aggiuntivo n. 2, registrato alla Corte dei Conti in data 20 febbraio 2020;

11. con la delibera n. 1 del 2017 il CIPE, 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;

12. con la delibera n. 1 del 2019 il CIPE, ai sensi dell'art. 166, comma 4-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006, ha disposto l'ulteriore 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 e già prorogata con delibera n. 1 del 2017;

13. con le delibere n. 1 del 2017 e n. 1 del 2019 il CIPE ha disposto che qualunque eventuale onere aggiuntivo derivante dalla proroga di cui al punto precedente fosse imputato a carico del Concessionario;

14. l'art. 166, comma 4-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006 prevede la possibilità che sia disposta, per cause di forza maggiore o per altre giustificate ragioni, una proroga al termine di validità della



dichiarazione di pubblica utilità;

15. in data 9 luglio 2020, con nota n. 5442/20, e 15 luglio 2020, con nota n. 5575/20, il Concessionario ha trasmesso a CAL S.p.a. apposita istanza, per tutte le aree previste nel progetto del Collegamento autostradale per le tratte B2, C, D e relative opere connesse, la Greenway, l'opera connessa TRVA 13-14, i progetti locali della seconda parte dell'opera e i progetti locali nn. 12, 40, 44 della prima parte dell'opera;

16. CAL S.p.a., con nota 30 luglio 2020, n. CAL-300720-00003, 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 della successiva determinazione del CIPE;

17. le relazioni di APL S.p.a. e di CAL S.p.a., 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:

17.1. ritardata efficacia dell'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica, sottoscritto in data 20 dicembre 2018 e reso efficace in data 20 febbraio 2020, con la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze n. 585 del 19 dicembre 2019, di approvazione dell'atto aggiuntivo n. 2, con conseguenti ritardi nella fase di programmazione e realizzazione delle tratte ancora da realizzare, posto che solo dall'efficacia di detto atto aggiuntivo 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; il medesimo CIPE, con la delibera n. 42 del 2019, ha approvato la traslazione in avanti del cronoprogramma delle tratte ancora da realizzare, con previsione espressa della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'atto stesso;

17.2. confronto con gli enti locali finalizzato alla definizione dei contenuti progettuali e/o delle misure compensative inerenti alla tratta A e alla 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;

18. il Concessionario APL S.p.a. ha provveduto, in data 29 luglio 2020, alla pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento sui quotidiani «Corriere della Sera», edizione nazionale, e «Il Giornale», edizione Lombardia; a seguito di detta pubblicazione è pervenuta una sola osservazione da parte dei soggetti interessati, come da nota del Concessionario del 13 ottobre 2020, che tuttavia non comporta criticità nel merito. CAL ha comunicato in pari data al Ministero delle infrastrutture e trasporti il suddetto esito dell'avvenuta pubblicazione.

19. in risposta alla nota di CAL S.p.a. del 15 dicembre 2020, prot. CAL-151220-00003, in data 5 gennaio 2021 il Ministero delle infrastrutture e trasporti, con nota n. 94, ha richiamato le disposizioni introdotte in materia di proroga della pubblica utilità dal decreto legge n. 76 del 2020, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, con particolare riferimento all'art. 42, comma 3, sopra citato, in forza delle quali la società CAL S.p.a., in qualità di soggetto aggiudicatore, può procedere con la disposizione della suddetta proroga della pubblica utilità;

20. la proroga della dichiarazione di pubblica utilità risulta essenziale anche al fine di preservare la legittimità delle occupazioni attualmente in essere;

21. si ritiene altresì 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 ai segnalati (possibili) effetti in relazione alla legittimità delle stesse, pregiudicherebbero la quasi totalità degli accordi bonari già sottoscritti;

22. 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;

Preso atto, sotto l'aspetto attuativo, che:

1. il soggetto aggiudicatore è Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. (CAL S.p.a.), società costituita tra ANAS S.p.a. e Infrastrutture lombarde S.p.a. (dal 1° luglio 2020 incorporata in Aria 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 prot. 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;

Considerato che il cronoprogramma di realizzazione dell'opera, coordinato con le previsioni contenute nell'Atto Aggiuntivo n. 2, prevede l'espletamento delle attività espropriative oltre l'attuale termine della pubblica utilità dell'opera del 19 gennaio 2021;

Sulla base dell'approvazione della proroga di due anni della pubblica utilità del Collegamento Autostradale, deliberata dal Consiglio di Amministrazione di CAL nella seduta del 15 gennaio 2021, in occasione della quale il medesimo Consiglio di Amministrazione di CAL ha altresì conferito specifico mandato all'Amministratore Delegato di CAL di procedere con la disposizione della proroga stessa;

Dispone:

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, dell'articolo 42, comma 3, del decreto-legge del 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, 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 B2, C, D e relative opere connesse, Greenway, Opera connessa TRVA 13-14, progetti locali del secondo lotto dell'Opera e progetti locali nn. 12, 40 e 44 del primo lotto dell'Opera del «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse», apposta con delibera n. 97 del 2009 e già prorogata con le delibere n. 1 del 2017 e n. 1 del 2019.

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

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

Milano, 15 gennaio 2021

*L'Amministratore Delegato di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.*

(Gianantonio Arnoldi)

*Documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi D. Lgs 7 marzo 2005, n. 82*