

sarà rideterminato da questo Comitato a seguito della trasmissione, da effettuarsi entro novanta giorni dalla pubblicazione della presente delibera, dei quadri economici aggiornati di tutte le tratte citate.

2. Disposizioni finali.

2.1. I finanziamenti di cui ai punti 1.1, 1.2 e 1.3 non implicano rinuncia a eventuali pretese correlate alle responsabilità gravanti sui soggetti cui spettava il dovere della corretta progettazione e della corretta gestione dei lavori e del rapporto con l'appaltatore.

2.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a trasmettere a questo Comitato un nuovo accordo procedimentale per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma, modificativo o sostitutivo di quello sottoscritto il 29 maggio 2002 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Lazio e Roma Capitale, come modificato ed integrato con due successivi atti aggiuntivi sottoscritti rispettivamente il 13 dicembre 2002 ed il 29 luglio 2004, coerente con quanto previsto nella presente delibera.

2.3. 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, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 65/2003 sopra richiamata.

2.4. Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 11 dicembre 2012

Il Presidente
MONTI

IL SEGRETARIO
BARCA

*Registrato alla Corte dei conti il 3 giugno 2013
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 86*

13A05374

DELIBERA 18 marzo 2013.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa. (Delibera n. 25/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista legge 29 dicembre 1969, n. 1042, che all'art. 2 prevede l'acquisizione del parere della Commissione di cui all'art. 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, appositamente integrata, ai fini dell'approvazione dei progetti di massima e dei progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», e in particolare:

l'art. 5, comma 2, che prevede l'integrazione della commissione di cui al citato art. 2 della legge n. 1042/1969;

l'art. 6, che, per l'attuazione degli interventi di cui alla stessa legge n. 211/1992 e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori, prevede la costituzione di una commissione di vigilanza (C.A.V.);

l'art. 9, che prevede contributi per la realizzazione degli interventi di trasporto rapido;

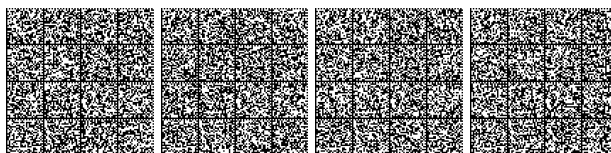
Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, 4 dicembre 1996, n. 611, 27 febbraio 1998, n. 30, 18 giugno 1998, n. 194, 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria 1999), 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), 6 agosto 2008, n. 133, con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211/1992 ed è stato previsto un apporto finanziario statale nel limite rispettivamente del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse e del 100 per cento per gli interventi sulle ferrovie in gestione governativa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, recante «Devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537», e visto, in particolare, l'art. 3, comma 1, che attribuisce a questo Comitato le funzioni del soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211/1992;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 93 («Regolamento recante "Riordino, ai sensi dell'art. 29 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, come convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, degli organi collegiali ed altri organismi operanti nell'ambito del Ministero dei trasporti previsti da leggi o regolamenti"»), con il quale è stata, tra l'altro, prorogata l'operatività della commissione di cui al richiamato art. 2 della citata legge n. 1042/1969;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, con il quale, presso l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, è stata istituita la Commissione di alta vigilanza (C.A.V.) con il compito di supportare il titolare di quel Dicastero nell'attività di coordinamento degli interventi di cui alla citata legge n. 211/1992, in particolare nelle attività di predisposizione delle graduatorie per il riparto dei fondi assegnati alla stessa legge e nel monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi di trasporto rapido di massa;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che all'art. 1, commi 304 e 305, ha istituito il «Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale», con una dotazione di complessivi 353 milioni di euro per gli anni dal 2008 al 2010, di cui il 50 per cento per gli interventi di cui al citato art. 9 della legge n. 211/1992 (trasporto rapido di massa);



Visto il decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, concernente «disposizioni urgenti per salvaguardare il potere d'acquisto delle famiglie», convertito dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, che, nel prevedere all'art. 5 riduzioni di autorizzazioni di spesa, nell'allegato ha azzerato la dotazione del suddetto Fondo;

Visto il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, concernente «disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria» e convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che all'art. 63, commi 12 e 13, ha ripristinato le risorse ridotte con il citato decreto-legge n. 93/2008;

Visti i decreti 16 febbraio 2009, n. 99 (*G.U.* n. 126/2009) e 11 maggio 2009 (*G.U.* n. 126/2009), con i quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, rispettivamente, dettato i «criteri per la presentazione e selezione dei progetti per interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa finalizzati alla promozione e al sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale» e integrato la documentazione istruttoria da produrre a corredo delle istanze di finanziamento;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, recante «Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario», che all'art. 12, comma 6, prevede, a decorrere dalla data di scadenza degli organismi collegiali operanti presso le pubbliche Amministrazioni, in regime di proroga ai sensi dell'art. 68, comma 2, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che le attività svolte dagli organismi stessi siano definitivamente trasferite ai competenti uffici delle Amministrazioni nell'ambito delle quali operano;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato le risorse di cui alle leggi citate in esordio, ammettendo a finanziamento numerosi interventi sulla base di apposite graduatorie redatte dalla C.A.V., e provveduto a rimodulare le stesse risorse;

Vista la delibera 6 dicembre 2011, n. 91 (*G.U.* n. 120/2012), con la quale questo Comitato, per la realizzazione dei nuovi interventi di cui all'art. 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, ha approvato il programma d'interventi finanziato nel limite delle risorse disponibili di cui al citato articolo n. 63 del decreto-legge n. 112/2008, tenendo conto dei criteri di gestione della graduatoria delle opere finanziabili esposti nella stessa delibera n. 91/2011;

Vista la nota 28 febbraio 2013, n. 6509, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa relazione della competente Direzione generale per il trasporto pubblico locale, subentrata alla citata C.A.V.:

ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della conferma del finanziamento dell'intervento da realizzare nel Comune di Bologna, oggetto di una variante tecnico-economica, e dell'autorizzazione all'utilizzo dei ribassi di gara per due interventi da realizzare nel Comune di Palermo, trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

ha aggiornato questo Comitato sullo stato degli interventi finanziati con la richiamata delibera n. 91/2011 (*G.U.* n. 120/2012);

Vista la nota 13 marzo 2013, n. 1707, con la quale il Ministero sopra richiamato ha fornito ulteriori elementi istruttori;

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

Vista la nota 15 marzo 2013, n. 1277, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

per quanto concerne il Comune di Bologna:

che l'intervento denominato «rete Civis», derivante dall'unificazione e dalla modifica progettuale di due linee tranviarie, aveva un costo di 182.160.492,69 euro, al netto dell'IVA, a fronte del quale la contribuzione statale era stata quantificata entro l'importo massimo di 109.296.295,20 euro;

che, a seguito delle valutazioni espresse in data 1° giugno 2011 dalla «Commissione di sicurezza per il sistema del trasporto Civis della città di Bologna», si è resa necessaria l'introduzione di una variante che prevede la guida ottica del filoveicolo solo in fase di accostamento alle banchine e non per l'intero tracciato e che, conseguentemente, sono stati modificate la tipologia di filoveicolo e le opere civili;

che il quadro economico inclusivo della variante, come proposto dal Comune, conferma il precedente costo di 182.160.492,69 euro;

che il Ministero istruttore ha ritenuto invece che il costo delle apparecchiature di guida automatica dei 49 filoveicoli previsti nell'intervento e il costo del «sistema di guida vincolata», quantificato dal Comune in complessivi 24.896.324,65 euro, potesse essere ridotto del 30 per cento circa;

che quindi il citato Ministero ha indicato in 174.691.595,30 euro il costo dell'intervento ritenuto ammissibile a finanziamento, precisando che la quantificazione definitiva del contributo statale potrà essere individuata solo dopo l'istruttoria di propria competenza sul progetto definitivo per il rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza e del parere tecnico-economico;

che peraltro, a fronte del succitato minor costo dell'intervento ritenuto ammissibile a finanziamento, pari a 174.691.595,30 euro, occorre contenere il relativo contributo statale entro il tetto massimo di 104.814.957,18 euro, pari al 60 per cento del predetto costo;



per quanto concerne il Comune di Palermo:

per l'intervento denominato «Metroferrovia - 1° stralcio funzionale Giachery - Politeama»:

che per la chiusura dell'«anello» di Palermo era stata prevista la costruzione dell'intera tratta Giachery - Lolli della suddetta metroferrovia, il cui costo era stato, da ultimo, indicato in 168 milioni di euro, a seguito di un aggiornamento del quadro economico operato da RFI in forza di un protocollo d'intesa sottoscritto con il Comune;

che l'intervento era stato diviso in due stralci funzionali, di cui solo il primo, relativo alla tratta Giachery - Politeama, del costo di 124.306.000 euro (IVA esclusa), era realizzabile, in quanto completabile entro il 2008, data ultima per l'utilizzo dei finanziamenti comunitari a carico del POR Sicilia 2000-2006;

che a tale intervento era stato confermato il contributo in termini di volume d'investimenti, e pari a 69.473.782,07 euro, assegnato all'intervento originario ed aggiornato con le deliberazioni n. 99/2002, 35/2003 e 112/2004;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva ritenuto ammissibile la richiesta del Comune di reinserire l'IVA nel quadro economico dell'intervento, valutando congruo un costo complessivo di 124.103.656,43 euro, comprensivo dell'IVA e di una riduzione della quota imprevisti, e fissando il contributo statale in termini di volume d'investimenti nell'importo di 69.463.000 euro, pari al 55,97 per cento del costo approvato;

che nel 2007 è stata espletata da parte di RFI S.p.A. la gara di appalto, in esito alla quale sono state realizzate economie di gara per 21.588.119,01 euro. L'aggiudicazione definitiva è stata perfezionata solo dopo il pronunciamento del Consiglio di Stato a seguito del ricorso proposto dalla seconda classificata e le attività di progettazione esecutiva e realizzazione sono state consegnate a ottobre 2009;

che il prolungarsi dei tempi di attuazione dell'opera, le difficoltà connesse all'espletamento delle procedure di gara e le problematiche tecnico-economiche succedutesi nel tempo hanno determinato la elaborazione di un progetto esecutivo modificato rispetto al progetto definitivo sul quale il Ministero istruttore si è espresso in data 17 giugno 2005;

che tale ultimo progetto, trasmesso dal Comune di Palermo il 28 febbraio 2012, include modifiche derivanti dal maggiore approfondimento progettuale e da circostanze imprevedibili, e presenta un costo di 154.694.486,71 euro rispetto al costo di circa 103 milioni di euro derivante dai citati ribassi di gara per oltre 21 milioni di euro;

che il suddetto Ministero ha valutato ammissibile a finanziamento il minor costo di 152.095.270,27 euro, avendo espunto dal quadro economico, tra l'altro, il costo di «progettazioni pregresse» perché relativo a spese tecniche non attinenti l'esecuzione delle opere;

che il Comune ha chiesto l'autorizzazione all'utilizzo delle sopra citate economie di gara per 21.588.119,01 euro;

che, incluso l'utilizzo delle suddette economie, risulterebbero disponibili finanziamenti per complessivi 124.103.652 euro, così articolati:

69.463.000 euro ex deliberazioni n. 99/2002, 35/2003 e 112/2004, attivati con l'accensione di due contratti di mutuo con la Cassa depositi e prestiti (per 68.564.712,29 euro in data 26 gennaio 2005 autorizzato con decreto ministeriale n. 6191 del 30 dicembre 2004 e per 898.287,71 euro in data 29 dicembre 2005 autorizzato con decreto ministeriale n. 5635 del 29 dicembre 2005);

54.382.652 euro di finanziamenti regionali a valere sulle risorse comunitarie e nazionali per le politiche di coesione;

258.000 euro di finanziamenti del Comune di Palermo;

che, rispetto al costo di 154.694.486,71 euro, resta quindi un fabbisogno di 30.590.834,71 euro da reperire a carico della Regione Siciliana;

che con deliberazione di Giunta del 13 settembre 2009, la Regione Siciliana ha autorizzato il finanziamento di 27.991.613,84 euro a carico del PO FESR Sicilia 2007-2013, linea d'intervento 1.3.1.1, e ha deliberato di farsi parte attiva nella ricerca di ulteriori fonti di finanziamento, anche per la copertura delle spese per progettazioni pregresse (2.599.220,87 euro);

che il Ministero istruttore ritiene condivisibile la proposta di autorizzare l'utilizzo delle citate economie di gara, proponendo la conferma del finanziamento in passato assentito, per il richiamato importo di 69.463.000 euro, subordinatamente alla positiva conclusione delle procedure per l'acquisizione del finanziamento regionale sopra richiamato;

per l'intervento denominato «Sistema tranviario», comprensivo di 3 linee;

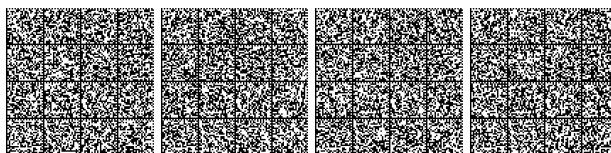
che, al primo progetto dell'intervento risalente al 2001 fu assegnato un contributo in termini di volume d'investimenti pari a 21.441.910 euro;

che avendo avuto esito negativo la gara d'appalto a causa della scarsa remuneratività dei prezzi, il progetto in questione fu rivisitato in termini strutturali ed economici nel 2004 per contenerne i costi di realizzazione, con lo spostamento del deposito per la linea 1, la riduzione chilometrica del tracciato della linea 3 e una riduzione del numero dei treni (da 27 a 17);

che il Ministero istruttore ha approvato in linea tecnica l'intervento, per un costo di 216.772.100 euro, integralmente finanziato confermando il contributo in termini di volume d'investimenti assegnato alla precedente versione progettuale;

che l'intervento fruisce di finanziamenti anche a carico dell'attuale Fondo sviluppo e coesione - FSC, di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, art. 4 (ex risorse per le aree depresse ai sensi delle leggi 8 agosto 1995, n. 341, e 20 dicembre 1996, n. 641), per gli importi, rispettivamente, di 4.241.140 euro e 103.291.380 euro, per un finanziamento statale complessivo di 128.974.430 euro;

che risultano disponibili, a completamento della copertura finanziaria dell'intervento, ulteriori 87.797.670 euro a carico del Comune di Palermo;



che dopo la gara, che ha registrato economie per 10.000 euro, è stato predisposto il progetto esecutivo, interessato da varianti nel corso dei lavori, dovute, tra l'altro a sorprese geologiche, geotecniche e orografiche e a nuove normative e/o provvedimenti urbanistici;

che il risultante maggior costo del progetto, pari a 307.124.930,88 euro, è stato ritenuto ammissibile a finanziamento dal predetto Ministero limitatamente a 286.033.513,92 euro;

che restano pertanto da reperire finanziamenti, rispetto al costo aggiornato di 307.124.930,88 euro, pari a 90.352.830,88 euro;

che per assicurare l'integrale finanziamento dell'intervento la Regione ha richiesto ai sottoscrittori la rimodulazione del finanziamento degli interventi previsti dall'Accordo di programma quadro sul trasporto ferroviario 5 ottobre 2001, come aggiornato in data 11 dicembre 2009;

che il Ministero istruttore ritiene condivisibile la proposta di autorizzare l'utilizzo delle citate economie di gara pari a 10.000 euro, proponendo la conferma del finanziamento statale complessivamente assentito in passato, per il richiamato importo di 128.974.430 euro, subordinatamente alla positiva conclusione delle procedure per l'acquisizione dell'ulteriore finanziamento sopra richiamato;

per quanto concerne le problematiche relative al riparto delle risorse di cui al citato art. 63 del decreto-legge n. 112/2008:

che questo Comitato, con la richiamata delibera n. 91/2011, ha approvato il programma d'interventi finanziato a valere sulle risorse di cui al citato decreto-legge n. 112/2008 elaborato seguendo i criteri di selezione dei progetti previsti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 99/2009 e ha stabilito che l'erogazione dei contributi sarebbe stata subordinata, tra l'altro, alla conferma dei cofinanziamenti inizialmente dichiarati, eventualmente integrati da ulteriori cofinanziamenti;

che con la stessa delibera n. 91/2011, questo Comitato ha preso atto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha vincolato le risorse disponibili all'intera graduatoria e non al singolo intervento, impegnandosi a dare comunicazione, a questo Comitato stesso, delle eventuali sostituzioni degli interventi finanziati;

che le risorse disponibili, pari a 144.800.000 euro, potevano essere destinate ai seguenti interventi, collocati nei primi 4 posti della graduatoria:

(importi in euro)

Ente	Intervento	Costo lotto funzionale	Importo ammissibile a finanziamento	Finanziam.to erogabile	% finanz.to
Provincia di Milano	Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbrate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo	98.224.972,00	98.224.972,00	58.934.983,20	60
Comune Bologna	Metrotranvia di Bologna: opere di completamento lotto "stazione FS-P.zza Maggiore"	98.630.000,00	98.630.000,00	53.790.000,00	54,54
Comune Potenza	Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	18.315.486,00	18.315.486,00	10.989.291,60	60
Comune Milano (1)	Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano	76.605.318,00	76.605.318,00	21.085.725,20	27,53
Totale dei finanziamenti assegnabili ex delibera n. 91/2011				144.800.000,00	

- (1) La graduatoria di cui alla delibera n. 91/2011 prevedeva la finanziabilità dell'intervento per il 60 per cento del costo, pari a 45.963.190,80 euro, ma l'effettivo finanziamento, tenuto conto delle risorse disponibili, doveva essere limitato a 21.085.725,20 euro.



che, essendo venuto meno, a causa dei vincoli del patto di stabilità, il cofinanziamento comunale previsto per la «Metrotranvia di Bologna: opere di completamento lotto stazione FS-P.zza Maggiore», secondo intervento della graduatoria, che non sarà più realizzato, il Ministero istruttore ha fatto presente che procederà allo scorrimento della graduatoria stessa;

che l'intervento del Comune di Potenza denominato «Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino», collocato al 3° posto della graduatoria, era già finanziato fino al tetto massimo del 60 per cento del relativo costo ammissibile a finanziamento;

che il suddetto scorrimento consente di elevare a 45.963.190,80 euro, pari al 60 per cento del relativo costo, il finanziamento dell'intervento del Comune di Milano denominato «Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano», collocato al 4° posto della graduatoria;

che le residue risorse disponibili, pari a 28.912.534,40 euro, consentono d'inserire tra le opere finanziabili l'intervento del Comune di Torino denominato «Metropolitana leggera automatica linea 2, tratta Rebaudengo - Giulio Cesare», inizialmente escluso dal finanziamento e ora finanziabile per il 28,91 per cento del relativo costo ammissibile;

che, pertanto, gli interventi finanziabili a carico delle risorse del decreto-legge n. 112/2008 risultano ora i seguenti:

(importi in euro)

Ente	Intervento	Costo lotto funzionale	Importo ammissibile a finanziamento	Finanziam.to erogabile	% finanz.to
Provincia di Milano	Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbrate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo	98.224.972,00	98.224.972,00	58.934.983,20	60
Comune Potenza	Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	18.315.486,00	18.315.486,00	10.989.291,60	60
Comune di Milano	Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano	76.605.318,00	76.605.318,00	45.963.190,80	60
Comune di Torino (2)	Metropolitana leggera automatica linea 2, tratta Rebaudengo-Giulio Cesare	111.000.000,00	100.000.000,00	28.912.534,40	28,91
Totale dei finanziamenti assegnabili ex delibera n. 91/2011				144.800.000,00	

- (2) La graduatoria di cui alla delibera n. 91/2011 prevedeva la teorica finanziabilità dell'intervento per il 60 Per cento del costo, pari a 60 milioni di euro; l'intervento non era peraltro stato ammesso a finanziamento per indisponibilità di risorse.

che, come già specificato nella delibera n. 91/2011, l'intervento della linea 2 della metropolitana di Milano riguarderà il 1° e il 2° lotto funzionale, «relativamente ai soli impianti di alimentazione elettrica e impianti di trazione elettrica»;

Delibera:

1. Interventi di Bologna e di Palermo

1.1. È rideterminato, nella quota massima di 104.814.957,18 euro, il contributo già assegnato all'intervento concernente la «rete Civis», oggetto della rimodulazione progettuale di cui alla precedente presa d'atto e del costo aggiornato di 174.691.595,30 euro.

L'importo definitivo del citato contributo sarà quantificato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il suddetto importo di 104.814.957,18 euro e nei limiti della percentuale di contribuzione del 60 per cento, sulla base del costo definitivamente accertato dal Ministero stesso, in sede di rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza e del parere tecnico economico.



1.2.1. È autorizzato l'utilizzo delle economie di gara, pari a 21.588.119,01 euro, per la realizzazione dell'intervento denominato «Metroferrovia - 1° stralcio funzionale Giachery - Politeama» di cui alla precedente presa d'atto, il cui costo ammissibile a finanziamento ammonta a 152.095.270,27 euro.

1.2.2. È inoltre confermato il contributo, in termini di volume d'investimenti, di 69.463.000 euro, già destinato all'intervento di cui al precedente punto 1.2.1, subordinatamente all'acquisizione delle ulteriori risorse per l'integrale finanziamento dell'intervento stesso.

1.3.1. È autorizzato l'utilizzo delle economie di gara, pari a 10.000 euro, per la realizzazione dell'intervento denominato «Sistema tranviario» di cui alla precedente presa d'atto, il cui costo ammissibile a finanziamento ammonta a 286.033.513,92 euro.

1.3.2. È inoltre confermato il contributo, in termini di volume d'investimenti, di 128.974.430 euro, già destinato all'intervento di cui al precedente punto 1.3.1, subordinatamente all'acquisizione delle ulteriori risorse per l'integrale finanziamento dell'intervento stesso.

2. Programma d'interventi approvato con delibera CIPE n. 91/2011

2.1. L'intervento del Comune di Bologna denominato «Metrotranvia di Bologna: opere di completamento lotto "stazione FS-P.zza Maggiore"», è espunto dal programma d'interventi approvato con delibera di questo Comitato n. 91/2011 e riportato nel relativo allegato.

2.2. Gli interventi del predetto programma, finanziabili a valere sulle risorse di cui all'art. 63, commi 12 e 13, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come specificato nella precedente presa d'atto, sono quindi i seguenti:

(importi in euro)

Intervento	Finanziamento erogabile
Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo	58.934.983,20
Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	10.989.291,60
Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano	45.963.190,80
Metropolitana leggera automatica linea 2, tratta Rebaudengo-Giulio Cesare	28.912.534,40
Totale dei finanziamenti assegnabili ex delibera n. 91/2011	144.800.000,00

3. Clausole finali

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilerà sull'attuazione della presente delibera, sollecitando i soggetti interessati ad adottare tutte le misure per una tempestiva realizzazione delle opere in questione.

3.2. I soggetti aggiudicatori di interventi comprensivi di una spesa per rotabili, che siano almeno in parte a carico della finanza pubblica, dovranno assicurare che i rotabili stessi restino di proprietà pubblica, salvo che il servizio venga poi posto a gara.

3.3. Restano ferme le direttive formulate in precedenza e non esplicitamente modificate con la presente delibera, compreso l'onere di relazione annuale, da espletare entro il 31 gennaio di ogni anno fino alla completa realizzazione del programma di interventi.

Roma, 18 marzo 2013

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 18 giugno 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 335

13A05375

