

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 8 novembre 2013.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa. (Delibera n. 75/2013).

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 alta vigilanza (C.A.V.);

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

Visto il decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96, concernente la cessazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno di cui al decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, convertito dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488, e visto in particolare l'art. 19, comma 5, che ha istituito un Fondo, cui far affluire le disponibilità di bilancio per il finanziamento delle iniziative nelle allora «aree depresse» del Paese, da ripartire sulla base di apposite delibere di questo Comitato;

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;

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 di massa (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse e del 100 per cento per gli interventi sulle ferrovie in gestione governativa;

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 suddetta 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;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito nella legge 8 agosto 1995, n. 341, che ha autorizzato la contrazione di mutui, entro i limiti di impegno previsti dalla norma stessa e con onere di ammortamento a totale carico dello Stato, per la realizzazione, nelle «aree depresse» del territorio nazionale, di opere infrastrutturali approvate da questo Comitato, su proposta formulata dall'allora Ministro del bilancio e della programmazione economica d'intesa con l'allora Ministro dei lavori pubblici e con le Amministrazioni interessate;

Visto l'art. 1, comma 79, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, che, a valere sui mutui come sopra attivabili, destina 600 miliardi di lire al finanziamento di interventi relativi ai trasporti rapidi di massa, secondo le procedure previste dalla richiamata legge n. 211/1992 e successive modificazioni, nonché alla manutenzione e al completamento delle reti viarie provinciali e alla metanizzazione, demandando a questo Comitato di ripartire l'importo tra le suddette tipologie di intervento;

Visto il decreto-legge 1° luglio 1996, n. 344, da ultimo reiterato con il decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, che autorizza la contrazione di ulteriori mutui quindicennali, entro i limiti di impegno previsti dalla norma stessa, con totale ammortamento a carico dello Stato, per la realizzazione di iniziative dirette a favorire lo sviluppo sociale ed economico delle «aree depresse» del territorio nazionale, demandando a questo Comitato di effettuare il riparto delle somme così ricavabili;

Visto l'art. 1 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, che, nell'autorizzare l'allora Ministro del tesoro a contrarre mutui quindicennali con varie istituzioni finanziarie e con ammortamento a totale carico dello Stato, prevede che i relativi ricavi, che affluiscono al Fondo di cui al richiamato art. 19 del decreto legislativo n. 96/1993, siano ripartiti da questo Comitato;

Vista la legge 30 giugno 1998, n. 208, che, per assicurare la prosecuzione degli interventi finanziati a valere sulle risorse di cui all'art. 1 del richiamato decreto-legge n. 67/1997, autorizza la spesa complessiva di 12.200 miliardi di lire per il periodo 1999-2004, specificando che



le predette risorse affluiscono al Fondo di cui al citato art. 19 del decreto legislativo n. 96/1993 e demandando a questo Comitato il riparto delle risorse stesse, sentite le indicazioni di priorità della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano;

Visti gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate - FAS (coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla citata legge n. 208/1998 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo n. 96/1993), nei quali si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale che, in attuazione dell'art. 119, comma 5, della Costituzione, sono rivolti al riequilibrio economico e sociale fra aree del Paese;

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

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 e della C.A.V.;

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», 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;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, e in particolare l'art. 4 del medesimo decreto legislativo, il quale dispone che il FAS di cui all'art. 61 della citata legge n. 289/2002 assuma la denominazione di Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale, che sono rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

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 che, 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, le attività svolte dagli organismi stessi siano definitivamente trasferite ai competenti uffici delle Amministrazioni nell'ambito delle quali essi operano;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e visto in particolare l'art. 8, comma 9-bis, che dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisca un Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

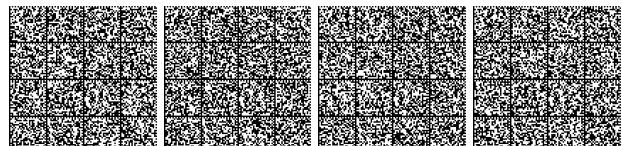
Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 gennaio 2013, n. 27, con il quale è stato istituito il citato Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

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 8 maggio 1996, n. 66 (*Gazzetta Ufficiale* n. 149/1996), con la quale questo Comitato ha previsto che l'importo di 600 miliardi di lire di cui all'art. 1, comma 79, della richiamata legge n. 549/1995 fosse ripartito in quote uguali fra le tre tipologie d'interventi precise dalla norma stessa ed inclusive dei trasporti rapidi di massa;

Vista la delibera 12 luglio 1996, n. 131 (*Gazzetta Ufficiale* n. 175/1996), con la quale questo Comitato ha stabilito, al punto 3, che una quota delle risorse derivanti dai mutui di cui al decreto-legge n. 344/1996 fosse destinata al finanziamento, tra l'altro, degli interventi previsti dall'art. 1, commi 78 e 79, della legge 28 dicembre 1995, n. 549;

Vista la delibera 8 agosto 1996, n. 169 (*Gazzetta Ufficiale* n. 175/1996), con la quale questo Comitato, al punto 1, ha quantificato le disponibilità complessive da destinare al finanziamento delle iniziative di cui al succitato punto 3 della delibera n. 131/1996, specificando, tra l'altro, che il 5 per cento delle risorse derivanti dai mutui di cui al decreto-legge n. 344/1996 fosse destinato «agli interventi previsti nei patti territoriali e agli interventi relativi al trasporto rapido di massa»;



Vista la delibera 18 dicembre 1996, n. 275 (*Gazzetta Ufficiale* n. 28/1997), con la quale questo Comitato, nell'ambito della sopra citata quota indivisa di risorse del 5 per cento di cui al punto 1 della delibera n. 169/1996, ha attribuito programmaticamente il 3 per cento delle risorse agli interventi previsti nei patti territoriali e il residuo 2 per cento agli interventi relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa;

Vista la delibera 30 gennaio 1997, n. 16 (*Gazzetta Ufficiale* n. 69/1997), con la quale questo Comitato ha assegnato indistintamente al «sistema tranviario» e al «potenziamento passante ferroviario» di Palermo:

un contributo, a valere sulle risorse di cui alla citata legge n. 211/1992 e s.m.i., pari a 12.044,5 milioni di lire annui (6.220 milioni di euro), per 30 anni a decorrere dal 1998, suscettibile di sviluppare all'epoca un volume di investimenti di 124.287,40 milioni di lire (64.189 milioni di euro);

l'importo di 200 miliardi di lire (103.291 milioni di euro) a valere sulle risorse di cui alla delibera n. 275/1996;

l'importo di 8.213 miliardi di lire (4.241 milioni di euro) a valere sulle risorse di cui alla delibera n. 66/1996;

Vista la delibera 23 aprile 1997, n. 74 (*Gazzetta Ufficiale* n. 203/1997), con la quale questo Comitato ha approvato le opere da finanziare a valere sulle risorse di cui al citato decreto-legge n. 244/1995, assegnando, tra l'altro, la quota massima di 75 miliardi di lire (38.734 milioni di euro) alla «linea metropolitana (trasporto rapido di massa) in comune di Salerno», intervento di competenza dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, il cui costo era stato indicato in 80 miliardi di lire (41.317 milioni di euro);

Vista la delibera 29 agosto 1997, n. 175 (*Gazzetta Ufficiale* n. 250/1997), con la quale, a valere sulle risorse di cui al citato decreto-legge n. 67/1997, affluite al Fondo di cui al richiamato art. 19 del decreto legislativo n. 96/1993, sono stati assegnati complessivi 1.040 miliardi di lire (537.115 milioni di euro) all'allora Ministero dei trasporti e della navigazione per il finanziamento delle iniziative nelle citate «aree depresse» del Paese;

Visto il decreto 21 novembre 1997 dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione (*Gazzetta Ufficiale* n. 277/1997) che, nell'ambito degli interventi cui destinare i 1.040 miliardi di lire (537.115 milioni di euro) di cui alla citata delibera n. 175/1997, ha individuato la «metro di Napoli: completamento lavori tratta Vanvitelli-Garibaldi», assegnando alla medesima 175 miliardi di lire (90.380 milioni di euro);

Vista la delibera 9 luglio 1998, n. 70 (*Gazzetta Ufficiale* n. 195/1998; errata corrigere nella *Gazzetta Ufficiale* n. 209/1998), con la quale questo Comitato ha proceduto al riparto delle risorse di cui all'art. 1 della citata legge n. 208/1998, riservando complessivamente alla realizzazione di interventi infrastrutturali 4.500 miliardi di lire (2.324.056 milioni di euro), dei quali 3.500 miliardi di lire (1.807.599 milioni di euro) destinati alle intese istituzionali di programma di cui al punto 1 della delibera di questo Comitato 21 marzo 1997, n. 29 (*Gazzetta Ufficiale* n. 105/1997; errata corrigere nella *Gazzetta Ufficiale* n. 114/1997), strumenti con i quali sono stabiliti tra

il Governo e la Giunta di ciascuna regione o provincia autonoma gli obiettivi da conseguire e i settori nei quali è indispensabile l'azione congiunta dei predetti soggetti;

Vista la delibera 21 aprile 1999, n. 52 (*Gazzetta Ufficiale* n. 133/1999, S.O.), con la quale, tra l'altro, è stato disposto il riparto tra le regioni di 2.914,58 miliardi di lire (1.505.255 milioni di euro), quota parte dei 3.500 miliardi di lire (1.807.599 milioni di euro) di cui alla suddetta delibera n. 70/1998, per il finanziamento di opere di completamento di interventi infrastrutturali, ed è stato individuato, all'allegato 2, l'intervento «Metro Napoli: linea 1 - integrazione fondi tratta Dante-Garibaldi», destinatario di 175 miliardi di lire (90.380 milioni di euro);

Vista la delibera 4 agosto 2000, n. 71 (*Gazzetta Ufficiale* n. 244/2000), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro:

definanziato l'intervento relativo al «passante ferroviario» di Palermo, revocando quota parte del contributo di 12.044,5 milioni di lire annui (6.220 milioni di euro), assegnato con la richiamata delibera n. 16/1997, per l'importo di 8.405,83 milioni di lire (4.341 milioni di euro), cui corrispondeva, al tasso di attualizzazione considerato all'epoca della delibera n. 16/1997, un volume d'investimenti pari a 119.500 milioni di lire (61.717 milioni di euro);

previsto che le risorse così resesi disponibili potessero essere destinate, qualora necessario per integrare il finanziamento statale sino al consueto tetto massimo del 60 per cento del costo dell'opera, al «sistema tranviario» da realizzare nella medesima area metropolitana;

Vista la delibera 31 ottobre 2002, n. 95 (*Gazzetta Ufficiale* n. 52/2003), con la quale questo Comitato, per consentire il finanziamento del complesso dei lavori con una maggiore flessibilità operativa, ha stabilito che le assegnazioni finanziarie alle diverse tratte della linea 1 della metropolitana di Napoli, disposte a valere su risorse di cui al decreto-legge n. 67/1997 e alla legge n. 208/1998, rispettivamente, con il citato decreto 21 novembre 1997 dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione e con la richiamata delibera n. 52/1999, dovessero essere unificate e riferite alla «Linea 1 della metropolitana di Napoli» per l'importo complessivo di 180.760 milioni di euro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrigere nella *Gazzetta Ufficiale* 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 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), 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 di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la nota 1° ottobre 2013, n. 31577, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'esame delle modifiche alle modalità di erogazione dei finanziamenti destinati a interventi di trasporto rapido di massa da rea-



lizzare nei comuni di Napoli e di Palermo nonché della ri-modulazione del finanziamento destinato a un intervento da realizzare nel comune di Salerno, trasmettendo la relativa documentazione istruttoria e il parere positivo della competente Direzione generale per il trasporto pubblico locale, subentrata alla citata C.A.V.;

ha trasmesso un aggiornamento sullo stato di attuazione, al 31 dicembre 2012, degli interventi finanziati a valere sulla citata legge n. 211/1992 e s.m.i.;

Vista la nota 7 novembre 2013, n. 6740, 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 8 novembre 2013, n. 4524, 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

1) Delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

per quanto concerne l'intervento nel comune di Napoli:

che la tratta Vanvitelli - Centro direzionale della linea 1 della metropolitana di Napoli è stata finanziata sia con risorse della legge n. 211/1992, sia con risorse destinate al finanziamento di interventi nelle «aree depresse» del Paese;

che, in particolare, nell'ambito dei finanziamenti per le citate «aree depresse»,

sono stati assegnati:

175 miliardi di lire (90,380 milioni di euro) per il finanziamento della tratta Vanvitelli-Garibaldi a valere sulle risorse di cui al richiamato decreto-legge n. 67/1997 (Delibera n. 175/1997 e decreto ministeriale 21 novembre 1997);

175 miliardi di lire (90,380 milioni di euro) per il finanziamento della tratta Dante-Garibaldi a valere sulle risorse di cui alla citata legge n. 208/1998 (Delibera n. 52/1999);

che con la richiamata delibera n. 95/2002 le sudette assegnazioni sono state unificate e destinate, per l'importo complessivo di 180,760 milioni di euro, all'intera «Linea 1 della metropolitana di Napoli»;

che le succitate risorse risultano ancora da erogare solo per la quota residua di 33,8 milioni di euro, che dovranno essere richiamati dalla perenzione;

che il Ministero istruttore, in occasione della presentazione dei singoli stati di avanzamento lavori, ha finora autorizzato il pagamento delle risorse statali secondo la relativa percentuale di finanziamento prevista per l'intero intervento, determinando quindi l'utilizzo contemporaneo, sempre in percentuale, anche delle risorse apportate dagli enti locali;

che i contributi comunali e i finanziamenti a carico della legge obiettivo destinati alla linea 1 della metropolitana di Napoli, che in base alle sopradescritte modalità di liquidazione degli stati di avanzamento lavori dovrebbero concorrere in percentuale al pagamento degli stessi, non risultano utilizzabili a medio termine, per ritardi nell'attivazione dei relativi mutui;

che il suddetto Ministero propone quindi di erogare le residue risorse destinate alle «aree depresse», per un importo di 33,8 milioni di euro, sino a concorrenza dell'intero importo degli stati di avanzamento lavori, indipendentemente dalla percentuale di contribuzione al finanziamento complessivo, variando quindi le modalità di liquidazione sinora seguite;

che l'accoglimento della proposta consentirebbe una più regolare erogazione dei pagamenti a favore delle imprese esecutrici e una conseguente migliore progressione dei lavori;

per quanto concerne l'intervento nel comune di Palermo:

che il progetto del «sistema tranviario» presentava un costo approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di 216,772 milioni di euro, integralmente finanziato con risorse del comune di Palermo, per 87,798 milioni di euro, e risorse statali, per 128,974 milioni di euro;

che, in particolare, l'apporto finanziario statale era costituito da 21,442 milioni di euro a valere sulle risorse di cui alla legge n. 211/1992, 4,241 milioni di euro a valere sulle risorse per le «aree depresse» di cui al citato decreto-legge n. 244/1995 e 103,291 milioni di euro a valere sulle ulteriori risorse per le «aree depresse» di cui al richiamato decreto-legge n. 548/1996;

che nel corso della progettazione esecutiva e dei lavori, l'intervento è stato interessato da varianti, che hanno elevato il costo del progetto a 304,548 milioni di euro, successivamente rideterminato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in 307,125 milioni di euro, come riportato nella delibera 18 marzo 2013, n. 25 (*Gazzetta Ufficiale* n. 145/2013);

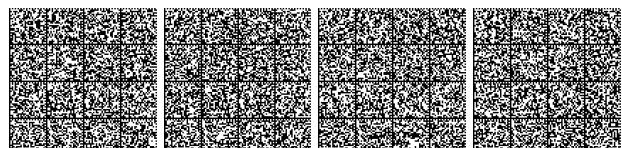
che, a fronte di tale ultimo importo, il predetto Ministero ha ritenuto ammissibili a finanziamento 286,034 milioni di euro;

che rispetto al costo aggiornato di 307,125 milioni di euro restano da reperire finanziamenti per 90,353 milioni di euro;

che i finanziamenti disponibili sopra citati sono stati integrati con 87,800 milioni di euro imputati a carico del Programma operativo FESR Sicilia 2007-2013, per i quali la regione ha assunto il relativo impegno con delibera di Giunta 12 giugno 2013, n. 1586/S11;

che il comune di Palermo, con nota 7 novembre 2013, n. 897, si è impegnato a «provvedere alla ricerca» dell'ulteriore fabbisogno di 2,553 milioni di euro, sino alla concorrenza del costo aggiornato dell'intervento;

che per il finanziamento dell'opera, delle risorse statali disponibili sopra citate, risultano da erogare complessivi 69,294 milioni di euro, integralmente costituiti da finanziamenti a valere sui citati decreti legge n. 244/1995 e n. 344/1996;



che lo stesso comune, al fine di evitare che il determinarsi di ritardi per l'ottenimento della effettiva disponibilità dei finanziamenti destinati all'intervento e ancora da erogare possa comportare la maturazione di interessi per ritardato pagamento e l'insorgere di contenzioso, e un impatto negativo sulla realizzazione dell'intervento, ha richiesto che l'erogazione delle suddette risorse statali residue sia disposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in base agli stati di avanzamento lavori indipendentemente dalla suddivisione percentuale delle fonti del finanziamento complessivo destinato all'opera in esame;

che il suddetto Ministero propone quindi di erogare le residue risorse statali per le aree depresse provenienti dai richiamati decreti-legge n. 244/1995 e n. 344/1996, dell'importo di 69,294 milioni di euro, sino a concorrenza dell'intero importo degli stati di avanzamento lavori, indipendentemente dalla percentuale di contribuzione al finanziamento complessivo, variando quindi le modalità di liquidazione sinora seguite;

per quanto concerne l'intervento nel comune di Salerno:

che, con la citata delibera n. 74/1997, la «linea metropolitana (trasporto rapido di massa) nel comune di Salerno», dal richiamato costo complessivo di 80 miliardi di lire (41,317 milioni di euro), è stata finanziata per 75 miliardi di lire (38,734 milioni di euro) a valere sulle risorse di cui al citato decreto-legge n. 244/1995;

che il cofinanziamento dell'opera, inizialmente a carico del comune di Salerno per 2,583 milioni di euro, è stato poi previsto a valere su risorse FAS, ora FSC, della regione Campania;

che il progetto prevedeva la realizzazione di una metropolitana, poi sostituita da una linea ferroviaria elettrificata, sulla tratta centro storico - stazione centrale FS - stadio Arechi, per un'estesa di 7,6 km;

che la tratta ovest, centro storico - stazione centrale FS, insiste sull'esistente linea ferroviaria Napoli - Salerno (via Cava dei Tirreni), mentre per la tratta est, stazione centrale FS - stadio Arechi, è stata prevista la realizzazione di un binario unico, in affiancamento all'esistente linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;

che il progetto comprende anche la fornitura di 3 convogli, composti da 2 elementi bidirezionali;

che nell'*iter* amministrativo dell'intervento si sono succeduti:

l'accordo di collaborazione tra Ferrovie dello Stato e comune di Salerno, sottoscritto il 16 luglio 1997, con il quale la società d'ingegneria Italfer è stata incaricata di redigere la progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera;

il protocollo d'intesa, sottoscritto nel 2004 tra regione Campania, provincia e comune di Salerno, comune di Pontecagnano, Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. ed Ente autonomo Volturino, organo tecnico della regione Campania, con il quale la realizzazione dell'opera è stata affidata a Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A.;

l'accordo quadro, sottoscritto nel febbraio 2008, con il quale regione Campania, provincia e comune di Salerno, comune di Pontecagnano e RFI S.p.A. hanno disciplinato i rispettivi impegni, comprensivi, tra l'altro,

della gestione a titolo oneroso dell'infrastruttura da parte di RFI S.p.A. e dell'impegno della regione ad attivare tutti i servizi connessi alla realizzazione del sistema ferroviario della conurbazione salernitana con contratto di servizio e gestione, assumendone i relativi oneri;

la delibera di Giunta 25 febbraio 2010, n. 166, con la quale la suddetta regione ha inserito la tratta stazione centrale FS - stadio Arechi tra quelle di interesse regionale, oggetto di trasferimento di compiti, funzioni e servizi ferroviari dallo Stato alla regione stessa, e ha inserito il servizio ferroviario sulla citata tratta nel quadro dei servizi effettuati da Trenitalia S.p.A., nell'ambito dell'allora vigente contratto di servizio;

la delibera di Giunta regionale 2 luglio 2010, n. 533, con la quale sono stati sospesi, con decorrenza immediata, gli effetti, tra l'altro, della succitata delibera di Giunta n. 166/2010;

il disciplinare di affidamento in gestione dell'infrastruttura ferroviaria di collegamento tra la stazione centrale FS e lo stadio Arechi, sottoscritto il 3 dicembre 2010 dal comune di Salerno e da REI S.p.A.;

l'accordo, in corso di formalizzazione, con il quale la regione Campania e il comune di Salerno hanno definito le problematiche relative alle modalità di esercizio della linea e hanno convenuto sulla cessione della tratta alla rete ferroviaria nazionale per consentirne l'attivazione;

che, alla luce di tale ultimo accordo, il servizio sarà effettuato da Trenitalia S.p.A., con materiale rotabile fornito direttamente dalla predetta società;

che la nuova modalità di gestione dell'intervento ha comportato la rimodulazione del quadro economico, con azzeramento del costo dei rotabili;

che il succitato cofinanziamento dell'intervento, pari a 2,583 milioni di euro, previsto con fondi FAS, ora FSC, della regione Campania, è stato infine destinato prioritariamente agli eventuali oneri derivanti dalla regolazione dei rapporti attivati per la fornitura del materiale rotabile non più necessario;

che, nel corso dei lavori, avviati nel dicembre 1999 e oggetto di numerose interruzioni, per la funzionalità dell'opera sono stati previsti, tra l'altro, un nuovo sistema di videosorveglianza, che consente il rispetto delle norme in materia di pubblica sicurezza e il presidio delle stazioni, nonché vari lavori di ripristino e adeguamento delle stazioni oggetto di atti vandalici;

che, relativamente alle sole voci del quadro economico finanziato dallo Stato, a fronte dell'iniziale importo di 38,734 milioni di euro, il nuovo quadro economico riporta un costo totale di 33,116 milioni di euro, con un minor costo di 5,619 milioni di euro;

che il Ministero istruttore propone di quindi di rimodulare nel citato importo massimo di 33,116 milioni di euro il finanziamento statale destinato all'intervento, riservandosi di condurre una specifica istruttoria sul quadro economico aggiornato in occasione dell'acquisizione del parere del sopracitato Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi;



che i 38,724 milioni di euro destinati al finanziamento dell'intervento, appostati sul relativo capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono caduti in perenzione;

che, a seguito della suddetta rimodulazione del quadro economico, il predetto Ministero chiederà la reiscrizione in bilancio del solo importo di 33,116 milioni di euro, pari alla somma delle voci del quadro economico dell'intervento finanziate dallo Stato;

per quanto concerne la relazione sullo stato di attuazione al 31 dicembre 2012 della legge n. 211/1992 e s.m.i.:

che la documentazione presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti illustra lo stato di attuazione al 31 dicembre 2012 del programma d'interventi finanziato a carico della legge n. 211/1992 e s.m.i., e in particolare delle opere finanziate a carico dell'art. 9 della predetta legge (Interventi di trasporto rapido di massa nelle città metropolitane e nelle aree urbane);

che, per le opere finanziate a carico dell'art. 10 della predetta legge (Interventi per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari tra gli aeroporti intercontinentali e internazionali e la rete ferroviaria esistente, per la realizzazione di reti su guida vincolata strettamente integrate con le linee ferroviarie esistenti all'interno dei sistemi urbani, ...), la gestione amministrativa è stata trasferita alle regioni, nei cui confronti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti espleta le attività di monitoraggio tramite verifica dell'attuazione degli Accordi di programma sottoscritti ai sensi dell'art. 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 («Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 599»);

che la relazione è corredata da tabelle che illustrano:

le risorse rese disponibili dalle varie norme che hanno finanziato il settore degli interventi di trasporto rapido di massa in termini di limiti d'impegno (oltre 376 milioni di euro) e le relative risorse effettivamente impegnate entro i termini di legge (oltre 329 milioni di euro) con il corrispondente volume d'investimenti finanziato (oltre 4.329 milioni di euro);

l'elenco degli interventi finanziati a carico della citata legge n. 211/1992 e di quelli finanziati a carico delle risorse stanziate dalla legge n. 244/2007 (Legge finanziaria 2008) e s.m.i., destinate sia ai completamenti di opere in corso di realizzazione e già finanziate dalla predetta legge n. 211/1992, sia a nuovi interventi;

l'elenco degli interventi definanziati, comprensivi di quelli definanziati per mancata acquisizione della quota di cofinanziamento a carico di enti locali;

l'elenco degli interventi che hanno fruito anche di finanziamenti nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche;

il dettaglio degli interventi di cui alla citata legge n. 211/1992, con indicazione, tra l'altro, dei costi approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle leggi di finanziamento, del finanziamento concesso, dello stato di attuazione e della percentuale di realizzazione;

le erogazioni effettuate, sia per le risorse stanziate per interventi di cui alla legge n. 211/1992 e s.m.i. sia per le risorse di cui alla legge n. 244/2007 (Legge finanziaria 2008) e s.m.i.;

che dei 55 interventi finanziati, già al netto dei definanziamenti, e tenuto conto degli accorpamenti di alcuni interventi inizialmente approvati per singoli stralci, 28 interventi sono stati conclusi (il 50,91 per cento del totale) e 27 (pari al 49,09 per cento del totale) hanno ancora lavori in corso;

che, in particolare, fra le opere in corso: 10 interventi (il 37,04 per cento) presentano uno stato di avanzamento lavori tra lo 0 e il 30 per cento; 3 interventi (l'11,11 per cento) presentano uno stato di avanzamento lavori tra il 30 e il 60 per cento; 14 interventi (il 51,85 per cento) presentano uno stato di avanzamento lavori superiore al 60 per cento;

che il Ministero istruttore segnala inoltre alcune problematiche riscontrate in fase di attuazione del programma d'interventi, in particolare relativamente alla rinegoziazione dei mutui;

che la relazione dà inoltre conto dei ritardi e/o delle criticità di alcuni interventi nei comuni di Verona, Palermo, Bologna, Lecce, Latina e Napoli, per i quali la Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta procedendo ai necessari approfondimenti.

2) Che le modalità di erogazione delle risorse statali per la liquidazione degli stati di avanzamento lavori sono di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3) Che la succitata variazione delle modalità di erogazione relative ai fondi destinati all'intervento di Palermo dovrà comunque essere preceduta dalla acquisizione di apposita delibera di Giunta comunale concernente l'impegno alla copertura del fabbisogno residuo di competenza dell'intervento stesso.

Invita

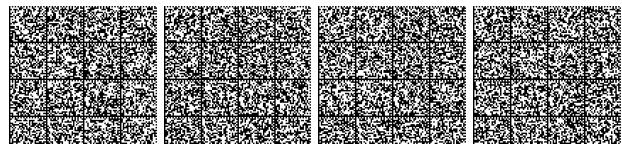
il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a relazionare al Ministero dell'economia e delle finanze in merito alle modalità di copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla rinegoziazione dei mutui contratti per la realizzazione del programma di interventi, ai fini delle necessarie verifiche, aggiornando questo Comitato circa gli esiti delle medesime in occasione della presentazione della prossima relazione sullo stato di attuazione degli interventi finanziati ai sensi della citata legge n. 211/1992 e s.m.i.

Delibera

1. Intervento di Salerno

1.1 Il finanziamento assegnato da questo Comitato con la delibera n. 74/1997, meglio individuata in premessa, per la realizzazione della «linea metropolitana (trasporto rapido di massa) in comune di Salerno» è rideterminato nella quota massima di 33,116 milioni di euro.

1.2 L'importo definitivo del finanziamento sarà quantificato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro la suddetta quota massima, sulla base del costo definitivamente accertato dal Ministero stesso, in occasione dell'ac-



quisizione del parere del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi.

2. Intervento di Palermo

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà acquisire dal comune di Palermo, prima della variazione delle modalità di erogazione delle residue risorse statali di cui alla precedente presa d'atto, apposita delibera di Giunta che individui le fonti di copertura dell'ulteriore fabbisogno di 2,553 milioni di euro, sino alla concorrenza del costo aggiornato dell'intervento.

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.

3.4 I codici unici di progetto (CUP), che dovranno essere richiesti per gli interventi relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa, ai sensi della citata delibera n. 24/2004 devono essere evidenziati in tutta la documentazione amministrativa e contabile.

Roma, 8 novembre 2013

Il vice Presidente: SACCOMANNI

Il Segretario delegato: GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 24 marzo 2014

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registrazione Economia e finanze, n. 868

14A02666

DELIBERA 17 dicembre 2013.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna. Aree leader facenti parte del piano di area vasta: reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio. (Delibera n. 89/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, 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, siano 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 ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato - reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, prevedendo in particolare che le opere medesime siano comprese in Intese generali quadro (IGQ) tra il Governo ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

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 e integrazioni;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») e successive modificazioni e integrazioni, (da ora in avanti anche «codice dei contratti pubblici») e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita «Struttura tecnica di missione», alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 165, comma 7-bis, che prevede che per le infrastrutture strategiche il vincolo preordinato all'esproprio ha durata di sette anni, decorrenti dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto preliminare dell'opera, che entro tale termine, può essere approvato il progetto definitivo che comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e che in caso di mancata approvazione del progetto definitivo nel predetto termine, il vincolo preordinato all'esproprio decade e trova applicazione la disciplina dettata dall'art. 9 del testo unico in materia edilizia approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e che prevede inoltre che ove sia necessario reiterare il vincolo preordinato all'esproprio, la proposta è formulata a questo Comitato da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su istanza del soggetto aggiudicatore, e la reiterazione del vincolo è disposta con deliberazione motivata del CIPE secondo quanto previsto dal comma 5, terzo e quarto periodo e che la disposizione del comma stesso deroga alle disposizioni dell'art. 9, commi 2, 3 e 4, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

