

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 1° dicembre 2016.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa - definizione «Tranvia su gomma» dell'Aquila e assegnazione risorse alla «Linea Metrobus - 1° lotto» nello stesso comune. (Delibera n. 61/2016).

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, per l'approvazione dei progetti di massima ed esecutivi di ferrovie metropolitane

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, che, all'art. 6, per l'attuazione degli interventi di cui alla stessa legge 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.) e, all'art. 9, prevede contributi per la realizzazione di interventi di trasporto rapido di massa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, e, 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-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, 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 dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le attività svolte dagli organismi stessi, tra cui la succitata C.A.V., siano trasferite ai competenti uffici delle amministrazioni nell'ambito delle quali operano;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e 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, e 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, con il compito, tra l'altro, di supportare la direzione generale dello stesso Ministero competente per il trasporto pubblico locale;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

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, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corregge nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato 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;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

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, 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488, e 23 dicembre 2000, n. 388, con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211/1992 ed è stato previsto, esclusivamente per le opere di cui alla precitata legge, un limite all'apporto finanziario statale massimo 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;

Vista la delibera 3 maggio 2001, n. 76 (*Gazzetta Ufficiale* n. 182/2001), con la quale questo Comitato ha approvato, tra l'altro, il programma d'interventi di trasporto rapido di massa per le aree urbane, inclusivo della «Tranvia su gomma» del Comune dell'Aquila, del costo di 35,570 milioni di euro, alla quale è stato destinato un finanziamento in termini di volume d'investimenti di 20,142 milioni di euro, pari al 60% del predetto costo;



Vista la delibera 26 ottobre 2012, n. 105 (*Gazzetta Ufficiale* n. 14/2013), con la quale questo Comitato, tenuto conto degli eventi sismici del 6 aprile 2009, *i)* ha stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invitasse il Comune dell'Aquila a trasmettere una relazione sullo stato delle opere della «Tranvia su gomma» già realizzate e sulla fornitura del relativo materiale rotabile, sulla situazione contrattuale dell'intervento, sulla programmazione del suo completamento e sulla realizzabilità di un suo stralcio funzionale, con utilizzo delle opere già costruite e ancora utilizzabili dopo il sisma, e *ii)* ha previsto che, in caso di mancata trasmissione al citato Ministero della predetta relazione entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della delibera nella *Gazzetta Ufficiale*, il medesimo Ministero formulasse una nuova proposta di destinazione del finanziamento a suo tempo concesso;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), che all'art. 1, comma 289, ha previsto che questo Comitato, «previa verifica di eventuali situazioni pendenti ed obblighi giuridici in corso nonché delle disponibilità finanziarie esistenti», revocasse «il finanziamento statale di cui alla deliberazione [...] n. 76 del 2001, assegnato alla «Tramvia su gomma» nel Comune dell'Aquila» e destinasse «le predette residue disponibilità allo stesso Comune per il finanziamento d'interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni di mobilità urbana»;

Vista la proposta di cui alla nota 3 maggio 2016, n. 17449, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, tra l'altro, l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato della proposta di revocare il contributo residuo assegnato alla «Tranvia su gomma» del Comune dell'Aquila e di destinare lo stesso contributo al nuovo intervento denominato «Linea Metrobus - 1° lotto», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, poi integrata con le note 2 agosto 2016, n. 5296, e 3 novembre 2016, n. 7203;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (da ora in avanti Ministero) e in particolare:

che il costo della «Tranvia su gomma» del Comune dell'Aquila ammontava a 33,570 milioni di euro, finanziati a carico di risorse statali per 20,142 milioni di euro in termini di volume d'investimenti, pari al 60% del costo stesso;

che, a fronte di un mutuo pari ai citati 20,142 milioni di euro, la Cassa depositi e prestiti (CDP) ha liquidato complessivamente 13,628 milioni di euro, pari al 67,66% del mutuo stesso e le residue risorse non erogate ammontano a 6,514 milioni di euro, corrispondenti al rimanente 32,34% del medesimo mutuo;

che il responsabile unico del procedimento (RUP) e il Comune dell'Aquila hanno quantificato in 22,713 milioni di euro gli importi contabilizzati (comprensivi di lavori, somme a disposizione e IVA), corrispondenti al 67,66% del costo dell'intervento, e che il suddetto importo di 13,628 milioni di euro liquidato da CDP costituisce il 60% dei citati importi contabilizzati, in linea con il tetto massimo di contribuzione statale previsto dalle norme sopra richiamate;

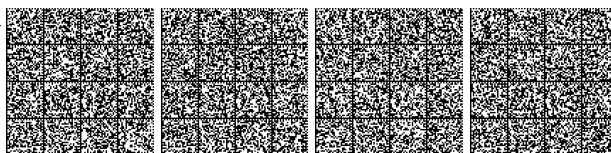
che la realizzazione dell'iniziale «Tranvia su gomma» era stata affidata al raggruppamento CGRT (Costruzione e gestione reti di trasporto), individuato quale promotore, e che nel 2002 il Comune dell'Aquila e il predetto raggruppamento CGRT avevano sottoscritto la convenzione per la disciplina dei rapporti e delle prestazioni relativi alla costruzione e gestione della nuova linea tranviaria leggera su gomma in esame;

che tale concessione è stata annullata dal Comune, con delibera di Giunta 7 gennaio 2009, n. 1, in quanto la Corte di giustizia europea ha ritenuto che il rapporto tra lo stesso Comune e CGRT, privo di rischio d'impresa connesso alla gestione delle opere, dovesse essere considerato appalto di lavori anziché concessione e ha conseguentemente rilevato che il citato appalto era stato attribuito con una procedura diversa da quelle previste dalla direttiva 93/37/CEE del Consiglio del 14 giugno 1993;

che la succitata delibera di Giunta ha rinviato a successivi atti la definizione delle pendenze a carico del Comune per lavori, forniture e servizi effettivamente eseguiti da CGRT e ha individuato, tra le ulteriori motivazioni per l'annullamento della concessione: *i)* il difficoltoso andamento del rapporto con la concessionaria e il ritardo nell'esecuzione dei lavori, con conseguenti maggiori oneri per il Comune; *ii)* l'impossibilità di realizzare parte del progetto per i pareri contrari del Comitato tecnico scientifico del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e della Azienda sanitaria locale (ASL); *iii)* la volontà del concessionario di non riprendere i lavori e *iv)* il mancato pagamento dei veicoli al fornitore da parte del concessionario;

che tra il Comune dell'Aquila e l'ex concessionario risultano le seguenti pendenze presso il giudice amministrativo e quello civile:

un ricorso di CGRT, depositato a marzo 2009 presso il TAR per l'Abruzzo - L'Aquila, per annullamento degli atti amministrativi concernenti il citato affidamento in concessione e la condanna del Comune al risarcimento del danno, quantificato in 25 milioni di euro, o alla corresponsione di un indennizzo. Il ricorso è stato respinto con mancato accoglimento della domanda di risarcimento e con respingimento della richiesta d'indennizzo (sentenza n. 206/2015);



un appello presso il Consiglio di Stato, nel quale CGRT ha correlato la suddetta richiesta di risarcimento, ridotta a 10,1 milioni di euro, ad una forma di responsabilità precontrattuale e non alla succitata domanda di annullamento. In proposito il Comune ha affermato che si tratta di nuova richiesta, e quindi inammissibile, e infondata in quanto il promotore CGRT aveva condiviso con il Comune ogni passaggio amministrativo, procedurale e contrattuale. L'appello è ancora pendente;

un ricorso di CGRT presso il tribunale ordinario per l'esecuzione di un accordo bonario non divenuto efficace, relativo a riserve iscritte in corso d'esecuzione dei lavori per circa 3,7 milioni di euro, rigettato con sentenza n. 706/2011, e il conseguente appello, tuttora pendente presso la Corte d'appello dell'Aquila

nel 2008 sono state iscritte da CGRT ulteriori riserve per oltre 9 milioni di euro, ma il relativo procedimento di accordo bonario non è stato attivato per intervenuto provvedimento di annullamento della concessione;

una richiesta di CGRT al Tribunale dell'Aquila per il riconoscimento, in forma alternativa, a titolo di risarcimento danni o indennizzo, dei medesimi 10,1 milioni di euro richiesti al Consiglio di Stato. Il giudizio è ancora pendente;

una richiesta al Tribunale ordinario, con la quale la S.r.l. Edilcire, proprietaria di parte dell'area ove è stato realizzato il deposito della tranvia, ha chiesto la restituzione della predetta area e i danni, in quanto CGRT, operando in nome e per conto del Comune, aveva stipulato un preliminare di compravendita e pagato una caparra per poi astenersi dall'acquisto, pur essendo intervenuta sul sito per costruire il deposito. Al riguardo, l'Avvocatura comunale profila l'esigenza di procedere all'acquisizione dell'area;

che, in pendenza del suddetto ricorso presso il TAR per l'Abruzzo - L'Aquila, CGRT aveva comunque manifestato la volontà di concludere una transazione con il Comune, quantificando in 6,757 milioni di euro i costi per i lavori parzialmente compiuti, e che a marzo 2015 il Comune ha posto alla Corte dei conti un quesito sulla stima dell'indennizzo da corrispondere all'ex concessionario;

che la Sezione regionale di controllo per l'Abruzzo della Corte dei conti ha precisato che nella propria funzione consultiva rientrano «le sole questioni volte a ottenere un esame da un punto di vista astratto e su temi di carattere generale» e devono quindi «ritenersi inammissibili le richieste concernenti valutazioni su casi o atti gestionali specifici, al fine di escludere un'ingerenza della Corte nella concreta attività gestionale dell'Ente»

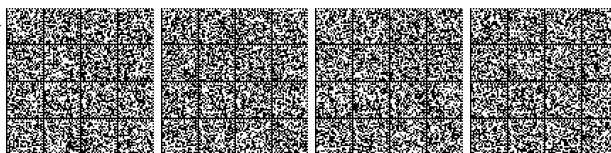
che in ogni caso la citata sentenza del suddetto TAR n. 206/2015 ha lasciato impregiudicata ogni questione relativa alle prestazioni dell'ex concessionario prima dell'annullamento dell'aggiudicazione e che il Comune ha ritenuto che nel calcolo dell'indennizzo da corrispondere a CGRT dovranno essere considerati, in più o in meno, anche: *i)* il citato mancato pagamento della fornitura di treni; *ii)* l'utile d'impresa; *iii)* la mancata stipula da parte di CGRT del contratto di compravendita del terreno su cui è stato edificato il deposito, la richiesta di restituzione del terreno stesso da parte dei proprietari e la demolizione di quanto realizzato;

che con delibera 15 luglio 2016, n. 279, la Giunta comunale dell'Aquila ha dato atto, tra l'altro: *i)* che sono a totale carico del Comune tutti gli eventuali oneri derivanti dai contenziosi in essere con l'ex concessionario CGRT e quelli derivanti dalla regolarizzazioni delle pendenze con terzi per l'acquisizione del terreno su cui è stato realizzato il deposito della tranvia su gomma, *ii)* che, a seguito del definanziamento, lo Stato non è tenuto ad «alcun ulteriore adempimento e/o pagamento» per la realizzazione della citata tranvia e «rimane estraneo - come fino» alla data della stessa delibera di Giunta comunale «è sempre rimasto ... estraneo - a tutti i rapporti intercorrenti tra il Comune e l'ex concessionario» e, infine, *iii)* che in sede di approvazione del rendiconto della gestione per l'esercizio 2015 l'avanzo di amministrazione disponibile, desumibile dal conto del bilancio 2015, è stato integralmente vincolato, «destinandolo, tra l'altro, alla copertura di eventuali debiti fuori bilancio, e che alla relativa applicazione si procederà, nella misura necessaria, con apposita variazione di bilancio»;

che la dispersione insediativa avvenuta a seguito del sisma del 2009 ha modificato in maniera sostanziale la struttura della domanda di trasporto, rendendo il progetto di tranvia su gomma, originariamente considerato l'asse portante del trasporto urbano, non più efficace per soddisfare le esigenze di mobilità della città;

che, in particolare, l'attuale struttura del sistema insediativo e le sue previste evoluzioni rendono indispensabile il ricorso a sistemi di trasporto che non debbano scontare i costi e i tempi connessi alla realizzazione di una sede ad elevata infrastrutturazione e garantiscano nell'immediato la funzione di elemento di coesione tra le diverse parti della città e, in prospettiva, un'elevata flessibilità, in grado di accompagnare la progressiva riorganizzazione della città stessa;

che l'aggiornamento del Piano urbano della mobilità 2012 ha evidenziato l'opportunità del ricorso a sistemi di trasporto su gomma ad infrastrutturazione di tipo «metrobuss», linee di autobus in grado di fornire un servizio efficiente per il connubio tra l'impiego di mezzi ecocompatibili e confortevoli, l'allestimento di adeguate fermate e la preferenziazione della sede stradale;



che il nuovo intervento, denominato «Linea Metrobus - 1° lotto», è stato scelto in quanto il relativo tracciato ripropone quello dell'iniziale «Tramvia su gomma», ad esclusione dell'attraversamento del centro storico, e consente di utilizzare parte delle infrastrutture già realizzate per la tramvia;

che la nuova linea di trasporto ha un percorso di circa 7 km, dalla zona dell'ospedale San Salvatore sino a Collemaggio, lungo il quale sono previste 13 fermate (di cui 6 recuperate dal progetto della tramvia) oltre ai 2 capolinea, e sarà servita da 8 veicoli radiolocalizzabili;

che lungo il percorso sono previsti interventi per la priorità semaforica della linea e per la realizzazione di banchine, dotate di monitor e di altoparlante;

che, secondo una «stima di massima», il costo della «Linea Metrobus - 1° lotto» ammonta a 6,480 milioni di euro, IVA inclusa;

che, da una prima analisi delle opere dell'originaria tramvia su gomma, il Comune dell'Aquila ritiene recuperabili i cavi delle linee aeree nei depositi della concessionaria e il materiale derivante dallo smantellamento dei pali metallici di supporto alle linee aeree e dei relativi cavi, rivendibili a peso, mentre non risulterebbero recuperabili, tra l'altro, le obliterate, le pensiline e le rotaie in acciaio già posate, la cui rimozione comporterebbe costi superiori al possibile ricavo di vendita;

che non è stata considerato il deposito dei mezzi già realizzato, in quanto l'ex concessionario CGRT ha provveduto alla sua costruzione senza concludere la compravendita del terreno sul quale sorge;

che il Ministero ritiene condivisibile la proposta d'intervento presentata dal Comune, e rileva la necessità della sua implementazione documentale, sia per gli aspetti tecnici sia per gli aspetti economici, ai fini della sottoscrizione della convenzione tra il Ministero e lo stesso Comune che regoli l'erogazione dei finanziamenti;

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 1° dicembre 2016, n. 5670, 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;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. È revocato, ai sensi dell'art. 1, comma 289, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, il residuo finanziamento statale di cui alla delibera di questo Comitato n. 76/2001 assegnato all'intervento del Comune dell'Aquila denominato «Tramvia su gomma» e quantificato in 6,514 milioni di euro, in termini di volume d'investimenti, come esposto nella precedente presa d'atto.

2. Il sopra citato residuo finanziamento di 6,514 milioni di euro in termini di volume d'investimenti è assegnato al Comune dell'Aquila per la realizzazione dell'intervento denominato «Linea Metrobus - 1° lotto».

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunicherà alla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE il costo del progetto definitivo della «Linea Metrobus - 1° lotto» e il relativo ammontare del contributo statale, da quantificare entro il limite del finanziamento assegnato al precedente punto 2. Nel caso l'ammontare definitivo del contributo fosse inferiore al finanziamento di 6,514 milioni di euro, le eventuali eccedenze saranno destinate con delibera di questo Comitato ad altri interventi di settore nel Comune dell'Aquila.

4. Lo Stato non è tenuto ad ulteriori adempimenti e/o pagamenti per la realizzazione della «Tramvia su gomma» e per fronteggiare gli impegni del Comune dell'Aquila derivanti dalla chiusura di relative precedenti pendenze, rimanendo estraneo a tutti i rapporti intercorrenti tra il Comune e l'ex concessionario.

5. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il Comune dell'Aquila, soggetto aggiudicatore dell'opera, dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo, articoli 6 e 7;

6. Il codice unico di progetto (CUP), che dovrà essere chiesto per il succitato intervento ai sensi della citata delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile concernente l'intervento stesso.

Roma, 1° dicembre 2016

*Il Ministro dell'economia
e delle finanze con funzioni
di vice Presidente*
PADOAN

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 4 maggio 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 639

17A03217

