

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 novembre 2020.

**Modifica del soggetto aggiudicatore e disposizioni in materia di finanziamenti del Progetto integrato della mobilità bolognese (PIMBO) per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (CUP H31G17000020003 e CUP C39D14001160006). Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo).** (Delibera n. 65/2020).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, che include, nell'allegato 1, nell'ambito degli interventi relativi ai «Sistemi urbani», la voce «Bologna metropolitana»;

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha de-

finito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto d'investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle Amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. la legge 11 settembre 2020, n. 120, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione», (c.d. «decreto semplificazioni»), e, in particolare, l'art. 41, comma 1, del decreto-legge da ultimo citato;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «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 disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici



giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, recante «Codice dei contratti pubblici»;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° «Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2013», che include, nella «Tabella 0 - Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura Servizio ferroviario metropolitano, di seguito «Bologna - SFM Metropolitano», l'intervento «Bologna - SFM Metropolitano e completamento del servizio metropolitano ferroviario e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016 e visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, il quale prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettui una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione degli investimenti, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, il quale prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo

le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, di seguito CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

4. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede, tra l'altro, alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e di successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo a questo stesso Comitato le eventuali prescrizioni per l'approvazione dei progetti;

5. l'art. 214, comma 11, il quale prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

6. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

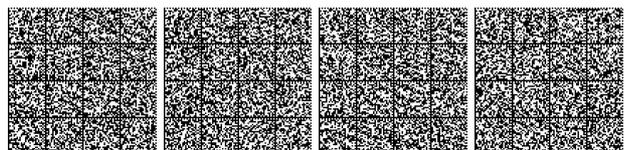
6.1. lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

6.2. per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

6.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal successivo decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. decreto semplificazioni), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ed in particolare l'art. 1, comma 15, che ha previsto, per gli



anni dal 2019 al 2022 e per gli interventi di cui all'art. 216, comma 1-bis, del decreto legislativo n. 50 del 2016, che «le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore, anche ai fini della localizzazione..., qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato»;

Vista la delibera 31 luglio 2009, n. 74, con la quale questo Comitato:

1. ha approvato il progetto definitivo della «Metrotranvia di Bologna - tratta Fiera Michelino-Stazione FS e tratta Stazione FS-Malvasia per le sole opere civili al grezzo», il cui soggetto aggiudicatore era il Comune di Bologna;

2. ha assegnato definitivamente al suddetto comune, per la realizzazione dell'intervento:

2.1 il contributo di 7.900.000 euro per quindici anni, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), decorrente dall'anno 2007, già assegnato programmaticamente con delibera di questo Comitato 5 aprile 2007, n. 16;

2.2 i contributi di 5.601.818 euro per quindici anni a valere sui fondi recati dall'art. 2, comma 257, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), con decorrenza 2009, e di 5.601.818 euro per quindici anni a valere sui fondi previsti dalla medesima legge con decorrenza 2010, già assegnati programmaticamente con la delibera di questo Comitato 31 gennaio 2008, n. 13;

3. ha assegnato, per il completamento della quota di finanziamento statale, 35.217.000 euro a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-quinquies del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e più specificamente a carico della quota del 15% di detto Fondo destinata a favore delle regioni del Centro-Nord, finanziamento poi tagliato con la delibera di questo Comitato 20 gennaio 2012, n. 6;

Vista la delibera 26 ottobre 2012, n. 102, con la quale questo Comitato:

1. ha revocato il finanziamento statale di complessivi 236.700.000 euro, quale quota parte dei contributi assegnati alla «Metrotranvia di Bologna» con la citata delibera n. 74 del 2009 e appostati definitivamente dopo tale revoca sul capitolo 7060 del MIT, relativamente alle annualità dal 2010 al 2012 e dal 2014 al 2024, come risulta dalla seguente tabella:

Annualità	Importo (in euro)
2010-2011-2012	57.310.908
2014	17.654.550
2015	19.103.636
2016	19.103.636
2017	19.103.636
2018	19.103.636

2019	19.103.636
2020	19.103.636
2021	19.103.636
2022	11.203.636
2023	11.203.636
2024	5.601.818
Totale	236.700.000

2. ha previsto che l'annualità 2013 non fosse inserita in quanto era stato ipotizzato un utilizzo dell'intero importo di 19.103.636 euro per altra opera;

3. ha approvato il progetto preliminare dell'intervento di «Completamento del servizio ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano di Bologna», del costo di 362,78 milioni di euro, al netto dell'IVA;

4. ha assegnato al soggetto aggiudicatore dell'intervento Trasporto passeggeri Emilia-Romagna S.p.A., di seguito TPER, il finanziamento statale di 236.700.000 euro a valere sulle disponibilità del capitolo 7060 del MIT, rivenienti dalle assegnazioni di questo Comitato di cui alla tabella sopra riportata;

Vista la delibera 8 agosto 2013, n. 63, con la quale - per far fronte agli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro per la realizzazione di specifici interventi nell'area industriale di Piombino e per le relative finalità di collegamento infrastrutturale - questo Comitato ha autorizzato il MIT ad utilizzare «5 milioni di euro a valere sui contributi residui di cui alla delibera n. 102 del 2012, disponibili sul proprio capitolo n. 7060»;

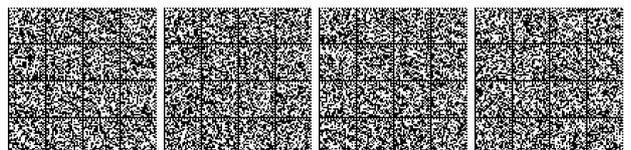
Considerato che, in attuazione della suindicata delibera n. 63 del 2013, è stata disimpegnata per 5 milioni di euro - reimpegnati in favore dell'Autorità portuale di Piombino - l'annualità 2014 dei contributi iscritti sul piano gestionale 11 del capitolo 7060, in luogo dell'annualità 2013;

Considerato che l'annualità 2014 sopra descritta presenta quindi impegni contabili pari a 14.103.636 euro, con una differenza di 3.550.914 euro rispetto alla somma di 17.654.550 euro prevista dalla delibera CIPE n. 102 del 2012, mentre l'annualità 2013 non è stata né richiesta, né assegnata ad altra opera;

Vista la delibera 22 dicembre 2017, n. 92, con la quale questo Comitato:

1. ha approvato il progetto definitivo dell'intervento denominato «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano - 1° lotto funzionale», di seguito P.I.M.BO., il cui soggetto aggiudicatore è stato indicato in TPER;

2. ha individuato in 255.324.307,40 euro, al netto dell'IVA, il costo complessivo dell'intero P.I.M.BO., di cui 208.890.307,40 euro quale costo del suddetto 1° lotto e 46.434.000 euro quale costo del 2° lotto;



3. ha precisato che le risorse per il finanziamento del progetto complessivo erano imputate come segue:

Tipologia risorse	Importo (in euro)
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	236.521.464,50
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	450.000,00
TPER	8.000.000,00
Comune di Bologna	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00
Totale	255.324.307,40

4. ha individuato le risorse per l'integrale finanziamento del citato 1° lotto funzionale, tra le quali figurano 196.021.464,50 euro, quota parte delle succitate risorse statali appostate sul capitolo 7060 del MIT;

5. ha previsto che l'utilizzo dei finanziamenti statali destinati al 2° lotto, costituito dall'interramento della tratta urbana del Sistema ferroviario metropolitano, di seguito SFM Bologna-Portomaggiore, fosse «subordinato al completamento dell'attività istruttoria [sul relativo progetto definitivo] da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'approvazione [del predetto progetto definitivo] da parte di questo Comitato»;

Vista la delibera di questo Comitato 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il regolamento interno del Comitato, di cui alla delibera CIPE 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la nota 13 novembre 2020, n. 44472, con la quale il MIT ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'informativa concernente la «Project review del progetto P.I.M.BO.» e della proposta di variazione del soggetto aggiudicatore del predetto progetto, trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Visto il messaggio di posta elettronica del 16 novembre 2020, acquisito al protocollo della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, il 16 novembre 2020, con il n. 6241, con il quale il MIT ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria, erroneamente non trasmessa con la nota n. 44472 sopra citata;

Vista la nota 16 novembre 2020, n. 8004, con la quale il suddetto Ministero ha fornito chiarimenti e trasmesso documentazione integrativa;

Vista la nota 20 novembre 2020, n. 8177, con la quale il MIT ha trasmesso aggiornamenti relativi ai CUP attivati per l'intero progetto integrato (CUP H31G17000020003 per il primo lotto e CUP C39D14001160006 per il secondo lotto), correggendo l'iniziale indicazione di un CUP H59H21000720001 risultato disattivato nel 2018;

Considerato che la medesima nota n. 8177 del 20 novembre 2020 ha anche indicato che le fonti delle risorse statali, a seguito di ulteriori verifiche, devono essere identificate come segue:

Tipologia risorse	Importo (in euro)
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	236.324.307,40
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	595.050,50
Totale	236.919.357,90

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT ed in particolare che:

1. con nota 10 novembre 2020, n. 460659, il Comune di Bologna e TPER hanno presentato istanza per la variazione del soggetto aggiudicatore del progetto integrato in esame, da individuare nello stesso Comune di Bologna, condividendone e comprendendone gli effetti;

2. in particolare, il Comune di Bologna e TPER hanno comunicato che:

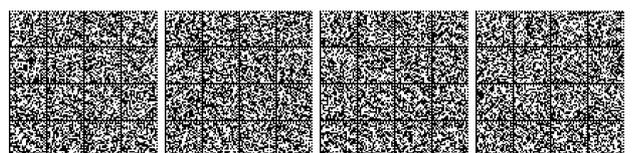
2.1 per consentire l'utilizzo delle risorse statali provenienti dalla «Metrotranvia per la città di Bologna» e destinate al P.I.M.BO., il Comune di Bologna ha comunicato di voler rivestire il ruolo di soggetto beneficiario dei finanziamenti del predetto P.I.M.BO. e quindi di relativo soggetto aggiudicatore, «anche in considerazione della natura degli interventi che incidono sul territorio comunale e sono destinati al miglioramento della mobilità locale»;

2.2 TPER, attuale soggetto aggiudicatore, rivestirebbe in futuro il ruolo di soggetto attuatore dell'intervento;

2.3 sono stati previsti, quali stazioni appaltanti, TPER S.p.A. per le fasi preparatorie e realizzative degli interventi sulla rete filoviaria, dell'accessibilità e del riconoscimento delle stazioni del SFM, Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l., di seguito FER, per il progetto di interramento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., di seguito RFI, per gli interventi di completamento delle fermate e delle stazioni del SFM;

2.4 è in corso l'adeguamento del progetto P.I.M.BO., in quanto - secondo le indicazioni del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) recentemente approvato - «una nuova rete di linee tranviarie ... costituirà la struttura principale del trasporto pubblico in ambito urbano e metropolitano, assieme al SFM, mentre la restante rete del trasporto pubblico su gomma (di tipo filoviario e non) svolgerà un ruolo complementare di adduzione al sistema principale»;

2.5 il quadro economico derivante dalla rimodulazione del progetto riporta attualmente alcuni costi ricavati parametricamente e da confermare all'atto della definizione della variante, ma «sarà comunque coerente con i finanziamenti già stanziati e non comporterà alcun onere aggiuntivo a carico dello Stato»;



2.6 l'ipotesi di quadro economico del progetto revisionato dalla *Project review* conferma il costo totale dell'intervento, di cui alla citata delibera n. 92 del 2017, rimodulato con le varianti dal valore complessivo inferiore al 50% del costo dell'opera e che dunque saranno approvate dal soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 1, comma 15 del decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, con legge n. 55 del 2019 e successive modificazioni;

2.7 quanto comunicato da Comune di Bologna e TPER è stato validato dal Collegio di vigilanza di cui all'art. 7 dell'Accordo di programma 17 luglio 2012, riguardante la realizzazione del P.I.M.BO., Collegio composto da Comune di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna e TPER;

3. come specificato dalla relazione istruttoria, nel PUMS della Città metropolitana di Bologna, approvato il 27 novembre 2019, sono stati previsti la realizzazione di una nuova rete tranviaria e il conseguente aggiornamento dell'esercizio filoviario del progetto P.I.M.BO., in modo da rendere compatibili ed efficaci entrambe le reti;

4. la revisione progettuale comporterà lo stralcio di alcune opere e l'inserimento di altre, tra le quali: la sostituzione di linee filoviarie con linee tranviarie, la creazione di nuove linee filoviarie, l'acquisto di nuovi filobus, l'incremento del costo dei 55 filobus bimodali già in progetto per l'aggiornamento della relativa tecnologia (la nuova tecnologia IMC - *In Motion Charging* - consentirà di far circolare i mezzi anche senza alimentazione da linea di contatto), la realizzazione di adeguati impianti di ricarica ai capolinea dei tracciati filoviarivi privi di linea aerea, idonei anche alla ricarica di tipo «*opportunity*» degli autobus elettrici in fase di fornitura al Comune di Bologna, maggiori oneri per la realizzazione della tratta urbana della linea SFM2 Bologna-Portomaggiore;

5. l'individuazione del Comune di Bologna quale nuovo soggetto aggiudicatore del P.I.M.BO. consente di assicurare l'integrazione e la compatibilità tra lo stesso P.I.M.BO. e la rete tranviaria prevista dal PUMS, per la quale il MIT ha già assegnato al predetto comune un finanziamento di circa 510 milioni di euro;

6. la competente Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del MIT è stata interessata per l'aggiornamento della situazione degli impegni inerenti le succitate risorse appostate sul capitolo 7060 dello stato di previsione di bilancio del MIT, parte delle quali sono cadute in perenzione e potranno essere utilizzate previa richiesta del Comune di Bologna, quale iniziale titolare dei contributi assegnati alla «Metrotranvia» di Bologna (poi revocati da quest'ultimo progetto e assegnati a P.I.M.BO.) e nuovo soggetto aggiudicatore del progetto in esame;

7. i residui perenti sul capitolo 7060, potranno essere utilizzati, fino al termine di prescrizione decennale decorrente dall'anno della perenzione, previa reinscrizione in bilancio, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, all'esito della procedura prevista dall'art. 6, comma 13, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

8. relativamente allo stato di attuazione degli interventi, il MIT ha comunicato che:

8.1 a seguito dell'approvazione del PUMS, è in corso di predisposizione la documentazione per la revisione dell'intero intervento;

8.2 TPER sta predisponendo la documentazione necessaria per l'espletamento delle gare relative al 1° lotto del progetto;

9. il limite di spesa del progetto integrato di cui alla delibera n. 92 del 2017 è confermato in 255.324.307,40 euro, il cui finanziamento è imputato sulle seguenti risorse, aggiornate rispetto a quelle indicate dalla predetta delibera n. 92:

Tipologia risorse	Importo (in euro)
Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT	236.376.414,00
Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007	595.050,50
TPER	8.000.000,00
Comune di Bologna	7.752.842,90
R.F.I.	2.600.000,00
<b>Totale</b>	<b>255.324.307,40</b>

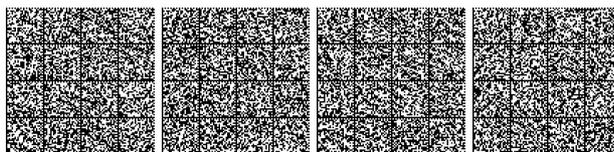
10. che il suddetto quadro dei finanziamenti riporta una maggiore disponibilità dei fondi della legge n. 244 del 2007, con corrispondente riduzione dell'utilizzo dei fondi appostati sul capitolo 7060;

11. in particolare, in fondi della legge n. 244 del 2007 erogabili al soggetto aggiudicatore TPER ammontavano a complessivi 5 milioni di euro, di cui 4.404.949,50 già erogati a fronte del 1° stato di avanzamento lavori del primo contratto di fornitura di sette treni Stadler destinati all'intervento in esame e 595.050,50 euro già erogati per i costi di progettazione della parte di intervento oggetto di approvazione del CIPE;

Considerato che la variazione del soggetto aggiudicatore si rende necessaria per consentire il richiamo delle somme cadute in perenzione, che può essere disposto solo su richiesta del relativo creditore, ovvero il Comune di Bologna, trattandosi di somme assegnate allo stesso comune per la realizzazione della «Metrotranvia per la città di Bologna» e assegnate al P.I.M.BO. con la richiamata delibera CIPE n. 102 del 2012, senza provvedere contabilmente al trasferimento della loro titolarità;

Considerato che l'individuazione del comune in questione quale soggetto aggiudicatore e beneficiario dei finanziamenti sia del sistema tranviario di Bologna previsto dal PUMS sia del P.I.M.BO, consente di assicurare l'integrazione e la compatibilità tra lo stesso P.I.M.BO. e la rete tranviaria, orientando la mobilità bolognese verso una mobilità elettrica, sostenibile e verde;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento, di cui alla delibera di questo stesso Comitato del 28 novembre 2018, n. 82;



Considerato che ai fini della riunione preparatoria di questo Comitato tenutasi il 17 novembre 2020 la citata proposta di variazione del soggetto aggiudicatore è stata presentata come informativa, ma che nel corso della suddetta riunione il MIT ha chiesto di considerarla come effettiva proposta, a fronte della quale adottare la relativa delibera;

Ritenuto che la variazione del soggetto aggiudicatore possa consentire l'utilizzo delle risorse statali destinate all'intervento, anche mediante recupero di somme necessarie al completo finanziamento di P.I.M.BO., e quindi l'avvio dei relativi lavori di realizzazione;

Vista la nota, Prot. DIPE 6516-P del 26 novembre 2020, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, 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;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta all'ulteriore corso della presente delibera e che, pertanto, la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo e tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

Le disposizioni del seguente punto 1 sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

#### 1. Modifica del soggetto aggiudicatore

1.1. Il nuovo soggetto aggiudicatore dell'intervento denominato «Progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano» - P.I.M.BO., è individuato nel Comune di Bologna.

1.2. Il Comune di Bologna subentra a Trasporto passeggeri Emilia-Romagna S.p.A. - TPER, precedente soggetto aggiudicatore, nella titolarità dei rapporti attivi e passivi relativi all'intervento di cui al precedente punto 1, inclusa l'assegnazione dei contributi, come meglio descritto nella precedente presa d'atto. Il Comune di Bologna potrà continuare ad avvalersi di TPER quale soggetto attuatore delle successive fasi realizzative e degli interventi del medesimo P.I.M.BO.

#### 2. Ulteriori disposizioni

2.1 Il limite di spesa complessivo di P.I.M.BO. è confermato in 255.324.307,40 euro, di cui finanziamenti statali per 236.376.414,00 euro a valere sul capitolo 7060 e per 595.050,50 euro a valere sui finanziamenti della legge n. 244 del 2007.

2.2 Le Amministrazioni centrali e locali coinvolte nel progetto in esame dovranno mettere in campo ogni azione per il completo recupero dei fondi perenti, si da garantire la pronta attuazione del progetto e senza ulteriori ritardi nell'utilizzo delle somme già disponibili.

2.3 Il MIT è autorizzato all'utilizzo delle risorse relative all'annualità 2013 dei contributi pluriennali assegnati all'intervento «Metrotranvia per la città di Bologna - 1° lotto funzionale», per l'importo di 3.227.328 euro, al fine di compensare la quota disimpegnata sull'annualità 2014, come meglio descritto nella precedente presa d'atto, e a completamento della copertura finanziaria dell'intervento.

2.4 La sottoposizione al CIPE di ulteriori richieste relative al progetto P.I.M.BO. dovrà essere preceduta dal completo aggiornamento sulla situazione finanziaria, sullo stato di avanzamento dell'opera e sulle varianti approvate e loro stato di realizzazione.

2.5 Il Comune di Bologna, in qualità di soggetto titolare del CUP, aggiornerà i dati anagrafici, finanziari, fisici e procedurali presenti nel sistema di monitoraggio delle opere pubbliche (MOP).

2.6 Il MIT presenterà a questo Comitato un'informativa in cui darà notizia delle varianti che siano state approvate da parte del soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 1, comma 15, del citato decreto-legge n. 32 del 2019.

#### 3. Disposizioni finali

3.1. Il MIT provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto in esame.

3.2. Il suddetto Ministero 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 di questo Comitato n. 63 del 2003 richiamata in premessa.

3.3. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004 richiamata in premessa, i CUP assegnati all'intervento in esame dovranno essere evidenziati in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento stesso.

Roma, 26 novembre 2020

*Il Ministro  
dello sviluppo economico  
con funzioni di Presidente*  
PATUANELLI

*Il segretario:* FRACCARO

*Registrato alla Corte dei conti il 24 dicembre 2020  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle  
finanze, reg. n. 1628*

20A07389

