

Art. 3.

Aggiornamento dei sistemi di monitoraggio

1. Entro cinque giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto di cui all'art. 10, comma 2, del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 10 febbraio 2023, il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato provvede ad aggiornare il quadro dei finanziamenti dei singoli progetti sui sistemi di monitoraggio con l'indicazione delle risorse preassegnate a ciascuno degli interventi indicati nell'Allegato 1. Gli enti locali, entro i successivi 10 giorni, sono tenuti ad aggiornare il quadro economico e il cronoprogramma finanziario, anche detto «piano dei costi».

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 13 marzo 2023

Il Ragioniere generale dello Stato: MAZZOTTA

AVVERTENZA:

Il testo del decreto, comprensivo degli allegati, sarà disponibile alla pagina del sito internet: https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-1/attivita_istituzionali/monitoraggio/piano_nazionale_per_gli_investimenti_complementari_al_pnrr/fondo_opere_indifferibili/

23A01969

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 8 febbraio 2023.

Nuovo sistema filoviario di Verona. Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di Massa (legge n. 211 del 1992). Rideterminazione contributo statale - CUP C31I10000000008. (Delibera n. 1/2023).

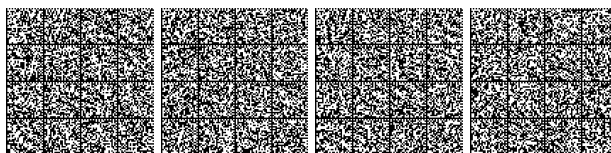
IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

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;

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 legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante «Interventi nei trasporti rapidi di massa»;



Vista la citata legge n. 211 del 1992, che, all'art. 9, prevede contributi per la realizzazione d'interventi di trasporto rapido di massa;

Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, recante «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, recante interventi urgenti in materia di trasporti», 4 dicembre 1996, n. 611, recante «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti», 27 febbraio 1998, n. 30, recante «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione», 18 giugno 1998, n. 194, recante «Interventi nel settore dei trasporti», 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria 1999), 7 dicembre 1999, n. 472, recante «Interventi nel settore dei trasporti», 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), 6 agosto 2008, n. 133, recante «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria», con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211 del 1992 ed è stato previsto un apporto finanziario statale massimo del 60 per cento del costo delle opere;

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

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il predetto CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi anche di natura regolamentare 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, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

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»;

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, di seguito CTPS;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 gennaio 2013, n. 27, con il quale è stato istituito il succitato CTPS;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato all'intervento in esame risorse di cui alle leggi citate in esordio e ha provveduto a rimodulare le stesse risorse e, tra le altre:

1. la delibera 29 novembre 2002, n. 99, con la quale questo Comitato ha esposto, nell'allegato 3, il quadro delle assegnazioni sino a quel momento disposte per gli interventi all'epoca non avviati, incluso l'iniziale intervento relativo al sistema tranviario di Verona;

2. la delibera 20 dicembre 2004, n. 112, con la quale questo Comitato ha:

2.1 preso atto di una variante del suddetto sistema tranviario e tenuto conto del relativo costo complessivo finanziabile dallo Stato, pari a 285.146.464 euro, ha rideterminato nell'importo arrotondato di 124.324.633 euro la quota di contributo statale in termini di volume d'investimenti;



2.2 assegnato un finanziamento di 8.648.616,74 euro in termini di volume di investimenti, a parziale ristoro di un finanziamento in conto capitale inizialmente attribuito e andato in economia;

3. la delibera 28 giugno 2007, n. 48, con la quale questo Comitato ha approvato la rimodulazione tecnico-economica del 1° lotto della rete tranviaria di Verona e confermato il contributo in termini di volume d'investimenti precedentemente assegnato, pari a 124.324.633,06 euro, come dal prospetto che segue:

(importi in euro)

Legge di imputazione	Contributo in termini di volume d'investimenti	Quota annua di limite di impegno	Durata in anni
n. 611 del 1996	23.953.270,98	1.567.641,28	30
n. 448 del 1998	91.722.745,28	7.369.445,94	20
n. 388 del 2000	8.648.616,80	748.631,98	15
Totale	124.324.633,06	-	-

4. la delibera 26 giugno 2009, n. 28, con la quale questo Comitato ha destinato al «Nuovo sistema filoviario» di Verona, variante progettuale dell'iniziale «Tranvia S. Michele-stazione FS-stadio», un contributo arrotondato di 85,832 milioni di euro, in termini di volume d'investimenti, pari al 60% del costo dell'intervento (importo arrotondato di 143,053 milioni di euro, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, di seguito *IVA*);

5. la delibera 6 dicembre 2011, n. 90, con la quale questo Comitato ha tra l'altro confermato il contributo assegnato all'intervento in esame con la succitata delibera n. 28 del 2009;

6. la delibera 26 aprile 2018, n. 38, con la quale questo Comitato ha, tra l'altro:

6.1 indicato in 142.752.134,22 euro (al netto dell'IVA) il costo ammissibile a finanziamento dell'intervento in questione, aggiornato a seguito di una serie di varianti, e rideterminato il relativo contributo statale in 85.651.280,53 euro;

6.2 previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, avrebbe dovuto promuovere «la modifica dell'Accordo procedimentale 8 agosto 2014, prevedendo l'aggiornamento della tempistica dell'intervento, con indicazione del 31 gennaio 2022 quale data di apertura all'esercizio dell'infrastruttura, e individuando le circostanze che potranno determinare la revoca del contributo» destinato all'intervento in esame;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», prevedendo che i progetti ed i piani di investimenti pubblici sottoposti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità;

Vista la nota 30 novembre 2022, n. 40192, con la quale il MIT, ha trasmesso la richiesta di assegnazione di ulteriori contributi all'intervento del Comune di Verona, proponendone l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato;

Visti le note 1° dicembre 2022, n. 8840, 16 dicembre 2022, n. 9290, e 19 dicembre 2022, n. 9360, nonché il messaggio di posta elettronica in data 12 dicembre 2022, assunto al protocollo della Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE lo stesso 12 dicembre 2022, con il n. 6905, con i quali il suddetto Ministero ha trasmesso documentazione integrativa;

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

1. l'intervento è costituito da 4 linee di filobus (1A, 1B, 2A e 2B) che seguono due assi di penetrazione verso il centro, disposti da nord a sud e da est a ovest, per una lunghezza della linea di circa 33,68 km;

2. per l'attraversamento del centro storico le linee A e B di ciascun asse percorrono le medesime vie, separandosi poi alle estremità per servire più quartieri;

3. l'intervento comprende la riorganizzazione del canale stradale e delle connesse sistemazioni urbanistiche per accogliere il nuovo sistema filoviario, la realizzazione della linea di trazione elettrica sulle tratte esterne (escluso il centro storico) e delle opere connesse (sottostazioni, ecc.), la costruzione del nuovo deposito dei mezzi filoviari con officina, centro direzionale ed amministrativo per il gestore del sistema in località «La Genovesa», al terminale della



linea 2B, la realizzazione del sottopasso stradale di via «Città di Nîmes» sulla circonvallazione interna della città, la fornitura di 39 filobus alimentati da linea aerea bifilare sulle tratte perimetrali e funzionanti in marcia autonoma nel centro storico e nei quartiere limitrofi;

4. i lavori di realizzazione dell'intervento sono iniziati il 12 dicembre 2016, sono stati sospesi per rescissione contrattuale negli anni dal 2018 al 2020 e sono definitivamente ripresi nel 2021 con atti di modificazione contrattuale;

5. nel corso dei lavori si sono rese necessarie alcune varianti, che hanno determinato la redazione della perizia, trasmessa al MIT per le valutazioni tecniche ed economiche e per l'adozione dei conseguenti provvedimenti;

6. le principali varianti hanno interessato:

6.1 modifiche ad alcune parti del tracciato;

6.2 l'eliminazione di 6 km circa di linea bifilare, nelle due direzioni di marcia, in punti che avrebbero comportato notevoli impatti sul traffico veicolare;

6.3 la zona del deposito, nella quale tra l'altro è stato necessario prevedere:

6.3.1. l'elettrificazione delle pensiline di sosta per consentire il completamento della carica delle batterie dei filoveicoli;

6.3.2. la variazione del progetto relativamente ai sottoservizi interferenti con una discarica la cui estensione è stata incrementata;

6.3.3. l'installazione di un impianto di climatizzazione con sistema fotovoltaico invece che solare termico;

6.3.4. la modifica delle dimensioni della sottostazione elettrica n. 10;

6.4 i filoveicoli, per i quali è stata chiesta l'eliminazione dell'armadio batterie dal vano passeggeri anteriore e il posizionamento esterno delle batterie stesse con modifica della lunghezza dei predetti filoveicoli che passano dagli attuali 18 metri a 18,75 metri (la variante riguarda 33 dei 39 veicoli oggetto del contratto, in quanto i primi sei sono già stati realizzati nella versione originaria);

6.5 l'integrazione dell'illuminazione pubblica per alcuni tratti di linea con i sostegni della trazione elettrica, evitando una realizzazione di doppi sostegni;

6.6 la compressione delle attività di cantiere per il sottopasso «Città di Nîmes» tra due fiere annuali «Vinitaly» consecutive, invece delle 8 fasi inizialmente previste per un totale 696 giorni naturali;

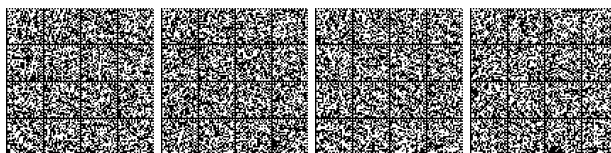
6.7 la segnaletica da realizzare a seguito della modifica delle fasi lavorative che interessano alcune sedi stradali, da aprire alla circolazione veicolare e pedonale anche per periodi prolungati e prima della messa in servizio del sistema filoviario;

7. relativamente alla sostenibilità dell'intervento:

7.1 il sistema filoviario ha sostituito l'iniziale metrotranvia per la difficoltà e l'onerosità di risoluzione di complessi problemi tecnici che la predetta metrotranvia comportava e comporta un impatto meno invasivo sul tessuto cittadino a fronte di una contenuta diminuzione della capacità di trasporto;

7.2 tra i vantaggi derivanti dalle varianti sopra citate, si segnalano il recupero di stalli di sosta (riservati anche a disabili e a bici/moto), la riduzione della lunghezza del tracciato con migliore funzionalità, eliminazione di curve, incremento del confort di viaggio (tracciato in rettilineo, in sede riservata e senza intersezione semaforica) e riqualificazione della viabilità pubblica; la futura possibilità di instradare la linea filoviaria secondo il tracciato che verrà realizzato a causa del «ribaltamento» di un casello dell'autostrada Brescia-Padova, l'utilizzo di cavi adeguati a nuove norme, a bassissima emissione di fumi e gas tossici, l'adeguamento di un impianto di climatizzazione con passaggio da sistema solare termico a sistema fotovoltaico con pompe di calore, la riduzione di pali per l'illuminazione, prevedendone l'integrazione con i sostegni della trazione elettrica, la velocizzazione di cantieri stradali, la diminuzione di materiali di scavo da gestire secondo modalità particolari, lavorazioni meno impattanti per minori vibrazioni a ridosso di edifici di non recente costruzione e minor consumo di materie prime, minori interferenze con i sottoservizi;

8. rispetto al costo di cui alla delibera n. 38 del 2018, il quadro economico dell'intervento, di seguito QE, ha subito le seguenti variazioni, che tengono conto degli atti modificativi del contratto 1 e 2 (AAMM 1 e 2), della correzione di mero errore materiale di importi, degli atti di sottomissione 1 e 2 (AAS 1 e 2) nonché delle varianti, per una maggiore spesa complessiva di 11.939.982,64 euro, come rappresentato dettagliatamente nella relazione istruttoria del MIT ed esposto sinteticamente nella tabella seguente:



(importi in euro)

Voce	Progetto definitivo (delibera CIPE n. 38/2018) (a)	QE di contratto, AAMM 1 e 2 ⁽¹⁾ , correzione importi ⁽²⁾ (b)	QE di contratto, AAS 1 e 2 ⁽³⁾ , rimodulazione importi (c)		
Totale lavori appalto principale (inclusi oneri sicurezza)	123.975.762,50	124.275.762,50	125.283.862,85	133.015.064,71	9.039.302,21
Pensiline	666.545,90	666.545,90	666.545,90	666.545,90	
Pubblica illuminazione su nuova viabilità				105.930,00	105.930,00
Totale generale lavori e forniture	124.642.308,40	124.942.308,40	125.950.408,75	133.787.540,61	9.145.232,21
Totale somme a disposizione	18.109.825,82	18.106.891,78	17.098.791,43	21.205.482,03	3.095.656,21
Totale costi (A)	142.752.134,22	143.049.200,18	143.049.200,18	154.993.022,64	12.240.888,42
Economie	300.905,78 ⁽⁴⁾	3.839,82	3.839,82		-300.905,78
Totale generale	143.053.040,00	143.053.040,00	143.053.040,00	154.993.022,64	11.939.982,64
Contributo statale (60% A)	85.651.280,53			92.995.813,58	

⁽¹⁾ AAMM: atti modificativi di contratto.

⁽²⁾ Nella voce "Lavori in appalto principale", per le "opere civili ed impiantistiche" correzione errore di battitura e di trasmissione dati da parte di AMT (+300.000 euro); nella voce "somme a disposizione", corretto l'importo della "Progettazione esecutiva di appalto" previsto nel contratto con AAMM 1 e 2.

⁽³⁾ AAS: atti di sottomissione.

⁽⁴⁾ Delibera n. 38 del 2018, punto 22: importo "economie residue", di cui all'ultima colonna del prospetto del predetto punto 22, utilizzate per la correzione del mero errore materiale di importi pari a 300.000 euro.

9. con voto n. 159/CTP/211VR, espresso nell'adunanza del 20 settembre 2022, il succitato CTPS si è espresso favorevolmente in linea tecnico-economica sulle varianti sopra richiamate, subordinatamente alle considerazioni formulate dalla competente Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile e ad un'osservazione formulata dallo stesso CTPS;

10. le considerazioni sopra richiamate hanno comportato chiarimenti relativi agli aspetti economici per le seguenti maggiori spese connesse alle varianti:

(importi in euro)

Voce di spesa	Importo
Modifica della cantierizzazione di Via Città di Nîmes	477.898,86
Segnaletica temporanea per apertura viabilità (546.278,41,86, <i>rectius</i> importo riportato accanto)	546.278,41
Totale parziale	1.024.177,27
Integrazione illuminazione pubblica	409.805,91
Totale generale	1.433.983,18



11. a fronte dei chiarimenti ricevuti, per gli aspetti economici il MIT ha ritenuto ammissibile a finanziamento la maggiore spesa per la sola variante relativa all'«integrazione illuminazione pubblica» e non ammissibili le ulteriori maggiori spese, in quanto «connesse ad esigenze proprie dell'Amministrazione comunale e non strettamente finalizzate alla realizzazione dell'impianto filoviario»;

12. sulla base di tale valutazione, il costo dell'intervento ammissibile a finanziamento statale è rideterminato come segue:

(importi in euro)

Costo da quadro economico (precedente punto 8) A	Spese non ammissibili (precedenti punti 10 e 11) B	Costo ammissibile a finanziamento statale C=A-B
154.993.022,64	1.024.177,27	153.968.845,37

13. a fronte di tale costo ammissibile a finanziamento statale, il contributo riconoscibile all'intervento, pari al 60% del costo, ammonta a 92.381.307,22 euro;

14. il finanziamento dell'intervento è a carico delle risorse statali *ex lege* n. 211 del 1992 e del cofinanziamento di AMT S.p.a., società il cui socio unico è il Comune di Verona;

15. le risorse statali assegnate all'intervento sono quelle di cui da ultimo alla delibera n. 48 del 2007 citata in premessa, imputate come segue e confermate dalla citata delibera n. 90 del 2011:

(importi in euro)

Legge di imputazione	Contributo in termini di volume d'investimenti	Quota annua di limite di impegno	Durata in anni
n. 611 del 1996	23.953.270,98	1.567.641,28	30
n. 448 del 1998	91.722.745,28	7.369.445,94	20
n. 388 del 2000	8.648.616,80	748.631,98	15
Totale	124.324.633,06	-	-

16. a fronte del suddetto contributo complessivo arrotondato di 124.324.633 euro, in termini di volume d'investimenti, erano stati accesi presso la Cassa depositi e prestiti, di seguito CDP, i mutui di cui alla seguente tabella:

(importi in euro)

	Decreto 30.12.2002, n. 7892	Decreto 30.12.2002, n. 7894	Decreto 29.12.2005, n. 5605	Totale
Mutui accesi inizialmente a fronte contributo statale	23.953.270,98	91.722.745,28	8.648.616,80	124.324.633,06



17. a seguito dell'utilizzo dei suddetti mutui, sintetizzabile come esposto nella tabella sotto riportata, i finanziamenti statali destinabili all'intervento ammontano all'importo complessivo di 115.676.016,26, di cui disponibili, a seguito dei pagamenti già disposti, 100.028.294,80 euro:

(importi in euro)

	Decreto 30.12.2002, n. 7892	Decreto 30.12.2002, n. 7894	Decreto 29.12.2005, n. 5605 *	Totale
Mutui concessi inizialmente a fronte contributo statale	23.953.270,98	91.722.745,28	8.648.616,80	124.324.633,06
Mutuo di cui al decreto n. 5605 non attivato e scaduto (*)			-8.648.616,80	-8.648.616,80
Mutui utilizzabili	23.953.270,98	91.722.745,28	0,00	115.676.016,26
Importi erogati per avanzamento lavori	-15.647.721,46			-15.647.721,46
Mutui residui disponibili	8.305.549,52	91.722.745,28	0,00	100.028.294,80

(*) Il mutuo di euro 8.648.616,80 non attivato prima del 31.12.2020, data di scadenza, è stato retrocesso al Ministero quale ente pagatore delle relative rate di ammortamento. La Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile ha rilasciato il nulla osta alla CDP per il versamento all'erario del relativo importo.

18. tenuto conto del nuovo costo dell'intervento ammissibile a finanziamento, i mutui residui utilizzabili consentono la copertura del finanziamento statale ammissibile, senza ricorrere ad ulteriori assegnazioni di risorse e, tenuto conto dei finanziamenti già erogati, residua una disponibilità di mutui pari a 23.294.709,04 euro:

(importi in euro)

Costo aggiornato ammissibile a finanziamento statale A	Finanziamento statale ammissibile B (60% di A)	Mutui residui utilizzabili C	Finanziamento già erogato D	Finanziamento da erogare E=B-D	Mutui disponibilità residua F = C-D-E
153.968.845,37	92.381.307,22	115.676.016,26	15.647.721,46	76.733.585,76	23.294.709,04

19. il cofinanziamento dell'intervento è a carico di risorse della Banca Europea degli Investimenti, di seguito BEI, come specificato nel report della stessa BEI, relativo all'identificativo di progetto n. 20200563, con il quale in data 3 febbraio 2022, la BEI ha dato atto di aver approvato «l'accesso al credito per l'importo di 62 milioni di euro, pari al 40% delle risorse finanziarie complessive desumibili dal QE della perizia di variante trasmessa»;

20. il cronoprogramma dell'intervento prevede 33 mesi per il completamento dell'opera;

Considerata la disponibilità di risorse statali già destinate all'intervento a seguito dei mutui accesi presso la CDP;

Valutata l'opportunità di incrementare il finanziamento assegnabile all'intervento stesso, per consentirne la sollecita realizzazione;

Vista la nota 27 dicembre 2022, n. 7271, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella delibera da adottare;

Preso atto che nel corso della riunione di questo Comitato del 27 dicembre 2022 il vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato che la proposta iscritta all'ordine del giorno della predetta riunione non sarebbe stata oggetto di delibera per l'esigenza di approfondimenti tecnici da parte del medesimo Ministero;



Viste le note 28 dicembre 2022, n. 472246, e 3 gennaio 2023, n. 3351, con le quali il Sindaco di Verona ha, rispettivamente:

1. rappresentato l'importanza del finanziamento dell'intervento, in vista della ripresa dei lavori entro marzo 2023 e specificato che ad inizio 2026 il Comune di Verona ospiterà la cerimonia di chiusura dei Giochi olimpici invernali e quella di apertura dei Giochi paralimpici invernali;

2. ribadito l'importanza dell'opera ed esposto la necessità, per il comune, di autorizzare nel frattempo lavori propedeutici all'apertura, il 6 aprile 2023, del cantiere per la realizzazione del richiamato sottopasso;

Vista la nota 13 gennaio 2023, n. 306, con la quale il DIPE ha chiesto al MIT chiarimenti istruttori e ulteriore documentazione;

Vista la nota 26 gennaio 2023, n. 599, con la quale il MIT ha fornito i suddetti chiarimenti istruttori e la documentazione richiesta;

Considerato che gli interventi legati alla realizzazione della filovia permetteranno il decongestionamento delle principali arterie stradali, ridurranno la presenza di bus a benzina in città, e ridurranno nel complesso le emissioni inquinanti del trasporto privato in centro città, in particolare di CO₂;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che l'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 prevede che in caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente del Comitato stesso;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'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, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Delibera:

1. Il contributo statale riconoscibile all'intervento denominato «Nuovo sistema filoviario di Verona» è rideterminato in 92.381.307,22, a fronte di un costo aggiornato ammissibile a finanziamento di 153.968.845,37 euro.

2. La quota di disponibilità residue a valere sui mutui attivi, pari a 23.294.709,04 euro come esposto nella precedente presa d'atto, rimane a disposizione dell'opera fino alla conclusione del relativo collaudo. L'eventuale utilizzo di tale disponibilità dovrà essere oggetto di deliberazione da parte di questo Comitato, ferma restando la percentuale massima di contribuzione statale del 60% del costo ammissibile e la disponibilità della copertura finanziaria per il residuo costo dell'opera non a carico delle risorse statali.

3. La modifica dell'Accordo procedimentale 8 agosto 2014, richiesta con la delibera di questo Comitato n. 38 del 2018, citata in premessa, non è più necessaria.

4. 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 dell'opera entro i tempi previsti dal cronoprogramma, e, in merito all'onere di fornire una relazione annuale sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati con la legge n. 211 del 1992 e successive modificazioni, fornirà:

4.1. una relazione entro il 30 giugno 2023 di verifica sullo stato di avanzamento degli interventi al 31 dicembre 2022 anche utilizzando i dati di monitoraggio nel sistema BDAP-MOP;

4.2. una relazione a completamento del programma degli interventi finanziati a carico della medesima legge n. 211 del 1992.

5. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento dovrà:

5.1. attivare ogni necessaria iniziativa volta ad assicurare il rispetto dei tempi fissati da ultimo con il suddetto cronoprogramma, dando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riscontro dell'avvenuto compimento delle successive fasi di avanzamento;

5.2. assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144;

5.3. assicurare che i filobus acquistati con risorse statali restino di proprietà pubblica, potendo in ogni caso essere messi a disposizione del gestore del servizio posto a base di gara;



5.4. aggiornare con continuità i dati di monitoraggio dell'intervento nel sistema BDAP-MOP ai fini della verifica sull'avanzamento finanziario, fisico e procedurale.

6. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004 citata in premessa, il CUP relativo all'intervento di cui al suddetto punto 1, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile concernente l'intervento stesso.

Roma, 8 febbraio 2023

Il Vice presidente: GIORGETTI

Il segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 10 marzo 2023

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 253

23A01884

DELIBERA 8 febbraio 2023.

Fondo sanitario nazionale 2022. Riparto tra le regioni delle risorse vincolate alla realizzazione degli obiettivi di carattere prioritario e di rilievo nazionale. (Delibera n. 5/2023).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica» e, in particolare, il comma 34 dell'art. 1, il quale prevede che il CIPE, oggi Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS, su proposta del Ministro della salute, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, di seguito Conferenza Stato-regioni, vincoli quote del Fondo sanitario nazionale, di seguito FSN, per la realizzazione di specifici obiettivi del Piano sanitario nazionale;

Visto, altresì, il comma 34-bis del sopracitato art. 1, il quale stabilisce che il CIPESS provvede a ripartire tali quote tra le regioni, all'atto dell'adozione della propria delibera di riparto delle somme spettanti alle regioni, a titolo di finanziamento della quota indistinta di FSN di parte corrente; che ai sensi dello stesso comma 34-bis per il perseguimento degli obiettivi di cui al comma 34 della citata legge n. 662 del 1996, le regioni elaborano specifici progetti sulla scorta di linee guida proposte, tra gli altri, dal Ministro della salute e approvate con Accordo in sede di Conferenza Stato-regioni; che lo stesso comma stabilisce, inoltre, che il Ministero dell'economia e delle finanze, per facilitare le regioni nell'attuazione dei progetti, provvede a erogare, a titolo di acconto, il 70 per cento dell'importo annuo spettante a ciascuna regione, mentre l'erogazione del restante 30 per cento è subordinata all'approvazione da parte della Conferenza Stato-regioni, su proposta, tra gli altri, del Ministro della salute, dei progetti presentati dalle regioni, comprensivi di una relazione illustrativa dei risultati raggiunti nell'anno precedente; che la mancata presentazione ed approvazione dei progetti comporta, nell'anno di riferimento, la mancata erogazione della quota residua del 30 per cento ed

il recupero, anche a carico delle somme a qualsiasi titolo spettanti nell'anno successivo, dell'anticipazione del 70 per cento già erogata;

Visto il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva n. 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229» convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, e, in particolare, l'art. 1-bis, che, al fine di rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in materia di sviluppo sostenibile di cui alla risoluzione A/70/L.I adottata dall'assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015, stabilisce che a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) assuma la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS;

Visto l'Accordo sulle linee progettuali per l'utilizzo delle risorse vincolate alla realizzazione degli obiettivi prioritari e di rilievo nazionale per l'anno 2022, sancito in sede di Conferenza Stato-regioni in data 21 dicembre 2022 (Rep. atti n. 281/CSR);

Vista l'Intesa sancita in Conferenza Stato-regioni nella seduta del 21 dicembre 2022 (Rep. atti n. 280/CSR), sulla proposta del Ministro della salute di deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile relativa alla ripartizione alle regioni delle quote vincolate alla realizzazione degli obiettivi del Piano sanitario nazionale per l'anno 2022;

Vista la proposta del Ministro della salute, trasmessa con nota del Capo di Gabinetto n. 903-P del 19 gennaio 2023, concernente il riparto tra le regioni a statuto ordinario e la Regione Siciliana delle risorse, pari a euro 1.500.000.000, vincolate sulle disponibilità del FSN per l'anno 2022, per la realizzazione degli obiettivi di carattere prioritario e di rilievo nazionale;

Vista la delibera di questo Comitato, adottata in data odierna, concernente la ripartizione tra le regioni delle disponibilità finanziarie del Servizio sanitario nazionale per l'anno 2022, in particolare il punto 1, lettera b) del

