

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 26 giugno 2009.

**Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.** (Deliberazione n. 28/2009).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e 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; 23 dicembre 2000, n. 388, con le quali sono stati rifinanziati gli articoli 9 e 10 della citata legge n. 211/1992 e/o sono state dettate norme integrative o modificative, che hanno previsto – tra l'altro – un apporto finanziario statale nel limite del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido e per le ferrovie concesse e un apporto fino al 100 per cento per gli interventi sulle ferrovie in gestione governativa;

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

Visto l'art. 4 del decreto legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito nella legge 30 maggio 1995, n. 204, con il quale, presso l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, è stata istituita la Commissione di alta vigilanza (C.A.V.) che sostituisce – tra l'altro – la Commissione di cui all'art. 6 della citata legge n. 211/1992 e che ha in particolare il compito di supportare il titolare di quel Dicastero nell'attività di coordinamento degli interventi previsti dall'art. 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e di quelli di cui alla legge n. 211/1992 al fine di assicurare l'unitaria definizione dei trasporti rapidi di massa;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato le risorse di cui alle leggi citate in esordio, ammettendo a finanziamento numerosi interventi sulla base di apposite graduatorie redatte dalla C.A.V., e viste, in particolare, le delibere con le quali sono stati approvati, tra gli altri, i seguenti interventi:

- comune di Genova: «Metropolitana: tratte Brin-Canepari, Principe-Brignole e ulteriori opere»;

- comune di Verona: «Tranvia S. Michele-stazione FS-Stadio»;

- comune di Bergamo: «Tranvia Bergamo-Alzano Sopra», «2ª tratta della Tranvia delle Valli» e «migliorie tecnico-economiche alle tratte finanziate della Tranvia delle Valli»;

- comune di Venezia: «Funicolare terrestre p.le Roma-Tronchetto»;

- regione Veneto: «Padova, Venezia, Mestre – Sistema di trasporto integrato con caratteristiche di tipo metropolitano»;

Vista la delibera 29 novembre 2002, n. 99 (*Gazzetta Ufficiale* n. 18/2003), con la quale questo Comitato ha proceduto alla ridefinizione generale del quadro delle assegnazioni sino allora disposte ed alla rimodulazione di alcuni interventi, e vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 186/2005), con la quale questo Comitato ha rideterminato talune quote dei limiti d'impegno, a suo tempo assegnate, in misura pari all'importo annuale delle rate di mutuo «autorizzate» dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la nota 12 maggio 2009, n. RU 47622, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere favorevole formulato dalla C.A.V. nella seduta del precedente 25 marzo, ha proposto le rimodulazioni tecnico-economiche dei sopra indicati interventi di Genova, Verona, Bergamo e Venezia, nonché della regione Veneto;

Vista la nota 22 giugno 2009, n. RU 63568, con la quale il suddetto Ministero ha fornito chiarimenti in merito ai suddetti interventi;

Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

#### PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero dei trasporti ed in particolare:

per quanto concerne il comune di Genova:

- che la metropolitana di Genova, di cui questo Comitato ha – tra l'altro – finanziato «le tratte Brin-Canepari e Principe-Brignole ed ulteriori opere», è attualmente in esercizio lungo la tratta Brin-Principe-De Ferrari, mentre è in corso di realizzazione la tratta De Ferrari-Brignole;

- che, per sopperire alle maggiori necessità finanziarie di tale seconda tratta, il comune ha chiesto di concentrare sulla tratta stessa la quota di risorse assegnate all'opera per la realizzazione del prolungamento Brin-Canepari e della stazione Corvetto, inserita lungo l'itinerario De Ferrari-Brignole;

- che il citato Ente ha altresì proposto – con il parere favorevole della regione – di fronteggiare le succitate necessità finanziarie anche con le risorse assegnate ad altro intervento, denominato «Linea di trasporto elettrificato Savona-Vado», intervento alla cui realizzazione la provincia di Savona ha rinunciato;



- che la spesa per l'opera – formata dal costo della citata tratta De Ferrari-Brignole aggiornato per effetto di varianti, dagli oneri per la fornitura di 7 rotabili di 3<sup>a</sup> generazione, dall'ampliamento del deposito Dinegro per il ricovero dell'intera flotta di veicoli e dall'adeguamento del tronchino di manovra di Brin alla circolazione dei treni in composizione tripla – ammonta a 234,862 milioni di euro a fronte di una disponibilità finanziaria complessiva di 159,108 milioni di euro a valere sui fondi della legge n. 211/1992, in termini di volume d'investimenti, già impegnati per la tratta e da altri finanziamenti statali, regionali e comunali;

- che la differenza da finanziare, pari a 75,754 milioni di euro, potrà essere coperta, come richiesto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- rimodulando il progetto della metropolitana, con stralcio della realizzazione del prolungamento Brin-Canevari e con rinvio della realizzazione della stazione di Corvetto – individuata come 2° lotto dell'intervento – al momento in cui risulteranno disponibili risorse aggiuntive;

- rinunciando alla realizzazione della linea di trasporto elettrificato Savona-Vado, inizialmente approvata da questo Comitato con delibera 3 maggio 2001, n. 76 (*Gazzetta Ufficiale* n. 182/2001);

- che, in particolare, le risorse rese disponibili dalla rimodulazione della metropolitana di Genova ammontano a 48,197 milioni di euro in termini di volume d'investimenti, mentre le disponibilità derivanti dal definanziamento dell'intervento relativo alla suddetta linea Savona-Vado ammontano a 27,557 milioni di euro, sempre in termini di volume d'investimenti;

- che il Ministero di settore fa presente che la quantificazione definitiva del contributo da attribuire all'intervento come sopra rimodulato e l'erogazione delle relative risorse avverranno dopo l'acquisizione del parere della Commissione interministeriale di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, e dopo la conseguente approvazione tecnico-economica dell'intervento stesso da parte del Ministero medesimo;

per quanto concerne il Comune di Verona:

- che la metrotranvia di Verona è stato oggetto di varie delibere, che hanno approvato e finanziato le due tratte «S. Michele-Stazione FS-Stadio» e «Completamento sistema tranviario: tratta Policlinico di Borgo Roma-Parcheggio scambiatore di Verona sud, tratta stazione FS Porta Nuova-Stazione FS Parona» in cui l'opera si articolava e che hanno approvato rimodulazioni delle tratte stesse;

- che, da ultimo, con la delibera 28 giugno 2007, n. 48 (*Gazzetta Ufficiale* 31 gennaio 2008, n. 26) questo Comitato ha approvato un'ulteriore rimodulazione dell'intervento, prevedendo il trasferimento del contributo a suo tempo concesso al 2° lotto della metrotranvia al 1° lotto, che aveva registrato aumenti di costo, e prevedendo, altresì, i termini di otto e di dieci mesi dalla data di pubblicazione della delibera stessa nella *Gazzetta Ufficiale* ai fini, rispettivamente, dell'aggiudicazione e della consegna dei lavori, pena la revoca del contributo in caso di inosservanza;

- che prima della scadenza fissata da questo Comitato per l'aggiudicazione dei lavori il comune di Verona ha trasmesso al Ministero istruttore un nuovo progetto – concernente la realizzazione, in luogo della tranvia, di un sistema di trasporto rapido di massa su gomma di tipo filoviario a guida vincolata e con vincolo di tipo immateriale, con possibilità di marcia autonoma mediante motore termico ausiliario – ed ha chiesto il trasferimento a tale nuovo progetto di quota parte del contributo a suo tempo attribuito alla tranvia;

- che la suddetta rimodulazione progettuale è stata determinata dalla difficoltà e dall'onerosità di risoluzione di complessi problemi tecnici attinenti la metrotranvia, problemi che risultano superati con l'individuazione del nuovo sistema di trasporto, al quale viene riconosciuto un impatto meno invasivo sul tessuto cittadino a fronte di una contenuta diminuzione della capacità di trasporto;

- che, in particolare, la filovia ha un'estensione di 23,8 km (contro i 10 km della tranvia), segue il tracciato previsto per il 1° lotto della linea tranviaria tra San Michele e lo Stadio, include il tracciato previsto per il 2° lotto della predetta linea tranviaria, con aggiunte ed esclusioni di alcune tratte, e sarà dotata di un deposito in prossimità del parcheggio scambiatore di Verona sud;

- che la suddetta filovia ha un costo di 158,789 milioni di euro (IVA inclusa) contro i 230,965 milioni di euro (IVA inclusa) della tranvia e che – sempre in rapporto alla tranvia – presenta caratteristiche positive quali un minor impatto dei cantieri, un dimezzamento del tempo di realizzazione, un minor costo d'esercizio, un maggior numero di convogli, un più frequente cadenzamento delle corse nella tratta centrale, una maggiore flessibilità;

- che, tenuto conto che il soggetto attuatore della nuova opera è la Società AMT, in grado di recuperare l'IVA, il contributo da trasferire all'opera ammonta ad 85,832 milioni di euro, pari al 60% di 143,053 milioni di euro, costo dell'opera stessa al netto dell'IVA, e che, come indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il comune di Verona ha confermato la disponibilità alla copertura del residuo 40% del costo dell'opera;

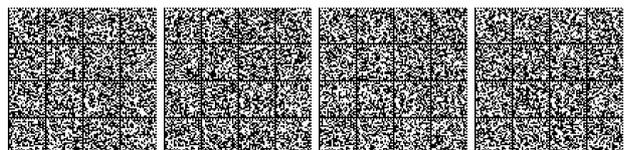
- che il suddetto Ministero propone:

- la rimodulazione dell'intervento, con contestuale trasferimento al nuovo sistema di quota parte del finanziamento già assentito per la metrotranvia;

- la fissazione, nell'Accordo procedimentale concernente la tempistica dell'intervento, dei nuovi termini per l'aggiudicazione e per la consegna dei lavori stessi, indicati, rispettivamente, in otto e dodici mesi dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*;

per quanto concerne il Comune di Bergamo:

- che l'intervento riguarda la realizzazione e le «migliorie tecnico-economiche» delle due tratte della c.d. «Tranvia delle Valli» che, a seguito di una serie di va-



rianti, presentano ora un costo complessivo di 126,519 milioni di euro, al netto dei ribassi di gara pari a 11,024 milioni di euro;

- che le suddette tratte e le «migliorie tecnico-economiche» alle tratte stesse sono state finanziate da questo Comitato con un contributo complessivo di 67,400 milioni di euro;

- che per coprire il maggiore fabbisogno determinato dalle predette varianti, il Ministero istruttore intende ricorrere ai succitati ribassi di gara nonché ai fondi di cui all'art. 63, comma 12, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 (5,384 milioni di euro), che formeranno oggetto di una futura proposta di approvazione da parte di questo Comitato;

- che il tetto massimo dell'apporto statale (60 per cento del costo dell'opera) risulta rispettato, in quanto la somma del contributo in termini di volume d'investimenti inizialmente riconosciuto (67,400 milioni di euro) e del contributo che sarà richiesto ai sensi del richiamato decreto-legge (5,384 milioni di euro) rappresenta il 57,53 per cento del suddetto costo complessivo aggiornato dell'intervento;

per quanto concerne il Comune di Venezia:

- che l'intervento relativo alla «Funicolare terrestre p.le Roma-Tronchetto», il cui progetto definitivo approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha un costo di 18,920 milioni di euro, è stato oggetto di finanziamento da parte di questo Comitato stesso, che ha assegnato all'opera un contributo di 9,296 milioni di euro in termini di volume d'investimenti;

- che dopo l'espletamento della gara, per il finanziamento di maggiori costi imprevisti – dovuti, tra l'altro, a interferenze e aumento prezzi dei materiali – il comune di Venezia ha chiesto l'autorizzazione all'utilizzo dei ribassi di gara, pari a 1,533 milioni di euro;

- che il quadro economico del progetto, inclusivo delle citate maggiori spese, prevede una variazione delle voci attinenti ai lavori ed alle somme a disposizione, ma – grazie alla contestuale riduzione di alcune altre voci di spesa – conferma il costo totale di 18,920 milioni di euro;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di autorizzare l'utilizzo dei predetti ribassi di gara;

per quanto concerne la regione Veneto:

- che l'intervento denominato «Padova-Venezia-Mestre, Sistema di trasporto integrato con caratteristiche di tipo metropolitano» – concernente la realizzazione di un primo stralcio di interventi di potenziamento di alcune linee ferroviarie già in esercizio per la realizzazione di un servizio di trasporto di tipo metropolitano – aveva un costo iniziale, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di 303,663 milioni di euro ed è stato finanziato con un primo contributo di 170,281 milioni di euro in termini di volume d'investimento, poi elevato a

182,198 milioni di euro, inferiore al 60 per cento del costo dell'opera;

- che l'opera è stata oggetto di numerose varianti – le quali, secondo il Ministero istruttore, non hanno comunque alterato né gli aspetti funzionali e trasportistici dell'intervento né la configurazione iniziale del progetto, ma che hanno comportato una lievitazione del costo originario – e che, nel confermare all'intervento, integrato dalle varianti, il contributo di 182,198 milioni di euro a suo tempo assegnato, il Ministero di settore propone l'imputazione di quota parte del maggior costo a valere sui ribassi di gara, ammontanti a 44,523 milioni di euro e di cui questo Comitato è chiamato ad autorizzare l'utilizzo;

- che il Ministero in questione ha rilevato la sussistenza dell'impegno della regione Veneto – formalizzato con delibera di Giunta 8 aprile 2008, n. 710 – al finanziamento della quota del richiamato maggior costo non coperta dal contributo statale, con imputazione a valere sulle risorse di cui all'art. 45 della legge regionale 27 febbraio 2008, n. 1;

Delibera:

### 1. *Definanziamenti.*

Il contributo di 27,557 milioni di euro, in termini di volume d'investimenti, assegnato da ultimo con delibera n. 99/2002 all'intervento della provincia di Savona denominato «Linea di trasporto elettrificato Savona-Vado», è revocato.

### 2. *Intervento di Genova— rimodulazione ed assegnazione contributo.*

2.1 Per l'intervento di Genova denominato «Metropolitana: tratte Brin-Canepari e Principe-Brignole ed ulteriori opere» è approvata la rimodulazione progettuale indicata nella precedente «presa d'atto» e concernente lo stralcio della realizzazione del prolungamento Brin-Canepari ed il rinvio della realizzazione della stazione di Corvetto.

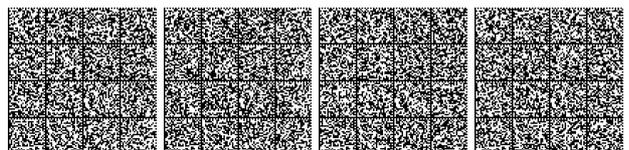
2.2 All'intervento così rimodulato, che assume la denominazione «Metropolitana: tratta Principe-Brignole ed ulteriori opere» e che ha un costo di 234,862 milioni di euro, restano attribuite le risorse concesse al progetto originario ed è assegnato il contributo, in termini di volume d'investimenti, di cui al precedente punto 1.

2.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad individuare, relativamente al contributo assegnato ai sensi del precedente punto 2.2, una quota di limite d'impegno non superiore a quella originariamente individuata per l'opera defanziata e comunque contenuta nell'ambito delle disponibilità esistenti alla data della presente delibera.

### 3. *Altre rimodulazioni.*

3.1 Per l'intervento di Verona denominato «Tramvia S. Michele-Stazione FS-Stadio» è approvata la variante progettuale ugualmente esposta in «presa d'atto».

All'intervento così rimodulato, che assume la denominazione di «Nuovo sistema filoviario» e che presenta



un costo di 143,053 milioni di euro (al netto dell'IVA), è assegnato un contributo di 85,832 milioni di euro, in termini di volume d'investimenti, pari al 60% del predetto costo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuoverà la modifica dell'attuale Accordo procedimentale, prevedendo, in merito all'aggiornamento della tempistica dell'intervento, che l'aggiudicazione dei lavori sia disposta entro otto mesi dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale* e che la consegna dei lavori stessi sia disposta entro dodici mesi dalla predetta data di pubblicazione.

In caso di inosservanza dei termini di cui sopra, questo Comitato procederà alla revoca del contributo sopra assegnato.

3.2 Per i tre interventi concernenti la «Tranvia delle Valli» di Bergamo («Tranvia Bergamo-Alzano Sopra», «Il tratta della Tranvia delle valli» e «Migliorie tecnico-economiche alle tratte finanziate della Tranvia delle Valli») è autorizzato l'utilizzo dei ribassi di gara.

3.3 Per l'intervento del comune di Venezia denominato «Funicolare terrestre P.le Roma-Tronchetto» è approvato l'utilizzo dei ribassi di gara.

3.4 Per l'intervento della regione Veneto denominato «Padova-Venezia-Mestre - Sistema di trasporto integrato con caratteristiche di tipo metropolitano» è autorizzato l'utilizzo dei ribassi di gara.

#### 4. Clausole finali.

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

4.2 Restano ferme le direttive formulate in precedenza e non esplicitamente modificate con la presente delibera, compreso l'onere di relazione previsto, da ultimo, dalla delibera di questo Comitato 27 marzo 2008, n. 33.

Roma, 26 giugno 2009

*Il vice presidente:* TREMONTI

*Il segretario del CIPE:* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 4 novembre 2009*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5, Economia e finanze, foglio n. 211*

09A13744

DELIBERAZIONE 31 luglio 2009.

**Programma delle infrastrutture strategiche. Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Articolo 80, comma 21, legge n. 289/2002).** (Deliberazione n. 61/2009).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 11 gennaio 1996, n. 23, recante «Norme per l'edilizia scolastica» che, all'art. 3, ha individuato le competenze degli enti locali in materia;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001; adempimento che questo Comitato stesso ha assolto con delibera 21 dicembre 2001, n. 121;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ha previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, vengano individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui o ad effettuare altre operazioni finanziarie;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289, e, in particolare, l'art. 80, comma 21, che ha previsto, nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata legge n. 443/2001, la predisposizione — da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca — di un «Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici» (di seguito denominato «Piano»), con particolare riguardo a quelli insistenti nelle zone soggette a rischio sismico, e che ha disposto la sottoposizione di detto «Piano» a questo Comitato che, sentita la Conferenza unificata, è chiamato a ripartire le risorse, tenuto conto di quanto stabilito dall'art. 3 della citata legge n. 23/1996;

Vista la legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare l'art. 3, comma 91, che ha destinato al «Piano» un importo non inferiore al 10 per cento delle risorse di cui all'art. 13, comma 1, della citata legge n. 166/2002, che risultavano disponibili al 1° gennaio 2004;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, ser-

