

DELIBERAZIONE 31 luglio 2009.

**Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa - riparto risorse ex articolo 63 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.** (Deliberazione n. 53/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE  
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e in particolare l'articolo 9, che, per la realizzazione degli interventi concernenti lo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane e per l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria, di tramvie, di sistemi con trazione a fune e di sistemi urbani di connessione quali ascensori e tapis roulant, a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali, possono essere corrisposti contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento, per la durata massima di trenta anni.

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 artt. 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;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che:

- all'articolo 1, comma 304:
  - ha istituito il "Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale", con una dotazione di complessivi 353 milioni di euro per gli anni dal 2008 al 2010 e, per gli anni successivi, da determinare ai sensi dell'art. 11, comma 3, lettera f) della legge 5 agosto 1978, n. 468, e s.m.i.;
  - ha destinato le suddette risorse alle finalità di cui all'art. 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), come modificato dal successivo comma 306 (realizzare una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organizzazione dei trasporti e favorire il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del trasporto pubblico locale), nonché alle predette finalità di cui al citato art. 9 della legge n. 211/1992;
  - ha stabilito che potevano accedere ai finanziamenti sopra indicati gli interventi ex lege n. 211/1992, individuati con decreto dell'allora Ministro dei trasporti, relativi a completamenti delle opere in corso di realizzazione oppure a nuove opere;
  - ha precisato che il finanziamento dei nuovi interventi era subordinato all'esistenza di parcheggi d'interscambio ovvero alla loro realizzazione, finanziabile con le risorse di cui al Fondo in questione, e ha stabilito che ai predetti completamenti potevano essere assegnate risorse in misura non superiore al 20 per cento dello stanziamento destinato al settore dei trasporti rapidi di massa;
- all'art. 1, comma 305, ha previsto – tra l'altro – che in sede di prima applicazione, per il triennio 2008-2010, le risorse di cui al comma precedente fossero ripartite in pari misura tra le due finalità indicate dal citato comma 304, mentre a regime la ripartizione delle risorse sarebbe stata definita con decreto dell'allora Ministro dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano;



VISTO il decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, concernente "Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere d'acquisto delle famiglie", convertito dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, che, nel prevedere all'articolo 5 riduzioni di autorizzazioni di spesa, nell'allegato ha azzerato la dotazione del suddetto Fondo;

VISTO il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, concernente "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" e convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che all'art. 63, relativo alle "esigenze prioritarie", commi 12 e 13, tra l'altro:

- ha ripristinato il "Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale", assegnando fondi – per il triennio 2008-2010 – nella medesima entità che stata prevista dall'art. 1, comma 304, della predetta legge n. 244/2007 (353 milioni di euro) e introducendo un nuovo stanziamento di 110 milioni di euro per l'anno 2011;
- ha confermato le indicazioni della già citata legge n. 244/2007 relative alle modalità di finanziamento del Fondo per gli anni successivi, alle finalità cui destinare le risorse stanziare e alle procedure e modalità d'individuazione delle opere;
- ha confermato la ripartizione delle risorse per il triennio 2008-2010 in pari misura tra le due finalità sopra citate, mentre ha previsto che per il 2011 la ripartizione stessa dovrà essere effettuata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e s.m.i.;

VISTO il decreto 23 aprile 2008 (G.U. 12 maggio 2008, n. 110), con il quale – come previsto dalle disposizioni della legge n. 244/2007 sopra richiamate e all'epoca ancora vigenti – l'allora Ministro dei trasporti ha disciplinato prioritariamente, in particolare, il finanziamento dei completamenti di opere in corso di realizzazione:

- individuando i beneficiari delle risorse da assegnare nei soggetti i cui interventi avessero raggiunto uno stato di attuazione superiore al 50 per cento e che non avessero beneficiato delle risorse di cui all'art. 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, nonché nei soggetti i cui interventi erano richiamati nel parere espresso dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, parere di cui alla delibera di questo Comitato 28 giugno 2007, n. 47 (G.U. n. 72/2008 S.O., errata corrige in G.U. n. 110/2008);
- precisando il termine di presentazione delle istanze di finanziamento;
- individuando la documentazione da cui le suddette istanze dovevano essere corredate;
- precisando quali interventi dovessero essere considerati prioritari e indicando i criteri di valutazione ai fini della ripartizione delle risorse;

VISTE le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato le risorse di cui alla legge n. 211/1992 e successivi rifinanziamenti, 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 Firenze: "Linea tranviaria S. Maria Novella - Scandicci";
- Comune di Padova: "Sistema a via guidata SIR 1: tratta funzionale nord-sud (Pontevigordarzero - Guizza)";
- Comune di Brescia: "Metropolitana leggera automatica: tratta Prealpino - S. Eufemia";
- Comune di Spoleto: "Mobilità alternativa per Spoleto, città aperta all'uomo";
- Comune di Bergamo: "Tranvia Bergamo - Alzano Sopra: Il tratta Tranvia delle Valli" e "migliorie tecnico-economiche alle tratte finanziate della Tranvia delle Valli";
- Provincia di Milano: "Metropolitana linea M2: tratta Famagosta - Assago";
- Comune di Venezia: "Funicolare terrestre P.le Roma – Tronchetto";



VISTA la nota 25 giugno 2009, n. RU 65368, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato dell'approvazione del piano di riparto dei fondi ex art. 63 della succitata legge n. 133/2008 – sulla base del parere favorevole formulato dalla C.A.V. nella seduta del 25 marzo 2009;

VISTA la nota 30 luglio 2009, n. RU 76441, con la quale il suddetto Ministero ha integrato la precedente comunicazione;

CONSIDERATO che, in rapporto all'assegnazione complessiva di 353 milioni di euro per il triennio 2008-2010 e alla destinazione al settore del trasporto rapido di massa del 50 per cento del predetto importo (176,5 milioni di euro), la quota massima da utilizzare per i richiamati completamenti è quantificata in 35,3 milioni di euro (20 per cento di 176,5 milioni di euro);

CONSIDERATO che, secondo le previsioni del richiamato decreto 23 aprile 2008, sono state considerate prioritarie le opere di completamento atte a rendere superabili situazioni imprevedibili, intervenute nel corso dei lavori, e – in subordine – atte a migliorare la funzionalità degli interventi;

CONSIDERATO che il Ministero istruttore ha ritenuto di valutare le richieste ricevute tenendo conto della valenza trasportistica degli interventi e dell'entità del contributo richiesto, attribuendo priorità alle richieste di minore entità, in valore assoluto e in percentuale rispetto al costo globale dell'opera;

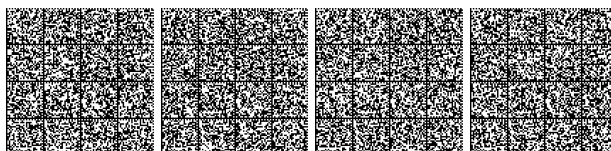
CONSIDERATO che anche per le opere di completamento l'entità massima del contributo erogabile è stata individuata nella quota del 60 per cento del costo delle opere, già prevista dalla richiamata legge n. 211/1992, e che le istanze di finanziamento dovevano essere corredate da idonea documentazione atta ad attestare l'esistenza del cofinanziamento;

CONSIDERATO che le richieste d'integrazione finanziaria avanzate dai Comuni di Firenze, Napoli, Genova, Padova, Brescia, Spoleto, Bergamo e Venezia, nonché della Provincia di Milano sono state valutate alla luce dei suddetti criteri;

CONSIDERATO che l'Amministrazione di settore ha ritenuto non ammissibili a valutazione gli interventi dei Comuni di Napoli e Genova in quanto:

- per l'intervento del Comune di Napoli, concernente la linea 6 della metropolitana – tratta Mostra - Mergellina - S. Pasquale:
  - è stato dichiarato uno stato di attuazione dei lavori del 59,63%, calcolato sulla base di un quadro economico risalente ad un provvedimento adottato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2001 e non sulla base del quadro economico aggiornato a un successivo provvedimento adottato dalla citata Amministrazione nel 2007 (in base a tale quadro aggiornato, e tenendo conto del minor importo riconoscibile dei lavori contabilizzati, lo stato di attuazione dell'opera risulta del 38,25%);
  - è stata presentata una richiesta di finanziamento comprensiva d'interventi che non hanno stretta attinenza con la linea metropolitana;
- per l'intervento del Comune di Genova, concernente la metropolitana: tratte Brin-Canepari e Principe-Brignole ed ulteriori opere (intervento che l'Amministrazione di settore individua come "Linea metropolitana Canepari - Brignole", citando le stazioni agli estremi della linea), le opere da finanziare risultano tutte comprese nella proposta di rimodulazione che questo Comitato ha già approvato con delibera 26 giugno 2009, n. 28 (in corso di registrazione presso la Corte dei conti), e a fronte della quale il Comitato stesso ha – tra l'altro – assegnato risorse derivanti dal defianziamento di un'opera collocata nella medesima Regione;

CONSIDERATO, altresì, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto ad escludere dalle richieste di finanziamento quelle attinenti tratte funzionali già aperte all'esercizio, ovvero attinenti opere già eseguite ed ha provveduto, altresì, a suddividere gli interventi nelle categorie delle "opere connesse al superamento di situazioni imprevedibili" e delle "opere connesse a miglioramenti funzionali", al fine d'individuare le spese cui conferire la priorità prevista dal già citato decreto ministeriale 23 aprile 2008;



CONSIDERATO che l'importo del finanziamento complessivo assegnabile, calcolato nella citata percentuale massima del 60 per cento, risulta inferiore allo stanziamento di legge e che pertanto non è necessario predisporre graduatorie di merito per la selezione delle richieste;

CONSIDERATO che, successivamente alla valutazione della richiamata C.A.V. in merito al piano di riparto dei fondi in esame, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto ad interessare gli Enti destinatari di finanziamenti inferiori a quelli richiesti nell'istanza di finanziamento, affinché fornissero dichiarazioni aggiornate in merito all'impegno al cofinanziamento degli interventi, e che solo alcuni dei citati Enti hanno provveduto;

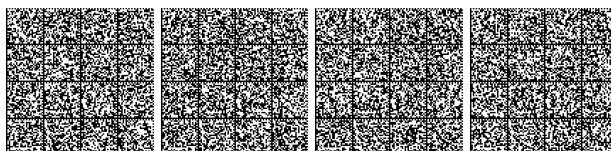
CONSIDERATO, infine, che il suddetto Ministero intende destinare al finanziamento di nuovi interventi la quota residua di risorse non assegnabili al completamento delle opere sopra individuate;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

## P R E N D E   A T T O

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

- per quanto concerne l'intervento del Comune di Firenze:
  - che la linea tranviaria S. Maria Novella - Scandicci presenta un tracciato di circa 7,8 km, a raso e a doppio binario, lungo il quale sono collocate 15 fermate – di cui 11 nel Comune di Firenze e 4 nel Comune di Scandicci – e che a servizio della linea sono previsti 17 rotabili;
  - che ai fini della realizzazione l'opera è stata suddivisa in due lotti, entrambi appaltati, e che il primo lotto – comprendente una parte delle opere civili – è stato ultimato, mentre il secondo ha formato oggetto di varianti;
  - che il progetto è stato successivamente oggetto di due perizie suppletive di variante al progetto esecutivo, connesse al superamento di situazioni imprevedibili e a miglioramenti funzionali, e che il relativo costo da finanziare ammonta all'importo complessivo di euro 17.981.675,69;
  - che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 59,35 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
  - che il Ministero istruttore ha depurato l'importo sopra indicato del costo dei lavori già eseguiti alla scadenza del termine di presentazione delle richieste di finanziamento e ha quindi determinato il costo delle varianti ammissibili a finanziamento in complessivi euro 15.589.590,91;
  - che l'opera, comprensiva delle varianti di cui alla sola prima perizia suppletiva, risulta integralmente finanziata dal contributo statale ex lege n. 211/1992 sopra citato nonché da risorse dei Comuni di Firenze e Scandicci, della Regione Toscana e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
  - che, considerate le tipologie di opere ammissibili a finanziamento ai sensi della normativa in applicazione e tenuto conto della necessità di integrale finanziamento dei costi afferenti l'intervento, è stato chiesto il finanziamento, a valere sui fondi ora in assegnazione, di entrambe le perizie, compresa la prima per la quale, come esposto all'alinea precedente, era già disponibile la relativa copertura finanziaria non statale, e che tale copertura, resasi disponibile, è stata destinata a costituire la quota di finanziamento delle perizie in questione non coperta dai citati fondi in assegnazione;



- per quanto concerne l'intervento del Comune di Padova:
  - che l'opera è costituita da una tranvia su gomma a guida vincolata che attraversa la città di Padova da nord (Pontevigodarzere) a sud (Guizza) e che si sviluppa per una lunghezza di circa 10 km, completamente a doppio binario, con 23 fermate tra i due capilinea;
  - che il progetto dell'opera in questione include 16 rotabili bidirezionali – alimentati da linea di contatto tranne per un breve tratto, in cui l'alimentazione è disposta mediante batterie collocate sui rotabili stessi – ed un deposito, collocato nei pressi del capolinea sud e realizzato con struttura idonea ad ampliamenti che consentano il rimessaggio di altre linee tranviarie;
  - che l'intervento è già realizzato per la tratta Guizza - stazione FS, mentre l'entrata in esercizio del completamento dalla stazione FS a Pontevigodarzere era prevista, all'epoca della richiesta di finanziamento in esame, per marzo 2009;
  - che il progetto definitivo dell'opera è stato oggetto di una variante relativa al tratto nord (stralci 7° – suddiviso in due lotti – e 8°) e che tale variante avrebbe consentito di completare l'opera stessa;
  - che la richiesta per il finanziamento della succitata variante è stata integrata con altra istanza di finanziamento, relativa ad opere inerenti l'intera linea, per un importo complessivo di euro 26.814.337,91;
  - che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 94,26 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
  - che il Ministero istruttore, sulla base di chiarimenti forniti dal Comune di Padova, ha ammesso a finanziamento i costi attinenti le sole opere ancora da eseguire, relative – in particolare – al 2° lotto del 7° stralcio e all'intero 8° stralcio, per un importo totale di euro 7.589.319,69;
  - che, per garantire continuità ai lavori e rispettare i termini previsti dai contratti in essere, il suddetto Comune ha finanziato, a titolo di anticipazione, tutte le spese indicate nella richiesta di finanziamento, in attesa di accedere alle risorse di cui all'allora vigente legge n. 244/2007, art. 1, comma 304;
- per quanto concerne l'intervento del Comune di Brescia:
  - che la metropolitana leggera automatica, tratta Prealpino - S. Eufemia, ha un tracciato di circa 13,1 km, interamente in sede propria e protetta, che si sviluppa in galleria profonda, in galleria artificiale, su viadotto e a raso;
  - che lungo l'itinerario della linea sono collocate 17 stazioni, di cui 13 sotterranee e 4 fuori terra, e che la linea stessa sarà servita da una flotta iniziale di 18 treni;
  - che il sistema – che non prevede l'utilizzo di personale a bordo dei veicoli o in stazione, se non in caso di emergenza – è gestito da un "posto centrale di controllo" in cui si concentrano, in modo automatico o manuale, tutte le funzioni che in una metropolitana tradizionale sono svolte dal personale;
  - che l'intervento ha registrato maggiori spese per euro 11.087.000, derivanti da sole situazioni imprevedibili e, in particolare, da ritrovamenti archeologici, che hanno reso necessaria, tra l'altro, la modifica di due stazioni, e da richieste formulate dai Vigili del fuoco per interventi nei pozzi d'intertratta;
  - che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 50,32 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
  - che il Ministero di settore ha valutato le suddette maggiori spese interamente ammissibili a finanziamento, in quanto concernenti opere in corso di realizzazione;



- per quanto concerne l'intervento del Comune di Spoleto:
  - che l'opera è costituita da un insieme di percorsi meccanizzati (ascensori e scale mobili) ed era inizialmente articolata in tre stralci progettuali, distintamente finanziati e interessati da varianti per motivazioni originariamente non prevedibili, e che i predetti stralci sono stati successivamente unificati sotto la denominazione di "Mobilità alternativa per Spoleto, città aperta all'uomo", confermando i contributi, in termini di volume d'investimenti, attribuiti ai tre stralci originari;
  - che, a fronte delle varianti sopra citate, il Comune di Spoleto aveva formulato a suo tempo richiesta di accedere ad ulteriori fondi ai sensi della legge n. 211/1992, ma era stato invitato a provvedere ad una diversa imputazione della spesa, "nelle more di eventuali ulteriori contributi statali";
  - che una prima istanza di finanziamento formulata dal Comune includeva – oltre alle predette spese derivanti da situazioni imprevedibili – anche incrementi di costo connessi a miglioramenti funzionali, per un importo complessivo di euro 5.046.033,40, importo che – a seguito di precisazioni richieste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – è stato ridotto ad euro 3.805.366,40, considerati interamente ammissibili;
  - che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 50,33 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
- per quanto concerne l'intervento del Comune di Bergamo:
  - che l'opera consiste nella realizzazione di una linea tranviaria che collega il centro di Bergamo con la Val Seriana, verso Est, riutilizzando il sedime della dismessa Ferrovia delle Valli;
  - che l'opera stessa è stata articolata in due interventi, ai quali si è poi aggiunto un ulteriore intervento concernente "migliorie tecnico-economiche";
  - che, dopo la risoluzione degli iniziali contratti d'appalto, nel corso dei lavori – riappaltati nel 2006 – l'opera è stata oggetto di varianti, a fronte delle quali sono stati sottoscritti due atti aggiuntivi al nuovo contratto d'appalto, concernente l'intera opera;
  - che parte del costo delle suddette varianti è stata finanziata con utilizzo dei ribassi d'asta, mentre per le varianti che derivano da situazioni imprevedibili o che costituiscono miglioramenti funzionali, e che ammontano complessivamente ad euro 12.511.589,79, è stata presentata richiesta di finanziamento a valere sulle risorse di cui al citato decreto legge n. 112/2008;
  - che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 70,96 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
  - che, depurato delle spese attinenti opere già realizzate, l'importo delle succitate varianti considerato ammissibile dal Ministero istruttore ammonta ad euro 8.972.984,52;
- per quanto concerne l'intervento della Provincia di Milano:
  - che l'intervento (citato nella relazione istruttoria con la dizione "Milano Famagosta - Assago - Mirafiori" in luogo di "Milano Famagosta - Assago Milanofiori") costituisce il prolungamento della linea metropolitana M2 da Famagosta ad Assago, per una lunghezza di circa 4,8 km e con due stazioni (Assago Milanofiori Nord e Assago Milanofiori Forum);
  - che la Provincia di Milano ha presentato richiesta di finanziamento per il completamento dell'infrastruttura indicando, in prima istanza, maggiori spese per euro 8.363.742, relative a 39 interventi non chiaramente suddivisi in imprevisi e in miglioramenti funzionali, e, successivamente, aggiornando il predetto importo in euro 14.995.921,23;



- che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 55,06 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
  - che parte delle suddette spese aggiornate riguardava l'intera opera e non solo gli interventi aggiuntivi, mentre parte riguardava opere già concluse;
  - che, a seguito di chiarimenti della citata Provincia in merito agli interventi completati, il Ministero istruttore ha escluso dal finanziamento le opere terminate ed ha imputato le spese considerate ammissibili, pari complessivamente ad euro 5.115.185, alle due categorie di opere previste dal già citato decreto ministeriale 23 aprile 2008;
- per quanto concerne l'intervento del Comune di Venezia:
- che l'opera – destinata a collegare il parcheggio auto di Tronchetto con Piazzale Roma – è costituita da una funicolare terrestre "a va e vieni", con una via di corsa in carpenteria metallica che si sviluppa per circa 800 m, integralmente in viadotto rialzato di 5-9 m dal suolo, utilizzando veicoli dotati di ruote in gomma;
  - che il Comune ha presentato istanza per il finanziamento di maggiori costi per euro 2.984.526, derivanti essenzialmente da prescrizioni, formulate da soggetti istituzionali ed intervenute durante la fase di approvazione del progetto esecutivo, e determinati dal rinvenimento, in fase di scavo, di ulteriori sottoservizi che hanno richiesto la modifica dell'infrastruttura o lo spostamento dei sottoservizi stessi;
  - che l'intervento in esame può essere ammesso a valutazione, in quanto l'avanzamento dei lavori attinenti l'opera principale è pari al 50,06 per cento e l'intervento stesso non ha fruito di contributi a valere sulle risorse di cui alla richiamata legge n. 296/2006;
  - che i suddetti costi, imputabili al solo superamento di situazioni imprevedibili, possono essere considerati tutti ammissibili al finanziamento, in quanto relativi a lavori non ancora avviati;

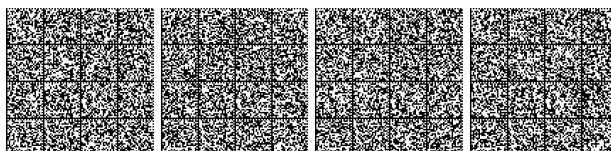
## DELIBERA

### 1. *Approvazione varianti tecnico-economiche*

Sono approvate le varianti tecnico-economiche proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relative agli interventi di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992 e specificate nella "presa d'atto".

### 2. *Riparto risorse ex decreto legge n. 112/2008, convertito dalla legge n. 133/2008*

- 2.1. Ai fini del completamento degli interventi di cui al punto 1 è approvato il piano di riparto delle risorse stanziato dall'art. 63, commi 12 e 13, del decreto legge n. 112/2008, convertito dalla legge n. 133/2008, piano riportato in allegato e che forma parte integrante della presente delibera.
- 2.2. I contributi previsti nel suddetto piano di riparto rappresentano la quota massima di partecipazione statale ai maggiori oneri esposti nella "presa d'atto". Gli importi definitivi saranno quantificati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro la citata quota massima e nei limiti della consueta percentuale di contribuzione del 60 per cento, sulla base del costo definitivamente accertato dal Ministero stesso.
- 2.3. Il predetto Ministero provvederà a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica – entro 30 giorni dall'adozione del relativo provvedimento, specificando, altresì, la quota di finanziamento effettivamente riconosciuta agli interventi in questione e l'anno d'imputazione delle risorse.



- 2.4. Gli Enti locali beneficiari di contributi d'importo inferiore alle richieste presentate dovranno attestare, pena la revoca dei contributi stessi, l'effettiva sussistenza del maggiore cofinanziamento necessario alla copertura del costo delle opere, dandone comunicazione – se non hanno già provveduto in tal senso – al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale.

Il predetto Ministero provvederà, a sua volta, ad informare la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica – dell'avvenuta ricezione delle suddette comunicazioni ovvero a dar notizie dell'eventuale mancato inoltro delle comunicazioni stesse.

- 2.5. Per gli interventi il cui costo di realizzazione include oneri relativi al materiale rotabile, i soggetti aggiudicatori dovranno assicurare che il predetto materiale, parzialmente finanziato a carico di fondi pubblici, resti di proprietà pubblica, salvo che il servizio venga poi posto a gara.

### 3. Clausole finali

- 3.1. 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.
- 3.2. 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 26 giugno 2009, n. 28.

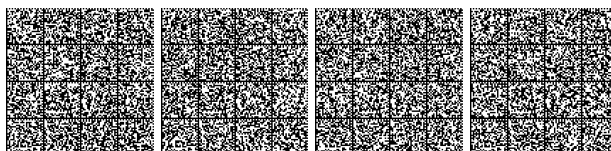
Roma, 31 luglio 2009

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario del CIPE:* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 21 dicembre 2009*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 236*





ALLEGATO

**Piano di riparto delle risorse stanziato dall'art. 63, commi 12 e 13,  
del Decreto legge n. 112/2008, convertito dalla Legge n. 133/2008**

Ente richiedente	Intervento	Importo lavori		Contributo concesso
		Dichiarato	Ammissibile a finanziamento	
Comune di Firenze	Linea tranviaria "Firenze S.M. Novella - Scandicci"	17.981.675,69	15.589.590,91	9.353.754,55
Comune di Napoli	Metropolitana linea 6, lotti "Mostra - Mergellina - S. Pasquale" E "S. Pasquale - Municipio"	8.275.396,68	0,00	0,00
Comune di Genova	Metropolitana "Canepari - Brignole"	9.898.944,38	0,00	0,00
Comune di Padova	Sistema di trasporto pubblico a via guidata "Guizza - Pontevigodarzere"	26.814.337,91	7.589.319,69	4.553.591,81
Comune di Brescia	Metropolitana leggera 1° lotto funz. "Prealpino - S.Eufemia"	11.087.000,00	11.087.000,00	6.652.200,00
Comune di Spoleto	Progetto di mobilità alternativa "Spoleto città aperta all'uomo"	5.046.033,40	3.805.366,40	2.283.219,84
Comune di Bergamo	Metrotranvia Bergamo-Albino	12.511.589,79	8.972.984,52	5.383.790,71
Provincia di Milano	Prolungamento linea M2 "Milano Famagosta - Assago Milanofiori"	14.995.921,23	5.115.185,00	3.069.111,00
Comune di Venezia	Funicolare terrestre "Tronchetto - P.le Roma"	2.984.526,00	2.984.526,00	1.790.715,60
<b>TOTALE</b>		<b>109.595.425,08</b>	<b>55.143.972,52</b>	<b>33.086.383,51</b>

09A15754

