

## 2. Attuazione e monitoraggio degli interventi

2.1 Il Piano è soggetto alle prescrizioni e agli adempimenti disposti dalla citata delibera n. 25 del 2016 e successive modificazioni.

2.2 Il Ministero della salute riferirà annualmente e, in ogni caso, su specifica richiesta, a questo Comitato sull'allocazione delle risorse in favore delle diverse iniziative e sull'attuazione degli interventi.

Roma, 28 febbraio 2018

*Il Presidente:* GENTILONI SILVERI

*Il segretario:* LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 19 luglio 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1018

18A05262

DELIBERA 26 aprile 2018.

**Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa. Nuovo sistema filoviario di Verona. Autorizzazione all'utilizzo dei ribassi di gara e delle economie e rideterminazione contributo statale. (CUP C31110000000008).** (Delibera n. 38/2018).

### 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 visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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

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;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, che, all'art. 9, prevede contributi per la realizzazione d'interventi di trasporto rapido di massa;

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 (legge finanziaria 1999), 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), 6 agosto 2008, n. 133, 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 per i sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse;

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

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

a) le delibere 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, errata corrigée pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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



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;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 gennaio 2013, n. 27, con il quale è stato istituito il citato Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Vista la delibera 26 giugno 2009, n. 28 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 270 del 2009), con la quale questo Comitato ha:

a) approvato la sostituzione dell'originaria «Tranvia S. Michele - Stazione FS-Stadio» nel Comune di Verona con un «Nuovo sistema filoviario», del costo di 143,053 milioni di euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA);

b) assegnato a tale intervento il contributo di 85,832 milioni di euro, in termini di volume d'investimenti, pari al 60 per cento del predetto costo;

c) stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dovuto promuovere l'aggiornamento dell'allora vigente Accordo procedimentale concernente la tempistica dell'intervento, prevedendo nuovi termini da osservare, pena la revoca del contributo assegnato;

Vista la delibera 6 dicembre 2011, n. 90 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 59 del 2012), con la quale, preso atto del mancato rispetto della tempistica sopra citata, in merito all'aggiornamento dell'Accordo procedimentale, per fattori indipendenti dalla volontà dei soggetti coinvolti nell'intervento, questo Comitato ha previsto, tra l'altro, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmettesse un nuovo Accordo procedimentale, sottoscritto tra lo stesso Ministero, il Comune di Verona e il soggetto attuatore dell'intervento (Azienda mobilità e trasporti S.p.A. - AMT), in cui individuare il 30 aprile 2011 quale termine per l'aggiudicazione provvisoria dei lavori e prevedere la nuova tempistica per le date di stipula del contratto d'appalto e di consegna dei lavori;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 30 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2014), con la quale questo Comitato ha autorizzato l'utilizzo di quota parte delle economie, pari a 7,012 milioni di euro, per la realizzazione del «Nuovo sistema filoviario» di Verona, il cui costo ammissibile a finanziamento è stato rideterminato in 130,711 milioni di euro;

Vista la nota 23 aprile 2018, n. 13073, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha trasmesso, tra l'altro, la proposta di autorizzazione all'utilizzo delle economie relative all'intervento di Verona, proponendone l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato;

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

1) che l'Accordo procedimentale aggiornato, sottoscritto l'8 agosto 2014, ha individuato il 30 novembre 2014 quale data di consegna delle attività di progettazione esecutiva, il 31 maggio 2015 quale data di consegna dei lavori e il 31 luglio 2018 quale data di fine lavori e ha previsto la possibilità di revoca del contributo statale in caso di mancato rispetto delle predette scadenze per fatti imputabili al comune e ad AMT, nonché la possibilità di aggiornamento delle scadenze stesse a seguito di «cause impreviste o imprevedibili ovvero varianti tecniche» sopravvenute e preventivamente autorizzate;

2) che la nuova filovia di cui alla citata delibera n. 28 del 2009, caratterizzata da un vincolo di tipo immateriale e con possibilità di marcia autonoma mediante motore termico ausiliario, si sviluppava per 23,8 km e includeva il tracciato della precedente 1ª tratta della citata tranvia tra S. Michele e lo stadio, il tracciato modificato della 2ª tratta della tranvia, oltre ad un deposito;

3) che, dopo l'espletamento della gara per l'appalto concorso relativo a progettazione esecutiva, esecuzione dei lavori e fornitura dei veicoli, il costo complessivo dell'intervento è stato rideterminato in 120,386 milioni di euro (al netto di IVA), con un ribasso di gara di 22,667 milioni di euro;

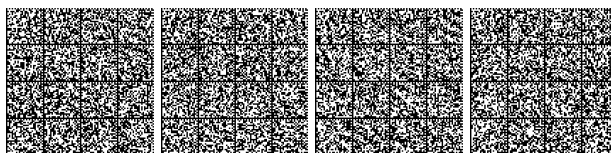
4) che, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 3 agosto 2012, registro decreti n. 187, il progetto elaborato dall'ATI vincitrice dell'appalto concorso è stato oggetto di nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sulle parti infrastrutturali e impiantistiche non connesse alla tecnologia di sistema e di parere tecnico-economico favorevole, per l'importo complessivo di 119.025.429,41 euro, non comprensivo degli oneri per la sicurezza e al netto di IVA, e che il relativo contributo è stato conseguentemente rideterminato in 71.415.257,65 euro, pari al 60 per cento del predetto costo;

5) che gli oneri per la sicurezza ammontano a 706.462,61 euro;

6) che il costo complessivo di realizzazione del «Nuovo sistema filoviario» di Verona risulta quindi pari a quindi a 119.731.892,02 euro, al netto di IVA;

7) che il confronto tra il costo del progetto finanziato da questo Comitato con la citata delibera n. 28 del 2009, pari a 143.053.040,00 euro, e il succitato costo di 119.731.892,02 euro, evidenzia economie per 23.321.147,98 euro, costituite dai ribassi di gara (22.666.806,49 euro) e da economie inserite nel quadro economico (654.341,49 euro);

8) che l'intervento era costituito da 4 linee di filobus (1A, 1B, 2A e 2B) che seguivano le direttrici principali nord-sud ed est-ovest e che i 37 veicoli di 18 metri, previsti dal progetto, erano snodati, gommati, alimentati elettricamente da una linea bifilare e in grado di marciare autonomamente grazie a un motogeneratore alimentato a gasolio, omologato per effettuare il servizio di linea anche in marcia alternativa;



9) che i veicoli disponevano inoltre di un sistema di guida automatico per l'accostamento di precisione alla banchina, da usare su vie di corsa specificamente preparate, eliminando di conseguenza, fra il veicolo e l'infrastruttura, ogni vincolo fisico;

10) che, nell'ambito dell'istruttoria tecnico-economica di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'intervento è stato oggetto di adeguamenti progettuali, relativi alle pensiline di fermata e derivanti dal recepimento delle prescrizioni formulate in Conferenza di servizi;

11) che il costo complessivo dell'intervento come sopra adeguato è stato quantificato in 130.711.270,26 euro;

12) che, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 13 maggio 2014, registro decreti n. 82, i citati adeguamenti progettuali sono stati oggetto di nulla osta ai fini della sicurezza e hanno ricevuto il parere tecnico-economico favorevole del predetto Ministero, che ha ritenuto congruo il succitato costo complessivo di 130.711.270,26 euro;

13) che, per elevare il finanziamento statale a 78.426.762,16 euro, corrispondente al tetto massimo del 60 per cento del costo aggiornato di 130.711.270,26 euro, con la citata delibera n. 30 del 2014, questo Comitato ha autorizzato l'utilizzo di quota parte delle economie di gara pari a 7.011.504,51 euro (in delibera arrotondato a 7,012 milioni di euro), in aggiunta al finanziamento di 71.415.257,65 euro già riconosciuto all'intervento;

14) che, a seguito della notifica del fallimento dell'impresa mandante APTS, incaricata della fornitura della carrozzeria dei filoveicoli e proprietaria del brevetto della tecnologia di accostamento automatico alle banchine, AMT, in qualità di soggetto attuatore, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la relazione del responsabile unico del procedimento (RUP) inerente la proposta di sostituzione dei filoveicoli;

15) che, con nota 25 gennaio 2018, n. 1800213, AMT ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto esecutivo aggiornato a seguito di una serie di varianti, tra cui quella determinata dalla modifica dei veicoli non essendo più possibile reperire i mezzi dell'impresa mandante APTS;

16) che le varianti sopra citate riguardano:

a) i filoveicoli, in quanto i mezzi inizialmente previsti sono stati sostituiti dai veicoli «*Swiss Trolley Full Electric*», dotati di batterie che consentiranno di coprire il tracciato all'interno delle mura di Verona in modalità completamente elettrica, senza utilizzo della linea bifilare aerea e senza prevedere l'installazione a bordo del motogeneratore azionato da un motore diesel;

b) l'adeguamento delle opere infrastrutturali, cioè la modifica di forma e altezza delle banchine per renderle compatibili con i nuovi veicoli;

c) le ottimizzazioni della viabilità richieste dalle circoscrizioni di Verona e inerenti, tra l'altro, lo spostamento di alcune banchine, la semaforizzazione di alcune strade, l'introduzione di rotatorie, la sostituzione o la costruzione di marciapiedi, la realizzazione di attestamenti specializzati;

d) il deposito e le aree e attività connesse, il cui posizionamento dev'essere ridefinito a seguito del rinvenimento di una discarica di rifiuti solidi urbani dismessa e da mettere in sicurezza;

e) il sottopasso di via Città di Nîmes, da adeguare ai diversi scenari di traffico che interessano la zona, a seguito della realizzazione di complessi commerciali e direzionali, di un parcheggio interrato e della riorganizzazione della viabilità di superficie;

f) le richieste presentate in conferenza di servizi dal Consorzio canale Camuzzoni e quelle attinenti attività di videosorveglianza da parte degli organi di polizia;

17) che, in particolare:

a) la variante filoveicoli e relative opere infrastrutturali, comporta una riduzione del costo unitario dei mezzi (da 1.104.950 a 1.072.000 euro), con un risparmio complessivo di 1.219.150 euro per i 37 veicoli;

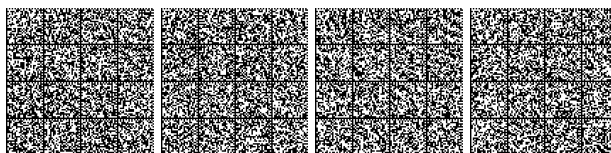
b) l'adeguamento delle infrastrutture di linea, l'abbassamento delle banchine di fermata e l'eliminazione dei magneti posati a terra per la guida vincolata hanno comportato una riduzione di spesa di 1.379.467,6 euro;

c) che i suddetti risparmi consentono l'acquisto di 2 ulteriori filoveicoli, dell'importo complessivo di 2.144.000 euro, per una gestione più flessibile e meno onerosa del parco mezzi;

18) che il costo complessivo delle succitate varianti ammonta a 7.333.795,51 euro ed è articolato come segue:

(importi in euro)

Tipologia variante	Costo
Variante filoveicoli e relativo adeguamento opere infrastrutturali	-454.617,60
- minor costo per diversa struttura dei 37 filoveicoli	-1.219.150,00
- minor costo per adeguamento banchine ed eliminazione attrezzaggio via di corsa	-1.379.467,60
- acquisto di 2 nuovi filoveicoli	2.144.000,00
Variante per richieste circoscrizioni	270.239,81
Variante deposito	3.316.486,63
Variante sottopasso Via Città di Nîmes	4.087.267,85
Variante Conferenza di servizi e videosorveglianza	114.418,82
Costo totale varianti	7.333.795,51



19) che il costo delle varianti derivante dal confronto tra il quadro economico dell'intervento a maggio 2014 e il quadro economico inclusivo delle varianti stesse (spese per «opere civili ed impiantistiche» e per i «veicoli») ammonta al diverso importo di 7.333.980,28 per effetto di un arrotondamento nel costo delle opere civili, come dichiarato da AMT nella nota 15 febbraio 2018, n. 1800427, come di seguito esposto:

(importi in euro)

Voce	Costo maggio 2014	Costo incluse varianti 2017	Differenza costo
Opere civili ed impiantistiche	72.777.869,72	79.187.000,00	6.409.130,28
Veicoli	40.883.150,00	41.808.000,00	924.850,00
Costo totale varianti			7.333.980,28

20) che il costo totale del progetto, inclusivo delle varianti per 7.333.980,28 euro, ammonta a 142.752.134,22 euro e che il contributo statale assegnabile per il relativo finanziamento, calcolato al tetto massimo del 60 per cento del predetto costo totale, ammonta a 85.651.280,53 euro;

21) che l'incremento di costo dell'intervento, da 130.711.270,26 a 142.752.134,22 euro, è pari a 12.040.863,96 euro ed è finanziabile a valere sulle economie rimaste disponibili per l'intervento, pari a 12.341.769,74 euro;

22) che le economie utilizzate per finanziare l'incremento di costo sono pari a 12.040.863,96 euro al netto di 300.905,78 euro di economie residue, come risulta dal seguente prospetto su costi, economie e contributo statale, che riporta il confronto tra i più recenti quadri economici dell'intervento:

(importi in euro)

Voce	Agosto 2012	Maggio 2014	Con varianti 2017
Totale lavori appalto principale (inclusi oneri sicurezza)	103.631.066,33	114.487.943,83	123.975.762,50
Pensiline	666.545,90	666.545,90	666.545,90
Totale lavori	104.297.612,23	115.154.489,73	124.642.308,40
Totale somme a disposizione	15.434.279,79	15.556.780,53	18.109.825,82
Totale costi (A)	119.731.892,02	130.711.270,26	142.752.134,22
Economie	23.321.147,98	12.341.769,74	300.905,78
Totale finanziamenti	143.053.040,00	143.053.040,00	143.053.040,00
Di cui: Contributo statale (60 per cento di A)	71.839.135,21	78.426.762,16	85.651.280,53

23) che l'autorizzazione all'utilizzo delle economie relative all'intervento, al netto di 300.905,78 euro, consente di elevare il contributo statale a 85.651.280,53 euro;

24) che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha confermato la sussistenza sia delle risorse statali inizialmente destinate all'intervento, pari a 85.831.824 euro, sia del cofinanziamento di 57.221.216 euro a carico di AMT, per un totale di 143.053.040 euro;

25) che il suddetto Ministero ha chiesto di autorizzare l'utilizzo delle economie pari a 12.040.863,96 euro e di rideterminare quindi il contributo assegnabile all'intervento in 85.651.280,53 euro;

26) che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà l'istruttoria tecnico-economica sull'intervento all'esame del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi;

27) che la suddetta istruttoria non potrà determinare un incremento dei costi dell'intervento e che, qualora dalla stessa derivasse una riduzione dell'importo delle opere, il succitato Ministero provvederà a ridurre il contributo statale in misura percentuale, dandone comunicazione a questo Comitato;

28) che con delibera di Giunta 6 marzo 2018, n. 73, il Comune di Verona ha approvato il nuovo Accordo procedimentale da sottoscrivere con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e AMT;

29) che tale accordo prevede, tra l'altro, il 31 gennaio 2022 quale data di apertura all'esercizio dell'infrastruttura in esame e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto di prevedere tale data quale «termine ultimo per la messa in servizio dell'impianto»;



Ritenuto di includere, tra gli obblighi del soggetto aggiudicatore, quello di 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;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 24 aprile 2018, n. 2320, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. È autorizzato l'utilizzo delle economie pari a 12.040.863,96 euro, di cui la quota statale è di 7.224.518,37 euro, per la realizzazione dell'intervento del Comune di Verona denominato «Nuovo sistema filoviario» rimodulato come esposto in premessa.

2. Il costo ammissibile a finanziamento dell'intervento di cui al precedente punto 1 ammonta a 142.752.134,22 euro e il relativo contributo statale è rideterminato in 85.651.280,53 euro.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà l'istruttoria tecnico-economica sull'intervento in questione al Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, senza determinare aumento dei costi dell'intervento stesso. Qualora, da tale istruttoria derivasse una riduzione dell'importo delle opere, il suddetto Ministero provvederà a ridurre in misura percentuale il contributo statale riconoscibile, dandone informativa a questo Comitato, mentre in caso di maggiori oneri il relativo finanziamento sarà a carico di Azienda mobilità e trasporti S.p.A. di Verona.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuoverà 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 di cui al precedente punto 2.

5. 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 di cui al precedente punto 1.

6. I soggetti aggiudicatori di interventi comprensivi di una spesa per rotabili, che siano almeno in parte a carico della finanza pubblica, dovranno assicurare che i rotabili stessi restino di proprietà pubblica, salvo che il servizio venga poi posto a gara.

7. Restano ferme le direttive formulate in precedenza e non esplicitamente modificate con la presente delibera, compreso l'onere di relazione annuale, da espletare entro il 31 gennaio di ogni anno fino alla completa realizzazione del programma d'interventi.

8. Ai sensi della citata delibera n. 24 del 2004, 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.

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

Roma, 26 aprile 2018

*Il Presidente:* GENTILONI SILVERI

*Il segretario:* LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 20 luglio 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. 1036

18A05263

