

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 novembre 2018.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa. Sistema di trasporto pubblico a capacità intermedia a servizio dei corridoi Eur - Tor de' Cenci ed Eur - Tor Pagnotta. Autorizzazione all'utilizzo dei ribassi di gara e delle economie e rideterminazione contributo statale. (Delibera n. 63/2018).

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»;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 5, che ha previsto che i programmi di interventi di trasporto rapido di massa siano sottoposti al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) per l'approvazione nonché per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato e per la determinazione delle quote delle disponibilità dei contributi di cui al successivo art. 9, senza prevedere l'approvazione dei singoli progetti;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica», che, all'art. 1, comma 21, ha disposto, tra l'altro, la soppressione del suddetto CIPET;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, e, in particolare, l'art. 3, comma 1, che ha attribuito a questo Comitato le funzioni del richiamato CIPET;

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, ha istituito 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:

1. le delibere 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, *errata corrigé* 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;

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

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, 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 (MIT), con proprio decreto, istituisca un Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Visto il decreto del MIT 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;

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, e provveduto a rimodulare le stesse risorse;



Viste, in particolare:

1. la delibera 21 dicembre 1995, n. 185, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 57 del 1996, con la quale è stato approvato, tra gli altri, l'intervento «Ferrovia Roma-Lido - tratta funzionale Mezzocammino-Spinaceto-Tor de' Cenci», del costo di circa 125,138 milioni di euro, cui è stato attribuito un contributo, in termini di volume d'investimenti, di 62,569 milioni di euro, corrispondente ad un limite d'impegno annuo di 11,139 milioni di euro per 8 anni, imputato sulle risorse previste dall'art. 10 della legge n. 211 del 1992;

2. la delibera 4 agosto 2000, n. 71, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 244 del 2000, con cui alla variante dell'intervento sopra citato - configurato quale metropolitana leggera automatica e denominato «sistema innovativo di collegamento tra stazione EUR-Fermi metropolitana B ed il quartiere Tor de' Cenci» - sono state trasferite le risorse assegnate con la citata delibera n. 185 del 1995;

3. la delibera 29 novembre 2002, n. 99, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 18 del 2003, con la quale, per il finanziamento dell'ulteriore variante tecnologica dell'intervento di cui alla delibera n. 71 del 2000, che ha previsto la soluzione meno onerosa e meno invasiva della «tranvia su gomma», è stata disposta la traslazione dei relativi oneri finanziari dall'art. 10 all'art. 9 della medesima legge n. 211 del 1992 ed è stato ridefinito il quadro delle assegnazioni, individuando per l'opera, a parità di limite d'impegno (11.139.148,98 euro) un finanziamento statale, in termini di volume d'investimenti, di 75.082.503,99 euro, pari al 60% di 125.137.506,65 euro, costo dell'opera inizialmente approvata;

4. la delibera 22 marzo 2006, n. 38, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 190 del 2006, con la quale, questo Comitato ha confermato per l'ulteriore variante dell'intervento di cui sopra - denominato «Sistema di trasporto pubblico a capacità intermedia a servizio dei corridoi EUR-Tor de' Cenci ed EUR-Tor Pagnotta» e del costo complessivo arrotondato di 154,211 milioni di euro (ovvero 154.211.138,22 euro senza arrotondamento) - il contributo arrotondato, in termini di volume d'investimenti, di 71,023 milioni di euro (ovvero 71.022.913,26 euro senza arrotondamento), destinato all'intervento stesso dal MIT in rapporto al minor costo del progetto (118.371.522,16 euro) approvato dal Ministero stesso per la tipologia d'infrastruttura precedentemente sottoposta a questo Comitato (decreto MIT 17 dicembre 2002, n. 1753 (TIF 5)/211RM);

Vista la nota 20 novembre 2018, n. 39715, con la quale il MIT ha trasmesso la proposta d'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'intervento denominato «Sistema di trasporto pubblico a capacità intermedia a servizio dei corridoi EUR-Tor de' Cenci e EUR Laurentina-Tor Pagnotta», concernente l'ammissibilità a finanziamento statale della nuova soluzione progettuale del corridoio EUR-Tor de' Cenci, l'autorizzazione all'utilizzo delle economie di gara e la conferma dell'integrale finanziamento statale a suo tempo concesso, trasmettendo la relativa relazione istruttoria;

Viste le note 26 novembre 2018, n. 9274 e n. 9299, con le quali sono state fornite integrazioni dell'istruttoria già trasmessa, e che per la stessa nota 26 novembre 2018,

n. 9274 è stato consegnato nel corso della seduta CIPE il relativo DVD contenente la documentazione allegata alla relazione istruttoria;

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

1. l'ultima versione progettuale dell'intervento di cui alla citata delibera di questo Comitato n. 38 del 2006 prevedeva, in luogo della precedente infrastruttura tranviaria di circa 10 km, la realizzazione di un sistema filoviario a capacità intermedia, di circa 25 km, a servizio dei corridoi EUR-Tor de' Cenci ed EUR Laurentina-Tor Pagnotta;

2. l'intervento prevedeva, in zona Tor de' Cenci, un'area adibita a deposito-officina per il ricovero e la manutenzione dei veicoli ed era caratterizzato da un tracciato ramificato, articolato sui seguenti rami:

2.1 il ramo principale Tor de' Cenci-Cristoforo Colombo-Oceani-Palaspport-EUR, di 12,4 km, che garantiva il collegamento dalla periferia all'area dell'EUR e alle stazioni della metropolitana B EUR Fermi ed EUR Palaspport, e i relativi rami Tor di Valle-Torino-Mezzo-cammino-Cristoforo Colombo, di 2,8 km, e Misserville-Ospedale IFO-Cristoforo Colombo, di 1,9 km, che si innestavano sul ramo principale in corrispondenza del nodo Cristoforo Colombo, nonché Grande Muraglia-Castellaccio-Oceani, di 2,6 km, che si innestava sul ramo principale in corrispondenza del nodo Oceani;

2.2 il ramo Tor Pagnotta-Laurentina-S. Eugenio-Palaspport, di 5,6 km, innestato sulla via Laurentina e su viale dell'Umanesimo fino al nodo Palaspport e che consentiva il collegamento con il polo ospedaliero S. Eugenio;

3. l'intervento aveva un costo di 154.211.138,22 euro, finanziato con un contributo, in termini di volume di investimenti, di 71.022.913,26 euro;

4. su richiesta del Comune di Roma, il costo dell'intervento ammesso a finanziamento a valere sulla legge n. 211 del 1992 comprendeva le sole spese per lavori dell'infrastruttura filoviaria, fornitura del relativo materiale rotabile, progettazione esecutiva e indagini archeologiche preventive, al lordo dell'IVA;

5. con decreto dirigenziale 10 gennaio 2008, RD n. 120, il MIT ha approvato il progetto dei due corridoi EUR-Tor de' Cenci ed EUR Laurentina-Tor Pagnotta ed il relativo quadro economico, riferito ai soli costi sopra richiamati, per un importo complessivo di 131.437.667,64 euro (IVA inclusa) ed ha confermato il contributo statale di 71.022.913,26 euro, pari al 54,035% del costo approvato;

6. con ordinanza 18 gennaio 2008, n. 85, il sindaco di Roma, quale Commissario delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Capitale, ha approvato il progetto definitivo del «primo stralcio funzionale "infrastruttura filoviaria" dei corridoi EUR-Tor de' Cenci ed EUR Laurentina-Tor Pagnotta», comprensivo di spese non finanziabili a carico della citata legge n. 211 del 1992, e ha affidato le funzioni di stazione appaltante a Roma Metropolitane S.r.l.;

7. la procedura di gara per l'appalto integrato relativo alla progettazione esecutiva e all'esecuzione dei lavori, sia per le linee filoviarie oggetto della presente delibera sia per le linee automobilistiche previste nel progetto globale, e che il relativo contratto di appalto è stato stipulato a gennaio 2009;



8. per problematiche relative al corridoio EUR-Tor de' Cenci, a maggio 2010 la stazione appaltante ha approvato il progetto esecutivo del solo corridoio EUR Laurentina-Tor Pagnotta e a giugno 2010 ha sottoscritto il relativo verbale d'inizio lavori;

9. con ordinanza del sindaco di Roma 27 ottobre 2011, n. 405, sono state approvate varianti al progetto definitivo di entrambi i citati corridoi;

10. a seguito di un'ulteriore proposta di variante relativa al corridoio EUR-Tor de' Cenci, è stato elaborato un nuovo progetto definitivo «versione settembre 2015» che semplificava il progetto approvato con le citate ordinanze n. 85 del 2008 e n. 405 del 2011, consentendo, tra l'altro, di ridurre i tempi di esecuzione, semplificare le cantierizzazioni, superare criticità rilevate dopo l'approvazione del progetto definitivo per l'indisponibilità di aree e ridurre i costi di realizzazione degli interventi;

11. la proposta di variante riguardava la realizzazione di un percorso, quasi interamente elettrificato e in buona parte in corsia preferenziale, che, abbandonando il tracciato di via Cristoforo Colombo, si sviluppava sulla viabilità esistente nei quartieri di Spinaceto, Torrino, Mezzocammino, Castellaccio e Tor di Valle, permettendo lo scambio con altri sistemi di trasporto a Tor di Valle;

12. a seguito di osservazioni sulla predetta variante, è stata elaborata una nuova proposta progettuale denominata «Colombo 2», che, mantenendo sostanzialmente il percorso approvato con le citate ordinanze n. 85 e n. 405, prevede un tracciato in sede protetta ed elettrificata lungo via Cristoforo Colombo, dall'intersezione con via Maestrini fino a piazzale Nervi, incluse le zone di Spinaceto e Tor de' Cenci, mentre il servizio nei quartieri di Torrino, Mezzocammino e Castellaccio è previsto su percorsi non elettrificati;

13. la variante «Colombo 2» presenta una peculiarità nel tratto tra il fosso di Vallerano e lo svincolo Colombo/Pontina, dove dovrebbe essere realizzato un sottopasso, ma che per dar corso ad un'opera funzionale lungo l'intero tracciato elettrificato EUR-Tor de' Cenci, contenendo i relativi costi entro il finanziamento disponibile, è stata prevista una soluzione provvisoria denominata «Colombo 2 - intersezione semaforizzata», del costo di circa 40 milioni di euro, che prevede l'intersecazione a raso della carreggiata di via Cristoforo Colombo, direzione Roma, nell'attuale punto di sfioro Pontina-Cristoforo Colombo;

14. la citata intersezione sarà soggetta a regolamentazione semaforica, con una fase prioritaria a chiamata dai filobus in entrambe le direzioni, e che l'ottimizzazione del corridoio sarà realizzata in fase successiva, con la realizzazione del citato sottopasso, non appena disponibili ulteriori risorse, che potrebbero consentire anche l'elettrificazione delle tratte che interessano le zone di Torrino, Mezzocammino e Castellaccio;

15. a settembre 2017, il MIT si è espresso favorevolmente sulla variante «Colombo 2 - intersezione semaforizzata», che mantiene sostanzialmente il tracciato del progetto approvato nel 2008, prevedendo la realizzazione del corridoio in sede protetta ed elettrificata lungo la via C. Colombo, da via Maestrini a piazzale Nervi, e confermando l'elettrificazione e le corsie preferenziali dei quartieri Spinaceto e Tor de' Cenci, mentre nei quartieri Torrino, Mezzocammino e Castellaccio saranno presenti percorsi non elettrificati;

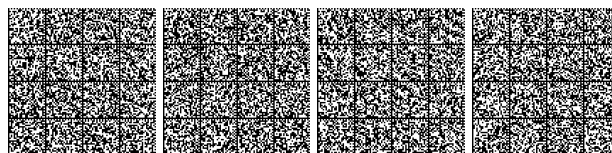
16. la nuova soluzione progettuale differisce rispetto a quella del 2008, tra l'altro, per una variante di tracciato del ramo principale del corridoio EUR-Tor de' Cenci, per la diversa localizzazione del deposito/officina (spostato da Tor de' Cenci, in prossimità di una riserva naturale, a Tor Pagnotta, in modo da ridurre l'impatto ambientale e da utilizzare, ampliandolo, l'esistente deposito ATAC), per lo stralcio del sottopasso non più funzionale e per la diversa strutturazione dei percorsi nei citati quartieri di Torrino, Mezzocammino e Castellaccio, con eliminazione delle relative opere;

17. anche il corridoio EUR Laurentina-Tor Pagnotta è stato oggetto di una serie di varianti, sulle quali il MIT ha rilasciato il nulla osta tecnico ai fini della sicurezza ed espresso parere tecnico-economico favorevole;

18. il costo *ante* gara dell'intervento, comprensivo anche dei costi di cui non è stato chiesto il finanziamento a carico della legge n. 211 del 1992, è riportato nella seguente tabella, in cui sono esposti anche i relativi finanziamenti statali e non statali:

(importi in euro)

	Totale	Finanziamento legge n. 211 del 1992	Comune di Roma <i>ex lege</i> n. 211 del 1992	Legge n. 396 del 1990 Roma Capitale	Legge regionale del Lazio n. 4 del 2006
Costo finanziabile legge n. 211 del 1992	131.437.667,64	71.022.913,26	21.508.533,46	25.692.787,40	13.213.433,52
Costo non finanzia- bile su fondi statali	31.881.245,61		17.787.466,54	9.307.212,59	4.786.566,48
Totale	163.318.913,25	71.022.913,26	39.296.000,00	34.999.999,99	18.000.000,00



19. il quadro economico dell'intervento ha presentato la seguente evoluzione nelle fasi successive del *post* gara e della progettazione definitiva del 2008:

(importi in euro)

	Costo totale finanziabile a carico della legge n. 211 del 1992	Finanziamento legge n. 211 del 1992	Altri finanziamenti a copertura del costo totale
Progetto <i>ex</i> dd n. 120 del 2008	131.437.667,64	71.022.913,26	60.414.754,38
Progetto <i>post</i> gara	108.028.659,98	58.373.684,05	49.654.975,93
Progetto 2018	118.661.596,98	64.118.793,93	54.542.803,05

20. il costo del progetto 2018 relativo alla tratta EUR-Tor de' Cenci non comprende l'ammontare delle opere provvisorie, ed è comunque relativo alle sole opere connesse alla linea elettrica bifilare e ai relativi filoveicoli, mentre gli autobus a servizio delle tratte non elettrificate non sono finanziati a carico della legge n. 211 del 1992;

21. il costo dell'intervento, aggiornato al 2018, è riportato nella seguente tabella, in cui analogamente alla tabella riferita alla fase *ante*-gara sono esposti anche i relativi finanziamenti statali e non statali aggiornati, oltre al costo ulteriore, non legato al costo dell'intervento oggetto della presente delibera, degli interventi non finanziabili con la citata legge n. 211 del 1992:

	Totale	Finanziamento legge n. 211 del 1992	Comune di Roma <i>ex lege</i> n. 211 del 1992	Legge n. 396 del 1990 Roma Capitale	Legge regionale del Lazio n. 4 del 2006
Costo finanziabile legge n. 211 del 1992	118.661.596,98	64.118.793,93	21.865.659,88	23.677.143,17	9.000.000,00
Costo non finanziabile su fondi statali	29.265.155,78	---	13.599.540,12	7.988.151,71	7.677.463,94 (*)
Totale	147.926.752,76	64.118.793,93	35.465.200,00	31.665.294,88	16.677.463,94

(*) Finanziamento regionale perente.

22. che, per quanto riguarda i finanziamenti regionali:

22.1 ammontano a 9.000.000 euro per la parte relativa al costo finanziabile con la legge n. 211 del 1992;

22.2 ammontano a circa 7,677 milioni di euro (ovvero 7.677.463,94 euro senza arrotondamento) per le somme non finanziabili con la legge n. 211 del 1992, per le quali la regione ha chiesto la reimputazione sul bilancio pluriennale della ulteriore maggiore somma di 9.000.000 euro, ad oggi non disponibile, ma già oggetto d'impegno di spesa nel 2006, in quanto è ancora pienamente vigente l'obbligazione giuridica di spesa precedentemente assunta da parte della Regione stessa in assenza di un atto giuridicamente vincolante che aggiorni l'impegno alla nuova somma richiesta;

23. le economie di gara, pari alla differenza tra il costo del progetto di cui al citato decreto dirigenziale n. 120 del 2008 (131.437.667,64 euro) e il costo *post* gara (108.028.659,98 euro), ammontano complessivamente a 23.409.007,66 euro, di cui la quota statale è pari a 12.649.626,84, *rectius* 12.649.057,29 euro (54,035% di 23.409.007,66);

24. a valere su tale quota di 12.649.057,29 euro, viene chiesta l'autorizzazione all'utilizzo di 5.873.055,05 euro per il finanziamento, nella citata percentuale del 54,035%, delle varianti del corridoio EUR Laurentina-Tor Pagnotta, ammontanti a complessivi 10.868.983,15 euro;

25. le economie residue del finanziamento statale ammontano a 6.776.571,79 euro, *rectius* 6.776.002,24 euro, cui si deve aggiungere la quota di minor finanziamento statale di 127.547,53 euro sul minor costo dei lavori (236.046,14 euro) relativi al corridoio EUR-Tor de' Cenci (minor finanziamento statale del 54,035% pari a 127.547,53), per un totale di 6.903.549,77 euro;

26. l'utilizzo integrale della suddetta quota statale delle economie di gara, cioè la sostanziale conferma del finanziamento di 71.022.913,26 euro inizialmente concesso, consente di elevare il finanziamento statale dell'opera fino al 59,85% del costo dell'intervento aggiornato al 2018 (118.661.596,98 euro);

27. tale maggior finanziamento statale consentirebbe la riduzione dei cofinanziamenti relativi alla quota d'intervento finanziata a carico della legge n. 211 del 1992;



28. Roma Metropolitane ha confermato, entro il corrente anno e previo esperimento dei collaudi di legge, l'ultimazione dei lavori e l'esecuzione delle attività preordinate alla messa in esercizio del corridoio EUR Laurentina-Tor Pagnotta;

29. l'immissione in esercizio del corridoio filoviario EUR-Tor de' Cenci è prevista a fine gennaio 2021;

30. per l'intervento in esame il MIT ha ritenuto di formulare le seguenti osservazioni:

30.1 a fronte dei servizi filoviari del corridoio EUR-Tor de' Cenci (per la tratta Spinaceto-EUR Fermi il servizio S1, per la tratta Mezzocammino-EUR Fermi il servizio S2 e per la tratta Tor di Valle-EUR Fermi il servizio S3), il servizio S3 Tor di Valle-EUR Fermi, che utilizza l'impianto filoviario solo per l'8% dell'intero percorso, dovrà essere espletato solo con autobus e i filobus destinati a tale servizio dovranno essere dedicati ai servizi S1 e S2 in modo da riportare il cadenzamento tra i veicoli (attualmente previsto in 9 minuti) a valori compatibili con quelli di una linea di forza;

30.2 dovrà essere redatto un cronoprogramma per l'attuazione del corridoio EUR-Tor de' Cenci, il cui rispetto sarà considerato vincolante per l'erogazione dei contributi;

Ritenuto opportuno autorizzare l'integrale utilizzo delle economie di gara, confermando sostanzialmente il finanziamento dell'intervento in 71.022.913,26 euro, in relazione ai benefici che l'intervento stesso può arrecare e alle specifiche finalità della legge n. 211 del 1992 che prevede risorse per i sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Ritenuto che il finanziamento aggiornato dell'intervento, per garantire la copertura del costo dell'opera finanziabile con i fondi di cui alla legge n. 211 del 1992, debba essere articolato, sulla base dell'istruttoria esaminata, come segue:

Costo opera da finanziare (in euro)	118.661.596,98
quota Stato	71.022.913,26
quota Regione	9.000.000,00
quota residuale a carico di Roma Capitale (da fondi Roma Capitale e da fondi legge n. 396 del 1990)	38.638.683,72

Ritenuto:

1. di accogliere le osservazioni MIT sopra espone, concernenti il programma di esercizio e il cronoprogramma di attuazione dell'intervento;

2. di dover prevedere che eventuali incrementi di costo dell'intervento dovranno essere finanziati dagli altri soggetti istituzionali cofinanziatori dell'intervento stesso (Roma Capitale e Regione Lazio);

3. di dover prevedere che Roma Capitale e Regione Lazio provvedano ad una tempestiva reiscrizione a bilancio degli eventuali finanziamenti perenti, al fine di assicurare una celere esecuzione dell'opera;

4. di dover prevedere che Roma Capitale e Regione Lazio forniscano, prima della trasmissione della presente delibera alla Corte dei conti, adeguata evidenza della sussistenza della quota di cofinanziamento a proprio carico;

5. di dover prevedere che Roma Capitale assicuri che l'opera venga gestita dal soggetto aggiudicatore, ai fini dell'inserimento in BDAP, come progetto complesso, attribuendo alle singole tratte/lotti codici specifici (CLP) collegati al CUP iniziale;

6. di dover prevedere che il soggetto aggiudicatore, Roma Metropolitane S.r.l., aggiorni, nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, le informazioni relative all'intera opera e che Roma Capitale assicuri che le informazioni trasmesse da Roma Metropolitane S.r.l. in BDAP siano allineate a quelle oggetto di approvazione del Comitato;

7. di includere, pertanto, 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 28 novembre 2018, n. 6013, 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;

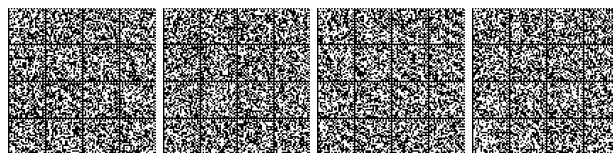
Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Per la realizzazione dell'intervento di Roma Capitale denominato «Sistema di trasporto pubblico a capacità intermedia a servizio dei corridoi EUR-Tor de' Cenci e EUR Laurentina-Tor Pagnotta», rimodulato come esposto in premessa, è autorizzato l'utilizzo delle economie di gara pari a complessivi 23.409.007,66 euro, di cui la quota statale è pari a 12.649.057,29 euro.

2. Il costo ammissibile a finanziamento dell'intervento di cui al precedente punto 1 ammonta a 118.661.596,99 euro e il relativo contributo statale è rideterminato in 71.022.913,26 euro a valere sui fondi della legge n. 211 del 1992 e successive modificazioni.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporà 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, lasciando inalterata la quota percentuale di finanziamento statale, dandone informativa a questo Comitato, mentre in caso di maggiori oneri il relativo finanziamento sarà a carico di Roma Capitale e della Regione Lazio.



4. Il servizio S3 Tor di Valle-EUR Fermi dovrà essere espletato con autobus, mentre i filobus previsti per tale servizio dovranno essere dedicati ai servizi S1 e S2.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'attuazione dei corridoi filoviari, chiederà la redazione di un cronoprogramma il cui rispetto dovrà essere considerato vincolante per l'erogazione dei contributi successivi.

6. 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.

7. Roma Capitale e Regione Lazio provvederanno alla tempestiva reiscrizione a bilancio dei finanziamenti perenti.

8. Prima della trasmissione della presente delibera alla Corte dei conti, Roma Capitale e Regione Lazio dovranno fornire adeguata evidenza della sussistenza della quota di cofinanziamento a proprio carico.

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

10. Resta fermo l'obbligo di inviare una relazione annuale a questo Comitato, entro il 31 gennaio di ogni anno, fino alla completa realizzazione del programma complessivo d'interventi finanziati a carico della legge n. 211 del 1992 e successive modificazioni.

11. 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.

12. Roma Capitale dovrà assicurare che l'opera venga gestita dal soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane S.r.l., ai fini dell'inserimento nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), come progetto complesso, attribuendo alle singole tratte/lotti codici specifici (CLP), collegati al CUP iniziale. Il predetto soggetto aggiudicatore dovrà aggiornare nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, le informazioni relative all'intera opera. Roma Capitale dovrà assicurare che le informazioni trasmesse inserite in BDAP dal predetto soggetto aggiudicatore siano allineate a quelle oggetto di approvazione di questo Comitato.

13. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi all'intervento oggetto della presente delibera.

Roma, 28 novembre 2018

Il vice Presidente: TRIA

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 13 giugno 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze n. 1-846

19A04266

DELIBERA 4 aprile 2019.

Relazione sull'attività svolta dal NARS nel 2018. (Delibera n. 22/2019).

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 «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

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, che ha regolamentato le funzioni dei Comitati interministeriali soppressi dall'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, assegnando a questo Comitato, tra l'altro, le funzioni più rilevanti in materia di regolazione tariffaria già proprie del Comitato interministeriale dei prezzi (CIP);

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, di «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» (c.d. «legge obiettivo»);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha trasferito alla Presidenza del Consiglio dei ministri il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (di seguito NARS), previsto dalla delibera di questo Comitato 24 aprile 1996, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», e istituito con successiva delibera 8 maggio 1996 presso la Segreteria di questo Comitato stesso;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 ottobre 2008, che ha riorganizzato il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, come modificato e integrato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 agosto 2010, e che - all'art. 1, comma 1 - tra l'altro conferma, a carico del NARS, l'onere di predisporre una relazione annuale sull'attività svolta e sugli esiti delle verifiche eseguite;

