

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 4 aprile 2019.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa Città di Bologna. Sistema di trasporto pubblico a guida vincolata (TPGV) «Centro Città - S. Lazzaro» legge n. 211 del 1992. Realizzazione di opere integrative e collaterali al TPGV. Utilizzo contributo residuo. (Delibera n. 7/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», e successive modificazioni;

Viste le leggi di finanziamento che si sono succedute nel tempo, incluse le leggi finanziarie e di stabilità, e da ultimo la legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018); con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211 del 1992, ed è stato previsto un apporto finanziario statale nel limite del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido, quali metropolitane, filobus, impianti a fune, ed altri;

Visto il provvedimento ministeriale 11 febbraio 2004, n. 2221/211, con il quale è stato approvato il progetto, stante il carattere innovativo del sistema proposto;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, concernente «Attuazione delle direttive nn. 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture» (cosiddetto nuovo Codice dei contratti pubblici) e seguenti modificazioni che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive n. 2004/17/CE e n. 2004/18/CE», e seguenti modificazioni;

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) la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 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 di 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;

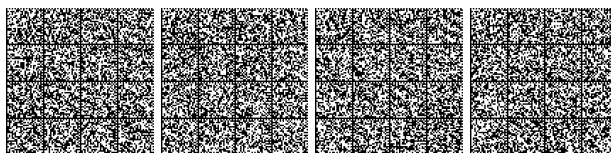
c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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»;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

b) la delibera 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;



Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato i finanziamenti ai numerosi interventi nell'ambito del trasporto pubblico locale e provveduto a rimodulare le stesse risorse, fra le quali in particolare la delibera 6 dicembre 2011, n. 91, e la delibera 18 marzo 2013, n. 25;

Considerato che la sopra citata delibera n. 25 del 2013, sulla base della relazione istruttoria predisposta dal MIT, ha rideterminato il contributo assegnato all'intervento «rete CIVIS» nella quota massima di 104.814.957,18 euro rispetto al contributo a suo tempo assegnato pari a 109.296.295,62 euro, determinando così un residuo di risorse pari a 4.481.338,44 euro;

Visto il provvedimento del MIT n. RU 7628 del 17 dicembre 2013, il MIT, sulla base del voto n. 20 CTP-BO del 13 dicembre 2013 del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi - di cui al decreto ministeriale n. 27 del 2013 - ha rilasciato il nulla osta tecnico ex art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e il parere tecnico-economico sulla variante n. 3 al progetto del sistema a guida vincolata «Bologna centro-San Lazzaro», subordinatamente ad alcune osservazioni, rinviando l'istruttoria sul sistema tecnologico alla Commissione di sicurezza;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto alle direzioni generali competenti del MIT, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il provvedimento del MIT - Direzione generale per i sistemi di trasporto a impianti fissi e il trasporto pubblico locale (DG TPL) n. 8459 del 29 dicembre 2016, emanato sulla base delle risultanze delle osservazioni della Commissione di sicurezza e del voto n. 76/CTP/211BO del 21 dicembre 2016 espresso dal Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi con il quale ha rilasciato il nulla osta tecnico ex art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753/80 sul progetto del sistema tecnologico del Trasporto passeggeri a guida vincolata (TPGV) di Bologna;

Vista la nota n. 113928, del 25 maggio 2017, del Comune di Bologna, sottoscritta congiuntamente a Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.a. (TPER), con la quale è stato trasmesso il progetto di fattibilità di una variante relativa alla realizzazione di opere integrative e collaterali al TPGV, il cui costo complessivo ammonta a 7.788.214,16 euro, chiedendo l'utilizzo del contributo statale residuo a valere sui fondi della legge n. 211 del 1992, pari a 4.481.338,44 euro, con l'impegno da parte del soggetto attuatore TPER S.p.a. di provvedere con propri fondi alla copertura della restante quota per la realizzazione dell'intervento di variante;

Vista la nota del Comune di Bologna e di TPER S.p.a., protocollata da TPER il 30 maggio 2017, n. 8834, con la quale, congiuntamente al soggetto attuatore, ha trasmesso il progetto di fattibilità di una variante relativa alla realizzazione di opere integrative e collaterali al TPGV, il cui costo complessivo ammonta a 7.788.214,16 euro;

Vista la nota 15 febbraio 2018, n. 2498, del soggetto attuatore la società TPER con la quale la medesima società si impegna a cofinanziare il progetto per un importo pari a 3.306.875,72 euro, restando quindi da finanziare per le medesime opere integrative e collaterali euro 4.481.338,44;

Viste la proposta di cui alla nota 12 febbraio 2018, n. 5308, con la quale il MIT ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento in esame, e la nota 15 febbraio 2018, n. 1212, con la quale il MIT ha inoltrato la ulteriore documentazione integrativa al progetto in esame;

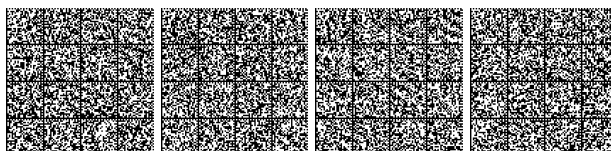
Vista la delibera 28 febbraio 2018, n. 9, con la quale il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha espresso parere favorevole sulla proposta di cui sopra;

Considerato che in fase di registrazione della suddetta delibera, la Corte dei conti ha formulato delle osservazioni tra cui la richiesta di acquisire il parere tecnico-economico del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi sul progetto definitivo delle opere proposte;

Considerato che il MIT, al fine di effettuare gli approfondimenti necessari in relazione alle osservazioni poste ad acquisire il parere del citato Comitato tecnico, ha ritirato la delibera n. 9 del 2018, con nota MIT/GAB. n. prot. 20678 del 2 luglio 2018;

Visto il voto n. 103/CTP/211BO del 20 dicembre 2018 del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, con il quale si esprime parere tecnico-economico favorevole sulle «Opere integrative e collaterali» del TPGV/Crealis «Bologna Centro - San Lazzaro»;

Considerato che saranno attuate in fase di progettazione esecutiva le prescrizioni riportate nella relazione istruttoria dell'Amministrazione prot. RU 9959/211/BO del 19 dicembre 2018, allegata al sopra citato parere favorevole del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;



Preso atto che il parere positivo del medesimo Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi non ha prodotto oneri aggiuntivi per le opere integrative e collaterali;

Vista la proposta MIT-GAB n. prot. 11620 del 19 marzo 2019, e l'allegata nota MIT-DG TPL prot. n. 2128, del 18 marzo 2019, con la quale il MIT ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento «legge n. 211/92. Realizzazione di opere integrative e collaterali al Trasporto pubblico a guida vincolata (TPGV). Utilizzo contributo residuo»;

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

a) *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

1) il progetto riguarda la realizzazione di un sistema di trasporto filoviario con guida vincolata di tipo ottico;

2) il tracciato presenta una lunghezza complessiva di 18 km con 102 fermate e si sviluppa lungo la direttrice ovest-est della via Emilia, dalla zona centrale di Bologna, in prossimità della stazione FS, fino al Comune di San Lazzaro; da questo percorso base si dipartono due diramazioni:

2.1.) verso via Longo;

2.2.) verso la stazione ferroviaria «Caselle SFM»;

3) il progetto prevede la fornitura di n. 49 filoveicoli tipo CREALIS da 18 metri;

4) il filoveicolo viene equipaggiato con il sistema di guida ottico che permette al veicolo stesso di seguire una traiettoria ottimale.

b) *sotto l'aspetto delle opere integrative e collaterali al TPGV*

La proposta progettuale presentata dal Comune di Bologna, al fine di utilizzare le risorse residue del contributo statale, si riferisce ai seguenti interventi, integrativi e collaterali al TPGV, finalizzati a consentire una migliore disponibilità e regolarità dell'esercizio:

1. realizzazione all'interno dei 3 depositi (Due Madonne, Ferrarese e Battindarno) dell'azienda di trasporto di Bologna TPER di circuiti filoviari per la prova di filoveicoli;

2. realizzazione di una Sotto stazione elettrica (SSE) mobile all'interno del deposito Battindarno per l'alimentazione della nuova linea aerea di contatto;

3. integrazione delle Sotto stazione elettrica esistenti nei depositi di Due Madonne e di Ferrarese con alimentatori elettrici della linea aerea di contatto del tracciato di prova;

4. collegamento della rete filoviaria esistente con il deposito di Battindarno;

5. implementazione del sistema di telecomando e telecontrollo;

6. installazione nella sottostazione elettrica di Marconi di supercapacitori per il recupero dell'energia prodotta nelle fasi di frenatura dei filoveicoli;

c) *sotto l'aspetto attuativo*

1) il soggetto aggiudicatore dell'intervento è TPER S.p.a.;

2) le modalità di affidamento previste da TPER S.p.a. sono l'appalto lavori per la parte per cui è richiesta l'autorizzazione all'utilizzo dei fondi residui legge n. 211 del 1992;

3) i lavori sono affidati a una Associazione temporanea di imprese (A.T.I.), con mandataria la Irisbus Italia S.p.a., che realizzerà la linea filoviaria a guida ottica, dopo che sono stati ripresi i rapporti con TPER che nel giugno 2012 aveva avviato una risoluzione del contratto di appalto per poi sospendere tale risoluzione a novembre 2012;

4) si tratta di opere integrative e collaterali che danno completa funzionalità all'intero intervento in corso di realizzazione, che sarà a breve ultimato;

5) il MIT e la Direzione generale competente hanno già operato una valutazione preliminare dell'intervento, ritenendo ammissibile l'attribuzione del contributo alle opere di completamento, come espresso nella relazione istruttoria trasmessa;

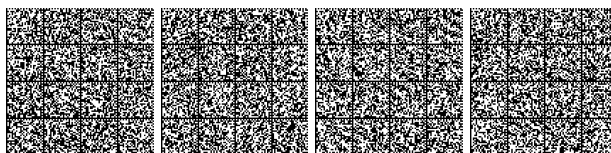
d) *sotto l'aspetto finanziario*

1) il costo inizialmente previsto per l'intera opera era pari a circa 200,070 milioni di euro;

2) il costo complessivo del progetto, in cui le opere integrative e collaterali oggetto della presente delibera sono state successivamente inserite, è stato rimodulato e fissato in 182.160.492,69 euro, al netto dell'IVA;

3) il contributo statale assegnato al progetto a valere sulla sopra citata legge n. 211 del 1992 è pari a 109.296.295,62 euro, nel limite del 60%;

4) il contributo statale è stato successivamente ridotto a 104.814.957,18 euro con decisione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;



5) la quota parte del cofinanziamento del progetto complessivo è a carico degli enti locali e di TPER per un totale di 77.345.535,51 euro, come da tabella seguente:

PROGETTO CREALIS DI BOLOGNA			
Finanziatori	Percentuali cofinanziamento	Contributo	Atti di finanziamento
Ministero infrastrutture e trasporti	57,54%	104.814.957,18	Delibera n. 25/2013
TPER S.p.a.	26,31%	47.934.305,26	Accordo di programma
Comune di Bologna	12,52%	22.815.558,34	PG 228917/2015
Comune di San Lazzaro di Savena	1,17%	2.123.670,77	GC n. 2/2001
Regione Emilia Romagna	2,45%	4.472.001,14	Delibera n. 18624-2014
Totale	100,00%	182.160.492,69	

6) con l'attuale proposta si evidenzia che il costo complessivo dei soli interventi oggetto di delibera è pari a 7.788.214,16 euro e non risultano inclusi nel costo dell'intervento sopra citato;

7) il nuovo costo dell'opera, comprensivo delle opere integrative di 7.788.214,16 euro è, pertanto, di 189.948.706,85 euro, con un contributo statale pari a 109.296.295,62 euro, derivante dal contributo statale ritenuto ammissibile con la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 2013, pari a 104.814.957,18 euro, e il contributo statale utilizzato per la copertura di quota parte del costo delle opere oggetto di questa delibera pari a 4.481.338,44 euro;

8) il costo complessivo degli interventi è pari a euro 7.788.214,16 e la relativa copertura finanziaria risulta così ripartita:

8.1.) 4.481.338,44 euro a valere sulla legge n. 211 del 1992;

8.2.) 3.306.875,72 euro a carico del soggetto attuatore TPER S.p.a.;

9) per quanto riguarda la disponibilità delle risorse a valere sulla legge 211 del 1992, si fa presente che per la realizzazione del sistema TPGV il Comune di Bologna ha acceso due mutui, per un totale di 109.296.295,62 euro, presso la Cassa Depositi e Prestiti, garantiti dallo Stato, rispettivamente di:

9.1.) euro 104.098.610,96;

9.2.) euro 5.197.684,66.

10) dalle interrogazioni effettuate alla Cassa depositi e prestiti in data 14 marzo 2019 risulta che il mutuo di euro 5.197.684,66 è esaurito, mentre per l'altro mutuo permane un residuo di euro 11.879.420,81, di cui una quota (euro 4.481.338,44) destinata alla copertura degli interventi oggetto della presente relazione e una quota destinata alla copertura delle opere dell'intervento principale ancora da completare.

11) di seguito si riporta il Quadro economico (Q.E.) dell'intervento proposto:

QUADRO ECONOMICO		
A	Somme a base d'appalto	Euro
a1	Circuiti filovari dep. Due Madonne, Ferrarese, Battindarno e filovia, via Battindarno	1.816.507,11
a2	SSE Battindarno e relativi alimentatori	1.340.630,09
a3	Alimentatori circuiti filovari dep. Due Madonne e Ferrarese	365.146,67
a4	Sistema SCADA locale per SSE	1.358.545,45
a5	Impianto recuperatori energia c/o SSE Marconi	1.002.061,62
a6	Upgrade sistema telecomando e telecontrollo SSE comprese opere civili	1.457.164,83
a7	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	218.697,84
	Totale lavori	7.558.753,61
	di cui soggetti a ribasso	7.340.055,77
	di cui non soggetti a ribasso	218.697,84
B	Somme a disposizione	



b1	Oneri per progettazione, imprevisti, prescrizioni, arrotondamenti, rilievi, indagini, accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	229.460,55
	Totale somme a disposizione	229.460,55
	Totale quadro economico	7.788.214,16

Preso atto che il quadro economico sopra riportato è presente a pag. 15 della relazione istruttoria del MIT trasmessa il 19 dicembre 2018, con prot. n. 9959, al Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, e successivamente allegato anche alla nota MIT-GAB n. prot. 11620 del 19 marzo 2019;

Considerato che tale quadro economico risulta essere quello alla base del voto n. 103/CTP/211BO del 20 dicembre 2018 del medesimo Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, richiesto dalla Corte dei conti nel corso dell'esame della citata delibera n. 9 del 2018;

Valutato che per mero errore materiale è stato riportato un precedente quadro economico nella relazione istruttoria allegata alla nota MIT-DG TPL prot. n. 2128, del 18 marzo 2019;

Considerato che viene presentata la proposta di destinare alla realizzazione delle opere integrative e collaterali al TPGV la quota di contributo stornata con delibera 18 marzo 2013, n. 25, tutt'oggi disponibile, pari a 4.481.338,44 euro, con il parere favorevole del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi;

Vista la relazione istruttoria del MIT che conferma la congruità e legittimità degli interventi;

Considerata l'opportunità di realizzare le suddette opere integrative e collaterali al TPGV in quanto necessarie e migliorative della funzionalità del sistema di trasporto della città di Bologna nel limite delle risorse già stanziato;

Considerato che il costo complessivo degli interventi oggetto di delibera è pari a 7.788.214,16 euro;

Considerato che l'importo di 3.306.875,72 euro risulta già interamente coperto ed a carico del soggetto attuatore TPER S.p.a.;

Considerato che l'importo di 4.481.338,44 euro di cui si chiede l'autorizzazione all'utilizzo costituisce quota parte del contributo originariamente assegnato al Comune di Bologna per il finanziamento del progetto, tuttora disponibile presso la Cassa depositi e prestiti trattandosi di residuo non utilizzato di un mutuo con ammortamento a carico dello Stato a suo tempo contratto dal soggetto attuatore, ai sensi della citata legge 26 febbraio 1992 n. 211;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Destinazione contributo residuo

1.1 Nel rispetto dei finanziamenti già destinati all'opera è rideterminato il contributo statale, di cui alla delibera n. 25 del 2013 citata in premessa, in 109.296.295,62 euro. E, analogamente, elevato a 189.948.706,85 euro il costo complessivo dell'opera.

1.2 È autorizzato l'utilizzo del contributo residuo, pari a 4.481.338,44 euro, costituente quota parte del contributo complessivo di 109.296.295,62 euro originariamente assegnato al Comune di Bologna per il completamento del progetto di realizzazione di un sistema di trasporto passeggeri a guida vincolata (TPGV), ed in particolare per la realizzazione di opere integrative e collaterali al medesimo TPGV.

1.3 Il costo complessivo delle opere integrative e collaterali al TPGV, oggetto della presente delibera, ammonta a 7.788.214,16 euro, cofinanziato dalla società TPER S.p.a. per 3.306.875,72 euro.

2. Disposizioni finali

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto.

2.2 Il soggetto attuatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento delle prescrizioni riportate nel parere del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

2.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza e monitoraggio sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63 del 2003 sopra richiamata.

2.4 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile.

Roma, 4 aprile 2019

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: GIORGETTI

Registrata alla Corte dei conti il 25 giugno 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-918

19A04490

