



Roma, 19 febbraio 2015

Prot. DIPE n. 811 P del 19 febbraio 2015

**APPUNTO GENERALE
DELLA RIUNIONE PREPARATORIA
del 19 febbraio 2015, ore 12.00**

ORDINE DEL GIORNO

- 1 Programma delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001); p. 3
 - A) Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Parte comune Italo-Francese. Sezione transfrontaliera. Parte Italiana; p. 3
 - B) SS. 260 – “Picente”, da San Pelino a Marana di Montereale – III lotto; p. 20
 - C) Itinerario Caianello-Benevento. Adeguamento strada statale “Telesina”: progetto preliminare valutazione della proposta del promotore; p. 27
 - D) Proroga della dichiarazione di Pubblica Utilità del progetto definitivo “S.G.C. E/78 Grosseto-Fano-Siena. Lavori di adeguamento a quattro corsie della S.S. 223 dal Km 30+040 al Km 41+600-lotti 5,6,7 e 8”; p. 36
- 2 Revoca interventi settore trasporti rapidi di massa, (legge 211/92) e assegnazione risorse Città Metropolitana di Milano per intervento relativo alla "Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate 1° lotto funzionale: Milano Comasina-Deposito Varedo; p. 40
- 3 Assegnazione programmatica di risorse ai porti di Trieste e Genova: adempimenti derivanti dal comma 4 dell'art. 13 del D.L. 145/2013; p. 48
- 4 Sisma Regione Abruzzo; p. 58
 - A) Assegnazione delle somme stanziare dal decreto legge n. 43/2013, dalla legge di stabilità n. 147/2013, dal decreto legge n. 133/2014, dalla legge di stabilità n. 190/2014 per la ricostruzione degli immobili privati e l'assistenza tecnica; p. 58
 - B) Regione Abruzzo – ricostruzione post sisma del 6 aprile 2009. Ricognizione e assegnazione delle risorse residue di cui all'art. 14, comma 1, del decreto-legge n. 39/2009, convertito in legge n. 77/2009, e alla delibera CIPE n. 35/2009; p. 60
- 5 Fondo sviluppo e coesione (FSC); p. 62
 - A) Rimodulazioni degli interventi regionali a valere sul FSC 2007-2013 di cui al punto 2.3 della delibera CIPE 21/2014: presa d'atto; p. 62
 - B) Riprogrammazione PAR Liguria a valere sul FSC 2007-2013 ai sensi del punto 2.1 della delibera CIPE n. 41/2012; p. 64
 - C) Piano per il Sulcis - Regione Sardegna (delibera CIPE n. 93/2012 - FSC p. 66



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

2007-2013);

- D) Interventi nel settore Forestazione - Regione Campania - FSC 2007-2013 p. 69
(delibera del CIPE n. 87 del 3 agosto 2012): comunicazione della Regione Campania n. 786257 del 20 novembre 2014;
- E) Rifiinanziamento dei Contratti di sviluppo del Ministero dello sviluppo p. 71
economico: programmazione risorse FSC 2014-2020;
- F) Completamento della riqualificazione funzionale del complesso delle p. 73
terme Leopoldine di Montecatini Terme;
- G) Opera stradale per il miglioramento della viabilità urbana relativa al p. 74
sottopasso di Prato;
- H) Bonifiche dei fondali dei porti e degli approdi di Bari; p. 75
- I) Assegnazione di risorse ad un Piano stralcio di interventi prioritari per p. 76
livello di rischio e tempestivamente cantierabili, relativi alle aree
metropolitane e le aree urbane con un alto livello di popolazione esposta
al rischio;
- 6 Regolamento del Fondo di garanzia a copertura dei finanziamenti agevolati alle p. 79
imprese italiane che costituiscano imprese miste nei Paesi in via di sviluppo (art. 27
L. 125/2014);
- 7 Fondo integrativo speciale per la ricerca – FISR (art.2, d.lgs. 5 giugno 1998, n.204): p. 82
assegnazione di risorse ai progetti “PhD Cibo e sviluppo sostenibile”, “Cluster
tecnologici nazionali”, “Social impact finance-una rete per la ricerca”;

Sul sito web www.cipecomitato.it sono disponibili le informazioni e i comunicati sull'attività del CIPE, le delibere e, nell'area riservata ai componenti del Comitato, la documentazione diramata per ciascuna seduta.



1. PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001):

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

1. A) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE. PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE. SEZIONE TRANSFRONTALIERA. PARTE ITALIANA

Riferimenti normativi

Legge n. 443/2001

Decreto legislativo n. 163/2006 -

Codice dei contratti pubblici (ccp)

L. 23 aprile 2014, n. 71

Proposta

Il Comitato è chiamato ad approvare ai sensi degli articoli 166 e 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, con prescrizioni, il progetto definitivo del Nuovo collegamento internazionale Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Tratta in territorio italiano.

Scheda di presentazione

Regioni	Piemonte	Soggetto aggiudicatore	Lyon Turin Ferroviarie (LTF). Successivamente sarà istituito il "Promotore pubblico" che subentrerà a LTF
CUP C11J05000030001 relativo al "Collegamento ferroviario AV/AC Torino-Lione (sezione internazionale tratta da St. Jean Maurienne a Borgone): realizzazione di un tunnel di 52 km. Progetto in legge obiettivo da verificare			
Programmazione	Programma delle infrastrutture strategiche (delibere n. 121/2001, ultimo agg. delibera 26/2014)	Incluso come infrastruttura "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione" articolata negli interventi Tunnel ferroviario del Frejus (parte e lato Italia) 4.272 mln Torino-Lione: opere di compensazione - fase 1 10 mln Torino-Lione: opere di compensazione - fase 2 30 mln Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante 143 mln	
	Intesa Generale Quadro	incluso	
	Altri programmi	<u>Rete transeuropea dei trasporti</u> : (TEN-T): incluso nel TEN-T e in particolare nel corridoio Mediterraneo, tra i progetti individuati in via preliminare per la rete centrale nel settore dei trasporti, con il progetto "Sezione transfrontaliera della ferrovia Torino-Lione, lavori sulla galleria di base: studi e lavori sulle vie di accesso" <u>Contratto di programma RFI 2012-2016</u> : incluso nella <u>tabella C</u> : "Nuova linea Torino-Lione (interventi prioritari - quota Italia) costo 7.789 milioni di euro di cui 3.275 disponibili <u>Accordo Governo italiano-Governo francese 29 gennaio 2001</u> per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione (ratificato con la legge n. 228/2002).	
	Delibera 113/2003	approvazione progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione", sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo.	



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

	Delibera n. 86/2010	Approvazione del progetto definitivo del Cunicolo esplorativo della Maddalena	
	Delibera n. 57/2011	Approvazione del progetto preliminare del “Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, Sezione internazionale, Parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano”	
	Delibera n. 6/2012	Definanziamento assegnazione di 12 milioni di euro a carico del Fondo infrastrutture e rifinanziamento a carico del FSC art. 33 comma 3 della legge n. 183/2011 per la copertura finanziaria del Cunicolo de La Maddalena	
	Delibera n. 23/2012	Assegnazione di 10 milioni di euro a carico del Fondo ex art. 32 co.1 del decreto legge n. 98/2011 per “opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale” della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione	
	Delibera 29/2013	Modifica della delibera n. 23/2012 (rimodulazione risorse, individuazione soggetto aggiudicatore per le opere e misure compensative, modifica costo opere e misure compensative)	
	Delibera n. 61/2013	Modifica soggetto aggiudicatore delle opere nel territorio del Comune di Susa	
Aspetti finanziari (milioni di euro)	Costo del collegamento Torino-Lione – Sezione transfrontaliera -	8.601,8	<u>Copertura finanziaria da ripartire tra Francia, Italia, UE ai sensi dell’articolo 18 dell’Accordo del 30/01/2012</u>
	Costo della tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera	2.633,6	<u>Copertura finanziaria da ripartire tra Francia, Italia, UE ai sensi dell’articolo 18 dell’Accordo del 30/01/2012</u> fonte CdP 2012-2016 3.275 di cui 2.561 art. 1 co. 208 legge 228/2012 non coerente con importo tabella E LS 2014 (2.458) 390 capitolo 7122 MEF (fondi già utilizzati per opere realizzate che non fanno parte del progetto in esame) 12 FSC art. 33 co. 3 legge 183/2011 (fondi già utilizzati per opere realizzate che non fanno parte del progetto in esame) 312 fondi UE (fondi già utilizzati per opere realizzate che non fanno parte del progetto in esame)
Cronoprogramma di spesa (milioni di euro)	indicato		
PEF (delibera n. 11/2004)	Non necessario in mancanza di richiesta di finanziamento a carico delle risorse della legge obiettivo		

Precedenti

Il nuovo collegamento internazionale Torino – Lione è stato incluso nel programma delle infrastrutture strategiche con delibera n. 121/2001.

Con delibera n. 113/2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del “nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione” ed ha preso atto

- che il costo della parte comune St. Jean de Maurienne-Bruzolo era quantificato 6.957 milioni di euro;
- che l’esatta ripartizione del costo tra Italia e Francia sarebbe stata determinata con apposito accordo, con il quale definire anche il soggetto o i soggetti aggiudicatori;



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- che il Piano delle priorità degli investimenti ferroviari (PPI) – edizione ottobre 2003 per la tratta italiana della parte comune, indicava un costo di 2.278 milioni di euro.

Con riferimento alla realizzazione del cunicolo di Venaus, autorizzata in data 7 agosto 2003 con provvedimento 19395/2003/sp, dal Ministro delle infrastrutture ai sensi dell'allora vigente articolo 3, comma 9, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 165 comma 9 del codice dei contratti pubblici), a seguito delle manifestazioni di dissenso e di opposizione da parte del territorio manifestatesi nel dicembre del 2005 alla realizzazione dello stesso, al fine di individuare una soluzione atta a favorire l'acquisizione del consenso del territorio medesimo, ha dato indicazione di non avviare i lavori di scavo all'imbocco del Cunicolo di Venaus in attesa di una specifica Valutazione di impatto ambientale del progetto del cunicolo ed ha successivamente istituito un osservatorio tecnico sulla Torino - Lione con il compito di svolgere tutti gli approfondimenti necessari per risolvere le controversie con le comunità locali.

La prima fase di lavoro dell'Osservatorio si è conclusa nel mese di giugno 2008 con la redazione di un documento "accordo di Pracatinat", ratificato dal Governo italiano nel corso del Tavolo politico del 28 luglio 2008, con la conclusione di avviare le procedure per l'elaborazione del progetto preliminare della nuova linea dal confine a Settimo Torinese con il concorso degli enti locali ed in una tempistica coerente con gli impegni presi nei confronti della UE.

E' così stato avviato un percorso di revisione del progetto in territorio italiano che ha portato ad una soluzione in variante con sbocco del tunnel di base nel comune di Susa e successiva interconnessione alla linea storica nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino ed allo spostamento dell'imbocco del Cunicolo esplorativo nel massiccio d'Ambin da Venaus a Chiomonte – località La Maddalena.

Con delibera n. 86/2010 (pubblicata nella G.U.R.I. il 6 aprile 2011) il CIPE ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena ed ha contestualmente assegnato per la realizzazione dell'opera 12 milioni di euro a valere sulle risorse residue del Fondo infrastrutture, poi sostituiti da risorse FSC ex art. 33, comma 3, della legge n. 183/2011 a seguito delle riduzioni operate sullo stesso Fondo infrastrutture.

Successivamente con l'articolo 1, comma 63, della legge 13 dicembre 2010 (legge di stabilità 2011) per far fronte ai costi aggiuntivi necessari per la realizzazione del Cunicolo esplorativo de La Maddalena e fino alla definizione dell'accordo di cui al comma 62, è posta interamente a carico dello Stato italiano, nei limiti finanziari stabiliti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in sede di approvazione del progetto definitivo del cunicolo, la spesa massima di 12 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 18, comma 1, lettera b), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 (Fondo infrastrutture).

La CIG, nella riunione del 6 luglio 2011, ha preso atto del positivo avvio dei lavori del cantiere de La Maddalena.

Con la delibera n. 57/2011 il Cipe ha approvato il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, Sezione internazionale, Parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano".

In data 30 gennaio 2012 è stato sottoscritto l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

All'Articolo 4 l'Accordo prevede la realizzazione per fasi funzionali della "Parte comune italo-francese del Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione" (che si estende dai dintorni di



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Montmèllan in Francia a Chiusa di San Michele in Italia) e individua una prima fase funzionale (oggetto dell'Accordo medesimo) nella "Sezione transfrontaliera", compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia; la predetta "Sezione transfrontaliera" si interconnette con la linea storica in territorio italiano a Bussoleno, a differenza di quanto previsto nella delibera n. 57/2011 dove l'interconnessione risultava localizzata a Chiusa San Michele. La consistenza delle fasi successive sarà definita dalle parti nell'ambito di accordi ulteriori.

L'Accordo individua la figura del "Promotore pubblico", ente aggiudicatore ai sensi della Direttiva 2004/17CE del 31 marzo 2004, quale responsabile unico della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della Sezione transfrontaliera (articolo 6).

L'Accordo conferma la ripartizione paritaria tra i due Stati del finanziamento delle prestazioni relative agli studi, alle ricognizioni e ai lavori preliminari realizzati per l'elaborazione del progetto e i lavori della parte italo francese di tale collegamento iscritti nel programma della prima fase, stabilendo inoltre che i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia del nuovo progetto rispetto a quello originario denominato "Sinistra Dora" saranno sostenuti totalmente dalla parte italiana che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo (copertura dei costi per la revisione del progetto preliminare e definitivo dell'opera, costi per la realizzazione del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, costi per la realizzazione di sondaggi in Italia) (articolo 15).

Con riferimento alle modalità di realizzazione oltre gli studi, le indagini e i lavori preliminari, l'Accordo prevede che la disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori delle varie fasi della Parte comune italo francese, in relazione alla quale gli Stati si rivolgeranno alla UE per ottenere una sovvenzione (articolo 16).

Per il finanziamento della Sezione transfrontaliera (prima fase della Parte comune italo francese) l'Accordo prevede che, sottratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione è del 57,9 % per la parte italiana e del 42,1% per la parte francese, nei limiti del costo stimato sulla base del progetto definitivo certificato da un soggetto terzo esterno e che oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la parte italiana e la parte francese. A detto criterio di ripartizione fanno eccezione i costi per le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di accompagnamento che sono a carico di ogni Stato in funzione del territorio sul quale le stesse si trovano (articolo 18).

Per il finanziamento delle fasi successive ogni Stato finanzia, con l'aiuto della Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio (articolo 16).

Con la delibera n. 23/2012 il Cipe ha assegnato 10 milioni di euro a carico del Fondo ex art. 32 co.1 del decreto legge n. 98/2011 per opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione, nell'ambito del limite di spesa di 41,5 milioni di euro individuato nella delibera n. 57/2011. Inoltre con la medesima delibera il Cipe ha preso atto dell'Accordo tra i Governi Francese e italiano del 30 gennaio 2012 e ha dato mandato a LTF di "sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare".

Con la delibera n. 29/2013 il Cipe ha confermato il finanziamento di 10 milioni di euro, rimodulando le relative annualità, e ha individuato la Regione Piemonte quale soggetto aggiudicatore delle opere e misure compensative, ora individuate in apposito elenco allegato alla medesima delibera.

Con la legge n. 71/2014 è stato ratificato l'Accordo del 30 gennaio 2012.



Struttura dell'opera

Il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione si estende da Lione al nodo ferroviario di Torino.

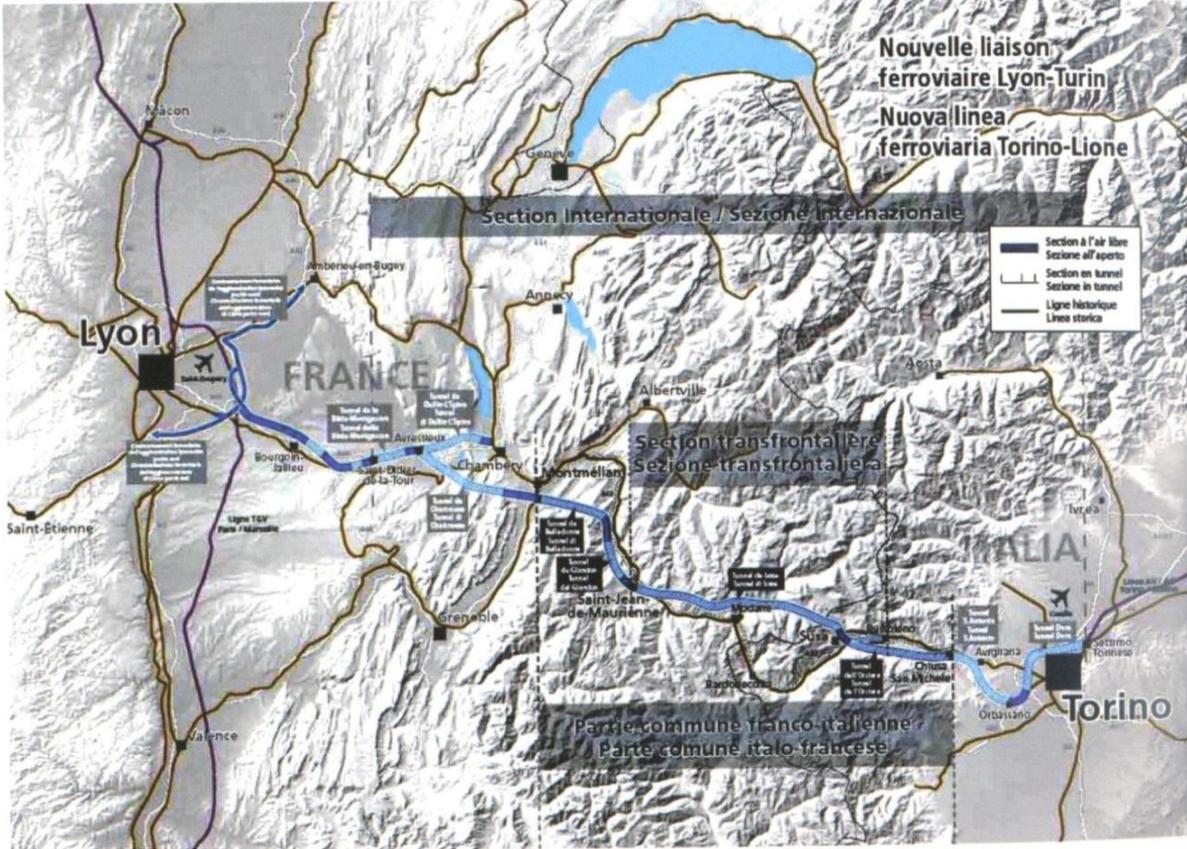
In base all'Accordo del gennaio 2012 il collegamento, anche ai fini della realizzazione, comprende le seguenti sezioni:

- a) **Sezione internazionale:** insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire tra Saint-Didier de la Tour in Francia e il nodo ferroviario di Torino in Italia; è costituita da tre parti:
 - Parte francese, dai dintorni di Saint-Didier de la Tour ai dintorni di Montméllian;
 - Parte comune italo francese da i dintorni di Montméllian in Francia a quelli di Chiusa San Michele in Italia;
 - Parte italiana dai dintorni di Chiusa San Michele al nodo di Torino.
- b) **Parte comune italo-francese**, parte della sezione internazionale costituita da:
 - una sezione in Francia di lunghezza di 33 km, attraverso il massiccio de Belledonne comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;
 - un tunnel di base a due canne di circa 57 km da Saint-Jean-de-Maurienne in Francia a Susa/Bussoleno in Italia;
 - una sezione all'aperto di circa 3 km in territorio italiano nella piana di Susa;
 - un tunnel a due canne di circa 19,5 km in territorio italiano tra Susa e Chiusa San Michele (tunnel dell'Orsiera);
 - le opere di raccordo alla linea storica in Francia e in Italia;
 - le opere annesse necessarie all'esercizio ferroviario (stazioni, impianti elettrici, ecc.) in Francia e in Italia;
- c) **Sezione transfrontaliera;** sezione della Parte comune italo francese compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne (stazione compresa) in Francia e Susa/Bussoleno (stazione internazionale di Susa compresa) in Italia.

Si riportano di seguito un inquadramento territoriale della Nuova Linea Torino-Lione e un diagramma relativo alla struttura dell'opera.



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.





*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Stato attuale delle progettazioni e dei lavori

Francia:

- approvato il progetto preliminare della tratta francese della “Parte comune italo francese”.
- completati tre cunicoli esplorativi (discenderie di Saint Martin la Porte, La Praz e Modane).

Italia:

- in corso dal 2012 i lavori del cunicolo esplorativo di Chiomonte (effettuato 1 km circa di scavo),
- approvato il progetto preliminare della tratta in territorio italiano della Parte comune italo-francese.

Oggetto della approvazione

La sezione transfrontaliera, la cui realizzazione costituisce la prima fase dell'Accordo del 2012, comprende

- il rifacimento della stazione di Saint Jean de Maurienne in Francia;
- il tunnel di base transfrontaliero;
- l'attraversamento della piana di Susa;
- la nuova stazione internazionale di Susa;
- il tunnel di interconnessione e le opere all'aperto per l'innesto della interconnessione nella linea storica Torino-Modane prima della stazione di Bussoleno;

Il progetto definitivo della “tratta in territorio italiano” oggetto di approvazione con la presente proposta è costituito da:

- il Tunnel di base dal confine di stato all'imbocco di Susa (imbocco est) costituito da due gallerie a binario unico con interasse variabile 30/80 m, per una lunghezza di 12,53 km, e comprendente anche la galleria di ventilazione della Val Clarea, il Cunicolo esplorativo de La Maddalena;
- il Nodo di Susa comprendente un tratto di linea all'aperto di circa 2,6 km, la Stazione internazionale di Susa, il ponte sulla Dora Riparia, l'Area tecnica e l'Area di sicurezza, corpi stradali e opere d'arte relative delle deviazioni stradali della A32, della SS 25, della SP 24 e della viabilità locale e della deviazione della linea storica ferroviaria Susa-Bussoleno-Torino;
- il Tunnel dell'interconnessione, di lunghezza di 2,1 km, con le opere all'uscita del tunnel compresi due ponti sulla Dora Riparia;
- l'interconnessione con la linea storica all'entrata della Stazione di Bussoleno.

Costi e coperture finanziarie

Il Ministero delle infrastrutture indica il costo della Sezione transfrontaliera, al momento stimato in 8.602 milioni di euro; il suddetto costo potrà subire delle variazioni in funzione del costo certificato del progetto definitivo della tratta in territorio francese.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Il limite di spesa del progetto definitivo della tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera, è pari a 2.633,6 milioni di euro. Quindi il costo per le opere da realizzare in territorio francese è stimato in circa 5.968 milioni di euro.

Per la copertura finanziaria della Sezione transfrontaliera occorre riferirsi all'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 che prevede che, "sottratto il contributo dell'UE e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9 per cento per la Parte italiana e del 42 per cento per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese. Fanno eccezione le acquisizioni fondiari, le interferenze di reti e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ciascuna delle Parti in funzione del territorio sul quale si trovano".

Per la copertura finanziaria allo stato attuale si possono avanzare delle ipotesi che dovranno essere verificate alla luce della definizione del contributo europeo.

Il Ministero riferisce sulle ipotesi estreme, senza contributo europeo e con contributo europeo pari al 40 per cento del costo. Si riportano di seguito i due schemi di ripartizione del costo con indicazione delle rispettive quote nazionali:

ipotesi ripartizione costo senza contributo UE

voce	importo	quota UE	%	quota Italia	%	% su residuo al netto UE	quota Francia	%	% su residuo al netto UE
costo opere in territorio italiano	2.633.600.000	0		1.597.000.000	60,6%		1.036.000.000	39,3%	
costo opere in territorio francese	5.968.400.000	0		3.390.000.000	56,8%		2.579.000.000	43,2%	
costo Sezione transfrontaliera	8.602.000.000	0		4.987.000.000	58,0%		3.615.000.000	42,0%	

ipotesi ripartizione costo con contributo UE 40%

voce	importo	quota UE	%	quota Italia	%	% su residuo al netto UE	quota Francia	%	% su residuo al netto UE
costo opere in territorio italiano	2.633.600.000	1.053.440.000	40,0%	958.000.000	36,4%	60,6%	622.000.000	23,6%	39,4%
costo opere in territorio francese	5.968.400.000	2.387.360.000	40,0%	2.034.000.000	34,1%	56,8%	1.547.000.000	25,9%	43,2%
costo Sezione transfrontaliera	8.602.000.000	3.440.800.000	40,0%	2.992.000.000	34,8%	58,0%	2.169.000.000	25,2%	42,0%

Con riferimento alle fonti di copertura a carico dell'Italia il contratto di programma RFI 2012-2016 riporta risorse disponibili pari a 3.275 milioni di euro. Una parte delle suddette risorse è riferita ad opere già finanziate e realizzate che non fanno parte del progetto definitivo in esame. Le risorse effettivamente disponibili ammontano a **2.458,273** milioni di euro e sono quelle indicate nella tabella E della legge n. 190/2014 (LS 2015) (risorse residue di cui all'articolo 1, comma 208, della legge n. 228/2012 (/LS 2013)). Esse risultano comunque sufficienti alla copertura integrale della quota italiana della tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera.

Procedura di approvazione

La procedura autorizzativa è stata avviata dal soggetto aggiudicatore in data 12 aprile 2013 con la trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Amministrazioni e Enti interessati della documentazione progettuale – costituita dal progetto definitivo della tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera e dal SIA relativo alla tratta dall'imbocco del tunnel di base lato Italia fino all'innesto con la linea storica Torino-Modane a Bussoleno, redatto in ottemperanza alla



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

prescrizione n. 1 della delibera n. 57/2011 – e con la successiva trasmissione in data 17 dicembre 2013 dei progetti definitivi dell'Autoporto Sitaf e del Sito Guida sicura di Consepi.

Il soggetto aggiudicatore ha reso pubblico:

- l'avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e di pubblica utilità mediante pubblicazione di avviso in data 15 aprile 2013 sui quotidiani La Stampa edizione Torino e La Repubblica;
- l'avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e di pubblica utilità mediante pubblicazione di avviso in data 17 dicembre 2013 sui quotidiani La Stampa edizione Torino e La Repubblica relativo ai progetti di rilocalizzazione del progetto di Pista sicura e dell'Autoporto Sitaf, su integrazione volontaria presentata da LTF, a seguito delle proposte di risoluzioni delle interferenze presentate dalle Società Consepi e Sitaf in una delle conferenze di servizi endoprocedimentali regionali.

In sede di istruttoria la Regione Piemonte in data 12/07/2013 e 11/04/2014 ha richiesto integrazioni progettuali.

In data 6 marzo 2014 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (da ora in avanti anche "CTVIA") ha sollecitato a LTF la trasmissione delle integrazioni progettuali richieste dalla Regione Piemonte (103 richieste complessive).

Le integrazioni progettuali state acquisite dalla Regione in data 17 giugno 2014.

Sono stati espressi i seguenti pareri:

- il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso, in data 2 dicembre 2014, prot. 30262, il proprio parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo della NLTL esprimendo altresì parere favorevole sui lotti 1 e 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del complesso della Caserma Henry, da destinare a punto informativo a Susa; con il medesimo documento il Ministero ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di proporre al Cipe il finanziamento di opere compensative nell'ambito dell'attribuzione dei fondi previsti a tale scopo dalla normativa di settore applicata con la procedura di approvazione: si tratta di 5 elenchi di opere (1.1 interventi sul patrimonio architettonico e artistico in ordine di priorità 9,7 milioni di euro, 1.2 interventi integrativi sul patrimonio architettonico 1,57 milioni di euro, 2.1 interventi integrativi sul patrimonio archeologico 4,75 milioni di euro, 2.2 intervento integrativo sul patrimonio archeologico 0,8 milioni di euro, 3. valorizzazione del patrimonio culturale della Valle di Susa 0,4 milioni di euro) per un totale di 17,22 milioni di euro;
- la Regione Piemonte ha espresso parere in data 29 settembre 2014 con delibera n. 12-358 in particolare deliberando:
 - di condizionare il parere positivo di compatibilità ambientale relativo alle parti di progetto sottoposte alla procedura di VIA e la relativa ottemperanza delle restanti parti all'attuazione di tutti gli approfondimenti e prescrizioni proposti;
 - di approvare ai sensi dell'articolo 166 del codice dei contratti pubblici (ccp) le proposte di adeguamento, le prescrizioni e le varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere previste nel progetto preliminare;
 - di esprimere ai sensi dell'articolo 167 del ccp positiva intesa sulla localizzazione degli interventi seguenti
 - svincolo di Chiomonte di servizio al cantiere e per la gestione della sicurezza in fase di gestione della Nuova Linea Torino-Lione;



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- tunnel di interconnessione ed opere all'aperto relativamente all'interconnessione prima della stazione di Bussoleno;
- rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa;
- rilocalizzazione della Pista di Guida sicura;

subordinatamente al rispetto di tutte le prescrizioni proposte;

- di vincolare l'intesa sulla ricollocazione dell'intervento "Guida sicura" allo stato localizzato in Comune di Avigliana, fermo restando le misure di salvaguardia nell'area individuata, allo sviluppo, prima dell'avvio delle fasi esecutive, delle alternative progettuali dettagliate nella premessa della delibera stessa.
- La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con parere n. 1674 del 12 dicembre 2014, si è espressa
 - sulla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della Direttiva UE 337/85 e s.m.i., del decreto legislativo n. 163/20069 articoli 167 e 182 e seguenti relativamente alle parti variate rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 57/2011;
 - sulla procedura di Verifica di ottemperanza ex articolo 166, comma 3, e articolo 185, comma 4 e 5 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. per il "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano – progetto definitivo di prima fase";
 - sulla verifica di compatibilità ambientale relativa ai progetti definitivi dell'Autoporto della Società Sitaf e di Guida sicura della Società Consepi;

La suddetta Commissione ha espresso un parere molto articolato nell'ambito del quale si evidenzia che:

- è stata verificata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della delibera n. 57/2011 subordinatamente alla osservanza di ulteriori prescrizioni in fase di progettazione esecutiva;
- è stata rilevata una sostanziale coerenza del progetto definitivo, a esclusione delle varianti, con il progetto preliminare di cui alla delibera n. 57/2011;
- **è stata rilevata la compatibilità ambientale relativamente al progetto definitivo a condizione che siano verificati positivamente e trovino conferma gli esiti del progetto del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, opera propedeutica alla realizzazione del tunnel di base;**
- sussiste la compatibilità ambientale relativamente alle varianti introdotte **ad eccezione del sito di Guida sicura localizzato ad Avigliana** in quanto seppure siano limitati gli impatti rilevati non appare sufficiente l'analisi delle alternative **e dello svincolo di Chiomonte** nell'ipotesi di realizzarlo in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, poiché permangono forti criticità rispetto alla necessità di realizzarlo, alla normativa vigente in materia di sicurezza e alla carenza dell'inserimento paesaggistico dell'opera;
- in merito alle integrazioni progettuali parzialmente e/o non esaustive nel corso dell'istruttoria la **Commissione sottolinea che il proponente dovrà provvedere a fornire tutta la documentazione nel merito;**
- con riferimento alla valutazione di incidenza e all'interferenza con alcuni habitat del SIC "Oasi xerothermiche della Valle di Susa – Orrido di Chianocco" la Commissione ritiene necessario **richiedere una serie ulteriore di misure compensative e mitigative con particolare riferimento ai periodi riproduttivi delle specie rilevate;**



- la Commissione ha rilevato la **permanenza di aspetti non del tutto risolti dal punto di vista dell'impatto paesaggistico per i quali risulta necessario richiedere lo studio di migliori soluzioni dal punto di vista architettonico e dell'inserimento paesaggistico dei progetti della stazione internazionale di Susa e delle aree tecniche, dello svincolo di Chiomonte, del sito dell'Autoporto nel Comune di San Didero e dei manufatti di scavalco del fiume Dora Riparia:**

Sulla base della decisione presa dalla Commissione intergovernativa nel dicembre 2011, il progetto definitivo prevede la seguente modalità di affidamento:

- realizzazione delle opere civili mediante almeno due contratti di lavori classici (uno in Francia e uno in Italia);
- installazione degli impianti mediante un contratto unico di progettazione-costruzione (che può evolvere verso un contratto di tipo PPP).

Il cronoprogramma dei lavori considera l'inizio delle attività (T0) all'affidamento: il periodo di tempo tra l'affidamento dei lavori e l'entrata in esercizio è di 10 anni. Sono previsti tuttavia due anni per attività precedenti l'affidamento.

Osservazioni DIPE

1 Con riguardo al progetto definitivo in approvazione

- **le opere che compongono il progetto della tratta in territorio italiano non hanno, da sole, i requisiti di funzionalità** posto che quest'ultima è assicurata dalla realizzazione della tratta in territorio francese della Sezione internazionale. **L'approvazione del progetto non consente comunque l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che resta subordinato all'approvazione di un protocollo addizionale all'Accordo del 29 gennaio 2001 e che dovrà tenere conto in particolare della partecipazione definitiva dell'UE al progetto (articolo 1 dell'Accordo del 30 gennaio 2012);**
- le opere della tratta italiana della Sezione transfrontaliera risultano coperte finanziariamente dalle risorse di cui all'articolo 1 comma 208 della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013) ammontanti a 2.458 milioni di euro, ma **non è nota la quota del costo della Sezione transfrontaliera che dovrà essere ripartita tra i due stati al netto del contributo UE e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie né è noto il costo definitivo della tratta francese della medesima Sezione transfrontaliera per la copertura del quale è previsto il concorso dell'Italia;** **Rimane pertanto indeterminato l'importo a carico dell'Italia dell'intera Sezione transfrontaliera** di cui il progetto all'esame costituisce uno **stralcio non funzionale;**
- nel contratto di programma RFI in approvazione compaiono in tabella C – Partecipazioni societarie, alla voce “Nuova linea Torino Lione - interventi prioritari – quota Italia” risorse per 3.275 milioni di euro **senza distinzione tra importi spesi e quindi non più disponibili e importi da spendere** o tra importi riferiti a opere diverse da quelle incluse nel progetto definitivo in esame.

Si fa presente che nel precedente aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma le risorse disponibili **erano pari a 915 milioni di euro**, di cui 390 sul capitolo 7122 del MEF e 526 a carico di fondi comunitari.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- 2 Con riferimento al costo complessivo dell'investimento concernente la Sezione transfrontaliera il Ministero indica anche un importo di 1.611 milioni di euro per "incarico LTF: occorre chiarire se il suddetto importo faccia parte del "costo stimato nel progetto definitivo" come inteso nell'articolo 18 dell'Accordo, o se debba essere aggiunto al costo stimato della Sezione transfrontaliera (8.602 milioni di euro) e come debba essere finanziato.
- 3 La eventuale realizzazione della sola fase 1 (sezione transfrontaliera) della Sezione internazionale della Nuova Linea Torino-Lione comporterà:
 - la funzionalità ferroviaria della Galleria di base mediante le due interconnessioni di Saint-Jean de Maurienne in territorio francese e di Bussoleno in territorio italiano;
 - l'utilizzo dello scalo di Bussoleno per lo scambio delle merci e per l'interscambio del materiale rotabile tra NLTL e LS Torino-Modane;
 - lo scambio tra passeggeri tramite la stazione internazionale di Susa tra NLTL e LS Bussoleno-Susa;
 - l'utilizzo della stazione internazionale di Susa prevalentemente come polo di interscambio modale (modalità veloce-modalità lenta e/o modalità ferro/gomma, ferro/bici, ferro/piedi).

L'utilizzo della stazione internazionale di Susa come polo di scambio intramodale (ferro AV/ferro convenzionale), con riferimento in particolare al collegamento con le località sciistiche della Via Lattea, risulterebbe possibile ma, allo stato attuale dei servizi ferroviari, solamente mediante un ulteriore trasbordo nella stazione di Bussoleno, posto che la stazione internazionale di Susa si verrebbe a trovare su una linea senza sbocco (tratta Bussoleno-Susa). L'istituzione di servizi diretti Susa-Bardonecchia risolverebbe il problema del collegamento ma con una duplicazione di percorso (stazione di Susa-stazione di Bussoleno e reindirizzamento da Bussoleno sulla linea storica Torino-Modane verso Oulx/Bardonecchia) e un aggravio di 10 km circa di percorrenza. La scelta di realizzare e localizzare la stazione internazionale a Susa appariva più opportuna nel progetto preliminare nel quale la interconnessione con la linea storica era prevista a Chiusa San Michele (a una distanza di circa 23 km dalla nuova stazione di Susa), mentre con il progetto definitivo in esame la interconnessione è stata "anticipata" a Bussoleno, a soli 5 km dalla nuova stazione di Susa: sarebbe utile valutare se abbia ancora senso realizzare due nodi (uno solo pedonale e uno "tradizionale" a così breve distanza) o se non sia più opportuno utilizzare la stazione di Bussoleno anche come nodo di scambio passeggeri, con notevole risparmio di risorse.

- 4 **Occorre che siano indicati i costi, ancorché stimati, con indicazione della relativa fonte di provenienza, della Sezione internazionale e della Parte comune italo-francese.**
- 5 L'inquadramento dell'opera con riferimento ai corridoi europei risulta superato in quanto riferito alla Decisione 884/2004 e non ai regolamenti n. 1315/2013 e n. 1316/2016.
- 6 Si è verificata la ottemperanza delle prescrizioni contenute nelle precedenti delibere del Cipe. In particolare di seguito si riportano le prescrizioni con i relativi commenti.

Delibera n. 57/2011: il punto 1.3 della delibera prevede che *"il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporà a questo Comitato gli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria - secondo quanto stabilito dalla Commissione Intergovernativa (CIG) nel corso della riunione in data 6 luglio 2011, citata nella presa d'atto della presente delibera – unitamente al dossier di valutazione aggiornato, previsto dal Contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell'opera"*.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

La ripartizione dei costi della Sezione transfrontaliera è stata stabilita nell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

Il nuovo contratto di programma 2012-2016 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., sottoscritto l'8 agosto 2014 e in approvazione (il DIM non è stato trasmesso al CIPE) ai sensi dell'articolo 1 comma 10 del decreto legge n. 133/2015¹ prevede – a differenza del precedente contratto 2007-2011 –, all'articolo 4, comma 1, lettera c), che il dossier di valutazione debba essere elaborato e trasmesso dal Gestore dell'infrastruttura al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti limitatamente ai progetti di potenziamento e sviluppo di cui alla tabella A04 del contratto medesimo (potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta capacità).

Le prescrizioni di cui al punto 1.3 risultano dunque ottemperate.

Delibera n. 23/2012: il punto 2.1 prevede che *In aderenza alle risultanze dello studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della Commissione intergovernativa, la Società LTF dovrà preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione così come indicato nell'informativa di cui alla presa d'atto, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare.*

Commento: prescrizione ottemperata con la proposta all'esame.

Il punto 2.2 delle medesima delibera prevede che *il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà presentare in sede di approvazione del progetto definitivo della suddetta fase funzionale il dossier di valutazione aggiornato, previsto dal Contratto di programma con RFI.*

Vedi sopra.

Delibera n. 29/2013: il punto 2.1 prevede che *il limite di spesa dell'intervento denominato "Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo-francese – tratta in territorio italiano" rimane fissato in 4.563,5 milioni di euro.*

La tratta sottoposta all'approvazione si riferisce alla tratta in territorio italiano (dal confine italo-francese a Susa/Bussoleno) della Sezione internazionale, quindi non coincide con quella indicata nella prescrizione di cui sopra (dal confine italo-francese a Chiusa San Michele). Con la approvazione del progetto definitivo all'esame sarà individuato un limite di spesa di **2.633,591** milioni di euro per la sola tratta in approvazione.

Non è chiaro se tale limite di spesa implichi una variazione del limite di spesa della tratta parte comune italo-francese – tratta in territorio italiano fissato al tempo in 4563,5.

Il punto 2.2 prevede che *in sede di presentazione del progetto definitivo della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, di cui al punto 2.1 della delibera n. 23/2012, il Ministero delle*

¹ 10. Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato.



infrastrutture e dei trasporti indicherà le voci del quadro economico ridotte, al fine di assorbire il maggior costo delle opere compensative di cui alla precedente presa d'atto, pari a 730.938 euro.

Si rileva che la delibera di approvazione del progetto preliminare prevedeva nel quadro economico 41,5 milioni di euro per opere compensative, incrementato a complessivi 42.230.938 euro con la delibera n. 29/2013. **Tale voce non si rintraccia nel quadro economico allegato alla relazione istruttoria, così come l'indicazione delle voci del quadro economico del progetto preliminare ridotte per assorbire il maggior importo di 730.938 euro. In ogni caso, fermo restando l'importo complessivo di 42.230.938 euro, occorrerà integrare l'istruttoria con l'elenco delle opere compensative associate allo specifico progetto in approvazione con i relativi importi e soggetti aggiudicatori. Resta fermo il limite di spesa fissato dalla suddetta delibera.**

7 Il Ministero delle infrastrutture riferisce che fanno parte del progetto in approvazione le seguenti opere:

- galleria di ventilazione della Val Clarea (peraltro non tutta in territorio italiano);
- cunicolo esplorativo della Maddalena, il cui progetto definitivo è stato però già approvato con la delibera n. 86/2010, limitatamente alla tratta in territorio italiano.

Rimane da chiarire se fa parte del progetto in approvazione:

- l'area di sicurezza di Clarea, situata in territorio francese lungo la galleria di base appena prima del confine di stato.

Inoltre il Ministero riferisce che il Cunicolo de La Maddalena è incluso come opera ma non sono computati nel quadro economico del progetto in approvazione i costi della fase di scavo, già approvati con la delibera n.86/2010, ma solamente i costi di rivestimento finale, finitura, attrezzaggio necessari a trasformare un mero cunicolo esplorativo in una vera e propria discenderia. Si fa presente tuttavia che

- la delibera 86/2010 indicava il costo complessivo dell'opera e le relative coperture finanziarie;
- il Cunicolo era stato progettato con riferimento alla fase esplorativa, alla fase di scavo e alla fase di esercizio.

Occorre quindi evidenziare nel quadro economico le quote riferibili al Cunicolo de La Maddalena.

8 Le opere relative al Nodo di Susa, al tunnel di interconnessione e all'interconnessione con la linea storica presso la stazione di Bussoleno non sono coerenti con il progetto preliminare approvato con la delibera n. 57/2011 (che prevedeva la interconnessione presso Chiusa di San Michele e pertanto dovranno essere approvate ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici (c.d. "definitivo diretto"). **Il Ministero dovrà indicare nella proposta con la massima precisione (indicando le chilometriche) quali parti del progetto devono essere approvate ai sensi dell'articolo 166 e quali invece ai sensi dell'articolo 167, comma 5, ed eventualmente quali parti non necessitano di approvazione in quanto già approvate con la delibera n. 86/2010.** Ciò anche in considerazione di quanto riportato nei pareri della Regione e del MATTM dove si fa riferimento a opere diverse.

Si riporta di seguito un elenco delle opere in variante rispetto al progetto preliminare di cui alla delibera n. 57/2011, tratto dal parere n. 1674 della CTVIA, con indicazione sintetica delle modificazioni:



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- a) tracciato della Nuova Linea Torino-Lione nella piana di Susa: leggera rototraslazione attorno al ponte sulla Dora (invariante), compreso un lieve spostamento a est dell'ultimo tratto di 5 km della Galleria di base;
- b) Area Tecnica e viabilità connessa: rilocalizzazione e ridefinizione;
- c) ponte sul fiume Dora Riparia: mantiene sostanzialmente lo schema geometrico del progetto preliminare;
- d) cavidotto 132 kV: alternativa di tracciato;
- e) Interconnessione con la linea storica Torino-Modane presso il ponte sul fiume Dora Riparia: opera non prevista nel progetto preliminare;
- f) Ponti di attraversamento del fiume Dora Riparia a Bussoleno: demolizione dell'attuale ponte in muratura della linea storica Torino-Modane e costruzione di due nuovi ponti;
- g) modifiche alle centrali di ventilazione e ai piazzali esterni di Clarea e Maddalena;
- h) modifiche alla viabilità di collegamento tra Autostrada A32 e viabilità ordinaria e da/verso la sede Sitaf e della Polizia stradale;
- i) varianti connesse alle modalità di gestione, trasporto e siti di deposito del marino: abbandono dei siti Carriere du Paradis e Cantalupo in favore dei nuovi siti di deposito ubicati nei comuni di Caprie e Torrazza Piemonte;
- j) nuovo svincolo di Chiomonte sulla A32, nell'area della Maddalena;
- k) Stazione internazionale di Susa (da chiarire cosa cambia rispetto al PP);
- l) Autorporto: delocalizzazione dell'Autoporto di Susa che interferisce con la Nuova Linea Torino-Lione, con scelta della "alternativa San Didero" (da chiarire cosa cambia rispetto al PP);
- m) Pista di Guida Sicura di Avigliana: rilocalizzazione a causa della interferenza con la Nuova Linea Torino-Lione;

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà confermare o meglio precisare il soprariportato elenco.

- 9 Occorre chiarire se il progetto definitivo della parte in territorio italiano della Sezione transfrontaliera debba essere oggetto di approvazione anche da parte del Parlamento francese, come sembra dedursi nel parere CTVIA – VIA e VAS n. 1674 del 12 dicembre 2014 a pagina 8.
- 10 **Il cronoprogramma dovrebbe essere reso coerente con il cronoprogramma del Cunicolo esplorativo de La Maddalena al fine di sciogliere la condizione posta nel punto 6 del parere della CTVIA (verifica degli esiti del progetto del Cunicolo medesimo).**
- 11 La CTVIA ha dichiarato nel richiamato parere n. 1674 che non risultano di sua competenza alcune prescrizioni: è in corso la verifica che il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo si sia espresso sulla maggiore parte di esse. La stessa Commissione prescrive che "tutte le prescrizioni/raccomandazioni che risultano ottemperate per la presente fase, parzialmente ottemperate o non ottemperate devono essere ottemperate in fase di redazione del progetto esecutivo".
- 12 Si è verificata la mancata coerenza tra opere compensative per le quali il Ministero dei beni e delle attività culturali chiede il finanziamento e l'elenco delle opere compensative di cui alla delibera n. 29/2013.
- 13 Prescrizioni



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- si segnala la prescrizione n. 4, impartita dalla CTVIA, che **prescrive che l'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, unitamente al progetto esecutivo di fase 1, dovrà essere trasmesso alla CTVIA per la necessaria autorizzazione prima dell'inizio dei lavori**; inoltre la medesima prescrizione al punto c) prevede che siano ridefinite le volumetrie di scavo con l'esclusione di qualunque conferimento di materiale proveniente dalla Galleria de La Maddalena, mentre la prescrizione n. 38 prescrive di aggiornare tutta la cantierizzazione tenendo conto dell'aggiornamento al Piano di utilizzo delle terre ai sensi del DM 161/2012: **si suggerisce che il CIPE disponga una variante in relazione al PUT e al Piano della cantierizzazione ai sensi dell'articolo 167, comma 6, del ccp**;
- occorre verificare che siano state valutate le risorse necessarie all'"accompagnamento ambientale" dell'opera di cui alla prescrizione n. 3, impartita dalla CTVIA: tali spese dovranno essere comunque comprese nell'ambito del 2% del limite di spesa del progetto (articolo 165, comma 3, del ccp);
- la prescrizione n. 27, impartita dalla CTVIA, prescrive di "presentare un nuovo progetto per l'interferenza del sito Guida sicura previsto nel Comune di Avigliana rilocalizzandolo altrove (...)";
si ritiene che dalla approvazione del progetto definitivo debba essere stralciata l'approvazione del sito Guida sicura; il relativo progetto definitivo dovrà essere approvato dal Cipe ai sensi dell'articolo 167, comma 5 del ccp;
- le prescrizioni 29 e 30, impartite dalla CTVIA, prescrivono che debbano essere presentati nuovi progetti per il ponte ad arco sul fiume Dora Riparia e per i ponti strallati di accesso all'Autoporto di San Didero, in modo da migliorarne l'inserimento paesaggistico e la qualità architettonica: **si suggerisce che il CIPE disponga una variante in relazione ai suddetti ponti ai sensi dell'articolo 167, comma 6, del ccp**;
- la prescrizione n. 33, impartita dalla CTVIA, prescrive che debba essere acquisita in via preventiva e prima della fase di progettazione esecutiva l'autorizzazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici per le deroghe al DM 5/11/2001 e al DM 19/04/2006 e al decreto legislativo n. 35/2011 relativamente all'ipotesi di realizzare lo svincolo di Chiomonte in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, viste le criticità evidenziate rispetto alla normativa vigente in materia di sicurezza e di requisiti progettuali e, in caso di ottenimento di questa, stralciare il progetto in quanto non a norma;
si ritiene che dalla approvazione del progetto definitivo debba essere stralciata l'approvazione dello svincolo di Chiomonte; il relativo progetto definitivo dovrà essere approvato dal Cipe ai sensi dell'articolo 167, comma 5 del ccp, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- la prescrizione n. 64, impartita dalla CTVIA, prescrive di "attuare il *Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali*, il cui importo dovrà essere pari al 2% dell'intero costo dell'opera nel rispetto dei caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici e economici (...) ": il limite di spesa del 2% è pari a 52,672 milioni di euro, il costo stimato delle misure compensative nella delibera n. 29/2013 è pari a 42,231 milioni di euro, di cui 10 milioni di euro già finanziati con la medesima delibera n. 29/2013; posto che nel parere della CTVIA è riportato un elenco di interventi di compensazioni e mitigazioni (senza indicazione dei relativi costi) e che analogo elenco ma con ulteriori opere è riportato nel parere del Ministero dei beni e delle attività culturali si osserva che il Ministero istruttore deve fornire un elenco esaustivo delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale e di mitigazione di impatto ambientale indicando i relativi costi (da contenere entro il 2% del limite di spesa), da allegare alla delibera.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- le prescrizioni n. 66, 67 68 e 70 richiedono l'inserimento della progettazione di interventi di compensazione e mitigazione che dovranno essere inclusi nell'elenco di cui sopra.

14 Non risulta allegata alla relazione istruttoria la seguente documentazione:

- relazione del progettista di cui all'articolo 166 comma 1 del codice dei contratti pubblici (in corso di verifica);
- verbale/i della/e conferenza/e di servizi.

Ad integrazione della documentazione sopra richiesta si richiede la trasmissione dei seguenti documenti:

- planimetria in scala adeguata che ponga a confronto le opere del progetto preliminare approvato con la delibera n. 57/2011 con quelle del progetto definitivo in approvazione.

E' in corso l'esame dei pareri e delle prescrizioni e degli aspetti procedurali.

Conclusioni

La proposta può essere sottoposta al Comitato subordinatamente al recepimento delle osservazioni e alla trasmissione della documentazione richiesta.



**1. B) DORSALE STRADALE INTERNA "RIETI – L'AQUILA – NAVELLI". S.S. n. 260
PICENTE LOTTO 3: DA SAN PELINO A MARANA DI MONTEREALE –
PROGETTO DEFINITIVO;**

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture

Riferimenti normativi

Legge 443/2001

Decreto legislativo n. 163/2006 (codice dei contratti pubblici)

Proposta

Il Comitato è chiamato ad approvare, ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici, il progetto definitivo del lotto 3 "S.S. 260 Picente, da San Pelino a Marana di Montereale".

Scheda di presentazione

CUP	F41B98000000001		
Regione	Abruzzo	Soggetto aggiudicatore	Anas S.p.A.
Affidamento	Appalto integrato	affidatario	Da individuare
Programmazione	Programma infrastrutture strategiche (delibera n. 26/2014)	Incluso nel Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica nella infrastruttura "Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)" come sub-intervento denominato "Rieti - L'Aquila - Navelli S.S. 260 Picente dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila - lotto 3: adeguamento plano-altimetrico sede stradale da San Pelino a Marana di Montereale", con un costo di 24,64 milioni di euro interamente disponibili (la precedente edizione del PIS non includeva l'intervento)	
	Intesa Generale Quadro	Incluso nella IGQ sottoscritta in data 20 dicembre 2002, nei Corridoi trasversali e dorsale appenninica nell'ambito della "sistemazione della S.S. 260 Alto Aterno (tratto L'Aquila – Montereale – Amatrice), della S.S. Subequana e il completamento della diramazione dell'asse sulla direttrice Rieti – Avezzano – Sora".	
	Contratto di programma Anas	Incluso nel contratto di programma 2007 – opere infrastrutturali di nuova realizzazione Legge obiettivo – appaltabilità 2007-2011	
	Delibera n. 28/2008	Assegnazione per la realizzazione dell'intervento "S.S. 17 dell'Appennino abruzzese ed appulo-sannitico - Tronco Antrodoco-Navelli: variante sud all'abitato di L'Aquila - Raccordo tra la strada consortile Mausonia e la S.S. 17 ter 2° lotto", a ANAS S.p.A., di contributi quindicennali suscettibili di sviluppare un volume di investimenti di 10,832 milioni di euro.	
	Delibera n 39/2013	Approvazione del progetto definitivo della Dorsale stradale interna S.S. 260 Picente – Lotto 4 dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari (adiacente all'intervento in esame)	
Aspetti finanziari (milioni di euro)	Costo dell'intervento	24,637	Copertura finanziaria dichiarata Cdp Anas 2007 15,347 Cdp Anas 2009 – rimodulaz. 9,290



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

	Costo/km	6,3 milioni/km circa
PEF (delibera n. 11/2004)	Non necessario in assenza di richiesta di finanziamento	
Cronoprogramma di spesa	2015	1.000.000
	2016	6.000.000
	2017	9.000.000
	2018	8.000.000
	2019	637.445
Cronoprogramma delle attività	01/11/2015	data prevista per :aggiudicazione definitiva
	01/12/2015	data prevista per inizio progettazione esecutiva
	19/02/2016	data prevista per termine progettazione esecutiva
	30/03/2016	data prevista per approvazione progetto esecutivo
	01/04/2016	data prevista per inizio lavori
	22/03/2018	data prevista per termine lavori
	15/09/2018	data prevista per collaudo
30/09/2018	data prevista per entrata in esercizio	

Iter istruttorio

Precedenti:

L'intervento fa parte della infrastruttura strategica del PIS "Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)", nell'ambito della quale il Cipe:

- con la delibera n. 28/2008 ha assegnato ad ANAS S.p.A., per la realizzazione dell'intervento "Variante sud all'abitato di L'Aquila - Raccordo tra la strada consortile Mausonia e la S.S. 17 ter 2° lotto", un finanziamento di 10,832 milioni di euro. Il relativo mutuo è in corso di erogazione e l'opera è in corso di collaudo (fonte 11° Allegato infrastrutture);
- con la delibera n. 39/2013 ha approvato il progetto definitivo del lotto 4 della S.S. Picente, dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari, adiacente al lotto 3 di cui alla presente istruttoria.

Proposta

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 2 dicembre 2014 ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente la proposta.

In particolare il Ministero propone al Cipe:

- l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici, cioè l'approvazione "diretta" del progetto definitivo a prescindere dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare;
- di prendere atto del costo dell'opera e della relativa copertura finanziaria a carico delle risorse attribuite ad Anas S.p.A. nell'ambito del contratto di programma e suoi aggiornamenti.

L'intervento fa parte della infrastruttura Rieti/Amatrice – L'Aquila – Navelli, di comunicazione tra l'area dell'Aquila e la via Salaria verso Rieti e verso Ascoli, ed è gestito dalla Provincia di Rieti nel tratto in territorio laziale (Rieti-Amatrice-confine regionale) e da Anas S.p.A. nel tratto in territorio abruzzese (confine regionale-Navelli).

Il progetto concerne il potenziamento viario della esistente S.S. 260 Picente nel tratto del lotto 3 della infrastruttura, compreso tra San Pelino e Marana di Montereale, nel territorio dei comuni di Montereale e Cagnano Amiterno, nella provincia dell'Aquila, ha uno sviluppo di circa 4 km e



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

risponde al tipo di strada C2 extraurbana del decreto ministeriale 5 novembre 2001. Il potenziamento si ottiene mediante adeguamento di tratti di viabilità esistente o mediante realizzazione di tratti in nuova sede in sostituzione di tratti esistenti.

Le principali opere d'arte sono costituite da una galleria artificiale della lunghezza di circa 210 m resa necessaria per evitare l'abitato di San Pelino e dalle opere dello svincolo "a trombeta" necessario per il collegamento tra la S.S. 260 e la S.P. 30.

La procedura di affidamento prevista è l'appalto integrato.

Osservazioni del DIPE

1 Negli anni 2007-2011 il progetto definitivo dell'intervento è stato sottoposto alla procedura di approvazione ordinaria e in particolare:

- in data 31 luglio 2007 è stato pubblicato ai sensi dell'art. 7 della legge n. 241/1990 l'avviso di avvio del procedimento di approvazione, di dichiarazione di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (art. 11 decreto Presidente della Repubblica n. 327/2001) e di dichiarazione di pubblica utilità (art. 16 decreto Presidente della Repubblica n. 327/2001);
- in data 25 settembre 2007 si è tenuta la 1^a seduta della conferenza di servizi in esito alla quale si è ritenuto di integrare il progetto con le indicazioni del comune di Cagnano Amiterno e con la procedura di VIA;
- in data 6 novembre 2008 il Comitato di coordinamento regionale per le valutazioni di impatto ambientale, a seguito della attivazione da parte di Anas S.p.A. del procedimento di VIA, ha espresso giudizio favorevole n. 1169, con prescrizioni, sul progetto definitivo;
- in esito al suddetto provvedimento Anas S.p.A. ha trasmesso al Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Lazio l'Abruzzo e la Sardegna e alle altre amministrazioni il progetto definitivo adeguato agli esiti della 1^a conferenza di servizi e alle prescrizioni del provvedimento di VIA;
- in data 14 dicembre 2009 si è tenuta la 2^a conferenza di servizi che si è conclusa evidenziando la necessità di acquisizione di ulteriori atti da parte del Comune di Cagnano Amiterno, dell'Autorità dei bacini regionali e del Bacino del fiume Sangro, del parere del Ministero della Difesa e integrazioni ai fini espropriativi;
- in data 7 aprile 2011, in esito all'esame della ulteriore documentazione pervenuta e delle conseguenti verifiche, e in particolare del giudizio n. 1692 del Comitato di coordinamento regionale per la valutazione di impatto ambientale del 10 febbraio 2011 circa l'avvenuto adeguamento progettuale alle prescrizioni del precedente giudizio del 2008, è stato emesso ai sensi del Decreto Presidente della Repubblica n. 383/1994 il provvedimento conclusivo che perfeziona l'intesa Stato-Regione per la localizzazione e la realizzazione dell'opera e autorizza il relativo progetto definitivo. Il provvedimento di cui sopra non fa riferimento alla copertura finanziaria dell'opera.

Si fa presente che all'epoca del suddetto provvedimento l'intervento non risultava incluso nel Programma delle infrastrutture strategiche.

Successivamente, quasi due anni dopo, si è optato per il ricorso alla procedura di approvazione sul progetto definitivo ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del codice degli appalti pubblici al fine, a detta del Ministero istruttore, di garantire e finalizzare la copertura finanziaria il cui completamento è stato acquisito con la rimodulazione nel giugno 2013 del contratto di programma Anas 2009.

Occorre chiarire:

- quando e con quale provvedimento il progetto definitivo è stato approvato dalla



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

amministrazione responsabile;

- quando e con quale provvedimento il progetto definitivo è stato validato ai sensi dell'articolo 55 del DPR;
- per quale motivo dopo la eventuale validazione del progetto definitivo (considerata avvenuta nella relazione istruttoria del Ministero) non si è proceduto all'avvio della procedura di affidamento per l'appalto integrato;
- il motivo in base al quale si è ritenuto necessario optare per la procedura di approvazione di legge obiettivo quando si era già pervenuti al provvedimento autorizzativo conclusivo per le opere di interesse statale della procedura ordinaria;
- il motivo per cui si è ritenuto necessario ricorrere alla procedura di approvazione ai sensi della legge obiettivo da parte del Cipe per il completamento della copertura finanziaria e la sua "certificazione", stante che le risorse sono comprese nei contratti di programma 2007-11 e 2009;
- se i pareri rilasciati nella procedura ordinaria possono essere ritenuti validi anche nella procedura di legge obiettivo, con riferimento in particolare alla VIA regionale che non è stata specificamente reiterata.

2 Si richiede una puntuale verifica con riferimento al lotto 4, dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari della medesima S.S. Picente, posto che la delibera n. 39/2013, con la quale è stato approvato il progetto definitivo, è stata pubblicata in data 19 febbraio 2014, quattro mesi dopo la data prevista nel cronoprogramma Anas. In particolare:

- a) quando è stato pubblicato il bando di gara, posto che il comma 5 bis dell'articolo 166 del codice dei contratti pubblici prevede che lo stesso sia pubblicato entro 90 giorni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della delibera del CIPE di approvazione del progetto definitivo, ove questo sia posto a base di gara;
- b) quando è avvenuta l'aggiudicazione definitiva e la stipula del contratto di appalto, procedura che, tenuto conto del ritardo iniziale di 4 mesi, avrebbe dovuto concludersi entro il 19 ottobre 2014 (8 mesi dalla data di pubblicazione della delibera di approvazione del progetto definitivo);
- c) quando è iniziata la progettazione esecutiva, come riferito dal Ministero a pagina 4 della relazione istruttoria, che dovrebbe concludersi, tenuto conto del ritardo iniziale di 4 mesi, entro il 19 aprile 2015.

Il Ministero deve produrre una relazione sullo stato di attuazione degli altri lotti/tratti della infrastruttura Rieti - L'Aquila – Navelli, anche con riferimento allo stato delle progettazioni e alle relative procedure di approvazione adottate o da adottare, completa di una corografia in scala adeguata della infrastruttura stessa con la individuazione dei lotti funzionali in cui è articolata e dei rispettivi stati di attuazione procedurale, fisico e finanziario.

3 La disamina dei pareri riporta le prescrizioni richieste dalle amministrazioni senza la valutazione del Ministero circa l'accoglimento o meno delle stesse e la relativa valorizzazione economica. Il documento deve essere perfezionato in tal senso e trasmesso nuovamente.

4 Con la delibera n. 156 del 10 gennaio 2014 la Giunta regionale della Regione Abruzzo – Direzione affari della Presidenza, politiche legislative e comunitarie, programmazione, parchi, territorio, ambiente, energia – Servizio Pianificazione territoriale – Ufficio Piani complessi e sperimentali-aree urbane ha determinato l'accertamento, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 383/1994 (accertamento di conformità urbanistica delle opere pubbliche di interesse statale) della difformità del progetto definitivo dalle previsioni dei PRG vigenti del



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Comune di Montereale e del Comune di Cagnano Amiterno: il provvedimento non tiene conto della normativa sulle infrastrutture strategiche, in quanto la approvazione del progetto comporta l'automatica variazione degli strumenti urbanistici.

- 5 Occorre verificare che sia stata eseguita la Valutazione di incidenza richiesta dal Comitato di coordinamento regionale per la valutazione di impatto ambientale nell'ambito della procedura di approvazione ordinaria con il giudizio n. 1692 del 10 febbraio 2011.
- 6 Con riferimento alle interferenze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti precisa che la versione in approvazione del relativo progetto è la "revisione B", aggiornamento della versione trasmessa da Anas al MIT in data 6/06/2013. Occorre chiarire che la suddetta versione del progetto di risoluzione delle interferenze non modifica il progetto definitivo complessivo in modo tale da richiedere una nuova trasmissione alle amministrazioni.
- 7 Con riferimento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 165, comma 10 e agli articoli 95 e 96 del codice dei contratti pubblici, la relazione istruttoria riporta che il soggetto aggiudicatore ha trasmesso al Soprintendente competente per territorio il progetto preliminare/definitivo comprensivo degli esiti delle indagini preliminari, tra cui la relazione archeologica, la relazione tecnica generale, indagini in sito e in laboratorio, planimetrie e profili geo-meccanici e stratigrafici. Il Soprintendente, senza alcun esplicito riferimento alla Verifica preventiva dell'interesse archeologico, ha rilasciato l'autorizzazione ai lavori con alcune prescrizioni tra cui una che prevede che "prima dell'inizio dei lavori dovranno essere eseguiti i saggi preventivi da concordare con la Soprintendenza come previsto dal provvedimento conclusivo della conferenza di servizi n. 2440 del 7 aprile 2011".

Si richiede di verificare la coerenza della succitata prescrizione con quanto disposto al comma 6 dell'articolo 95 del codice. Si sottolinea al proposito la rilevanza e la attualità della materia, posto che l'articolo 25, comma 4, del decreto legge n. 133/2014, prevede che al fine di assicurare speditezza, efficienza ed efficacia alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 96 del codice, le linee guida di cui al comma 6 del medesimo articolo siano stabilite, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro un ristretto termine.

- 8 Il cronoprogramma delle attività prevedeva la approvazione del progetto definitivo entro il 30 luglio 2013. Il Ministero deve aggiornare le date successive alla approvazione del progetto definitivo riportate nel cronoprogramma (pubblicazione del bando di gara, aggiudicazione definitiva, progettazione esecutiva, inizio e fine dei lavori, collaudo e entrata in esercizio).
- 9 Con riferimento alla copertura finanziaria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti imputa una quota di copertura finanziaria pari a 15,347 milioni di euro, sulle risorse ordinarie Anas relative al contratto di programma 2007.

La rimanente quota della copertura finanziaria, pari a 9,290 milioni di euro è assicurata da una rimodulazione proposta dal Presidente della Regione Abruzzo ai sensi dell'articolo 1, comma 1, del contratto stesso, consistente:

- nel definanziamento dell'intervento "tronco Antrodoco - Navelli tratto San Pio delle Camere" dal chilometro 45+000 al chilometro 58+000, relativo alla S.S. 17 "dell'Appennino abruzzese e Appulo sannitico", per l'importo di 76.859.762 e contestuale trasferimento dell'intervento dalla tabella 1 alla tabella 2 "ulteriori interventi appaltabili";
- nel finanziamento, con le risorse liberate, dei seguenti interventi:



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- S.S. 260 "Picente" – lotto 3: lavori di adeguamento piano altimetrico della sede stradale da San Pelino a Marana di Montereale, per l'importo di 9.290.445 euro, con inserimento dell'intervento in tabella 1 nella sezione "interventi aggiunti a seguito della rimodulazione di giugno 2013";
- S.S. 260 "Picente" – lotto 4: dorsale Amatrice-Montereale - L'Aquila, dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari, per l'importo di 47.535.578 euro, con inserimento dell'intervento in tabella 1 nella sezione "interventi aggiunti a seguito della rimodulazione di giugno 2013";
- S.S. 5 "Tiburtina Valeria" – Gole di San Venanzio 2° stralcio", per l'importo di 5.755.704 euro, con inserimento dell'intervento in tabella 1 nell'ambito della sezione "manutenzione straordinaria e altri interventi";
- S.S. 17 "Variante sud all'abitato dell'Aquila – Collegamento con il lotto 2 di variante in località Bazzano e con la S.S. 17 al chilometro 45+000 in località San Gregorio, lotto C", per l'importo di 14.278.035 euro, come integrazione al finanziamento stesso essendo detto intervento già inserito nella tabella 1 per l'importo di 33.721.965 euro;

La rimodulazione di cui sopra è stata autorizzata in data 4 luglio 2013, con nota n. 3120, dal Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale – Direzione generale per le infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e Anas S.p.A., con nota 10 luglio 2013, n. 93486, ha trasmesso al Ministero stesso le tabelle 1 e 2 – Allegato A del contratto, debitamente aggiornate e siglate. Con la nota 16 luglio 2013, n. 22651, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Struttura tecnica di missione, ha trasmesso al Dipe la documentazione riguardante l'autorizzazione di cui sopra.

La rimodulazione di cui sopra, con la quale è stato finanziato il lotto 3 in esame, è confermata anche nella relazione illustrativa dello stato di attuazione dei Contratti di programma 2007-2013 dell'Anas S.p.A. trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in occasione della istruttoria concernente l'aggiornamento 2014 del contratto di programma, sul quale il Cipe si è espresso con delibera n. 4/2014.

- 10 Il quadro economico include un importo pari al 15 per cento circa dell'importo lavori per "oneri di investimento": in analogia a quanto stabilito in occasione della recente approvazione del progetto definitivo del Macrolotto 4 – parte seconda – 2° stralcio dal chilometro 280+350 (viadotto Stupino escluso) al chilometro 286+050 (svincolo di Altilia incluso) dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria, si propone una riduzione di un terzo, con la possibilità di ricostituzione dell'importo iniziale mediante utilizzo degli eventuali ribassi di gara a condizione dell'avvenuta aggiudicazione provvisoria entro sei mesi dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana, del mantenimento del cronoprogramma dei lavori e della assenza di perizie di variante che esigano maggiore copertura finanziaria. La legge di stabilità 2015, all'articolo 1, comma 295 ha introdotto modifiche all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, inserendo, dopo il comma 3, il comma 3-bis che prevede che per le attività di investimento di cui al comma 3, lettere a), b) e c) del medesimo articolo, è riconosciuta ad ANAS s.p.a. una quota non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015. Il Ministero dovrà quindi, alla luce di ciò, precisare la percentuale da ricostituire mediante utilizzo degli eventuali ribassi di gara.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- 11 Le prescrizioni non comprendono la prescrizione seguente formulata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo: l'inizio dei lavori deve essere comunicato con almeno due settimane di anticipo.

Conclusioni

La proposta può essere sottoposta alla approvazione del Comitato previo positivo riscontro delle osservazioni del DIPE, già comunicate al Ministero istruttore con nota n. 629 del 10 febbraio u.s.



1. C) ITINERARIO CAIANELLO-BENEVENTO. ADEGUAMENTO STRADA STATALE "TELESINA": PROGETTO PRELIMINARE VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DEL PROMOTORE;

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Riferimenti normativi

Legge n. 443/2001 e s.m.i.

D. Lgs. n. 163/2006

Proposta

Il Comitato è chiamato a:

- ai sensi del combinato disposto dall'articolo 175, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006 - nella versione vigente il 2 luglio 2007, data di pubblicazione del bando di gara per la selezione del promotore - e dell'art. 41, comma 5 ter, del decreto legge n. 201/2011, a prendere atto che la proposta del promotore relativa al Collegamento stradale S.S. 372 "Caianello-Benevento" non è meritevole di approvazione in considerazione della non sostenibilità del relativo piano economico-finanziario e conseguentemente a rimettere la proposta al soggetto aggiudicatore competente ai fini dell'eventuale espletamento di una nuova istruttoria o per la realizzazione dell'opera con diversa procedura;
- confermare ANAS S.p.A. soggetto aggiudicatore dell'intervento,
- approvare in linea tecnica, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, il progetto preliminare aggiornato del Collegamento stradale S.S. 372 "Caianello - Benevento" con le relative prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per un importo complessivo di euro 650.405.906,72;
- confermare l'assegnazione ad ANAS, delle risorse recate dalla delibera CIPE 100/2006, e dalla delibera CIPE 62/2011, e assegnare le risorse recate dal DL 133/2014, articolo 3, comma 2, lettera c) per un primo stralcio dell'intervento.

Premessa

L'intervento di " adeguamento a 4 corsie della S.S. 372 " Telesina " dal Km. 0+000 al Km. 60+900 " e inserito nel Programma delle Infrastrutture strategiche nell'infrastruttura Benevento-Caserta-AI, Caianello-Grazzanise e Variante di Caserta, alla voce adeguamento Telesina dal Km. 0+000 al Km 69+900, con un costo di 588,64 nell'XI Allegato infrastrutture e di 720 milioni di euro nel XII Allegato infrastrutture, totalmente disponibili. Il soggetto aggiudicatore che compare nell'XI Allegato infrastrutture su cui il CIPE si è espresso con delibera n. 26/2014 è ANAS S.p.A.

Il CIPE, con Delibera n. 100 del 29 Marzo del 2006, ha approvato il progetto preliminare del predetto intervento, assegnando in via programmatica un contributo iniziale di 110 milioni di euro in termini di volume di investimento, con assegnazione definitiva condizionata alla presentazione del progetto definitivo di uno stralcio integralmente finanziato e corredato da un PEF analitico. Nell'allegato 1 al testo della delibera sono state riportate le prescrizioni e le raccomandazioni da seguire nelle successive fasi progettuali.

Su indirizzo del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nel maggio del 2007, il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha approvato gli avvisi indicativi per la selezione del promotore relativi ad alcune infrastrutture autostradali, tra le quali l'ammodernamento della SS 372, oggetto del



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

presente progetto, ed ha aggiornato il Master-Plan, documento aziendale che individua le nuove opere viarie da realizzare con il coinvolgimento di soggetti privati, attraverso lo strumento del Project Financing.

A questo proposito la Regione Campania, con nota del 21 Marzo 2007, aveva espresso parere favorevole all'ipotesi di proporre al mercato privato il raddoppio della SS 372 "Telesina".

A seguito delle proposte presentate, l'Anas ha dichiarato di pubblico interesse quella della costituenda ATI NET Engineering e Geodata 16 novembre 2007.

La suddetta ATI ha presentato all'ANAS il progetto preliminare del "Collegamento Stradale Benevento — Caianello" per la proposta di finanza di progetto, elaborata con riferimento alla procedura ANAS DG PF 04/07 "Avviso indicativo per la selezione del promotore".

ANAS ha svolto la procedura sulla base della normativa all'epoca vigente che prevedeva:

Art. 175, commi:

3. il soggetto aggiudicatore, ove valuti la proposta di pubblico interesse ai sensi dell'articolo 154, promuove, ove necessaria, la procedura di valutazione di impatto ambientale e quella di localizzazione urbanistica, ai sensi dell'articolo 165. A tale fine, il promotore integra il progetto preliminare con lo studio d'impatto ambientale e quant'altro necessario alle predette procedure.

4. IL CIPE valuta la proposta del promotore, unitamente al progetto preliminare, nei tempi e modi di cui all'articolo 165. Ove ritenga di non approvare la proposta, la rimette al soggetto aggiudicatore ai fini dell'eventuale espletamento di una nuova istruttoria o per la realizzazione dell'opera con diversa procedura; in ogni caso, sono rimborsati al promotore i costi della integrazione del progetto richiesta dal soggetto aggiudicatore a norma del comma 3.

5. La gara di cui all'articolo 155 è bandita entro un mese dalla delibera di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE ed è regolata dall'articolo 176.

Il progetto preliminare presentato all'ANAS dalla costituenda ATI NET Engineering e Geodata nell'ambito della proposta di finanza di progetto è stato istruito dal Ministero delle Infrastrutture ed inoltrato al CIPE una prima volta nel mese di novembre 2010.

Tale proposta non è stata iscritta all'ordine del giorno del Comitato a causa principalmente della indisponibilità della completa copertura finanziaria pubblica a sostegno del piano economico finanziario. Su tale piano si è espresso all'epoca l'UTFP con parere 2 aprile 2010.

Iter istruttorio

Proposta del promotore

Successivamente, l'11 luglio 2012 Anas S.p.A, ha chiesto al Promotore la trasmissione dello schema di convenzione e del piano economico finanziario aggiornato e revisionato alla luce delle modifiche normative intervenute nel frattempo in materia fiscale, di pedaggi, di concessioni ed alla luce del mutato contesto economico e del prezzario di riferimento. Il promotore ha presentato la documentazione richiesta da Anas.

Con la conversione in legge del cd. Decreto fare (DL 69/2013), oltre ad essere stato ulteriormente definito il finanziamento disponibile per l'opera, si è prevista una tempistica alquanto stringente per l'approvazione delle proposte dei promotori da parte del CIPE (art. 25, comma 11-ter del DL 69/2013).



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

A novembre 2013 il promotore ha consegnato l'aggiornamento della proposta alla Struttura di Vigilanza sui Concessionari Autostradali (S.V.C.A.), divenuta *ex lege* soggetto concedente dell'intervento, aggiornamento che in particolare prevedeva nel PEF un'ipotesi di pedaggio sulla tratta (ulteriore) Benevento-A16.

La Struttura Tecnica di Missione ha iniziato l'istruttoria della documentazione inoltrata dal soggetto promotore inerente gli interventi di adeguamento della strada statale n. 372 "Telesina" tra lo svincolo di Caianello della strada statale n. 372 e lo svincolo di Benevento sulla strada statale n. 88, non appena ricevuta la relazione del soggetto aggiudicatore in merito.

Tuttavia, la complessità delle scelte adottate dal promotore con l'ipotesi di pedaggio sulla tratta Benevento - A16 ed, al contempo, le modifiche e gli emendamenti proposti da più parti in fase di conversione del D.D.L. di Stabilità, poi avvenuta in data 27 dicembre 2013 (Legge 27 dicembre 2013 n. 147, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale n. 302 del 27 dicembre 2013.L. 147/2013) ponevano dubbi sulla totale copertura finanziaria del progetto, per cui la Struttura Tecnica di Missione ha ritenuto opportuno attendere la versione definitiva della Legge di stabilità per completare l'istruttoria di competenza e procedere all'inoltro al CIPE del progetto.

In data 17 dicembre 2013 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi sottoposto al CIPE una nota informativa inerente l'opera in esame, con la quale, oltre a dare atto dell'intervenuta assegnazione di risorse finanziarie alla realizzazione delle opere di adeguamento della strada statale 372 "Telesina", evidenziava al contempo che l'istruttoria sulla documentazione pervenuta entro la data del 9 novembre 2013 dal soggetto promotore era stata avviata dai competenti uffici del Dicastero. Si noti che, a norma di legge, entro la stessa data la proposta avrebbe dovuto essere presentata al CIPE, la cui eventuale mancata approvazione avrebbe determinato l'annullamento della procedura e la revoca del promotore.

Formalizzando quanto emerso nel corso di svariati confronti con il Proponente, con nota in data 16.4.2014 prot. 15496, la Struttura Tecnica di Missione, in accordo con S.V.C.A ha chiesto al promotore di rimodulare il piano economico e finanziario senza tener conto dell'ipotesi di pedaggio sulla tratta Benevento-A16, di competenza dell'ANAS, inserita nel PEF aggiornato al 2013.

Infatti tale tratta non risultava far parte della iniziale proposta ritenuta di pubblico interesse a seguito di apposita procedura di selezione ed è rimasta nella "disponibilità di Anas" e non "trasferita" *ex lege* a S.V.C.A..

Rispetto a tale richiesta, la società Net Engineering ha manifestato perplessità e dubbi in merito alla redditività del piano finanziario relativo alla soluzione senza la tratta di collegamento Benevento-A16, ritenendo che l'inserimento di tale bretella costituisse "il solo strumento idoneo a consentire la difesa dei margini di remuneratività originariamente previsti".

Con nota in data 5 settembre 2014 prot. 3577 la Direzione Generale Infrastrutture Stradali -nel frattempo subentrata nelle competenze della S.V.C.A. — ha condiviso la richiesta formulata dalla STM al Promotore circa la rimodulazione del Piano economico finanziario senza tener conto dell'ipotesi di pedaggio sulla tratta "aggiuntiva" Benevento-Castel del Lago (innesto A16) inserita nel P.E.F. aggiornato at 2013, rilevando:

- che tale prolungamento non rientrava nella iniziale proposta ritenuta di pubblico interesse a seguito di apposita procedura di selezione;
- che l'ipotesi di pedaggiamento, avanzata dal Promotore, non fosse percorribile sulla tratta "aggiuntiva" sopra detta, poiché avrebbe implicato il pedaggio di una tratta di strada già realizzata con risorse pubbliche e già in esercizio, una cui eventuale tariffazione avrebbe costituito una scelta non accettabile da parte dei cittadini.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

In relazione ai profili di criticità rilevati con riferimento all'ipotesi di pedaggiamento della tratta "aggiuntiva" Benevento-Castel del Lago (innesto A16), ancora con nota del 30.09.2014 il Promotore ha sostenuto la sua percorribilità richiamando sia il sopravvenuto art. 5 del D.L. n. 133/2014 sia l'art. 143, D.Lgs. n. 163/2006.

Invero, dette norme risultano volte a disciplinare ipotesi del tutto eterogenee rispetto al caso di specie, atteso che l'art. 5, D.L. n. 133/2014 riguarda l'ipotesi di rapporti concessori già in atto, mentre l'art. 143, D.Lgs. 163/2006 riguarda propriamente una facoltà del concedente in fase di gara.

Inoltre e in ogni caso, si ritiene che ogni possibile richiamo ad ipotesi normative intervenute dopo la selezione del promotore, è da escludersi anche in considerazione delle peculiarità del caso concreto, quali in particolare:

- 1) le attività di concedente della rete Stradale e quindi anche sulla tratta Asse stradale Benevento — Caianello (Telesina) vengono attualmente svolte dalla Direzione Generale Infrastrutture Stradali, mentre la tratta "aggiuntiva" Benevento-Castel del Lago (innesto A16) inserita nel P.E.F. aggiornato al 2013, è rimasta ex lege nella gestione di Anas (soggetto terzo);
- 2) la tratta "aggiuntiva" Benevento-Castel del Lago (innesto A16) non risultava far parte della soluzione progettuale originaria posta da ANAS a base della selezione svolta per la scelta della proposta di pubblico interesse.

Con nota n. 655 del 05.02.2015 la Direzione Generale Infrastrutture stradali (ora Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali) confermava quanto segue:

1. L'inserimento della tratta aggiuntiva da parte del promotore è da considerarsi in difformità al progetto approvato a suo tempo dal CIPE;
2. L'ipotesi della gestione funzionale ed economica della tratta aggiuntiva contrasta con l'art. 143 D.Lgs 163/2006 in quanto non prevista in sede di gara;
3. L'investimento totale, indicato nel PEF presentato dal Promotore comprensivo della tratta aggiuntiva Benevento — A16, pari a 720 Milioni di euro, prevede un contributo pubblico a fondo perduto di 400 milioni di euro ma non anche la valorizzazione della predetta tratta aggiuntiva, già realizzata dall'Anas a due corsie per senso di marcia e di lunghezza paria ad un terzo del collegamento posto a base di gara. Pertanto, con la suddetta valorizzazione, l'ammontare complessivo del contributo pubblico risulterebbe superiore al 50 per cento dell'investimento totale;
4. Da una valutazione effettuata sull'analisi trasportistica presentata dal Promotore, il PEF potrebbe risultare non bancabile anche con l'inserimento della tratta aggiuntiva.

Posto che la proposta del promotore risulta non percorribile sotto l'aspetto giuridico (inserimento della tratta aggiuntiva), e anche dal punto di vista economico, il soggetto aggiudicatore propone di sottoporre al CIPE la proposta ai sensi del comma 4 dell'art. 175 del codice dei contratti all'epoca vigente.

Alla luce di tutto quanto sopra, il MIT conclude, nel confermare la validità del progetto già trasmesso al CIPE nel 2010, e non approvato per mancanza di contributi pubblici, di proporre al CIPE di prendere atto che la proposta del promotore non è meritevole di approvazione in considerazione della non sostenibilità del relativo piano economico-finanziario.



Il progetto preliminare

Il progetto prevede la realizzazione di una infrastruttura in adeguamento a quella già esistente. La attuale S.S. 372 "Telesina" si sviluppa dallo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano-Napoli, fino all'innesto con la S.S. 88 a nord del territorio comunale di Benevento, dove la stessa S.S. 88 assume le caratteristiche di una strada di categoria B.

Il tracciato si estende per circa 61 km e prevede una serie di svincoli per riconnettersi con la maglia stradale secondaria, così come opere d'arte principali e secondarie quali viadotti, gallerie e ponti.

Il progetto preliminare aggiornato, oggetto della proposta, recepisce le prescrizioni di cui all'allegato 1 al testo della delibera CIPE n. 100/2006, risolvibili a tale livello di progettazione mentre ne rimanda altre a momenti successivi perché affrontabili in fase di progettazione definitiva, esecutiva o di realizzazione dell'opera. Detto progetto è infatti quello presentato dal promotore e già istruito dal Ministero delle Infrastrutture e sottoposto ad approvazione del CIPE nel 2010.

Il MIT rileva che il progetto assolve nel dettaglio le seguenti prescrizioni del CIPE:

1. L'esclusione, di quattro nuove intersezioni in alcuni Comuni interessati dal progetto, precisamente Vairano, Baia e Latina, Faicchio e Vitulano;
2. Lo sviluppo degli interventi di compensazione e mitigazione ambientale, secondo le indicazioni contenute nello SIA approvato, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
3. L'adozione di sistemi di chiusura delle luci tra gli impalcati per garantire la sicurezza nei tratti in affiancamento a strutture esistenti;
4. L'adozione di un sistema di smaltimento delle acque di piattaforma secondo modalità di gestione dei sistemi di trattamento delle acque stesse;
5. La cantierizzazione dell'opera per lotti funzionali, definendo le fasi temporali di realizzazione di ciascun lotto e riducendo al minimo la movimentazione dei materiali e l'interferenza con la viabilità esistente;
6. L'incremento del reimpiego del materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni dei cavalcavia esistenti;
7. Lo studio delle oasi naturali per la tutela e la rivalutazione degli alvei fluviali dei principali corsi d'acqua interferiti;
8. Lo studio del rischio idraulico per le zone di cantiere in vicinanza di aree sensibili come le località di Torricelle, Pantano, Maria Cristina;
9. Lo studio acustico di tutto il tracciato, in particolare delle quattro aree più significative già individuate nel SIA;
10. La verifica del rischio idraulico con tempo di ritorno non inferiore ai 200 anni per le opere di attraversamento dei corsi d'acqua e per i siti di cantiere ricadenti in aree golenali;
11. Le scelte di tipologie e forme architettoniche improntate a criteri di omogeneità, specie in relazione all'affiancamento tra i viadotti esistenti e quelli di nuova progettazione.

Il progetto sarebbe stato riproposto dal promotore a tutti i soggetti interessati.

Si è scelto di mantenere tutte le interconnessioni presenti in quanto ritenute necessarie per la ricucitura della maglia viaria esistente; tuttavia con le opere di allargamento della S.S. 372 buona



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

parte dei rami di svincolo esistenti sono stati riconfigurati o perché interferenti oppure perché non più adeguati agli standard geometrici minimi e di sicurezza previsti dal DM. 16/04/2006.

Il Ministero sintetizza per svincolo e per gruppi di svincolo le migliorie apportate rispetto al progetto approvato dal CIPE con delibera n. 100/2006:

- Svincoli di Pietravairano, di Pietramelara, di Alife Dragoni e di Paupisi, aventi caratteristiche di svincoli a diamante;
- Svincolo di Vairano a diamante su due quadranti con innesto sulla viabilità secondaria a T;
- Svincolo di Telese, dove è stata proposta un'alternativa allo svincolo di cui al progetto preliminare della delibera n. 100/2006, in quanto si è reputata non adeguata la soluzione che prevedeva la confluenza di tutti i rami dello svincolo verso l'unica intersezione sulla SP 156. La soluzione proposta crea due differenti immissioni sulla viabilità locale, proponendo una rampa di svincolo per l'uscita dei veicoli che provengono da Caianello, ed una rampa per l'ingresso dei veicoli provenienti da Benevento;
- Svincolo di Ponte e Torrecuso: lo svincolo progettato è riconducibile ad una tipologia a semi-diamante con innesto alla viabilità minore per mezzo delle due rotatorie poste alle estremità della galleria artificiale, la quale ospita nelle due canne la viabilità autostradale e nella parte sommitale la strada di collegamento delle rotatorie.

Rispetto al progetto preliminare approvato con Delibera CIPE n. 100/2006, inoltre, sono stati eliminati quattro nuovi svincoli (Marzanello-Pietramelara, Baia e Latina, Faicchio, Vitulano) così come richiesto dalle prescrizioni CIPE di cui alla Delibera citata, a causa di importanti impatti ambientali.

Inoltre è prevista un'unica galleria artificiale di lunghezza pari a 451 m. Questa riprende le scelte progettuali del progetto preliminare approvato con delibera n. 100/2006, adeguandosi al nuovo schema di svincolo che ora prevede piste in uscita ed ingresso anticipate al di fuori del tratto in galleria, con piste di collegamento ubicate sulla copertura della galleria stessa. La nuova configurazione si rende necessaria a causa della difficoltà costruttiva di realizzare gli scatolari in affiancamento alla galleria.

Per lo svolgimento di tutte le attività necessarie fino alla realizzazione, collaudo e messa in esercizio dell'opera in oggetto si prevede un tempo complessivo di 1825 gg (circa 59 mesi).

Il quadro economico del progetto preliminare del promotore riportava un costo totale di 720 milioni di euro (IVA esclusa), di cui 570 milioni per lavori e oneri per la sicurezza e 150 per somme a disposizione.

Il Ministero riporta un secondo quadro economico dell'intervento, come riformulato dall'Anas S.p.A su richiesta del Ministero stesso, che tiene conto delle ottimizzazioni necessarie al fine di ricondurre il progetto del promotore ai più recenti standard per le strade di categoria B "autostrada extraurbana principale", dell'eliminazione di tutti gli apprestamenti e le opere strumentali al pedaggiamento dell'infrastruttura ed alla riqualificazione della cd "bretella", previsti nella proposta del Promotore e tiene conto del fatto che la realizzazione dell'intervento sarebbe affidata a contraente generale e non più rimessa al promotore. Tale quadro economico riporta un importo totale di 650,4 milioni di euro di cui 524,7 milioni per lavori e oneri per la sicurezza, 57 milioni per somme a disposizione e 68,6 milioni per oneri di investimento (al 12,5 per cento).



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Le risorse disponibili a legislazione vigente ammontano a detta del Ministero a 327,510 milioni di euro a carico delle seguenti fonti finanziarie:

- Con delibera n. 100/2006 il CIPE ha assegnato in via programmatica un contributo quindicennale, autorizzato dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, a favore dell'intervento, che sviluppa oggi un valore complessivo di 147,510 milioni di euro (capitolo n. 7060, piano gestionale 6);
- L'art. 3, comma 2 lett. c), del decreto legge 133/2014 convertito in legge 164/2014, assegnerebbe 90 milioni di euro all'intervento;
- La delibera CIPE n. 62/2011 ha assegnato all'intervento 90 milioni di euro a valere sui Fondi FSC. Tale assegnazione, secondo il Ministero, sarebbe stata confermata con delibera CIPE 21/2014.

Osservazioni del DIPE

Per l'esame dell'argomento è necessario il parere NARS sui profili regolatori e il parere dell'UTFP, che si è espresso sull'intervento nel 2010. A tal fine il Ministero dovrà trasmettere lo schema di convenzione e il PEF di cui alla proposta del promotore.

Preliminarmente sono inoltre necessari approfondimenti giuridici in merito alla possibilità, alla luce della formulazione dell'articolo 175, comma 4, nella versione vigente al 2 luglio 2007, di poter considerare nella proposta del promotore separatamente il progetto preliminare dallo schema di convenzione e relativo PEF.

Il CIPE dovrà comunque limitarsi a disporre quanto previsto dal succitato articolo, non essendo competente a dare disposizioni in merito all'eventuale espletamento di una nuova istruttoria o alla realizzazione dell'opera con diversa procedura, competenza in capo al soggetto aggiudicatore, nonché in merito all'eventuale rimborso al promotore degli oneri sostenuti a seguito dell'acquisizione del progetto, che sono oggetto di patti contrattuali tra le parti.

La disponibilità dei 90 milioni di euro a valere sui fondi FSC dovrà essere confermata dal DPS, in quanto risulta allo stato che i fondi siano stati revocati e reintegrati con le risorse del sottocitato DL 133/2014.

La disponibilità dei 90 milioni a valere sulle risorse di cui al DL 133/2014 si realizzerà solo a seguito della registrazione del relativo decreto dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, cui compete l'assegnazione.

Il Ministero dovrà fornire notizie dettagliate circa i 200 milioni di euro di cui al DL 69/2013, art. 25, comma 11 ter, di cui riferisce nella nota n. 27364 del 14 luglio 2014. L'articolo peraltro è stato abrogato dal DL 133/2014.

Il Ministero, data la insufficienza delle risorse per finanziare l'intera opera, propone di utilizzarle per uno stralcio funzionale della stessa, che non è però individuato nella relazione istruttoria, e di approvare quindi l'intero progetto in linea tecnica.

Una approvazione in linea tecnica del progetto preliminare ha un solo precedente (Valdastico nord, 1° lotto) ed è stata registrata dalla Corte dei conti solo nel presupposto che il progetto definitivo dell'intera Valdastico nord, completamente coperto, venisse approvato dal Cipe entro i successivi 6 mesi.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Procedura e pareri

In data 20 luglio 2009 è stato pubblicato l'avviso di avvio della procedura sul quotidiano a tiratura nazionale La Repubblica e sul quotidiano a tiratura locale Il Mattino.

In data 15 luglio 2009 Anas S.p.A. ha richiesto al Ministero dei beni e delle attività culturali il parere di compatibilità ambientale del progetto preliminare "Collegamento stradale Caianello-Benevento".

In data 22 luglio 2009 Anas S.p.A. ha avanzato istanza per lo svolgimento della procedura di impatto ambientale per il progetto preliminare, differendo lo stesso dal progetto Anas già assoggettato a VIA speciale (13 marzo 2006).

La Regione Campania con delibera di Giunta n. 1778 del 4 dicembre 2009 ha espresso il consenso, sentiti i comuni interessati, ai fini della intesa sulla localizzazione

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota 5 luglio 2010, n. 23105, ha trasmesso il parere positivo, con prescrizioni, n. 433 del 4 marzo 2010 espresso ai fini della valutazione della compatibilità ambientale dell'opera dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, sul "Collegamento viario compreso tra lo svincolo di Caianello della SS 372 Telesina sulla A1 e lo svincolo di Benevento sulla SS 88" nella versione aggiornata trasmessa dal Proponente in data 15 luglio 2009, come integrata.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee), con nota 23 febbraio 2010, n. 6114, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul "Collegamento stradale Caianello-Benevento – realizzazione mediante finanza di progetto. Aggiornamento dello Studio di impatto ambientale redatto dal promotore. Confronto tra il progetto Anas S.p.A. approvato dal Cipe (delibera n. 100/2006). Progetto preliminare".

La Procedura di valutazione di impatto ambientale e localizzazione da applicare al progetto preliminare in esame è quella prevista dall'articolo 165 commi 3, 4 e 5 nella versione precedente alla adozione del decreto legge n. 70/2011. In particolare non è previsto il ricorso alla conferenza di servizi istruttoria.

Con riferimento al parere del Ministero dei beni e delle attività culturali, sembra che la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico non sia stata seguita conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 95 e 96 del codice dei contratti pubblici. Inoltre le prescrizioni della Soprintendenza per i beni archeologici di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta richiedono, nelle fasi di realizzazione del tracciato viario, la effettuazione di una campagna preventiva di ricognizione archeologica con esecuzione di saggi. Il Ministero delle infrastrutture deve fornire chiarimenti in merito alla applicazione dell'articolo 38, comma 3, dell'Allegato XXI del codice dei contratti pubblici.

La prescrizione n. 1 del Ministero dei beni e delle attività culturali richiede la presentazione nelle fasi successive di progettazione della relazione paesaggistica conforme alle disposizioni di cui al DPCM 12 dicembre 2005. Il Ministero dovrà relazionare circa lo stato dell'autorizzazione paesaggistica.

L'intesa sulla localizzazione è stata espressa con delibera di Giunta regionale n. 1778 del 4 dicembre 2009: nella suddetta seduta tuttavia risultava assente il Presidente della Regione. La norma prevede invece che il Cipe decide a maggioranza con il consenso, ai fini della intesa sulla localizzazione, dei Presidenti delle Regioni e Province autonome interessate, che si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Il Presidente della Regione si dovrà pertanto eventualmente esprimere nel corso della seduta.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

Conclusioni

Il CIPE dovrà limitarsi a disporre quanto previsto dal articolo 175, comma 4, non essendo competente a dare disposizioni in merito all'eventuale espletamento di una nuova istruttoria o alla realizzazione dell'opera con diversa procedura, competenza in capo al soggetto aggiudicatore, nonché in merito all'eventuale rimborso al promotore degli oneri sostenuti a seguito dell'acquisizione del progetto, che sono oggetto di patti contrattuali tra le parti.

Prima di poter essere sottoposto al Comitato l'argomento dovrà esser oggetto di parere del NARS e dell'UTFP.

L'istruttoria sugli aspetti della procedura inerente al progetto preliminare, inclusi i pareri e le prescrizioni proposte dal MIT, ferme restando le osservazioni di cui sopra, è tuttora in corso di svolgimento.



1. D) PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ DEL PROGETTO DEFINITIVO "S.G.C. E/78 GROSSETO-FANO-SIENA. LAVORI DI ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA S.S. 223, TRATTO GROSSETO - SIENA, DAL KM 30+040 AL KM 41+600-LOTTI 5,6,7 E 8";

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Riferimenti normativi

DL n. 163/2006

Delibere CIPE nn. 78/2007, n. 123/2007,

Proposta

Il Comitato è chiamato disporre la proroga di un anno della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, articolo 166, comma 4-bis, relativa agli immobili e aree interessate dalla realizzazione dell'intervento "S.G.C E/78 Grosseto - Fano, tratto Grosseto - Siena. Lavori di adeguamento a quattro corsie della S.S. 223 "di Paganico " dal KM 30+040 al KM 41+600 -Lotti 5, 6, 7 E 8".

Premesse

Il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i.:

- alla parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita "Struttura tecnica di missione", alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;
- all'articolo 166, comma 4-bis, dispone che il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di sette anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto definitivo dell'opera, salvo che nella medesima deliberazione non sia previsto un termine diverso. Il CIPE può disporre la proroga dei termini previsti dal predetto comma per casi di forza maggiore o per altre giustificate ragioni. La proroga può essere disposta prima della scadenza del termine e per un periodo di tempo che non supera i due anni. La disposizione del predetto comma deroga alle disposizioni dell'articolo 13, commi 4 e 5, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

Iter istruttorio

La relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta che le procedure espropriative per l'acquisizione delle aree occorrenti per la realizzazione delle opere previste dal progetto definitivo dell'intervento indicato in epigrafe, per il quale è intervenuta la delibera CIPE n. 78 del 3 agosto 2007, modificata dalla deliberazione n. 123 del 9 novembre 2007 — entrambe registrate dalla Corte dei Conti in data 21 marzo 2008 - risultano avviate solo in parte per cause estranee alla volontà del soggetto aggiudicatore Anas S.p.A.

In prossimità della scadenza del termine di sette anni fissato dal comma 4-bis dell'art. 166 del D.lgs. 163/2006 e s.m.i., utile per l'emissione del decreto di esproprio delle aree occorrenti per la realizzazione delle opere previste dal progetto definitivo, la società Anas S.p.A. ha fatto richiesta alla



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Struttura tecnica di missione, con nota n. 32449 del 20.11.2014, di proroga per due anni della scadenza della pubblica utilità fissata al 20.03.2015 dalle delibere CIPE citate, così come previsto dal citato comma 4-bis.

Il progetto riguarda l'adeguamento a 4 corsie del tratto Grosseto - Siena (S.S. 223 "del Paganino") dal km 30+040 al km 41+600 Lotti 5, 6, 7, 8, e consiste nella realizzazione di una nuova carreggiata a due corsie, parallela e in sede separata rispetto alla strada esistente a due corsie, che verrà a sua volta adeguata fino ad ottenere una strada extraurbana principale di categoria B, secondo la definizione della vigente normativa stradale.

L'intervento si sviluppa complessivamente su una lunghezza di 11,56 km, tra le Province di Grosseto e Siena, e attraversa il territorio dei comuni di Civitella Paganico (GR) e Monticiano (SI).

Con riferimento agli aspetti amministrativi e all'iter procedurale interessato dal progetto definitivo oggetto della presente istruttoria, il Ministero evidenzia quanto segue.

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS S.p.A., che in data 13 aprile 2005 ha provveduto a pubblicare l'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità relativo al progetto definitivo in questione, sui quotidiani Repubblica e La Nazione.

A seguito delle deliberazioni del CIPE approvative del progetto definitivo risalenti al 2007, il soggetto aggiudicatore ha intrapreso una attività di rivisitazione del progetto, dovendo procedere all'"adeguamento dello stesso alle prescrizioni formulate nella delibera approvativa" ed ha avviato le attività di gara per l'affidamento dell'appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione nella seconda metà del mese di dicembre 2008.

La procedura di affidamento dell'appalto si è conclusa nel mese di maggio 2011, a causa del gravoso contenzioso insorto con le imprese partecipanti e delle pronunce del giudice amministrativo.

Con Provvedimento del Presidente dell'ANAS n. 70 del 18.05.2011, è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dell'appalto integrato all'ATI "Adanti S.p.A. - Intercantieri Vittadello S.p.A."

Con Contratto stipulato il 05.08.2011, ANAS Spa ha affidato all'Impresa Strabag S.p.A. - ex Adanti S.p.A. - mandatario dell'ATI Strabag S.p.A. - ex Acanti S.p.A. - Intercantieri Vittadello S.p.A. i lavori relativi alla progettazione esecutiva e all'esecuzione dell'opera in argomento.

Con Dispositivo dell'Amministratore Unico di ANAS S.p.A. del 29/03/2013 è stato approvato il progetto esecutivo redatto dall'appaltatore. Durante la fase di aggiudicazione dei lavori e della progettazione esecutiva, i ricorsi sopra menzionati hanno comportato una dilazione dei tempi di circa 2 anni e mezzo. Durante la fase approvativa del progetto esecutivo, tutte le attività/autorizzazioni/valutazioni hanno comportato una dilazione dei tempi di approvazione di circa 8 mesi.

Con Verbale in data 11/04/2013 sono stati consegnati i lavori in argomento con data di ultimazione degli stessi fissata al 29/06/2015. Allo stato attuale non è stata concessa alcuna proroga all'ATI Strabag-Intercantieri Vittadello, ma è presumibile, a detta del Ministero, che i lavori potranno completarsi nel mese gennaio 2017 (i ritardi registrati non sono tutti riconducibili all'Appaltatore) e che all'appaltatore dovrà essere concessa una proroga, la cui valutazione è in corso. In merito alla data di ultimazione degli espropri questa sarà limitata a dicembre 2015.

L'avanzamento dei lavori è pari a circa il 45%; sono stati fatti ordini di servizio all'ATI per intraprendere tutte quelle azioni organizzative ed operative atte al riallineamento della produzione reale con quella programmata e prevista nel progetto esecutivo approvato.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Durante il corso dei lavori si è reso altresì necessario fare una variante al piano di cantierizzazione delle opere in armonia con una variante al piano di utilizzo delle terre ex DM 161/2012 per la gestione delle rocce e terre da scavo. Le variante è stata presentata al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota del 15/01/2014 e approvata con determina direttoriale del 09/09/2014.

Per il completamento dei lavori risulta necessario mantenere l'occupazione temporanea di tutte le aree destinate ai cantieri e relative viabilità lungo il tracciato dell'opera, impianto di betonaggio e mitigazioni ambientali.

Le procedure espropriative hanno interessato 19 ditte, che risultano proprietarie di grandi appezzamenti di terreno; sono state occupate porzioni e/o totali di 270 particelle catastali, per circa mq. 400.000 soggetti ad esproprio definitivo e circa mq. 520.000 soggetti alla sola occupazione temporanea.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo (29/03/2013), che teneva conto anche della risoluzione delle osservazioni presentate dalle ditte stesse, sono state notificate alle ditte interessate dalla procedura espropriativa le rideterminazioni delle indennità provvisorie di esproprio.

Allo stato attuale sono stati corrisposti gli acconti dell'80% delle indennità di esproprio a favore delle ditte che hanno accettato le indennità notificate e sono in corso i versamenti presso la Ragioneria territoriale dello Stato delle indennità per le ditte non accettanti; sono in fase di redazione ed approvazione presso le competenti Agenzie delle entrate i frazionamenti catastali.

L'ANAS, con nota CFI3777-P dell' 11/02/2015 precisa che *“il motivo per cui le ditte espropriate ad oggi non hanno comunicato l'accettazione dell'indennità è relativo al fatto che per le ditte medesime sono in corso di formalizzazione le rideterminazioni delle indennità provvisorie. Inoltre si rappresenta che nei confronti delle ditte per le quali non si è ancora conclusa la procedura espropriativa, si è comunque proceduto a corrispondere le indennità (almeno l'80%) liquidandole direttamente”*.

Il Ministero rappresenta che, tenuto conto dello stato delle procedure espropriative e della fase conclusiva in cui si trovano i relativi procedimenti, ANAS non ha proceduto a reiterare la comunicazione ai privati interessati, in quanto tutti sono già stati a suo tempo coinvolti nello specifico procedimento ed allo stato non risultano contenziosi e/o doglianze in ordine al tracciato dell'opera e/o alle procedure in atto, ma solo – e peraltro solo per alcune aree oggetto di esproprio – sono in corso di rideterminazione in via amministrativa gli indennizzi da liquidare.

Il Ministero specifica le motivazioni per le quali è necessario disporre la proroga della dichiarazione di pubblica utilità non imputabili al Soggetto Aggiudicatore a causa delle quali non è stato possibile completare i lavori e le procedure espropriative nei termini previsti:

- lungo iter dell'approvazione definitiva dell'appalto integrato dovuto a ricorsi dei partecipanti;
- lungo iter di approvazione del progetto esecutivo per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni CIPE, con il conseguente posticipato coinvolgimento amministrativo delle aree interessate dai lavori ed oggetto di esproprio;
- complessità delle attività di determinazione delle attività di esproprio delle aziende commerciali ed agricole presenti ed interessate dalla procedura espropriativa, con svariati sopralluoghi ed incontri per verificare/stimare il valore agricolo delle aree, i soprasuoli, i deprezzamenti delle proprietà residue ed i danni diretti delle stesse aziende.

Il Ministero, in conclusione, propone al Comitato di disporre, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166, comma 4-bis, del decreto legislativo n. 163/2006, la proroga della dichiarazione di pubblica utilità per almeno un anno, ai fini del completamento dei lavori e delle procedure espropriative, per il progetto



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

definitivo dell'intervento "S.G.C, E/78 Grosseto - Fano, tratto Grosseto - Siena. Lavori di adeguamento a quattro corsie della S S. 223 "di Paganico" dal km 30+040 al km 41+600, lotti 5, 6, 7 e 8".

Osservazioni del DIPE

L'istruttoria evidenzia le giustificate ragioni in base alle quali si richiede al CIPE di disporre la proroga, che peraltro è limitata a un anno, tempo strettamente necessario per completare le procedure espropriative.

La motivazione fornita circa la mancata pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento volto alla disposizione della proroga, trattandosi di nuovo procedimento, non sembra peraltro poter superare quanto espressamente previsto dal comma 2 del citato articolo 166 del codice dei contratti:

"2. L'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è comunicato dal soggetto aggiudicatore, o per esso dal concessionario o contraente generale, ai privati interessati alle attività espropriative ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni; la comunicazione è effettuata con le stesse forme previste per la partecipazione alla procedura di valutazione di impatto ambientale dall'articolo 5 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377. Nel termine perentorio di sessanta giorni dalla comunicazione di avvio del procedimento, i privati interessati dalle attività espropriative possono presentare osservazioni al soggetto aggiudicatore, che dovrà valutarle per ogni conseguente determinazione. Le disposizioni del presente comma derogano alle disposizioni degli articoli 11 e 16 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327."

Del resto l'ANAS, con la citata nota del 11/02/2015 ha rappresentato che le ditte espropriate non hanno ancora comunicato l'accettazione dell'indennità essendo in corso di formalizzazione le rideterminazioni delle indennità provvisorie, e che per alcune delle ditte non si è ancora conclusa la procedura espropriativa, pur essendosi proceduto a corrispondere l'80% delle indennità.

Si ricorda peraltro che con delibera n. 74 dell'8.11.2013 il CIPE ha raccomandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di trasmettere le proposte di proroga dei termini per l'emanazione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità almeno 5 mesi prima del termine di 7 anni dalla registrazione alla Corte dei Conti della delibera di approvazione del progetto definitivo, in modo da consentire il completamento dell'iter procedurale, inclusa la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale, delle delibere che dispongono le proroghe prima della scadenza del termine.

Conclusioni

L'argomento non è maturo per essere sottoposto all'esame del CIPE.



2. REVOCA INTERVENTI SETTORE TRASPORTI RAPIDI DI MASSA, (LEGGE 211/92) E ASSEGNAZIONE RISORSE CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO PER INTERVENTO RELATIVO ALLA "RIQUALIFICAZIONE TRANVIA EXTRAURBANA MILANO-LIMBIATE 1° LOTTO FUNZIONALE: MILANO COMASINA-DEPOSITO VAREDO;

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Riferimenti normativi:

Legge n. 211/1992 e s.m.i.

Decreto legge n. 112/2008

Legge n. 147/2013, art. 1, c. 88

Proposta

Con riferimento agli interventi per il trasporto rapido di massa, il Comitato è chiamato a:

- definanziare, per mancato affidamento con apposito atto di gara, gli interventi della Provincia di Milano e del Comune di Potenza denominati, rispettivamente, “Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funzionale Milano Comasina-deposito Varedo” e “Servizio ferroviario metropolitano nell’hinterland potentino”;
- assegnare quota parte del suddetto definanziamento alla “Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funzionale. Milano Comasina-deposito Varedo”, individuata quale intervento prioritario dall’articolo 1, comma 88, della legge n. 147/2013.

Iter istruttorio

Ad integrazione dei finanziamenti che la legge n. 211/1992 e i successivi rifinanziamenti hanno recato per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido in ambito urbano (art. 9) e per interventi sulle ferrovie concesse e governative (art. 10), il decreto legge n. 112/2008 ha previsto la possibilità di finanziare ulteriori nuovi interventi della tipologia prevista dall’articolo 9 della predetta legge n. 211. I finanziamenti disponibili allo scopo, pari a 144,8 milioni di euro, sono stati gestiti secondo una modalità innovativa, che prevedeva, in caso di mancato rispetto dei tempi di attuazione (affidamento dei lavori entro 2 anni dalla data di pubblicazione della delibera di approvazione della graduatoria), la revoca dei finanziamenti e la successiva assegnazione ad altri interventi inseriti nella graduatoria complessiva delle opere finanziabili.

La graduatoria degli interventi finanziabili è stata approvata inizialmente con la delibera CIPE n. 91/2011 (pubblicata in G.U. il 15 giugno 2012 – scadenza dei 2 anni il 15 giugno 2014) ed è stata poi rimodulata con la delibera n. 25/2013, che ha espunto un intervento per mancanza del cofinanziamento e che ha conseguentemente rimodulato gli interventi finanziabili come segue:

(importi in euro)

Intervento	Finanziamento ex delibera n. 91/2011
Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo	58.934.983,20
Servizio ferroviario metropolitano nell’hinterland potentino	10.989.291,60
Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano	45.963.190,80
Metropolitana leggera automatica linea 2, tratta Rebaudengo-Giulio Cesare	28.912.534,40
Totale	144.800.000,00



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Successivamente è intervenuta la legge n. 147/2013 (legge di stabilità 2014), entrata in vigore il 1° gennaio 2014, che, per l'accelerazione degli interventi di realizzazione di linee tranviarie e metropolitane in aree urbane, ha previsto, entro 30 giorni dalla sua entrata in vigore e su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'adozione di una delibera CIPE di individuazione degli interventi sul sistema metropolitano, da revocare ai sensi dell'articolo 32, commi da 2 a 5, del decreto-legge n. 98/2011 (legge obiettivo) e/o finanziati dalla legge n. 211/1992, che, alla data di entrata in vigore della legge stessa, non erano stati affidati con apposito bando di gara. Le risorse revocate sarebbero dovute confluire in apposita sezione del Fondo ex dell'articolo 32, comma 6, del citato decreto-legge n. 98/2011 (il c.d. "Fondo revoche") per essere finalizzate dal CIPE con priorità per la metrotramvia di Milano-Limbrate e per quelle di Padova e di Venezia.

Con la legge n. 164/2014, di conversione del decreto legge n. 133/2014, a decorrere dal 12 novembre 2014, il suddetto comma 88 è stato modificato, prevedendo tra gli interventi revocabili anche quelli finanziati a carico delle risorse di cui al citato decreto legge n. 112/2008.

La documentazione istruttoria relativa all'argomento in esame, trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 13 febbraio 2015, n. 5907, riguarda la proposta di revoca di complessivi euro 69.924.274,80, pari ai finanziamenti assegnati agli interventi della Provincia di Milano (Riqualficazione tranvia extraurbana Milano-Limbrate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo – euro 58.934.983,20) e del Comune di Potenza (Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino – euro 10.989.291,60), per i quali si sono verificate le condizioni previste dal citato articolo 1, comma 88, della legge n. 147/2013.

Per parte delle risorse revocate (euro 58.934.983,20) viene proposta la contestuale assegnazione a uno degli interventi definiti prioritari dallo stesso comma 88, vale a dire la stessa "Riqualficazione tranvia extraurbana Milano-Limbrate, 1° lotto funzionale Milano Comasina-deposito Varedo", il cui soggetto aggiudicatore è la città metropolitana di Milano.

Tale assegnazione comporterà la reinscrizione dell'importo di euro 58.934.983,20 sul pertinente capitolo di bilancio.

Osservazioni del DIPE

1. Il succitato comma 88 prevede che le risorse revocate affluiscono in apposita sezione del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 32, comma 6, del decreto legge n. 98/2011. Il predetto decreto legge prevede:
 - al comma 6, anche se con riferimento alle quote annuali dei limiti di impegno e dei contributi revocati e iscritti in bilancio ai sensi dei precedenti commi 2, 3 e 4, che le somme revocate affluiscono al Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (il c.d. "Fondo revoche");
 - al comma 7, che il CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce, fatta eccezione per i finanziamenti delle opere già deliberati dal Comitato ove confermati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la destinazione delle risorse che affluiscono al fondo di cui al comma 6 per la realizzazione del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001.

Risulta quindi anomala la procedura che prevede la revoca dei finanziamenti e la contestuale nuova assegnazione di parte delle risorse, che quindi non transitano per "l'apposita sezione" del Fondo revoche.



È necessario acquisire il parere del Ministero dell'economia e delle finanze sulla regolarità giuridico-contabile di tale procedura.

2. Nella stesura iniziale, il citato comma 88, rimasto in vigore dal 1° gennaio 2014 (data di entrata in vigore della legge di stabilità n. 147/2013) all'11 novembre 2014, prevedeva la revoca dei finanziamenti entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, cioè entro il mese di gennaio 2014. Nella stesura aggiornata introdotta dalla citata legge 11 novembre 2014, n. 164, che non ha modificato il riferimento ai predetti 30 giorni, il comma in questione è entrato in vigore dal 12 novembre 2014.

Con la legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015) è poi entrato in vigore, dal 1° gennaio 2015, l'articolo 1, comma 228, il quale ha previsto che il fondo di cui al citato comma 88 deve essere destinato esclusivamente alle reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane, per consentire il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane individuate dalla legge n. 56/2014 ("disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e sulle fusioni di comuni").

In assenza di specifiche indicazioni della relazione istruttoria, sembrerebbe si debba rilevare che la mancata adozione entro i tempi di legge, o quanto meno entro il 31 dicembre 2014, delle finalizzazioni prioritarie previste dall'ultimo periodo del comma 88 (a favore delle metrotranvie di Milano-Limbrate, Padova e Venezia), debba comportare, dal 1° gennaio 2015, l'utilizzo delle risorse revocate ai sensi del predetto comma 88 "esclusivamente" a favore di "reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane", come previsto dalla legge di stabilità 2015.

La RGS ha rappresentato per le vie brevi che tutti gli interventi che rispondono al suddetto requisito di revoca – mancato affidamento a seguito di bando di gara - non hanno risorse iscritte in bilancio, ma residui perenti, e quindi all'apposita sezione del Fondo revoche non può andare alcuna di tali risorse (secondo l'interpretazione contabile dell'Ispettorato del bilancio). La reiscrizione in bilancio potrebbe essere disposta quindi solo in favore dell'opera prioritaria metrotranvia di Limbrate, perché il finanziamento rimane assegnato al medesimo intervento (sempre secondo l'Ispettorato del bilancio). La RGS ritiene inoltre che il comma 228 si applichi solo alle nuove risorse che affluiranno effettivamente nell'apposita sezione del Fondo revoche ex comma 88 e che, come da norma, potranno essere destinate alle reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane

È necessario acquisire un pronunciamento definitivo del Ministero dell'economia e delle finanze sull'argomento.

3. Disporre la revoca del finanziamento, per la causale indicata dal comma 88, limitatamente a due interventi sembra lasciar intendere che non esistano altre opere nelle medesime condizioni di defanziabilità. Si segnala l'opportunità di motivare le ragioni del mancato defanziamento degli ulteriori interventi defanziabili ai sensi del comma 88.
4. Per quanto in ambito legge n. 211/1992 non si sia in passato dato specifico rilievo alla figura del soggetto che propone gli interventi, tuttavia, anche tenuto conto di recenti pronunciamenti della Corte dei Conti in materia di competenza del CIPE circa l'individuazione dei soggetti aggiudicatori delle opere, in questa sede, in cui si riconferma il finanziamento relativo alla Metropolitana di Milano-Limbrate, si richiede di specificare le motivazioni e la decorrenza temporale dell'individuazione della città metropolitana di Milano quale diverso soggetto aggiudicatore dell'intervento, in luogo della Provincia di Milano.
5. Risulta inoltre necessario che l'istruttoria fornisca maggiori notizie circa le motivazioni delle revoche per ognuno dei due interventi.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Conclusioni

L'argomento può essere sottoposto all'esame del Comitato, subordinatamente al positivo riscontro delle osservazioni di cui sopra.

Si allega schema di delibera.



SCHEMA DI DELIBERA

INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA REVOCA E FINALIZZAZIONE DI RISORSE AI SENSI DELL'ARTICOLO 1, COMMA 88, DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 2013, N. 147.

IL C I P E

VISTA la legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa", e in particolare l'articolo 9, che prevede contributi per la realizzazione di alcune tipologie di interventi di trasporto rapido di massa;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, recante "Devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi ai sensi dell'articolo 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537", e visto, in particolare, l'articolo 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;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che all'articolo 1, commi 304 e 305, 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, di cui il 50 per cento per gli interventi di cui al citato articolo 9 della legge n. 211/1992 (trasporto rapido di massa);

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'articolo 63, commi 12 e 13, ha ripristinato le risorse ridotte con il citato decreto legge n. 93/2008;

VISTO il decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, e s.m.i., convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che all'articolo 32:

- ai commi da 2 a 4 individua le tipologie di finanziamenti revocabili;
- al comma 6 stabilisce che le quote annuali dei limiti di impegno e dei contributi revocati e da iscrivere in bilancio affluiscono al Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ("Fondo revoche");
- al comma 6-bis prevede che le somme relative ai finanziamenti revocati iscritte in conto residui siano versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, sul medesimo "Fondo revoche";
- al comma 7 prevede che questo Comitato stabilisca la destinazione delle risorse che affluiscono al "Fondo revoche" per la realizzazione del Programma delle infrastrutture



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

VISTO l'articolo 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, recante "disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)", come modificato dall'articolo 4, comma 4-bis, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, il quale prevede:

- che, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, per accelerare gli interventi per la realizzazione di linee tramviarie e metropolitane in aree urbane, il CIPE individui, con apposita delibera, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli interventi da revocare finanziati dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211 e quelli da revocare ai sensi, tra l'altro, del citato decreto legge n. 112/2008, che, alla data di entrata in vigore della stessa legge di stabilità, non fossero stati affidati con apposito bando di gara;
- che le risorse rivenienti dalle suddette revoche confluiscono in apposita sezione del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 32, comma 6, del citato decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Fondo revoche) e sono finalizzate da questo Comitato con priorità per la metrotranvia di Milano-Limbrate e per quelle di Padova e di Venezia;

VISTA la legge 7 aprile 2014, n. 56, recante "disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e sulle fusioni di comuni" e che, all'articolo 1, comma 47, ha previsto che "spettano alla città metropolitana il patrimonio, il personale e le risorse strumentali della provincia a cui ciascuna città metropolitana succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi, ivi comprese le entrate provinciali, all'atto del subentro alla provincia";

VISTA la delibera 6 dicembre 2011, n. 91 (G.U. n. 120/2012), con la quale questo Comitato, per la realizzazione dei nuovi interventi di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, ha approvato il programma d'interventi finanziato nel limite delle risorse disponibili di cui al citato articolo 63 del decreto legge n. 112/2008, tenendo conto dei criteri di gestione della graduatoria delle opere finanziabili esposti nella stessa delibera n. 91/2011;

VISTA la delibera 18 marzo 2013, n. 25, con la quale, tra l'altro, l'intervento del Comune di Bologna denominato "Metrotranvia di Bologna: opere di completamento lotto 'stazione FS-P.zza Maggiore'", è stato espunto dal programma d'interventi approvato con la citata delibera n. 91/2011 e gli interventi finanziabili del programma stesso sono stati individuati come segue:

Intervento	(importi in euro)
	Finanziamento erogabile
Riqualficazione tranvia extraurbana Milano-Limbrate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo	58.934.983,20
Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	10.989.291,60
Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano	45.963.190,80
Metropolitana leggera automatica linea 2, tratta Rebaudengo-Giulio Cesare	28.912.534,40
Totale dei finanziamenti assegnabili ex delibera n. 91/2011	144.800.000,00

VISTA la nota 16 febbraio 2015, n. 5907, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato la relazione istruttoria concernente la "revoca e finalizzazione, ai sensi dell'articolo 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, come modificato dall'articolo 4, comma 4-bis, della legge 11 novembre 2014, n. 164: interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa – legge n. 211/1992 e ss.mm.ii. – legge n. 133/2008";



VISTA la nota 13 febbraio 2015, n. 5731, con la quale è stata proposta l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento sopra citato;

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

MOTIVAZIONI DELLE REVOCHE DA FORNIRE DA PARTE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

- che per i seguenti interventi sussistono le condizioni di revocabilità previste dall'articolo 1, comma 88, della citata legge n. 147/2013:

soggetto proponente	intervento	finanziamento revocabile
Provincia di Milano	Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo	58.934.983,20
Comune di Potenza	Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	10.989.291,60
totale risorse revocabili		69.924.274,80

- che, in applicazione del citato articolo 1, comma 88, ultimo periodo, della legge n. 147/2013, le risorse da revocare devono essere finalizzate da questo Comitato, con priorità, tra l'altro, per la metrotranvia di Milano-Limbiate;
- che la Città metropolitana di Milano è il soggetto proponente della suddetta metrotranvia;

DA INSERIRE LE VALUTAZIONI DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE IN MERITO ALLA REISCRIZIONE IN BILANCIO SENZA TRANSITARE DAL FONDO REVOCHE

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

VISTA la nota, n., 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. Gli interventi sottoelencati sono da revocare ai sensi dell'articolo 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147:

(importi in euro)

Intervento	Finanziamento ex delibera n. 91/2011
Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funzionale Milano Comasina - deposito Varedo	58.934.983,20
Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	10.989.291,60
Totale	69.924.274,80



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

2. Secondo le priorità di utilizzo indicate all'ultimo periodo della norma sopra citata, l'importo di euro 58.934.983,20 è finalizzato, previa reiscrizione sul pertinente capitolo di bilancio, alla realizzazione dell'intervento "Riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funz. Milano Comasina-deposito Varedo", il cui soggetto proponente, coincidente con il soggetto aggiudicatore, è la Città metropolitana di Milano.

Roma, 2015



3. ASSEGNAZIONE PROGRAMMATICA DI RISORSE AI PORTI DI TRIESTE E GENOVA: ADEMPIMENTI DERIVANTI DAL COMMA 4 DELL'ART. 13 DEL D.L. 145/2013;

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Riferimenti normativi
DL n. 145/2013

Il Comitato è chiamato ad assegnare a RFI S.p.a. 36 milioni di euro a valere sulle somme di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legge n. 145/2013, per i progetti definitivi "Impianto ferroviario di Genova Campasso" (14 milioni) e "Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione C. Marzio" (22 milioni).

Iter istruttorio

Per effetto delle disposizioni previste dall'articolo 13, commi da 1 a 4, del decreto legge 145/2013, convertito dalla legge 9/2014 le disponibilità derivanti dalle revoche di cui al comma 1, utilizzate ai fini indicati dai commi 1, 1 bis , 2 e 3, ammontano a complessivi 39 milioni di euro.

Infatti le risorse disponibili a legislazione vigente sono 309,713, ma la legge di stabilità 2015, comma 235, prevede che 270 milioni di euro vadano a programmi di edilizia residenziale pubblica (con il decreto legge 47/2014 convertito in legge 23 maggio 2014 n. 80, le disponibilità derivanti dalle revoche operate ai sensi dei commi 2 e 3 dell'articolo 32 della legge 98/2011, sono state assegnate ai Programmi di recupero di immobili e alloggi di edilizia residenziale pubblica, ai sensi dell'articolo 4 del decreto summenzionato) per cui rimangono disponibili per i porti i 39 milioni di euro di cui all'istruttoria Ministero delle infrastrutture e dei trasporti come risulta dalla tabella seguente.

ARTICOLO 13 DECRETO LEGGE N. 145/2013		(importi in €/mln)											
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	totale
RISORSE REVOCATE													
Delibera CIPE n.146/2006 Schema idrico Basento-Bradano		25,032 (*)	6,258	6,258	6,258	6,258	6,258	6,258					62,580
Delibera CIPE n. 33/2010 - 1° lotto funzionale Rho-Parabiago del "Potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Rho-"													
- contributo quindicennale dec. 2007 a valere sulle risorse ex art. 1, c. 78, l. 266/2005 (già assegnato alla Passo Corese-Rieti con delibera n. 105/2006)		32,184 (*)	8,046	8,046	8,046	8,046	8,046	8,046	8,046				88,506
- contributo quindicennale dec. 2010 a valere sulle risorse ex art. 21 d.l. 185/2008		99,894 (*)	24,973	24,973	24,973	24,973	24,973	24,973	24,973	24,973	24,973	24,973	349,628
Totale		157,110	39,277	39,277	39,277	39,277	39,277	39,277	33,019	24,973	24,973	24,973	500,714
(*) - annualità 2011-2014													
UTILIZZI PREVISTI													
comma 1, lettera a): opere EXPO		53,200											
comma 1, lettera b): accessibilità Malpensa		45,000											
comma 1, lettera c): M4 Milano		42,800											
totale utilizzi comma 1		141,000											
comma 4 - risorse residue da destinare ai porti (progetti immediatamente cantierabili)		359,714											
	residui	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	totale
DISPONIBILITA' DI BILANCIO DOPO RIASSEGNAZIONE													
AL CAP. 7685/MIT (Fondo revoche)		39,277	117,832	39,277	39,277	39,277	39,277	39,277	33,019	24,973	24,973	24,973	500,713
Assegnazioni disposte con decreto MIT (opere expo)		- 33,000	- 33,000	- 33,000	- 33,000	- 9,000							- 141,000
Utilizzi disposti dall'art. 3 del d.l. 133/2014 (sblocca Italia)		- 39,000	- 11,000										- 50,000
Disponibilità residue		0,277	73,832	6,277	6,277	30,277	39,277	39,277	33,019	24,973	24,973	24,973	309,713

Tali disponibilità residue sono riservate per legge al comma 4 del decreto legge 147/2013 e destinate ad interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali.

L'articolo 29 del decreto legge 133/2014 convertito con modificazioni in legge 164/2014 e riferito alla *Pianificazione strategica della portualità e della logistica*, rimanda alla adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione dello stesso decreto-legge, la redazione di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Lo stesso articolo, al comma 2, fa salvo quanto disposto dall'articolo 13, commi 4, 5, 6 e 7 del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145.

Tabella CdP-I-2012-2016	Pagina	Programma	Riga del CdP-I-2012-2016	Intervento	Costo Intervento	Finanziamenti disponibili	Finanziamenti richiesti a carico dell'art. 13 del dl. 145/2013
A04- Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità	36	Aree metropolitane: Genova	0240- Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	Impianto ferroviario di Genova Campasso	25,8	11,8 (MEF-7122-PG2)	14
A03- Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	34	Corridoi merci	P-060- Infrastrutturazione porti	Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione C. Marzio	50	28 (MEF-7122-PG2)	22
				Totale	75,8	39,8	36

Gli interventi immediatamente cantierabili

Alla data di settembre 2014, risultavano depositate presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre a varie richieste, molte delle quali non pertinenti alle finalità previste dalla legge, i due progetti definitivi di cui alla tabella precedente, con soggetto aggiudicatore Rete Ferroviaria Italiana: il progetto definitivo dell'“Impianto ferroviario di Genova Campasso” e gli “Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione C. Marzio”, presentati da RFI.



Dettaglio dei progetti

1) Porto di Genova: Impianto ferroviario di Genova Campasso “Impianto ferroviario di Genova Campasso”

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Nel settembre 2011 lo scalo di Genova Campasso, nell'ambito del progetto di Potenziamento Infrastrutturale del Nodo di Genova, è stato chiuso all'esercizio per consentire l'esecuzione del ripristino del collegamento verso S. Limbania con contestuale adeguamento a sagoma PC45 del tratto in affiancamento con il raccordo portuale di S. Benigno. Questo contesto rappresenta lo stato *ante operam* per la progettazione del nuovo parco la cui configurazione finale prevede otto binari a servizio merci con modulo pari a circa 750 m, di cui due (IV e V) di transito a 30 km/h verso S. Limbania, quale itinerario alternativo, utilizzato durante la chiusura delle relazioni Nord-Sud dell'impianto di Sampierdarena.

Come detto, l'attivazione del collegamento S. Limbania – Campasso è condizione essenziale affinché, nell'ambito del Potenziamento del Nodo, si possa intervenire sull'impianto di Sampierdarena; ciò comporta che, onde evitare possibili ripercussioni temporali sull'avanzamento lavori del Potenziamento del Nodo, siano prioritariamente attivati i binari da IV a VIII (IV, V itinerari di transito verso S. Limbania - VI, VII, VIII a servizio del porto) ed i restanti tre (I, II, III) a completamento del PRG di scalo.

I binari, tutti centralizzati, saranno gestiti da apparato ACC Multistazione, dotati di segnali di partenza e di segnalamento basso di manovra.

Lo scalo di Campasso è stato individuato quale terminale per merci pericolose e pertanto occorre prevedere tutte le dotazioni di sicurezza rispondenti sia in termini di legge che alla normativa ferroviaria.

ITER PROCEDURALE

Con nota di RFI del 10 febbraio 2014 è stato proposto alla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di finanziare il progetto con le risorse di cui al decreto legge n. 145/2013, trasmettendo lo studio di fattibilità.

Con nota della stessa RFI n. 307 del 14 marzo 2014 è stato richiesto a Italferr di avviare la progettazione definitiva per la realizzazione degli impianti di segnalamento ferroviario, di telecomunicazione e per la definizione degli aspetti ambientali necessari al potenziamento binari del parco ferroviario di Genova Campasso, e il 24 giugno RFI ha conferito specifico incarico a Italferr. Il 25 luglio 2014 RFI ha inviato alla STM il progetto definitivo, che è stato sottoposto all'iter approvativo di cui all'articolo 25 della legge n. 210/1985.

Con nota 10 febbraio 2015 RFI ha approvato il progetto relativo agli impianti di Genova Campasso sulla base dei seguenti pareri:

- conformità urbanistica e territoriale dell'intervento accertata ai sensi dell'ex articolo 25 comma 2 della L. n. 210/85 dalla Regione Liguria Dipartimento Pianificazione Territoriale Urbanistica con nota PG/2014/20 1756 del 28 ottobre 2014;



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- indicazioni di carattere ambientale fornite dal Dipartimento Ambiente della regione Liguria con nota 111/20141206583 del 31 ottobre 2014;
- parere favorevole della Direzione Mobilità del Comune di Genova del 28 ottobre 2014 trasmesso con nota n. 356690 del 28 novembre 2014;
- parere di conformità urbanistica della Direzione Urbanistica, SUE (Strumenti Urbanistici Esecutivi) e Grandi Progetti del Comune di Genova 31 ottobre 2014 trasmesso con nota n. 356690 del 28 novembre 2014;
- parere dell'Ufficio Risanamento Acustico del 3 novembre 2014 trasmesso con nota n. 356690 del 28 novembre 2014;
- comunicazione della Direzione Manutenzione Infrastrutture sulla definizione e fattibilità delle modalità e tempistiche di esecuzione delle opere di smaltimento delle acque di pioggia provenienti dal rilevato ferroviario di Campasso;
- parere della Direzione Pianificazione Generale e di Bacino della Provincia di Genova.

TEMPI E COSTI

Le attività relative alla fase realizzativa dell'intervento hanno una durata complessiva di 38 mesi. L'importo complessivo dell'opera ammonta a 25.800.000,00 euro, comprensivi delle somme a disposizione e degli oneri della sicurezza come riportato nel quadro economico presentato, di cui 14.000.000,00 euro richiesti a valere sui fondi messi a disposizione dal decreto legge n. 145/2013.

2). Porto di Trieste "Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione C. Marzio".

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Lo scenario di sviluppo della domanda richiede la disponibilità di ulteriore capacità terminalistica per il carico/scarico sui carri ferroviari, oltre a una stazione di arrivo/partenza treni efficiente, con migliori caratteristiche prestazionali e incremento di capacità. In tale contesto RFI ha definito alcuni interventi necessari a supportare, relativamente alle dotazioni infrastrutturali ferroviarie, lo sviluppo del porto. In particolare:

- un terminal di carico/scarico container, costituito da 5 binari lunghi 650 mt, da attrezzare con gru transtainer di ultima generazione per movimentazione dei container (non comprese nella perizia), con aree di stoccaggio e apposita viabilità a servizio dei mezzi operativi per il trasferimento dei container dai moli al Terminal. Il Terminal, collocato interamente in aree del Gruppo FS, sarebbe utilizzabile dai tutti i moli del Punto Franco Nuovo con i quali è rafforzato anche il collegamento ferroviario;
- un nuovo piano del ferro della stazione di Trieste C.Marzio, razionalizzato rispetto all'esistente, costituito da un fascio arrivi/partenze di 10 binari di cui alcuni di lunghezza maggiore o uguale a 650 m, binari di appoggio e aste di manovra di lunghezza congruente. Il piano del ferro di progetto è stato studiato per ridurre per quanto possibile le manovre fra il porto e in nuovo terminal ed il porto e i binari di arrivo/partenza treni. Effetto indiretto del nuovo piano regolatore è anche la liberazione di aree, oggi occupate da fasci di binari, e che pertanto potrebbero essere destinati ad altri scopi. I binari, tutti centralizzati, saranno gestiti



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

da apparato ACC Multistazione, dotati di segnali di partenza e di segnalamento basso di manovra.

- adeguamento delle linee di collegamento: ripristino del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilinia e la bretella Trieste C.le-Trieste CM lungo la linea alta e adeguamento a sagoma P/C80 dell'intero percorso. Tali interventi sono funzionali ad un collegamento diretto con Servola (senza interessamento di Campo Marzio), a cui sono collegati raccordi industriali e, in prospettiva, la futura piastra logistica. Non è oggetto del progetto l'adeguamento della stazione di Trieste Aquilinia con terminale di carico/scarico per i Ro.La (Armamento, TE, OC, IS), da valutare in relazione all'evoluzione del mercato di tale tipologia di trasporti, in coerenza con i programmi di sviluppo che verranno definiti dall'Autorità Portuale di Trieste.

ITER PROCEDURALE

Ai fini della verifica di conformità alle prescrizioni e ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, il progetto è stato sottoposto all'iter autorizzativo ai sensi dell'articolo 25 della legge n. 210/1935.

Con nota RFI del 10 febbraio 2014, è stato proposto alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di finanziare il progetto con le risorse previste dal suddetto decreto legge n. 145/2013, trasmettendo lo studio di fattibilità per la realizzazione di una serie di interventi di potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio e la realizzazione di un nuovo terminale a modulo 650 m a servizio dei moli V, VI e VII.

Con nota RFI del 25 luglio 2014, il progetto definitivo è stato inviato alla Struttura Tecnica di Missione.

Al fini della verifica di conformità alle prescrizioni e ai vincoli normativi, il progetto si configura come una modifica di un impianto ferroviario esistente.

Con nota del 10 febbraio 2015, RFI ha approvato il progetto relativo agli impianti ferroviari di Trieste C. Marzio.

TEMPI E COSTI

Le attività relative alla fase realizzativa dell'intervento hanno una durata complessiva di circa 48 mesi.

L'importo complessivo dell'opera ammonta a 50.000.000,00 euro, comprensivi delle somme a disposizione e degli oneri della sicurezza, come riportato nel quadro economico presentato, di cui 22.000.000,00 euro richiesti a valere sui fondi messi a disposizione dal decreto legge n. 145/2013.

Proposta

Preso atto che le residue disponibilità a valere sull'articolo 13, comma 4, del decreto legge n. 145/2013 ammontano ad oggi a 39.131.000 euro, e che tali disponibilità sono finalizzate per disposto normativo agli "interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione Europea", il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone:



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

- di prendere atto delle procedure approvative dei progetti definitivi di Genova Campasso e di Trieste Campo Marzio in applicazione dell'articolo 25 della legge n. 210/1985 ai fini della verifica di conformità alle prescrizioni e ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi;
- di identificare in Rete Ferroviaria il soggetto aggiudicatore dei finanziamenti previsti al comma 4 dell'articolo 13 del decreto legge n. 145/2013, nella misura indicata al punto successivo;
- di assegnare a valere sulle somme di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legge n. 145/2013, convertito dalla legge n. 9/2014, un finanziamento per complessivi 36 milioni di euro al soggetto aggiudicatore Rete Ferroviaria Italiana per seguenti progetti definitivi:
 - 14 milioni di euro per l'“Impianto ferroviario di Genova Campasso”, del valore complessivo di 25,8 milioni di euro;
 - 22 milioni di euro per gli “Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione C. Marzio”, del valore complessivo di 50,0 milioni di euro.

Osservazioni del DIPE

1. Coperture finanziarie

L'assegnazione richiesta a valere sul comma 4, articolo 13, del decreto legge 145/2013 a favore dell'intervento dell'Impianto ferroviario di Genova Campasso è pari a 14 milioni di euro; le restanti necessità pari ad 11,8 milioni risultano imputabili al capitolo 7122, piano di gestione 2, del Ministero dell'economia e delle finanze e rinvenienti nelle disponibilità connesse all'intervento Tab. A del contratto di programma RFI 2012 – 2016, n. 0240, “Potenziamento infrastrutturale Voltri Brignole.

L'assegnazione richiesta a valere sul comma 4, articolo 13, del decreto legge 145/2013 a favore dell'intervento “Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione C. Marzio”, è pari a 22 milioni di euro; le restanti necessità, pari a 28 milioni di euro, risultano imputabili al capitolo 7122, piano di gestione 2, del Ministero dell'economia e delle finanze e rinvenienti nelle disponibilità connesse all'intervento Tab. A del contratto di programma RFI 2012 - 2016 n. 060 “Infrastrutturazione porti”.

Relativamente al Contratto di programma 2012 - 2016 lato investimenti di RFI, si sottolinea come il comma 10 dell'articolo 3 del decreto legge n. 133/2014, come convertito dalla legge n. 164/2014, prevede che lo stesso sia approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione. Nelle more di tale approvazione, non ancora avvenuta, i progetti definitivi non potrebbero essere approvati in quanto non finanziati integralmente e, di conseguenza, le assegnazioni proposte ai sensi del decreto legge n. 145/2013 non potrebbero che avere carattere programmatico.

2. Programmazione in ambito portuale

Con la delibera n. 139/2012 in materia di ripartizione del Fondo per le infrastrutture portuali il CIPE ha impegnato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a fare in modo che future assegnazioni a carico del citato “Fondo per le infrastrutture portuali” avvengano nell'ambito di un programma pluriennale caratterizzato dalla rilevanza strategica degli interventi.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Tale indirizzo programmatico è stato confermato recentemente dal decreto legge n. 133/2014 che all'articolo 29 "Pianificazione strategica della portualità e della logistica" prevede :

- Al comma 1 che al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994, è adottato, con DPCM, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge (11 novembre 2014), previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari.
- Al comma 2 che allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.

In assenza di tale programmazione potrebbe essere prematuro che il Comitato prendesse decisioni in merito a singoli finanziamenti, anche perché la Presidenza del Consiglio ha già ricevuto la gran parte dei resoconti delle Autorità portuali ed è in via di ultimazione la relativa istruttoria congiunta tra il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Premesso che il comma 2 prevede anche che "resta fermo quanto disposto dall'articolo 13, commi 4, 5, 6 e 7 del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145 convertito con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 per i progetti volti al miglioramento della competitività dei porti italiani per il recupero dei traffici anche tra l'Europa e l'Oriente", una eventuale decisione in merito dovrebbe essere assunta alla luce del successivo effettivo inserimento degli interventi nel piano strategico.

3. Motivazioni delle proposte ai sensi della normativa

Il comma 4 del citato articolo 13 prevede che le disponibilità derivanti dalle revoche di cui al comma 1 non utilizzate per le finalità ivi previste sono destinate alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione Europea, da sottoporre al CIPE entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni interessate.

La proposta di assegnazione deve recare quindi idonee motivazioni in merito al contributo del singolo intervento al miglioramento della competitività del sistema portuale italiano, al miglioramento che l'intervento introduce all'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno del sistema portuale triestino, a come favorisce i traffici con la UE. Inoltre il progetto deve essere immediatamente cantierabile e quindi dovrebbe essere almeno possibile pubblicare immediatamente il bando di gara.



4. Iter procedurale

Il comma 7 prevede che il CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le Regioni interessate, entro il 30 giugno 2014 assegna le risorse di cui ai commi 4, 5 e 6, ad esclusione di quelle di cui all'ultimo periodo del medesimo comma 6, contestualmente all'approvazione dei progetti definitivi degli interventi. In caso di mancata presentazione dei progetti entro il termine di cui al periodo precedente, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Presidente della Regione interessata, è nominato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un Commissario delegato del Governo per l'attuazione dell'intervento.

Essendo scaduto il termine si sarebbe dovuto nominare un Commissario, cosa che non è avvenuta. Si chiedono chiarimenti.

Non è stata comunque richiesta, in sede di proposta al CIPE, l'approvazione del progetto definitivo degli interventi, condizione indispensabile per l'assegnazione, ma solo di prendere atto dell'avvenuta approvazione da parte di RFI alla luce della procedura di cui all'articolo 25 della legge n. 210/1985.

Non sembra che gli "interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali" di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legge n. 145 del 2013 debbano necessariamente rientrare tra gli interventi della legge obiettivo. E in effetti i due progetti in questione compaiono nel XII allegato infrastrutture, in corso di esame alla Conferenza Unificata, ma non nell'XI Allegato su cui si è espresso il CIPE e quindi non risulterebbero ad oggi tra le opere del Programma infrastrutture strategiche. Di contro sui quadri economici riportati nella relazione istruttoria compaiono le diciture "PIS Tabella A" e "PIS Tabella B". Si chiede che il Ministero si esprima definitivamente sulla attuale appartenenza degli interventi in esame al Programma delle infrastrutture strategiche.

Il comma 7 dell'articolo 13 sembra comunque introdurre una "speciale" competenza del CIPE in merito all'approvazione del progetto definitivo dei suddetti interventi nel momento in cui assegna a questi le risorse revocate di cui al comma 1 ad interventi e per le finalità di cui al comma 4 (la legge dice "contestualmente" che vuol dire contemporaneamente).

Per tale ragione la relazione istruttoria MIT deve dar conto in dettaglio del progetto e dell'attività istruttoria svolta (ad esempio conferenze di servizi, pareri, pubblicità effettuate) e della normativa di riferimento.

In particolare i quadri economici riportati nella relazione istruttoria per l'intervento di Genova si riferiscono al progetto preliminare dell'intervento.

Il citato articolo 25 prevede che l'adozione dei progetti di opere ferroviarie previste nel piano generale dei trasporti produce gli effetti di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1. Tale ultimo articolo è stato abrogato dall'articolo 58 del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 325. Si chiedono chiarimenti riguardo all'inclusione nel piano generale dei trasporti e alle norme di riferimento attuali circa gli effetti dell'adozione dei progetti.

Inoltre il suddetto articolo 25 prevede che i progetti di costruzione ed ampliamento di impianti ferroviari predisposti dall'ente, e delle opere connesse, sono comunicati alle regioni interessate e agli enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi, per una verifica di conformità alle prescrizioni e ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi da effettuarsi entro sessanta



giorni dalla comunicazione. Di tale procedura, per l'intervento di Trieste, non risultano atti richiamati dalla relazione istruttoria.

Per quanto riguarda l'impianto di Genova, l'approvazione del progetto definitivo dovrà riportare le prescrizioni formulate dagli enti territoriali competenti.

Non risulta acquisita l'intesa con la Regione Friuli Venezia Giulia e con la Regione Liguria di cui al comma 7 dell'articolo 13 del decreto legge n. 145/2013.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria dell'intervento di Genova, occorre che RFI si impegni formalmente ad allocare i fondi alla voce indicata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che fornisca un dettaglio degli interventi compresi nella medesima voce del contratto di programma.

Più in generale, sono necessari approfondimenti istruttori sulla interrelazione tra le scelte proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e lo stato del sistema portuale nel settore di intervento all'esame. In merito potrà per il momento riferirsi ai capitoli

4.1 GLI SPAZI A TERRA E I PIAZZALI FERROVIARI

4.2 LE RELAZIONI CON GLI INTERPORTI E I DISTRI PARK

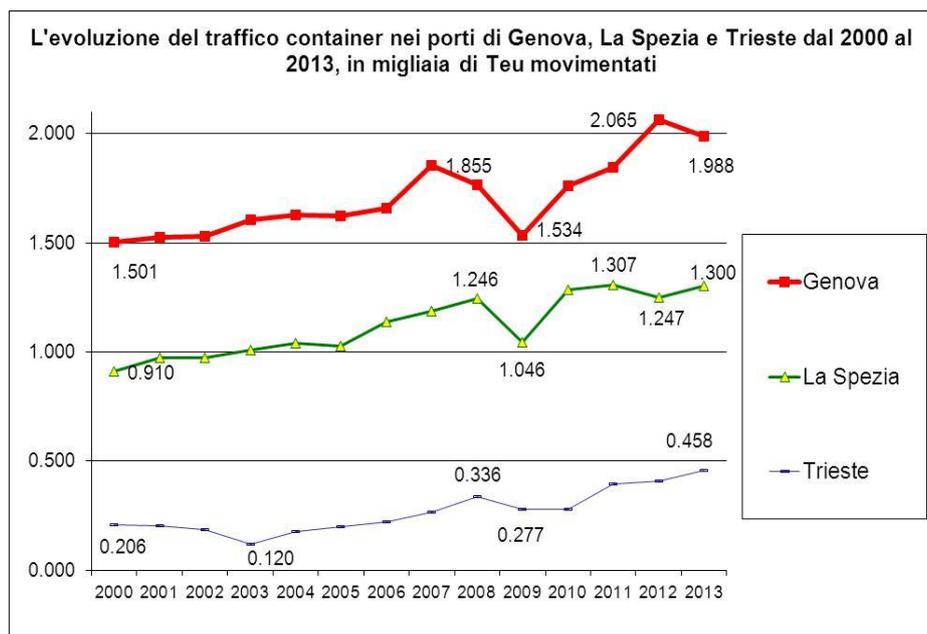
4.3 I COLLEGAMENTI DI MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

9. IL FINANZIAMENTO DEI PORTI

11. PRINCIPALI INDICATORI PER LA PIANIFICAZIONE E IL RIPARTO DELLE RISORSE PER GLI INVESTIMENTI PORTUALI

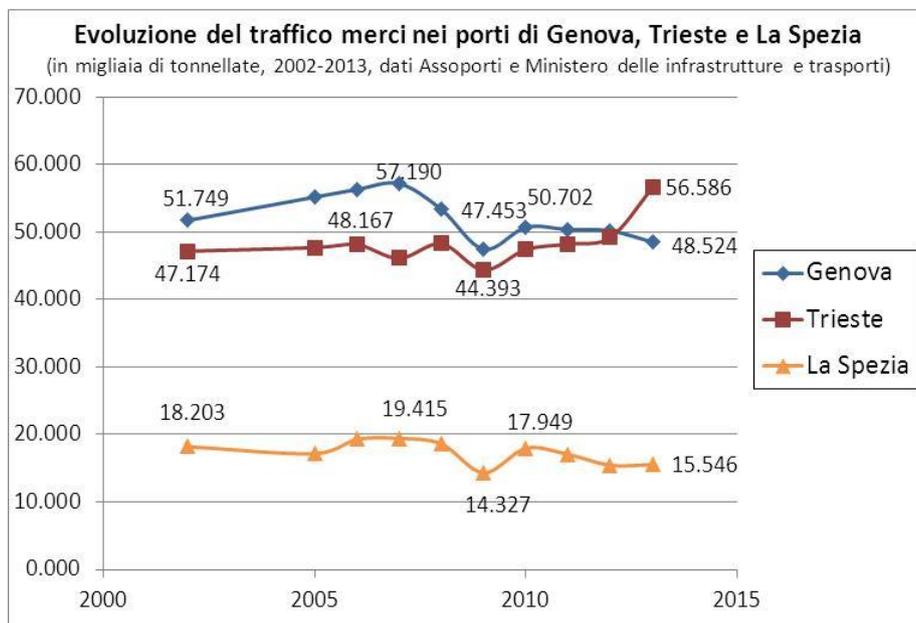
del Rapporto "Iniziativa di studio sulla portualità italiana" pubblicato sul sito web del CIPE-DIPE nonché ai piani operativi triennali e ai Programmi triennali dei lavori pubblici delle Autorità portuali interessate.

Dal punto di vista dell'andamento dei traffici, i porti in esame mostrano, nel settore container, valori sostanzialmente stabili o in crescita negli anni dopo il 2009, mentre nel settore delle merci varie, a fronte di un lieve tendenza alla riduzione di Genova, Trieste sembra in una fase di evidente crescita.





*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*



Conclusioni

Nelle more dell'approvazione del contratto di programma RFI 2012-2016, che assicura la copertura finanziaria integrale degli interventi, si propone al Comitato di assegnare programmaticamente le risorse richieste, rinviando l'assegnazione definitiva all'atto dell'approvazione del CIPE dei progetti definitivi, sulla base di una nuova proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che tenga conto delle succitate osservazioni del DIPE.



4. SISMA REGIONE ABRUZZO:

Amministrazioni proponenti: Presidenza del Consiglio dei Ministri - DISET; Ministero dell'economia e delle finanze;

4 A). ASSEGNAZIONE DELLE SOMME STANZIATE DAL DECRETO LEGGE N. 43/2013, DALLA LEGGE DI STABILITÀ N. 147/2013, DAL DECRETO LEGGE N. 133/2014, DALLA LEGGE DI STABILITÀ N. 190/2014 PER LA RICOSTRUZIONE DEGLI IMMOBILI PRIVATI E L'ASSISTENZA TECNICA;

Amministrazioni proponenti: Presidenza del Consiglio dei Ministri - DISET; Ministero dell'economia e delle finanze;

Riferimenti normativi:

Decreto legge n. 43/2013, convertito dalla legge n. 71/2013
Legge n. 147/2013 (legge di stabilità 2014), art. 1 – co. 255 e tab. E
Decreto legge n. 133/2014 (c.d. Sblocca Italia)
Legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015)
Delibere CIPE n. 135/2012, 50/2013, n. 1/2014 e n. 23/2014

Proposta per il CIPE

Il CIPE è chiamato ad approvare, con adozione di apposita delibera, assegnazioni di risorse a favore della ricostruzione dell'edilizia privata in favore del Comune di L'Aquila, degli altri Comuni del cratere sismico abruzzese e dei Comuni fuori cratere, per un totale di euro 1.126.482.439,78. La copertura finanziaria è posta a carico delle risorse stanziato dall'articolo 7-bis del decreto-legge n. 43/2013 (come rifinanziato dalla tabella E della legge di stabilità 2014), dal decreto legge n. 133/2014 e dalla legge di stabilità 2015. Inoltre il Comitato è chiamato ad approvare l'assegnazione di risorse per il finanziamento di servizi di natura tecnica e assistenza qualificata, per un importo complessivo di euro 6.894.557,67, a valere sugli stanziamenti recati dalla legge di stabilità per il 2015.

Istruttoria

In data 18 febbraio 2015 il Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze ha trasmesso al DIPE una proposta di assegnazione di risorse per le esigenze connesse alla ricostruzione nella Regione Abruzzo a seguito del sisma dell'aprile 2009, articolata in due distinte finalizzazioni:

➤ ASSEGNAZIONE DI RISORSE PER LA RICOSTRUZIONE PRIVATA

Sulla base dei dati di monitoraggio sullo stato di utilizzo delle risorse al 31 ottobre 2014 e al fine di garantire la prosecuzione della ricostruzione degli immobili privati senza soluzione di continuità, viene proposta l'assegnazione di complessivi euro 1.126.482.439,78, di cui:

- euro 802.544.418,85 a favore del Comune di L'Aquila;



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

- euro 192.192.157,03 a favore degli altri Comuni del cratere (gestione USRC);
- euro 131.745.863,90 a favore dei Comuni fuori cratere.

La relativa copertura finanziaria è posta a carico delle risorse stanziare dall'articolo 7-bis del decreto-legge n. 43/2013 (come rifinanziato dalla tabella E della legge di stabilità 2014), dal decreto legge n. 133/2014 e dalla legge di stabilità 2015.

E' inoltre previsto che al fine di garantire un'efficace e flessibile allocazione delle risorse da assegnare agli altri Comuni del cratere ed ai Comuni fuori cratere per le esigenze di ricostruzione privata, le relative siano ripartite tra i singoli Comuni dall'Ufficio speciale per la ricostruzione dei Comuni del cratere (USRC), a fronte delle istruttorie da essi concluse positivamente, una volta che, sulla base dei dati di monitoraggio, risultino integralmente impegnate le risorse loro precedentemente attribuite.

Vengono inoltre indicate procedure dirette ad agevolare l'erogazione delle risorse per la ricostruzione degli immobili privati, mediante utilizzo delle disponibilità di cassa derivanti dai trasferimenti annuali a valere sulle assegnazioni disposte con la adottanda delibera e con le precedenti delibere n. 135/2012, n. 50/2013, n. 1/2014 e n. 23/2014. Le erogazioni complessive non potranno comunque complessivamente superare il limite delle risorse trasferite per ciascun anno di competenza.

➤ ASSEGNAZIONE DI RISORSE PER LA RICOSTRUZIONE PRIVATA

La proposta prevede anche l'assegnazione di risorse per il finanziamento di servizi di natura tecnica e assistenza qualificata, per un importo complessivo di euro 6.894.557,67, a valere sugli stanziamenti recati dalla legge di stabilità per il 2015. L'articolo 1, comma 437, della stessa legge prevede infatti che, al fine di assicurare la continuità delle attività di ricostruzione e di recupero del tessuto urbano e sociale dei territori abruzzesi colpiti dal sisma, il CIPE, sulla base delle esigenze effettive documentate dalle amministrazioni centrali e locali istituzionalmente preposte alle attività della ricostruzione, compresi gli Uffici speciali per la ricostruzione, possa continuare a destinare quota parte delle risorse statali stanziare allo scopo, anche al finanziamento di servizi di natura tecnica e assistenza qualificata.

In particolare - nelle more dell'avvio di un'analisi organizzativa complessiva dei fabbisogni di risorse umane delle amministrazioni del territorio abruzzese direttamente coinvolte nella gestione delle attività di ricostruzione, che sarà svolta dalla Struttura di missione istituita presso la PCM con DPCM 1° giugno 2014 – viene proposto di assegnare per l'anno 2015:

- 3.632.683,33 euro per l'ambito territoriale del Comune di L'Aquila;
- 2.226.483,34 euro per l'ambito territoriale degli altri Comuni del cratere sismico;
- 1.035.391,00 euro a favore del DISET della PCM.

Osservazioni del DIPE:

In considerazione dell'articolato contenuto della proposta e dei ristretti margini di tempo a disposizione per il relativo esame, la proposta non ha potuto essere oggetto di un esame approfondito da parte del DIPE, con particolare riferimento alle nuove coperture finanziarie recate dal d.l. n. 133/2014 e dalla legge di stabilità 2015 e alle residue disponibilità, rispetto alle quali ci si rimette alla proposta presentata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.



4 B). SISMA REGIONE ABRUZZO - RICOSTRUZIONE POST SISMA DEL 6 APRILE 2009. RICOGNIZIONE DELLE RISORSE RESIDUE DI CUI ALL'ART. 14, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 39/2009, CONVERTITO IN LEGGE N. 77/2009, E ALLA DELIBERA CIPE N. 35/2009 E FINALIZZAZIONI VARIE;

Riferimenti normativi:
Decreto-legge n. 39/2009,
convertito in legge n. 77/2009
Delibera CIPE n. 35/2009

Proposta per il CIPE

Il CIPE è chiamato ad approvare, con adozione di apposita delibera, la ricognizione delle risorse residue disponibili per le esigenze di ricostruzione nel territorio della Regione Abruzzo colpito dal sisma dell'aprile 2009, a valere sullo stanziamento disposto dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge n. 39/2009, come convertito dalla legge n. 77/2009, e definito dalla delibera CIPE n. 35/2009 in 3.955 milioni di euro. E' chiamato altresì a deliberare alcune finalizzazioni a valere sulle risorse stanziati dall'OPCM n. 4013/2012 per un importo totale di oltre 91 milioni di euro, a copertura di impegni già assunti dalla cessata Gestione Commissariale.

Iter istruttorio

La delibera CIPE n. 35/2009 ha destinato, in applicazione dell'articolo 14, comma 1, del decreto legge n. 39/2009, un importo complessivo di 3.955 milioni di euro per gli interventi di ricostruzione nella Regione Abruzzo a seguito del sisma che ha colpito la Regione nell'aprile 2009, con priorità per gli interventi concernenti il patrimonio abitativo.

A valere su tale stanziamento complessivo di 3.955 milioni di euro, il CIPE, con proprie successive delibere (nn. 95/2009, 50/2011, 43/2012, 81/2012, 135/2012), ha disposto specifiche assegnazioni per un totale di 3.614,813 milioni di euro.

Il Sottosegretario all'economia e alle finanze sottopone ora al Comitato una proposta di ricognizione delle risorse residue disponibili a valere sul detto importo di 3.955 milioni di euro, evidenziando, nella propria nota pervenuta in data 18 febbraio 2015, che tale dotazione è stata oggetto di utilizzo, oltre che attraverso le suddette delibere del CIPE, anche da parte di numerose Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) per un importo complessivo di euro 202.408.794 e disposizioni di legge per un importo complessivo di euro 118.100.000.

Pertanto, sulla base della proposta in esame, le risorse residue, ancora disponibili a valere sul predetto stanziamento, ammontano a complessivi 19.660.206 euro.

Al fine della puntuale ricognizione, nell'anno 2014 è stato istituito apposito Gruppo di lavoro interistituzionale, volto anche a definire l'esatto ammontare delle risorse ancora da trasferire ai soggetti attuatori della ricostruzione a seguito di OPCM, di atti di programmazione del Commissario delegato per la ricostruzione – Presidente della Regione Abruzzo e di obbligazioni assunte in forza dei precedenti provvedimenti.

Anche sulla base degli elementi forniti dagli Uffici speciali per la ricostruzione, la ricognizione ha inoltre evidenziato - con particolare riferimento alle assegnazioni disposte dall'OPCM n. 4013/2012 per un importo di euro 181.408.794 - che di tale importo risultano ancora da trasferire complessivi euro 91.224.244,45.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

Poiché l'assolvimento delle finalità disposte dalla O.P.C.M. n. 4013/2012 è stato già grntito mediante l'utilizzo in anticipazione delle somme originariamente destinate al pagamento dei "debiti pregressi" del Commissario delegato per la ricostruzione, accertati per un importo di euro 86.306.996,85, ed in considerazione del fatto che si pone ora la necessità di onorare tali "debiti, effettuando i trasferimenti di risorse a favore dei competenti soggetti attuatori che in parte hanno già eseguito i relativi interventi, la proposta prevede che siano utilizzate le predette risorse ex OPCM n. 4013/2012 non ancora trasferite (euro 91.224.244,45) per la copertura delle seguenti finalizzazioni:

- interventi di ricostruzione/riparazione di immobili ATER nelle città di Chieti, Pescara, L'Aquila, Teramo e Lanciano, per un importo complessivo di euro 54.373.154,21;
- interventi di edilizia residenziale pubblica (ERP) nella Città di L'Aquila per un importo di euro 26.715.000;
- interventi di ripristino della funzionalità dell'Istituto santa Maria degli Angeli di L'Aquila (euro 4.300.000) e per la realizzazione del mercato provvisorio in Piazza D'Armi a L'Aquila (euro 56.734,04);
- liquidazione di fatture a favore del Consorzio universitario per l'ingegneria delle assicurazioni (CINEAS) e della Rete dei Laboratori Universitari di ingegneria sismica (ReLUIS), per un importo complessivo di euro 862.108,60;
- accantonamento prudenziale di euro 4.917.247,60 per le attività solutorie delle eventuali ulteriori obbligazioni assunte dalla cessata Gestione Commissariale, che potrebbero emergere anche a seguito della rendicontazione della gestione del Commissario ai competenti organi di controllo

Osservazioni del DIPE:

La proposta non ha potuto essere oggetto di un esame approfondito da parte del DIPE, sia in considerazione dell'articolato contenuto della stessa sia in considerazione dei ristretti margini di tempo a disposizione, essendo la proposta pervenuta in data 18 febbraio 2015.

Si rileva comunque che, per quanto concerne la seconda parte della proposta, relativa alle finalizzazioni mediante l'utilizzo delle residue risorse ex OPCM n. 4013/2013 rimaste da trasferire, la materia attiene più che altro a profili contabili, relativi ad avvenute anticipazioni di risorse da parte della cessata Gestione Commissariale e a connesse restituzioni volte a onorare debiti pregressi, sulle quali il coinvolgimento del Comitato potrebbe al più limitarsi ad una opportuna informativa.

Infatti, non si tratta di assegnazioni di nuove risorse di competenza del CIPE o di riprogrammazioni di risorse già assegnate dal CIPE stesso, bensì di risorse che – sebbene riferibili allo stanziamento di risorse FSC ex articolo 14, comma 1, del DL n. 39/2009, successivamente determinato dalla citata delibera n. 35/2009 – sono state destinate a varie finalità per l'appunto con lo strumento dell'OPCM, che non ha pertanto comportato il coinvolgimento del CIPE.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

5. FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC):

**5 A); RIMODULAZIONI DEGLI INTERVENTI REGIONALI A VALERE SUL FSC 2007-2013 DI CUI AL PUNTO 2.3 DELLA DELIBERA CIPE 21/2014: PRESA D'ATTO;
Amministrazione proponente: Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Riferimenti normativi
Delibera CIPE n. 21/2014

Proposta per il CIPE

Il CIPE è chiamato a prendere atto delle rimodulazioni degli interventi regionali a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007-2013 ai sensi del punto 2.3 della delibera CIPE n. 21/2014. Le rimodulazioni oggetto della proposta riguardano interventi nelle Regioni: Sicilia, Puglia, Sardegna e Basilicata.

Iter istruttorio

Con la delibera 30 giugno 2014, n. 21 (G. U. n. 220 del 22 settembre 2014), questo Comitato, nel prendere atto degli esiti della ricognizione svolta presso le Regioni meridionali in attuazione della delibera n. 94/2013, con riferimento alle obbligazioni giuridicamente vincolati (OGV) assunte a valere sulle assegnazioni disposte dal CIPE, a favore delle medesime Regioni, con le precedenti delibere n. 62/2011, n. 78/2011, n. 7/2012, n. 8/2012, n. 60/2012 e n. 87/2012 relative al periodo di programmazione FSC 2007-2013, dispone, tra l'altro, di sottrarre alla disponibilità delle Regioni del Mezzogiorno l'importo complessivo di 1.345,725 milioni di euro, da riassegnare alle medesime Regioni, nella misura dell'85% pari a 1.143,866 milioni di euro, a valere sul periodo di programmazione 2014-2020 per finanziare progetti da concordare con la Presidenza del Consiglio dei Ministri. In particolare, ai sensi del punto 2.3 della citata delibera 21/2014, per impiegare tali risorse le Regioni interessate hanno concordato con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, entro il 22 dicembre 2014, un dettagliato elenco dei progetti cantierabili, per i quali le relative OGV dovranno essere assunte entro il 31 dicembre 2015.

In ottemperanza di tale disposizione, con note n. 965 del 17 febbraio 2014, n. 967 del 17 febbraio 2014, n. 987 del 18 febbraio 2014, n. 990 del 18 febbraio 2014. il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla coesione territoriale ha trasmesso le proposte relative alle rimodulazioni delle Regioni Sicilia, Puglia, Basilicata, Sardegna, sulle quali il Comitato è chiamato a prendere atto.

Inoltre, con nota n.992 del 18 febbraio 2014, il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla coesione territoriale ha trasmesso anche la proposta relativa alle rimodulazioni della Regione Basilicata degli interventi in allegato alla delibera n.88/2012, che comporta la sostituzione di alcuni interventi e il defianziamento di altri, al fine di rispettare i termini previsti per l'assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Osservazioni del DIPE

Il Comitato ha dato una prima applicazione di quanto previsto al punto 2.3 della delibera n. 21/2014 in ordine all'impiego delle risorse del FSC sottratte alla disponibilità della Regione Sardegna per il periodo di programmazione 2007-2013 e da riassegnare alle Regioni stesse nell'ambito della programmazione 2014-2020, con la delibera 10 novembre 2014, n. 50. In tale occasione, il Comitato ha riconosciuto alla proposta della Regione Sardegna quegli elementi di urgenza e valenza strategica che consentissero di procedere in via autonoma e preventiva rispetto alle altre Regioni. Tuttavia, al fine di assicurare un quadro unitario e coerente nella programmazione delle risorse FSC 2014-2020, la citata delibera n. 50/2014 ha espresso l'opportunità che tutte le future proposte regionali di impiego delle risorse di cui al punto 2.3 della delibera n. 21/2014, fossero sottoposte all'esame congiunto di questo Comitato.

Tale prescrizione è stata infatti adottata nella seduta del 10 novembre u. s. come riportata nella nota n. 4749-P del 10 novembre 2014, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, recante le osservazioni e le prescrizioni da recepire nella suddetta delibera.

L'unitarietà e la coerenza del quadro complessivo di riprogrammazioni regionali è ulteriormente indebolito dalla autonoma presentazione della proposta di modifiche nell'allegato alla delibera 88/2012 relativamente a interventi inseriti nel PAR Basilicata.

Non è stato comunque possibile condurre l'istruttoria sulle rimodulazione proposte in quanto la documentazione è pervenuta solo in data 18 febbraio 2015.

Trattandosi comunque di mera presa d'atto da parte del Cipe, non si ritiene che il Comitato sia chiamato a valutare il merito delle proposte, che attengono prerogative regionali, fermo restando che il controllo sulla rispondenza delle medesime ai criteri di ammissibilità del Fsc e ai criteri fissati dalle precedenti delibere in ordine al rispetto dei termini per l'assunzione delle Ogv è competenza del Dps, il quale è invece opportuno che relazioni al Cipe sulla accelerazione degli interventi stessi.

Inoltre, il citato punto 2.3 della delibera 21/2014 prevede che le Regioni concordino con la Presidenza del Consiglio dei Ministri l'elenco dei progetti cantierabili. Si ritiene che tale concerto sia implicito nella proposta di deliberazione formulata dal Sottosegretario di Stato con delega alla coesione territoriale.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

5 B) RIPROGRAMMAZIONE PAR LIGURIA A VALERE SUL FSC 2007-2013 AI SENSI DEL PUNTO 2.1 DELLA DELIBERA CIPE N. 41/2012 PRESA D'ATTO;

Amministrazione proponente: Presidenza del Consiglio dei Ministri

Riferimenti normativi:

D. Lgs. n. 88/2011
D.L. n. 95/2012, art.16 – comma 2
Legge n. 147/2013 (legge di stabilità 2014), articolo 1, comma 522
Delibere CIPE nn. 166/2007, 11/2009, 1/2011; 41/2012; 110/2012; 14/2013, 32/2014.

Proposta

Il Comitato è chiamato a prendere atto, con adozione di apposita delibera, della riprogrammazione del Programma attuativo regionale (PAR) FSC 2007-2013 della Regione Liguria ai sensi del punto 2.1 della delibera n. 41/2012.

Iter istruttorio

Su proposta del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, delegato alla gestione del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), con nota n. 966 del 17 febbraio 2015, viene sottoposta all'esame del CIPE la riprogrammazione del PAR FSC 2007-2013 della Regione Liguria, approvato dal Comitato con propria delibera 6 marzo 2009, n. 11 e già sottoposto dalla Regione a una prima riprogrammazione di cui il CIPE ha preso atto nella seduta del 26 ottobre 2012 (delibera n. 110/2012) ed una successiva riprogrammazione molto recente (delibera CIPE del 1 agosto 2014, n. 32).

La presente proposta di riprogrammazione è stata approvata, con procedura scritta, dal Comitato di sorveglianza del Programma e favorevolmente istruita dal Dipartimento per le politiche di coesione (DPC) ai sensi delle delibere CIPE nn. 166/2007 e 41/2012.

La citata delibera n. 166/2007, al punto 7.3, prevede in primo luogo che le riprogrammazioni relative ai Programmi attuativi FSC siano approvate dal Comitato di sorveglianza e trasmesse al Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (oggi Dipartimento per le politiche di coesione) e inoltre che le riprogrammazioni che comportano una modifica del riparto delle risorse siano portate a conoscenza del detto Dipartimento e, per quanto di competenza, del CIPE. La successiva delibera n. 41/2012, ha previsto inoltre che siano sottoposte al CIPE, per la relativa presa d'atto, le proposte di riprogrammazione delle risorse del FSC 2007/2013 che determinino, all'interno dei Programmi, scostamenti finanziari superiori al 20 per cento del valore delle risorse FSC programmate per ciascuna azione cardine/progetto strategico, ovvero per ciascun asse/priorità di riferimento.

La nota informativa del DPC evidenzia che la riprogrammazione in esame sorge dall'esigenza di tener conto di due aspetti prudenziali:



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- l'incrementato concorso delle Regioni a statuto ordinario alle esigenze di finanza pubblica determinato dal DL 95/2012 per l'annualità 2015, dalla legge di stabilità 2014 e dal DL 66/2014; incremento stimato in circa 57,55 milioni di euro che riduce l'effettiva disponibilità finanziaria del PAR della Regione Liguria a 230,96 milioni di euro;
- l'esigenza di rispettare le scadenze previste dalla delibera 21/2014 relativa agli interventi a valere sulla programmazione 2007-2013, per le quali è necessario che le OGV vengano assunte entro il 31 dicembre 2015.

La nota informativa dà conto della proposta della Regione Liguria di ridurre il valore complessivo degli interventi da coprire a valere sul FSC 2007-2013, che passa da 302,754 milioni di euro di cui alla delibera n. 32/2014 a 272,71, ora programmato dalla Regione. Tale valore degli interventi, superiore all'importo finanziario prudenzialmente disponibile, viene motivato con la presunzione di un possibile finanziamento degli interventi in progressione temporale, utilizzando per i progetti differiti le economie maturate sugli interventi immediatamente cantierabili.

Osservazioni del DIPE

Non è stato possibile condurre l'istruttoria sulla riprogrammazione proposta in quanto la documentazione è pervenuta solo in data 18 febbraio 2015.

Trattandosi comunque di mera presa d'atto da parte del Comitato, si riconoscono le prerogative regionali nel riprogrammare le risorse a loro assegnate, fermo restando che il controllo sulla rispondenza delle medesime ai criteri di ammissibilità del FSC e ai criteri fissati dalle precedenti delibere in ordine al rispetto dei termini per l'assunzione delle OGV è competenza del DPC, il quale è chiamato a relazionare al CIPE sull'attuazione degli interventi.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

5 C) PIANO PER IL SULCIS - REGIONE SARDEGNA (DELIBERA CIPE N. 93/2012 - FSC 2007-2013);

Amministrazione proponente: Presidenza del Consiglio dei Ministri

Riferimenti normativi

Delibera CIPE n. 93/2012

Proposta per il CIPE

Il CIPE è chiamato ad approvare, con adozione di apposita delibera, il cosiddetto "Piano per il Sulcis" relativo alla Regione Sardegna, cui vengono destinati complessivi 127,7 milioni di euro, già assegnati in via programmatica con la delibera CIPE n. 93/2012 a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2007-2013.

Iter istruttorio

La delibera CIPE n. 93/2012, con la quale sono state programmate le risorse FSC 2007-2013 relative alla Regione Sardegna, ha disposto, tra l'altro, un'assegnazione, in via programmatica, di complessivi 127,7 milioni di euro, da destinare all'ambito strategico "Promozione d'impresa", attraverso la definizione e l'adozione del cosiddetto "Piano strategico per il Sulcis".

In considerazione della complessità e trasversalità del Piano, la citata delibera, al punto 1.2, ha previsto, ai fini della definitiva assegnazione delle risorse, l'esigenza di una valutazione condivisa da parte del Ministero dello Sviluppo Economico e dell'Autorità Politica per la coesione territoriale degli interventi individuati dalla Regione.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con delega alle politiche di coesione territoriale, sottopone ora all'esame del Comitato la proposta concernente la destinazione definitiva dell'assegnazione di risorse FSC 2007-2013 per gli interventi da realizzare all'interno del "Piano per il Sulcis" (nota n. 5825 del 15 dicembre 2014), trasmettendo peraltro la nota informativa predisposta dal competente Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS) e la documentazione regionale riguardante l'articolazione del Piano e la ripartizione delle risorse tra gli interventi individuati dalla Regione. Sulla base di tale documentazione è stata attivata la procedura per la citata "valutazione condivisa" prevista dal punto 1.2 della delibera CIPE n. 93/2012.

Dall'esame istruttorio svolto sulla proposta risulta che un importo complessivo di 72 milioni di euro è destinato a infrastrutture puntualmente individuate, mentre l'ulteriore importo milioni di euro viene di 55,7 milioni - rimasto a disposizione per un impiego successivo alla conclusione del "call for proposals" affidato all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Invitalia) - è stato da ultimo ripartito con DGR n. 29/13 del 22 luglio 2014 tra i settori incentivi, ricerca, opere per la valorizzazione dei luoghi e dotazioni per le competenze, assistenza tecnica.

Sul Piano proposto dalla Giunta Regionale, il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con delega alle politiche di coesione, e il Vice Ministro allo sviluppo economico, con proprie distinte note (rispettivamente n. 5625 del 5 dicembre 2014 e n. 28768 dell'11 dicembre 2014), hanno espresso al Presidente della Regione Sardegna la condivisione sulle scelte effettuate, perfezionando in tal modo l'accordo previsto dal richiamato punto 1.2 della delibera n. 93/2012.

Si riporta di seguito l'articolazione per interventi ed importi del "Piano per il Sulcis", di cui alla proposta in esame.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Interventi individuati	Importi in milioni di euro
Portualità industriale Portovesme	7,000
Area franca portuale/industriale Portovesme	1,000
Piano economico e finanziario volto ad approfondire le potenzialità di sviluppo del sistema della portualità del Sulcis ed il coinvolgimento di partners privati	0,050
Portualità Sant'Antioco	8,950
Portualità di Carloforte	4,000
Portualità di Calasetta	6,000
Adeguamento della S.P. 77 alla categoria C1	3,000
Adeguamento della strada di collegamento S.Giovanni Suergiu-Giba (s.S. 195) e messa in sicurezza Strada Giba-Nuxis (S.S.293)	27,000
Studio di prefattibilità ambientale, indagini preliminari e progettazione per appalto del nuovo collegamento terrestre dell'istmo con l'isola di Sant'Antioco e sulla viabilità	2,000
Realizzazione nuovo collegamento terrestre dell'istmo con l'isola di Sant'Antioco e sulla viabilità	13,000
Totale	72,000

Ripartizione operata dopo la conclusione della "call for proposals"

Intervento	Settori	Importi in milioni di euro
Incentivi	PMI: industria sostenibile (edilizia, energie, biotecnologie)	18,0
	Turismo	9,7
	Agroindustria (vitivinicolo, ittico, erbe officinali)	5,0
Ricerca	Bonifiche e risanamento ambientale	5,0
	Energia	
	Agroalimentare	
Opere per la valorizzazione dei luoghi e dotazioni per le competenze	Per la valorizzazione dei luoghi	5,0
	Supporto degli insediamenti produttivi	5,0
	Potenziamento delle dotazioni per lo sviluppo delle competenze (scuole di eccellenza e formazione)	5,0
Assistenza tecnica	Supporto e accompagnamento alle imprese del territorio, scouting, e promozione del territorio	3,0
	Studi di fattibilità economico finanziaria e approfondimento delle idee progettuali	
Totale		55,7



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Osservazioni del DIPE

In ordine alla proposta in esame, si precisa preliminarmente che la dotazione di 127,7 milioni di euro, da assegnare in via definitiva, rappresenta una parte della dotazione finanziaria complessiva del Piano per il Sulcis, che – come emerge dalla documentazione trasmessa dalla Regione e da quella acquisita dal sito web della Regione stessa – ammonta ad oggi a circa 614 milioni di euro, (rispetto agli originari 451 milioni di euro stabiliti dal Protocollo d'intesa del 13 novembre 2012). Tale importo include infatti anche risorse comunitarie (FESR), regionali e provinciali, assegnazioni disposte dal CIPE con delibere diverse dalla n. 93/2012 (tra cui la delibera CIPE n. 87/2012 per gli interventi di bonifica delle aree minerarie dismesse) e nuove dotazioni intervenute successivamente alla stipula del predetto Protocollo d'intesa (Zone franche urbane, Accordo di programma Polo tecnologico, Contratti di sviluppo).

Nel merito della proposta, si evidenzia che dal confronto con gli standard previsti per i programmi finanziati con risorse comunitarie emerge l'elevata incidenza (5,4%) della quota di risorse destinate all'assistenza tecnica (3 milioni di euro) rispetto al valore complessivo del programma "*Call for proposals*" (55,7 milioni di euro), cui l'attività di assistenza tecnica è specificamente riferita.

Si ritiene in proposito che il valore di 3 milioni di euro vada rapportato esclusivamente al programma cui afferisce e rispetto al quale dovrà essere svolta attività di accompagnamento e assistenza e non all'intero importo oggetto della presente proposta di assegnazione (127,7 milioni di euro), né al valore dell'intero Piano, come invece suggerito nella nota del DPS n. 1747 del 17 febbraio 2015.

Si segnala in ogni caso che, dalla documentazione pervenuta al DIPE dal DPS o reperita attraverso il relativo sito web Regione Sardegna - Piano Sulcis, risulta che l'attività di assistenza tecnica, gestita da Invitalia, è destinata a realizzare una Unità di personale qualificato che operi nel territorio per svolgere una forte azione di accompagnamento utile ad individuare e far maturare nuove idee imprenditoriali, nonché a supportare il tessuto imprenditoriale esistente (soprattutto piccole e medie imprese).



5 D) INTERVENTI NEL SETTORE FORESTAZIONE - REGIONE CAMPANIA - FSC 2007-2013 (DELIBERA DEL CIPE N. 87 DEL 3 AGOSTO 2012): COMUNICAZIONE DELLA REGIONE CAMPANIA N. 786257 DEL 20 NOVEMBRE 2014;

Amministrazione proponente: Sottosegretario di stato alla presidenza del consiglio dei ministri con delega alla coesione territoriale

Riferimenti normativi

Legge n. 289 del 27 dicembre 2002, artt. 60 e 61
Legge n. 233 del 17 luglio 2006, art. 1, di conversione del D.L. 8 maggio 2006, n. 181
Legge n. 296 del 27 dicembre 2006, commi 863 e 866
D.L. n. 112/2008, convertito dalla Legge n. 133 del 6 agosto 2008
D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122
Legge n. 101 del 31 agosto 2013, art. 10
Decreto Legislativo n. 88 del 31 maggio 2011
Delibera CIPE n. 87 del 3 agosto 2012

Proposta per il Cipe

Viene sottoposta all'esame del CIPE, per la relativa presa d'atto, l'informativa del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica riguardante i nuovi riferimenti temporali della spesa della Regione Campania a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) assegnate con la Delibera del CIPE n. 87 del 3 agosto 2012.

Iter istruttorio

Con la delibera CIPE del 3 agosto 2012, n. 87, è stato approvato un piano di interventi "a fini multifunzionali" finalizzati alla manutenzione straordinaria sul territorio della Regione Campania per un importo complessivo di 60.000.000 di euro, da ripartire su 25 soggetti attuatori.

Tale dotazione finanziaria, a carico delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2007 – 2013 (FSC 2007 - 2013), in particolare si riferisce all'annualità 2012 con cronogramma di spesa 2012 – 2013.

Gli interventi previsti, articolati per sotto-progetti, sono stati inseriti nell'Accordo di Programma Quadro "Infrastruttura Forestale Regionale" (APQ rafforzato previsto dalla richiamata delibera n. 87/2012) sottoscritto in data 4 aprile 2013 dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, da quello dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e dalla Regione Campania.

Con la nota 786257 del 20 novembre 2014 la Regione Campania ha comunicato la propria intenzione di inserire gli interventi di manutenzione straordinaria sul territorio dell'infrastruttura forestale regionale nell'ambito di un unico APQ con una dotazione finanziaria di 180.000.000 di euro, di cui euro 60.000.000, a carico del FSC, derivanti dal richiamato APQ "Infrastruttura Forestale Regionale" e la restante quota di 120.000.000, derivante dal Piano di Azione e Coesione, destinata dalla Regione Campania al Piano Regionale di Forestazione. Va sottolineato, infatti, che con la deliberazione della Giunta Regionale n. 587/2013 la Regione Campania ha stabilito la seguente articolazione temporale delle risorse: annualità 2012, con cronogramma di spesa 2012 – 2013, e annualità 2013, con cronogramma di spesa 2013 – 2014 – 2015, a valere sulle risorse del Piano d'Azione e Coesione per complessivi 120.000.000 milioni di euro; annualità 2014, con cronogramma



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

di spesa 2014 – 2015 a valere sul FSC di cui alla delibera CIPE 87/2012, fermo restando il riparto tra i soggetti attuatori già deliberato.

Tale sopravvenuta esigenza della Regione è stata tenuta nella dovuta considerazione sia in sede di ricognizione ex delibera CIPE n. 94/2013, circa l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), sia nelle conseguenti decisioni assunte con la delibera CIPE 21/2014 che nei confronti della Regione Campania ha applicato, sulla dotazione di risorse assegnate con la delibera 87/2012, una sanzione del 10% a valere sulla futura programmazione 2014 – 2020, tenendo conto delle OGV relative al secondo semestre 2014.

Va sottolineato altresì che, nella riunione istruttoria del 1° dicembre 2014 tenutasi tra i sottoscrittori dell'APQ "Infrastruttura Forestale Regionale", le Amministrazioni firmatarie dell'Accordo hanno espresso il proprio consenso sul percorso proposto dalla Regione Campania che prevede la firma di un nuovo APQ finanziato anche con le risorse del Piano d'Azione e Coesione, nonché la modifica dei riferimenti temporali di spesa per le risorse del FSC.

La proposta in esame, pertanto, costituisce un'informativa al Comitato, per la relativa presa d'atto, circa i nuovi riferimenti temporali del cronogramma di spesa della Regione Campania per quanto attiene la dotazione di euro 60.000.000 di FSC 2007 – 2013, ex delibera n. 87/2013.

Osservazioni del DIPE

L'ampliamento del periodo di decorrenza della spesa del piano di interventi nella Regione Campania, a giudizio del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, è compatibile con i profili di spesa ammissibili per il FSC 2007/2013.

Conclusioni

La proposta può essere sottoposta all'esame del Comitato per la relativa presa d'atto.



5 E). RIFINANZIAMENTO DEI CONTRATTI DI SVILUPPO DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO A VALERE SUL FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC) 2014-2020;

Proponente: Ministero dello sviluppo economico

Riferimenti normativi

DL. n. 112/2008, art. 43

L. n. 133/2008

DM 24/9/2010

DM 14/2/2014

Proposta

Il CIPE, con adozione di apposita delibera, è chiamato ad approvare la dotazione finanziaria di 250 milioni di euro per il finanziamento dei contratti di sviluppo, a valere sulle risorse nazionali del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020.

Iter istruttorio

Il competente Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con nota USS_DELRIO 0004631 del 23 ottobre 2014, ha trasmesso la proposta avanzata dal Ministro dello sviluppo economico relativa al rifinanziamento dei Contratti di sviluppo per l'importo di 250 milioni di euro, utilizzando le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020.

Nella proposta viene sottolineato che i risultati ottenuti con il suddetto strumento nel periodo 2012-2014 sono molto positivi tanto che al 1° settembre 2014 le richieste di finanziamento già presentate al MISE e sospese per mancanza di risorse finanziarie compatibili sono n. 136, per investimenti previsti pari a 7,2 miliardi di euro, di cui il 68% da realizzare nel Mezzogiorno, con un investimento potenziale pari a 5 miliardi di euro.

Il contratto di sviluppo viene richiamato come uno strumento centrale non solo per il sostegno della competitività dei settori produttivi nazionali, e in particolare di quello meridionale, ma soprattutto per il suo impatto potenziale sulla riqualificazione dei modelli di specializzazione produttiva e in questa fase di profonda recessione del ciclo economico, il Ministero dello sviluppo economico ha avanzato la richiesta di finanziamento per l'importo di 250 milioni di euro a valere sulle risorse nazionali del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020.

Alla succitata nota del Sottosegretario di Stato è allegata la nota informativa redatta dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, ai sensi del comma 8, della legge n. 147 del 27 dicembre 2013, che esaminata la richiesta del MISE di anticipare la programmazione complessiva delle risorse destinando una quota pari a 250 milioni di euro al citato strumento, nel rispetto del vincolo di ripartizione territoriale vigente (80% Mezzogiorno e 20% alle regioni del Centro-Nord) e vista la dimensione delle risorse disponibili per le prossime annualità, propone di ripartire l'allocazione di dette risorse come di seguito specificato:

- 25 milioni di euro per l'anno 2015;
- 75 milioni di euro per l'anno 2016;
- 75 milioni di euro per l'anno 2017;
- 75 milioni di euro per l'anno 2018.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

L'argomento è già stato sottoposto alle valutazioni del Comitato nella seduta preparatoria del CIPE del 6 novembre 2014. In tale occasione il Ministero dell'economia e delle finanze ha rappresentato la necessità che fosse prodotta, a cura del Ministero dello sviluppo economico, ed acquisita agli atti istruttori, una documentazione integrativa in riferimento ai seguenti punti:

- quadro ricognitivo complessivo dei contratti di sviluppo approvati nel periodo 2012-2014, con indicazione del numero di quelli finanziati, del relativo importo, dei settori di intervento e della distribuzione territoriale, nonché dello stato di attuazione degli stessi;
- indicazione del numero dei contratti che potrebbero essere approvati in breve tempo, di quelli già pervenuti ed esaminati e di quelli in itinere (tempistica procedurale complessiva), nonché la distribuzione territoriale dei contratti da finanziare, con indicazione degli investimenti, agevolazioni, occupazione e settori di intervento;
- indicazioni più puntuali in merito ai criteri di utilizzo di tali risorse, con particolare riferimento alla dimensione d'impresa, ai territori e ai settori, anche alla luce delle linee che sono state stabilite nell'ambito dell'Accordo di partenariato per le corrispondenti risorse comunitarie destinate al Programma operativo nazionale imprese e competitività.

Osservazioni del DIPE

Con nota n. 10639 dell'11 febbraio 2015, protocollo DIPE n. 740-A-16/02/2015, il Ministero dello sviluppo economico ha trasmesso una relazione dettagliata relativa alla proposta di rifinanziamento dei contratti di sviluppo, evidenziando gli impieghi delle risorse già stanziare e l'effettiva necessità dell'ulteriore stanziamento di 250 milioni di euro, in considerazione dell'impossibilità di utilizzare le risorse attualmente assegnate a tale strumento. Viene evidenziato inoltre che per la parte relativa al finanziamento agevolato è prevista la modalità rotativa con il riutilizzo dei rimborsi per altri finanziamenti.

Il raggiungimento dei risultati e lo stato di attuazione degli interventi finanziati saranno monitorati periodicamente attraverso relazioni semestrali da trasmettere al DIPE, contenenti informazioni sul numero di domande presentate e ammesse al finanziamento, sull'entità degli investimenti previsti e le agevolazioni concesse, sui dati occupazionali, sull'avanzamenti fisico e finanziario delle iniziative approvate.

Inoltre, nell'adottanda delibera, andrebbe previsto un termine temporale entro cui pervenire all'approvazione dei contratti pena la revoca del relativo finanziamento.

Conclusioni

La proposta, può essere sottoposta all'esame del Comitato, precisando però che, poichè per effetto delle modifiche intervenute sulla regolamentazione del FSC introdotte dalla Legge di Stabilità 2014 (art. 1, comma 703), e tenuto conto che la proposta di deliberazione è stata originariamente presentata antecedentemente a tali modifiche, andrebbe esplicitato se tale proposta costituisce un piano stralcio, ai sensi della lettera b) del citato comma ovvero quale sia la differente base giuridica tramite la quale è disposta l'assegnazione.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

**5 F) COMPLETAMENTO DELLA RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DEL
COMPLESSO DELLE TERME LEOPOLDINE DI MONTECATINI TERME;**

Proponente: Ministero

Il presente argomento è inserito all'OdG in base all'impegno assunto nella seduta del CIPE del 28 gennaio 2015 di individuare le possibili fonti di finanziamento, in attesa di una proposta formale.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

**5 G) OPERA STRADALE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ URBANA
RELATIVA AL SOTTOPASSO DI PRATO;**

Proponente: Ministero

Il presente argomento è inserito all'OdG in base all'impegno assunto nella seduta del CIPE del 28 gennaio 2015 di individuare le possibili fonti di finanziamento, in attesa di una proposta formale.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

5. H) BONIFICHE DEI FONDALI DEI PORTI E DEGLI APPRODI DI BARI;

Proponente: Ministero

Il presente argomento è inserito all'OdG in base all'impegno assunto nella seduta del CIPE del 28 gennaio 2015 di individuare le possibili fonti di finanziamento, in attesa di una proposta formale.



5 i) ASSEGNAZIONE DI RISORSE AD UN PIANO STRALCIO DI INTERVENTI PRIORITARI PER LIVELLO DI RISCHIO E TEMPESTIVAMENTE CANTIERABILI, RELATIVI ALLE AREE METROPOLITANE E LE AREE URBANE CON UN ALTO LIVELLO DI POPOLAZIONE ESPOSTA AL RISCHIO;;

Amministrazione proponente: Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla coesione territoriale

Riferimenti normativi

Legge n. 289 del 27 dicembre 2002, artt. 60 e 61

Legge n. 233 del 17 luglio 2006, art. 1, di conversione del D.L. 8 maggio 2006, n. 181

Legge 5 maggio 2009, n. 42

Legge 30 luglio 2010, n. 122, art. 7, comma 26 e 27

D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122

D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133,

Legge n. 101 del 31 agosto 2013, art. 10

Legge 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 111 (Legge di stabilità 2014)

D.L. 12 settembre 2014, n. 133, art. 7, comma 8 ("Sblocca Italia"), convertito dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164,

Legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703 (Legge di stabilità 2015)

Decreto Legislativo n. 88 del 31 maggio 2011

Proposta per il Cipe

Viene sottoposta all'esame del CIPE la proposta del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri riguardante l'assegnazione di una dotazione finanziaria di 450.000.000 di euro, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 – 2020, da destinare alla realizzazione di interventi di mitigazione del rischio idrogeologico in aree metropolitane e urbane. A tale fabbisogno si somma una ulteriore assegnazione di 100.000.000 di euro da destinare al finanziamento del Fondo per la progettazione a servizio dell'intero Piano operativo nazionale di interventi previsto.

Tale dotazione costituisce un'integrazione finanziaria alle risorse attualmente disponibili, pari a 150.000.000 di euro, di cui 40.000.000 a valere sulla disponibilità recata dalla legge 27 dicembre 2014, art. 1, comma 111 (Legge di stabilità 2014) e i restanti 110.000.000 di euro a valere sulle risorse FSC 2007-2013 previste dal decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, art. 7, comma 8 (Decreto "Sblocca Italia"), convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

Iter istruttorio

Con la legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703 sono state definite le procedure e gli strumenti programmatori per l'utilizzo delle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014 – 2020, nell'ambito del quale è stata prevista l'individuazione di aree tematiche nazionali e dei corrispondenti Piani operativi che possono essere anticipati da specifici Piani stralcio di interventi caratterizzati dall'immediato avvio dei lavori.

La presente proposta di finanziamento di euro 550.000.000 (inclusi le risorse da destinare al fondo per la progettazione) riguarda solo una parte dell'intero Piano nazionale 2015 – 2020 che ha un costo complessivo di 20,4 miliardi di euro e che trae origine dalle proposte delle Regioni validate dall'Autorità di bacino e dalle Strutture di Protezione civile regionali.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

In particolare, a tale Piano nazionale complessivo, potenziale destinatario di risorse del FSC, sono riconducibili gli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico nelle aree metropolitane e urbane, con alto livello di popolazione esposta al rischio di alluvione e con un costo stimato di circa 1,2 miliardi di euro. L'individuazione degli interventi definitivi del Piano nazionale sarà effettuata con il DPCM di cui all'art. 7, comma 2 del D.L. n. 133/2014 su proposta del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

La dotazione di risorse necessaria alla realizzazione degli interventi nelle aree metropolitane e urbane, prioritari per livello di rischio e tempestività della cantierabilità, è assicurata con la seguente copertura finanziaria:

- a) euro 150.000.000 di risorse attualmente disponibili, di cui:
 - 40.000.000 di euro ex art. 1, comma 111, della legge n. 147/2013 (Legge di stabilità 2014), di competenza del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare
 - 110.000.000 di euro destinati alle aree metropolitane dall'art. 7, comma 8 (decreto "Sblocca Italia") della legge n. 133/2014
- b) euro 450.000.000 a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014 – 2020
- c) euro 100.000.000, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014 – 2020, per il finanziamento di un Fondo per le progettazioni mirato al complessivo Piano nazionale di interventi 2015 – 2020.

Va sottolineato inoltre che le dotazioni finanziarie sopra indicate sono considerate ai fini della chiave di riparto tra le macro-aree di cui all'art. 1, comma 6 della legge n. 147/2013.

I fabbisogni e i finanziamenti complessivi, per l'ammontare di 700.000.000 di euro, sono articolati con la seguente modalità:

- 50.000.000 di euro per il 2015
- 225.000.00 di euro per il 2016
- 275.000.000 di euro per il 2017
- 75.000.000 di euro per il 2018
- 75.000.000 di euro per il 2019.

Rispetto ai fabbisogni sopra indicati, e tenuto conto della dotazione già disponibile di 150.000.000 di euro a valere sulla legge 147/2013 e sul D.L. 133/2014, le assegnazioni delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014 – 2020, per l'ammontare di 550.000.000 di euro, sono caratterizzate dalla seguente articolazione annuale:

- euro 50.000.000 per il 2015
- euro 75.000.000 per il 2016
- euro 275.000.000 per il 2017
- euro 75.000.000 per il 2018
- euro 75.000.000 per il 2019.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

Osservazioni del DIPE

La Struttura proponente assicura che le risorse sono complessivamente considerate ai fini della verifica del rispetto della chiave di riparto fra macro-aree prevista dall'art. 1, comma 6 della legge n. 147/2013 e inoltre, considerata l'entità della dotazione assegnata e della dotazione complessiva del Fondo Sviluppo e Coesione non vi è attualmente incompatibilità rispetto al conseguimento della ripartizione prevista dalla norma vigente.

Conclusioni

La proposta può essere sottoposta all'esame del Comitato.



6. REGOLAMENTO DEL FONDO DI GARANZIA A COPERTURA DEI FINANZIAMENTI AGEVOLATI ALLE IMPRESE ITALIANE CHE COSTITUISCANO IMPRESE MISTE NEI PAESI IN VIA DI SVILUPPO (ART. 27 L. 125/2014);

Amministrazione proponente: Ministero degli affari esteri e delle cooperazione internazionale

Riferimenti normativi

Legge 26 febbraio 1987, n. 49, art. 7, comma 1

Legge 9 agosto 2013, n. 98, di conversione del decreto-legge n. 69/2013, articolo 7

Legge 11 agosto 2014, n. 125 (in particolare, articoli 8 e 27)

Proposta per il CIPE

Il CIPE è chiamato ad approvare, con adozione di apposita delibera, il regolamento relativo al Fondo di garanzia, di cui all'articolo 27 della nuova legge sulla cooperazione internazionale (legge n. 125/2014), destinato alla copertura dei finanziamenti agevolati concessi alle imprese italiane che istituiscano imprese miste nei Paesi partner, con particolare riferimento alle piccole e medie imprese.

Iter istruttorio

L'articolo 27 della nuova legge di disciplina generale sulla cooperazione internazionale per lo sviluppo (legge 11 agosto 2014, n. 125), che ha novellato l'articolo 7 della precedente legge n. 49/1987 (già modificato dalla legge n. 98/2013 di conversione del decreto legge n. 69/2013), prevede, ai commi 3 e 4, la possibilità che una quota del Fondo rotativo di cui all'articolo 8 della stessa legge - istituito presso la Cassa Depositi e Prestiti S.p.A - venga destinata alla concessione di finanziamenti agevolati in favore delle imprese italiane che costituiscano imprese miste nei Paesi partner individuati con delibera del CICS (Comitato interministeriale per la cooperazione allo sviluppo), con particolare riferimento alle piccole e medie imprese.

La stessa norma prevede la possibilità che sia costituito un apposito Fondo di garanzia per i prestiti concessi, cui è destinata una quota del citato Fondo rotativo, stabilita annualmente dallo stesso CICS, il quale individua anche i criteri per la selezione delle iniziative agevolabili e le condizioni di concessione dei crediti.

Il Comitato direzionale per la Cooperazione allo sviluppo, nella propria seduta del 7 ottobre 2014, ha approvato il testo del regolamento del citato Fondo di garanzia, esprimendo altresì parere favorevole alla presentazione al CIPE – cui sono al momento devolute le funzioni del già soppresso CICS, in fase di ricostituzione ai sensi della legge n. 125/2014 - di un progetto di delibera relativo al regolamento stesso.

Successivamente, con propria nota n. 266342 del 1° dicembre 2014, il Vice Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha proposto al CIPE l'adozione della delibera di approvazione del citato regolamento, nel quale viene in particolare data indicazione delle procedure per la concessione della garanzia, dei criteri di valutazione per l'ammissione alla garanzia e di valutazione economico-finanziaria delle singole iniziative, delle cause di inefficacia della garanzia e di revoca dell'agevolazione, della procedura di attivazione della garanzia al verificarsi dell'insolvenza dell'impresa beneficiaria del finanziamento agevolato, della consistenza del fondo e delle



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

commissioni richieste al soggetto beneficiario, degli oneri di rendicontazione annuale da parte del soggetto gestore del Fondo di garanzia.

Il regolamento individua, quali **operazioni ammissibili alla garanzia**, quelle esclusivamente finalizzate alla partecipazione di imprese italiane al capitale di rischio di nuove imprese miste ovvero all'aumento di capitale in imprese miste sottoscritto da imprese italiane e finalizzato alla riabilitazione e/o ampliamento di imprese preesistenti.

I **soggetti ammissibili alla copertura di garanzia** sono le imprese legalmente registrate in Italia, aventi non meno di 20% di possesso del capitale sociale dell'impresa mista e attive da almeno tre anni nello stesso settore di attività dell'impresa mista.

I **settori di attività** coperti da garanzia sono i seguenti:

- industria, agricoltura, allevamento, pesca ed attività di trasformazione dei loro prodotti;
- artigianato;
- servizi locali di pubblico interesse nei settori dell'energia, delle comunicazioni, dell'acqua, dei trasporti e dei rifiuti;
- micro finanza, servizi di microimprenditorialità, commercio locale, commercio equo solidale, turismo sostenibile;
- tutela e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali;
- fornitura di servizi medici di pubblica utilità e produzione di medicinali;
- formazione professionale ed educazione.

Per quanto concerne la **copertura geografica** della garanzia, il regolamento in esame indica, ai fini dell'individuazione dei "**Paesi partner**", i seguenti criteri di riferimento relativi ai Paesi in via di sviluppo (PVS):

- Paesi HIPC (*heavily indebted poor countries*) e PMA (Paesi meno avanzati);
- Paesi annualmente individuati dalla banca Mondiale come "*low and middle income countries*";
- Paesi individuati come prioritari dalla Direzione generale della cooperazione allo sviluppo (DGCS) del Ministero degli affari esteri, sulla base dei documenti relativi alla programmazione annuale e pluriennale delle attività di cooperazione allo sviluppo e relative linee guida.

Con riferimento all'**entità della garanzia**, il regolamento in esame prevede che la percentuale di copertura del Fondo di Garanzia terrà conto della tipologia di impresa cui è rivolta, con la seguente articolazione:

- imprese di grandi dimensioni: 60% dell'ammontare del finanziamento agevolato ottenuto ai sensi dell'articolo 27 della legge n.125/2014;
- piccole e medie Imprese (PMI): 70% dell'ammontare del finanziamento ottenuto ai sensi dell'articolo 27 della legge n. 125/2014.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del CIPE*

Infine, con riguardo alla **consistenza della garanzia** e alla **leva finanziaria**, il Fondo di garanzia ha una consistenza iniziale pari a 10 milioni di euro.

Viene previsto che nel suo utilizzo possa essere applicato il concetto della leva finanziaria ovvero, a fronte di ogni operazione garantita, possa essere effettuato un accantonamento pari all'8% dell'importo garantito.

La proposta segnala che dal conseguente meccanismo del "moltiplicatore" ci si attende la possibilità di garantire finanziamenti per un importo complessivo di 125 milioni di euro.

Osservazioni del DIPE

Nel merito non vi sono osservazioni da formulare.

Si precisa che la sottoposizione del regolamento in esame all'approvazione del CIPE, pur non previsto dalla nuova legge sulla cooperazione internazionale per lo sviluppo n. 125/2014, rappresenta un adempimento svolto in applicazione della normativa ad oggi vigente (legge n. 49/1987, articolo 7, comma 1 come sostituito dall'articolo 7 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69), non essendo ancora operativa la nuova disciplina recata dalla recente legge n. 125/2014, che prevede, tra l'altro, la re-istituzione del già soppresso Comitato interministeriale per la cooperazione e lo sviluppo (CICS), che al momento non risulta ancora costituito e le cui funzioni sono state devolute al CIPE dal DPR n. 373/1994.

Solo al completamento delle procedure di cui all'articolo 17 e subordinatamente ai termini di cui all'articolo 31 della stessa legge n. 125/2014, saranno abrogati la richiamata legge n. 49/1987, ad oggi vigente, nonché l'articolo 7 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, come convertito dalla legge n. 98/2013.



7. FONDO INTEGRATIVO SPECIALE PER LA RICERCA – FISR (ART.2, D.LGS. 5 GIUGNO 1998, N.204): ASSEGNAZIONE DI RISORSE AI PROGETTI “PHD CIBO E SVILUPPO SOSTENIBILE”, “CLUSTER TECNOLOGICI NAZIONALI”, “SOCIAL IMPACT FINANCE-UNA RETE PER LA RICERCA”:

Amministrazione proponente: Ministero dell’istruzione, dell’Università e della ricerca

Riferimenti normativi

Decreto legislativo 5 giugno 1998, n. 204, articolo 2

Proposta per il CIPE

Il CIPE è chiamato ad adottare tre delibere di assegnazione, a valere sulle somme residue del Fondo integrativo speciale per la ricerca (FISR) 2013, pari a 10 milioni di euro, per i seguenti progetti:

- “PhD Cibo e sviluppo sostenibile (F.A.I. lab)”, per un valore di 6 milioni di euro;
- “Cluster tecnologici nazionali: completamento della copertura delle aree di interesse strategico”, per un valore di 3 milioni di euro;
- “Social impact finance - una rete per la ricerca”, per un valore di 1 milione di euro.

Iter istruttorio

Il Fondo integrativo speciale per la ricerca (FIRS) viene istituito con il decreto legislativo 5 giugno 1998, n. 204, articolo 1; tale articolo prevede anche che il FISR sia finalizzato al finanziamento di specifici interventi di particolare rilevanza strategica indicati nel Programma nazionale della ricerca (PNR), mentre l’articolo 2, stabilisce che il CIPE deliberi in ordine al suo utilizzo.

Con nota n. 36022 del 18 dicembre 2014, il Ministero dell’istruzione, dell’Università e della ricerca ha presentato la proposta per l’assegnazione delle somme residue del Fondo integrativo speciale per la ricerca (FISR) relative all’anno 2013, pari a 10 milioni di euro, per i seguenti progetti:

- “PhD Cibo e sviluppo sostenibile (F.A.I. lab)”, per un valore di 6 milioni di euro;
- “Cluster tecnologici nazionali: completamento della copertura delle aree di interesse strategico”, per un valore di 3 milioni di euro;
- “Social impact finance - una rete per la ricerca”, per un valore di 1 milione di euro.

Il primo progetto, realizzato dalla Fondazione CRUI per le Università italiane, in partenariato con la Coldiretti, si pone in continuità con il precedente progetto “PhD Talents” approvato la scorsa estate con delibera di questo Comitato n. 36/2014. L’obiettivo è quello di fornire uno sbocco professionale ai dottori di ricerca italiani nei settori della filiera agroalimentare.

Il secondo progetto mira a potenziare la ricerca e l’innovazione nazionale in quattro settori: energia, economia del mare, beni culturali e *made in Italy*, in analogia a quanto già fatto in altri otto settori: aerospazio, *agrifood*, chimica verde, fabbrica intelligente, mobilità sostenibile, salute, “*smart secure and inclusive communities*” e tecnologie per gli ambienti di vita.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

L'ultimo progetto è centrato sull'analisi di approcci e modelli d'innovazione negli investimenti sociali, al fine di modernizzare le politiche e i servizi sociali, sulla scia del lavoro svolto dall'Advisory Board Nazionale della Social Impact Investment Taskforce costituita durante la Presidenza Britannica del G8 nel giugno 2013.

Con nota n. 5592 del 19 dicembre 2014, a fini di istruttoria, sono stati chiesti chiarimenti all'Amministrazione competente, sui seguenti punti:

- l'inserimento dei progetti oggetto della proposta nel Programma nazionale di ricerca, ai sensi del citato decreto legislativo n. 204/1998 che disciplina l'utilizzo del Fondo;
- lo stato di attuazione del precedente progetto – di cui alla delibera di questo Comitato n. 3672014 – che prevedeva l'assegnazione di 11 milioni di euro a favore della Fondazione della conferenza dei rettori della università italiane (CRUI) per la realizzazione del progetto "PhD ITalents".

Il Ministero dell'istruzione, università e ricerca, con nota n. 36365 del 22 dicembre 2014, ha evidenziato che due dei tre progetti proposti ("Cluster tecnologici" e "Social impact finance") rientrano tra gli «obiettivi prioritari» del Piano per la ricerca, mentre il terzo ("PHD Cibo e Sviluppo") si pone «in coerenza e continuità» con "PHD Italents" sul quale, tuttavia, non sono stati forniti dettagli in merito allo stato di attuazione.

Osservazioni del DIPE

- 1) Con nota n. 36365 del 22 dicembre 2014 il Ministero dell'istruzione, università e ricerca riferiva che, su indicazione della Ragioneria generale dello Stato, le somme del FIRS relative all'anno 2013 non sarebbero più state disponibili nel 2015: su questo punto è urgente acquisire chiarimenti, da parte dell'Amministrazione di competenza, circa l'effettiva disponibilità o meno delle risorse da assegnare.
- 2) Inoltre, nella suddetta nota n. 36365/2014, il progetto "PhD Cibo e sviluppo sostenibile (F.A.I. lab)" viene posto «in coerenza e continuità» con il precedente progetto "PHD Italents" approvato la scorsa estate (delibera CIPE n. 36/2014): come detto, si è in attesa di una breve informativa sullo stato di attuazione del progetto già approvato.
- 3) Per quanto riguarda gli altri due progetti ("Cluster tecnologici nazionali" e "Social impact finance"), il relativo cronoprogramma delle attività descritto nelle rispettive schede tecniche appare ottimistico di almeno 6 mesi nel primo caso ("Cluster tecnologici nazionali") e 18 nel secondo ("Social impact finance").
- 4) I progetti in argomento non appaiono inseriti nel Piano nazionale per la ricerca 2011-2013. A tale proposito si segnala l'opportunità che il Piano Nazionale per la ricerca 2014-2020 sia presentato al Comitato in tempi rapidi.