COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 10 agosto 2016

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa. Potenziamento e ammodernamento linea 2 della Metropolitana di Milano - I e II lotto funzionale. Conferma finanziamento. (Delibera n. 33/2016). (17A01144)

(GU n.38 del 15-2-2017)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista legge 29 dicembre 1969, n. 1042, che all'art. 2 prevede l'acquisizione del parere della commissione di cui all'art. 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per l'approvazione dei progetti di massima ed esecutivi di ferrovie metropolitane

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, che, all'art. 6, per l'attuazione degli interventi di cui alla stessa legge e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori, prevede la costituzione di una Commissione di alta vigilanza (C.A.V.) e, all'art. 9, prevede contributi per la realizzazione di interventi di trasporto rapido di massa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, e, in particolare, l'art. 3, comma 1, che attribuisce a questo Comitato le funzioni del soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211/1992;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, con il quale, presso l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, e' stata istituita la suddetta C.A.V. con il compito di supportare il titolare di quel Dicastero nell'attivita' di coordinamento degli interventi di cui alla citata legge n. 211/1992, e in particolare nella predisposizione delle graduatorie per il riparto dei fondi assegnati alla stessa legge e nel monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 93, in materia di riordino di organi collegiali, con il quale e' stata, tra l'altro, prorogata l'operativita' della commissione di cui al richiamato art. 2 della citata legge n. 1042/1969 e della C.A.V.;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, che all'art. 12, comma 6, prevede che, a decorrere dalla data di scadenza degli organismi collegiali operanti presso le pubbliche Amministrazioni in regime di proroga ai sensi dell'art. 68, comma 2, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le attivita' svolte dagli organismi stessi siano definitivamente trasferite ai competenti uffici delle Amministrazioni nell'ambito delle quali operano;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e in particolare l'art. 8, comma 9-bis, che dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisca un Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, e visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 gennaio 2013, n. 27, con il quale e' stato istituito il citato Comitato tecnico;

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

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

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

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

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

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

Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, 4 dicembre 1996, n. 611, 27 febbraio 1998, n. 30, 18 giugno 1998, n. 194, 23 dicembre 1998, n. 448, 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488, e 23 dicembre 2000, n. 388, con le quali, tra l'altro, e' stata rifinanziata la citata legge n. 211/1992 ed e' stato previsto, esclusivamente per le opere di cui alla precitata legge, un limite all'apporto finanziario statale massimo del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che all'art. 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 nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa di cui al citato art. 9 della legge n. 211/1992;

Visti il decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, che, nel prevedere all'art. 5 riduzioni di autorizzazioni di spesa, ha azzerato la dotazione del suddetto Fondo, e il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che all'art. 63, commi 12 e 13, ha ripristinato le risorse ridotte con il predetto decreto-legge n. 93/2008;

Vista la delibera 6 dicembre 2011, n. 91 (Gazzetta Ufficiale n. 120/2012 S.O.), con la quale questo Comitato, per la realizzazione di nuovi interventi di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992, ha approvato il programma d'interventi, finanziato nel limite delle risorse disponibili, di cui al citato art. 63 del decreto-legge n. 112/2008, programma nel quale era inserito l'intervento del Comune di Milano denominato «Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano», del costo ammissibile a finanziamento di 76,605 milioni di euro per un contributo erogabile pari a 45,963 milioni di euro,

Considerato che sulla base delle risorse disponibili sono stati successivamente impegnati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti a favore del Comune di Milano solo 21,086 milioni di euro;

Vista la delibera 18 marzo 2013, n. 25 (Gazzetta Ufficiale n. 145/2013), con la quale questo Comitato, a seguito di un aggiornamento del suddetto programma d'interventi finanziabili, ha elevato a 45,963 milioni di euro le risorse attribuite al richiamato

intervento, pari al 60% del costo dell'intervento stesso;

Vista la proposta di cui alla nota 3 maggio 2016, n. 17449, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato di proposte concernenti il settore dei trasporti rapidi di massa, comprensive della richiesta di rimodulazione del citato intervento del Comune di Milano denominato «Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, poi integrata con le note 15 luglio 2016, n. 4881, e 27 luglio 2016, n. 5143;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (da ora in avanti Ministero) e in particolare:

che l'intervento, del costo di 150 milioni di euro circa (IVA inclusa), era costituito da un 1° lotto funzionale, comprensivo di impianti e della fornitura di 4 treni del costo di 40 milioni di euro, da un 2° lotto funzionale, anch'esso comprensivo d'impianti e della fornitura di 4 treni, e da un parcheggio d'interscambio;

che, con le delibere n. 91/2011 e n. 25/2013, e' stato ammesso a finanziamento solo il 1° lotto funzionale e gli impianti di alimentazione e trazione elettrica del II lotto funzionale - del costo complessivo di 76,605 milioni di euro (IVA esclusa), per 45,963 milioni di euro;

che l'iniziale disponibilita' del finanziamento parziale di 21,086 milioni di euro conseguente alla suddetta delibera n. 91/2011, aveva indotto il Comune di Milano a chiedere al Ministero la riconfigurazione dell'intervento, a parita' di costo complessivo, con individuazione di un primo stralcio relativo al solo acquisto di 4 treni, del costo di 40 milioni di euro, e di un secondo stralcio relativo agli interventi di potenziamento tecnologico previsti in entrambi i lotti funzionali, del costo 36,605 milioni di euro, con destinazione del predetto finanziamento al primo stralcio cosi' da fruire di risorse pubbliche vicine al 60% del costo dello stralcio stesso;

che il successivo incremento del finanziamento fino al limite massimo di 45,963 milioni di euro di cui alla delibera n. 25/2013, e' stato seguito dalla conferma di cofinanziamento di tutta l'opera da parte del Comune e dalla sottoscrizione, tra il Ministero, il Comune (soggetto aggiudicatore) e Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (ATM), di proprieta' del Comune di Milano e soggetto attuatore, di due convenzioni regolanti l'erogazione dei contributi per i due stralci sopra citati;

che la necessita' di potenziare e ammodernare la linea, con gli impianti alimentazione elettrica, trazione elettrica e segnalamento del secondo stralcio, derivava dalla particolare caratteristica della linea 2, che interessa, oltre all'ambito urbano, anche l'ambito interurbano di Milano, con i due rami da Cascina Gobba verso Cologno nord e verso Gessate;

che mentre il primo ramo, aperto all'esercizio nel 1981, e' nato gia' con le caratteristiche di linea metropolitana, il ramo Cascina Gobba - Gessate ha previsto l'utilizzo di una preesistente tranvia veloce a doppio binario, le cui dotazioni tecnologiche sono state solo parzialmente adeguate nel corso del tempo;

che tale ramo attraversa ora localita' fortemente interessate da fenomeni decentramento delle funzioni territoriali, e si rende necessario raggiungere standard di sicurezza ed affidabilita' che consentano una migliore e piu' puntuale erogazione del servizio di trasporto, anche con un minore distanziamento dei tre sul tratto intermedio «Cascina Gobba - Gorgonzola»;

che la configurazione di tale secondo stralcio e' stata valutata positivamente, linea tecnico-economica, dal Comitato tecnico permanente per la sicurezza di sistemi di trasporto ad impianti fissi, con voto n. 46 del 4 marzo 2015;

che la proposta formulata dal Ministero riguarda ora la rimodulazione dell'intervento sopra descritto, prevedendo la sostituzione delle opere dell'impianto di segnalamento per la tratta Cascina Gobba - Gessate con ulteriori interventi di potenziamento degli «impianti di alimentazione e trazione elettrica» allo scopo di migliorare gli standard di sicurezza e affidabilita';

che il secondo stralcio e' stato conseguentemente riconfigurato e i

relativi interventi sono stati ripartiti tra interventi di fase I e di fase II, con aggiornamento del relativo quadro economico a parita' di costo complessivo (36,605 milioni di euro);

che la proposta sopra citata prevede di intervenire in futuro sull'intero impianto di segnalamento della linea 2, garantendone l'adeguamento ai piu' recenti standard di sicurezza e affidabilita' e permettendone il potenziamento complessivo, evitando un intervento limitato alla sola tratta Cascina Gobba - Gessate, che avrebbe risolto le problematiche della tratta stessa, ma limitato fortemente, in prospettiva, l'intervento sull'intera rete e vincolato il distanziamento dei treni a logiche risalenti ai primi anni '60;

che, in ogni caso, la progettazione del secondo stralcio funzionale di cui alla citata delibera n. 25/2013 risale al 2009 e, per la parte del segnalamento, non avrebbe potuto acquisire i positivi riscontri gestionali in termini di regolarita' e di esercizio dimostrati quotidianamente dal nuovo sistema di segnalamento e automazione recentemente installato sulla linea 1;

che, il Ministero ha espresso parere tecnico-economico favorevole sui soli interventi di potenziamento degli «impianti di alimentazione e trazione elettrica» di fase I e si esprimera' sulla congruita' dei costi degli interventi di fase II in sede di istruttoria tecnico-economica per il parere del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

che il Ministero ha confermato che la rimodulazione sopra descritta non altera la valutazione positiva che aveva determinato l'inserimento dell'intervento di «Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano - 1° e 2° lotto funzionale» nella graduatoria di merito di cui alla delibera n. 91/2011 in posizione utile per l'assegnazione del finanziamento;

che, il Comune di Milano ha ottenuto dal Ministero la proroga dal 28 febbraio 2016 al 31 dicembre 2016 del termine per l'affidamento dei lavori relativi alla fase I, sulla base dei seguenti presupposti: la procedura di gara, a cura del soggetto attuatore ATM S.p.A., e' in corso, il termine per la presentazione delle offerte e' scaduto il 25 febbraio 2016, la data del 31 dicembre 2016 e' il termine massimo per la sottoscrizione del contratto e la data di conclusione dei lavori e' confermata al 30 giugno 2019 per gli interventi relativi a entrambe le fasi;

Considerato che le risorse di cui al decreto-legge n. 112/2008 sono destinate alle finalita' di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992, «con le procedure e le modalita' previste da tali disposizioni», e che per gli interventi di cui agli articoli 1, 2, 3 e 4 della citata legge n. 211/1992, richiamati dal predetto art. 9, questo Comitato approva i «programmi d'interventi», e non i singoli interventi, e individua le «eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato»;

Ritenuto che la presente delibera debba pertanto limitarsi a confermare, per l'intervento rimodulato nei termini sopra descritti, l'ammontare del finanziamento di cui alla richiamata delibera n. 25/2013;

Ritenuto di includere, tra gli obblighi dei soggetti aggiudicatori, quello di assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti e modalita' con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144;

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

Vista la nota 10 agosto 2016, n. 3939, 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;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e degli altri ministri e sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. E' confermato, per la realizzazione dell'intervento del Comune di Milano denominato «Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano - I e II lotto funzionale», rimodulato come specificato nella precedente presa d'atto, il finanziamento pari a 45,963 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 63, commi 12 e 13, del decreto-legge n. 112/2008, individuato per l'intervento stesso con la delibera n. 25/2013 citata in premesse.

2. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonche' per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il Comune di Milano, soggetto aggiudicatore dell'opera dovra' assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999;

3. Il codice unico di progetto (CUP) relativo al succitato intervento, ai sensi della citata delibera n. 24/2004, dovra' essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile concernente l'intervento stesso.

Roma, 10 agosto 2016

Il Presidente: Renzi

Il segretario: Lotti

Registrata alla Corte dei conti il 2 febbraio 2017
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 132