

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 24 luglio 2019

Aggiornamento per gli anni 2018 e 2019 del contratto di programma 2017-2021 parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Parere ai sensi della legge n. 238 del 1993. (Delibera n. 37/2019). (20A00062)

(GU n.4 del 7-1-2020)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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

Vista la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.a. (FS S.p.a.), che prevede, in particolare ai sensi dell'art. 1, il preventivo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), istituito con legge 4 giugno 1991, n. 186, art. 2, comma 1;

Visto l'art. 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali è ricompreso il CIPET, trasferendo a questo Comitato una parte delle competenze dello stesso, tra cui, alla lettera c), la valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti;

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 l'atto di concessione a Ferrovie dello Stato S.p.a. (FS) di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T e successive modificazioni, riguardante la rete ferroviaria nazionale - con scadenza al 31 ottobre 2060;

Visto lo statuto di Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI) - Società con socio unico (soggetta all'attività di direzione e coordinamento di FS a norma dell'art. 2497-sexies del codice civile e del decreto legislativo n. 112 del 2015) che è subentrata a tutti gli effetti a FS nei rapporti in essere per quanto riguarda il citato

atto di concessione e il relativo contratto di programma;

Visto il «Nuovo piano dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si e' definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 2001, e che e' stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilita', e successive modificazioni;

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

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

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

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

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», ed in particolare gli articoli 166, 167, comma 5, e 185;

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) da ultimo modificato dall'art. 2 del trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 e ratificato dall'Italia con legge 2 agosto 2008, n. 130;

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»;

Considerato che le attribuzioni al CIPE sulla «valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti», di cui al citato decreto del Presidente della Repubblica n. 373 del 1994, sono state fatte salve dall'art. 37, comma 6-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che istituendo l'Autorita' di regolazione dei trasporti (ART) espressamente stabilisce che «restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonche' del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma»;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto alle direzioni generali competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle quali e' demandata la responsabilita' di assicurare la coerenza tra i contenuti della

relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», che abroga il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e che prevede, nel quadro di una piu' ampia regolazione dei rapporti tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura, che i rapporti tra RFI e lo Stato italiano siano regolati da un atto di concessione e da uno o piu' «contratti di programma»;

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

Visto il medesimo decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che, con riferimento alla programmazione infrastrutturale, ha individuato i due seguenti strumenti di pianificazione e programmazione:

il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilita' delle persone e delle merci nonche' dello sviluppo infrastrutturale del Paese;

il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) che, oltre a quanto stabilito dal comma 2, dell'art. 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e successive modificazioni, contiene gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilita' e' meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL;

Vista la delibera del 2011, n. 85, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 79 del 2012, con la quale questo Comitato ha preso atto dell'atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI S.p.a. e il Consorzio Cepav Due relativamente alla linea AV/AC Treviglio-Brescia;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 2015, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013 che include il «Programma delle infrastrutture strategiche» vigente;

Vista la delibera 1° dicembre 2016, n. 68, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 87 del 2017, con la quale questo Comitato ha preso atto del contenuto delle «Linee guida del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche» (da ora in avanti «Linee guida per la valutazione delle opere pubbliche») redatte ai sensi dell'art. 8, comma 4, del citato decreto legislativo n. 228 del 2011, che definiscono - tra l'altro - la procedura semplificata da adottare per la gestione della «fase transitoria» fino al primo DPP;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha approvato i progetti preliminari o definitivi delle infrastrutture strategiche incluse nei contratti di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI e/o ha assegnato risorse alle medesime infrastrutture, nell'ambito del citato Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera n. 66 dell'8 agosto 2017, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 83 del 10 aprile 2018, con la quale il CIPE ha espresso parere sul Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 (CdP-I);

Visto il parere dell'Autorita' di regolazione dei trasporti (ART) n. 11 del 30 novembre 2017;

Considerate le raccomandazioni della Corte dei conti in occasione della registrazione della citata delibera n. 66 del 2017;

Visto il parere favorevole approvato il 24 ottobre 2018 dall'8^a Commissione permanente del Senato della Repubblica (Lavori pubblici, Comunicazione) sull'atto di Governo n. 46 relativo allo schema di CdP-I, riportante cinque condizioni e cinquantotto osservazioni;

Visto il parere favorevole approvato il 25 ottobre 2018 dalla 9^a Commissione permanente della Camera dei deputati (Trasporti, Poste e

telecomunicazioni) sul medesimo atto di Governo n. 46, relativo allo schema di CdP-I, contenente le medesime cinque condizioni del parere del Senato sopra citato e cinquantacinque osservazioni;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 79 del 3 aprile 2019, con la quale e' stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Viste le leggi di bilancio di previsione dello Stato per gli anni finanziari 2017, 2018 e 2019, e conseguentemente il Fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, che assicura il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, con somme presenti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF - capitolo n. 7555);

Vista la nota MIT-GAB 2 luglio 2019, n. 26393 (protocolli DIPE n. 3628, 3630 e 3631 di pari data) con la quale il Ministero trasmetteva la documentazione relativa all'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I, in vista della riunione preparatoria del Comitato del 3 luglio 2019, ed in particolare inviava la documentazione istruttoria:

1. presentazione illustrativa di RFI del CdP-I;
2. CD - Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2018;
3. CD - Aggiornamento 2018-2019.

Vista la nota dell'amministratore delegato di RFI 16 luglio 2019, n. 1247 (protocollo DIPE n. 3972) con la quale e' stata trasmessa ulteriore documentazione istruttoria aggiornata, ed in particolare:

1. il Documento annuale di valutazione e programmazione delle priorit  degli investimenti (DVPPI);
2. lo Schema aggiornato del CdP-I;
3. la Relazione informativa del CdP-I, con le relative Appendici.

Vista la nota n. MIT-GAB 18 luglio 2019, n. 29108, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie (DG) ha trasmesso, in particolare, la relazione istruttoria del CdP-I;

Vista la nota del presidente della Provincia autonoma di Trento 24 luglio 2019, n. 463855/RDC (protocollo DIPE 4132 del 24 luglio 2019), indirizzata al Sottosegretario di Stato della Presidenza del Consiglio dei ministri con la quale richiede di «mantenere invariata la destinazione delle risorse per la progettazione della Circonvallazione di Trento» nell'attuale aggiornamento del CdP-I, contrariamente a quanto presente nella documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da RFI, che per altro, della diversa allocazione delle risorse di cui trattasi si e' gi  dato atto nel Contratto di programma 2017-2021 approvato con la citata delibera n. 66 del 2018, e pertanto non costituisce oggetto della presente delibera;

Considerato il ruolo di RFI e le sue principali attivita':

1. la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al citato decreto legislativo n. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonch  la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta velocita'/Alta capacita';

2. gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, nonch  ogni ulteriore attivita' necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorita' nazionali e comunitarie. In tale ambito, le funzioni principali sono relative a:

- 2.1. assicurare la piena utilizzabilit  ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;

- 2.2. gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;

- 2.3. promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione europea.

Preso atto che RFI ha predisposto il DVPPI per esplicitare la

valutazione sistemica e sistematica di tutti gli investimenti, con fabbisogni finanziari inclusi nel contratto e conseguente classificazione degli stessi. In tale documento viene evidenziata la metodologia con cui sono individuati:

1. i progetti di sviluppo della rete eleggibili, sulla base della maturità e dei ritorni tecnico-prestazionali attesi, all'inserimento tra gli investimenti cui dare priorità di finanziamento;

2. il livello di cantierabilità dei programmi di upgrading della rete, finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza della rete esistente, da cui deriva il dimensionamento dei fabbisogni finanziari.

Valutato l'aggiornamento al CdP-I che, oltre ad essere accompagnata fra gli altri documenti da una relazione informativa (Allegato n. 1), consta in particolare di due articoli:

1. art. 1: Modificazioni delle Tabelle, delle Tavole e degli Allegati al CdP-I;

2. art. 2: Aggiornamento dell'articolato del CdP-I.

Valutate fra le altre, in particolare:

1. l'appendice 1 alla Relazione informativa «Dettaglio delibere CIPE per intervento», nella quale sono riportate, per ogni progetto identificato con CUP e Titolo, le relative delibere CIPE emanate con la descrizione della relativa «Tipologia» (Approvazione progetto preliminare, Approvazione progetto definitivo, Apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e/o della pubblica utilità / rinnovo), la presenza di eventuali prescrizioni e raccomandazioni, e un campo note con evidenza di eventuali delibere ritirate o ruscate;

2. l'appendice 5 alla Relazione informativa «Schede interventi CdP-I», nella quale sono riportate sintetiche schede degli interventi con descrizione dei singoli progetti e programmi, il quadro finanziario, l'evoluzione dei costi e delle coperture, l'ambito territoriale e regionale di riferimento; lo stato di avanzamento del progetto e i benefici associati all'intervento sulla base del DVPPPI.

Considerato che il CdP-I è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria, e che a tal fine l'articolazione degli investimenti prevede i seguenti punti:

1. Manutenzione straordinaria;
2. Sicurezza, ambiente e adeguamento obblighi di legge;
3. Tecnologie per la circolazione;
4. Valorizzazione turistica ferrovie minori;
5. Valorizzazione reti regionali;
6. Città metropolitane;
7. Porti e interporti;
8. Aeroporti;
9. Diretrici di interesse nazionale;
10. Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC.

Considerato che CdP-I in esame indica un portafoglio progetti di circa 79,197,87 milioni di euro, opere ultimate nell'ultimo biennio per circa 2.119,54 milioni di euro, risorse aggiuntive da contrattualizzare per 15.863,21 milioni di euro e definanziamenti per complessivi 503,3 milioni di euro;

Considerato che le risorse da contrattualizzare sono costituite da:

1. 7.263,74 milioni di euro a valere sul Fondo investimenti ex art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019);

2. 5.900,00 milioni di euro derivanti dal riparto del Fondo ex art. 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018);

3. 2.197,00 milioni di euro a valere su risorse FSC 2014-2020;

4. 502,47 milioni di euro provenienti da fondi europei, stipula di nuove convenzioni, protocolli di intesa con enti locali, aggiornamento «Patto Sud», autofinanziamento e altro;

Considerato che sono presenti riallocazioni di finanziamenti già contrattualizzati a saldo zero tramite l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse verso progetti più maturi, per un importo complessivo di 795,9 milioni di euro a favore essenzialmente di sicurezza, miglioramento accessibilità ed adeguamento a obblighi di legge, circolazione ed efficientamento;

Preso atto che le principali voci di utilizzo del CdP-I sono:

1. Interventi prioritari ferroviari - direttrici di interesse nazionale per 6.751,2 milioni di euro;

2. Sicurezza, ambiente e obblighi di legge per 2.496,02 milioni di euro;

3. Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento per 1.745,37 milioni di euro;

4. Investimenti realizzati per lotti costruttivi per 1.501,13 milioni di euro;

5. Citta' metropolitane per 1.465,11 milioni di euro;

6. Valorizzazione delle reti regionali per 1.045,51 milioni di euro.

7. Porti e interporti, «ultimo e penultimo miglio» ferroviario e connessioni alla rete per 182,19 milioni di euro;

8. Valorizzazione turistica delle ferrovie minori per 114 milioni di euro;

9. Accessibilita' su ferro agli aeroporti per 59,93 milioni di euro.

Considerato che con il presente aggiornamento del CdP-I sono state recepite tutte le condizioni delle Commissioni parlamentari ed e' stata data attuazione a tutte le osservazioni richieste (conclusi trentuno approfondimenti fra quelli presenti tra le osservazioni delle Commissioni, avviate come richiesto dalle medesime Commissioni le restanti attivita' connesse al rispetto delle osservazioni formulate, che tuttavia sono ancora in corso anche per la natura complessa delle stesse);

Considerata l'esigenza di armonizzare la previsione relativa alla documentazione da fornire a corredo del CdP-I, insieme alle schede dei singoli interventi e riportata nei tre atti sotto elencati:

1. il CdP-I vigente che all'art. 4 «obblighi del gestore», comma 1, lettera d), prevede che per la predisposizione e l'aggiornamento annuale del DPP RFI provveda ad inviare entro il mese di settembre di ciascun anno dei «dossier di valutazione ex ante per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per le ulteriori fasi progettuali e/o realizzative nonche' l'eventuale aggiornamento del dossier a seguito dell'esito degli approfondimenti progettuali o nuove esigenze che comportino ulteriori necessita' finanziarie»;

2. la citata delibera n. 66 del 2017, con la quale il CIPE ha espresso parere sul Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021, ed in particolare ha previsto al punto 5, che «per assolvere la funzione di quadro di riferimento per la selezione degli interventi da inserire nel DPP, in sede di aggiornamento del Contratto» per i soli «nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati, o finanziati solo per la progettazione, dovranno essere corredati da appositi dossier di valutazione ex ante integrati da un'analisi costi/benefici e, al punto 6 che in relazione alle schede dei singoli interventi del Contratto di programma 2017-2021, e' necessario che, a partire dal prossimo aggiornamento contrattuale, siano inserite delle parti descrittive sia del territorio dove si realizza l'opera (ad esempio orografia, viadotti, gallerie etc.) che del tipo di opera (ad esempio, nuova linea, miglioramento delle prestazioni, etc.), corredate di quadri economici e, per i nuovi interventi, di dossier di valutazione ex ante, con particolare riferimento all'analisi costi/benefici»;

3. la citata delibera n. 82 del 2018, con la quale e' stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62, ed in particolare l'art. 2, comma 2, con il quale e' stato previsto che «la proposta, da sottoporre all'esame del Comitato, sottoscritta dal Ministro competente o dal suo Capo di Gabinetto, e' corredata, a pena di irricevibilita', oltre che della necessaria documentazione istruttoria, da una scheda di sintesi che deve esplicitare gli elementi individuati dai commi da 3 a 5, nonche' l'analisi costi benefici o altra metodologia di valutazione nei casi dei progetti e programmi di investimento di cui all'art. 1, comma 2»;

Vista la nota del 23 luglio 2019, protocollo n. 4105-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base della odierna seduta del Comitato;

Considerato che il Comitato e' chiamato ad esprimere il proprio parere, con osservazioni e raccomandazioni, sullo schema di contratto tra la societa' RFI e il Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti, in base all'art. 1 della legge 14luglio 1993, n. 238;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato, e che in particolare in merito alla richiesta avanzata dal presidente della Provincia autonoma di Trento si e' ritenuto di rinviare la decisione a future interlocuzioni, anche di natura tecnico-economico, fra la medesima Provincia autonoma di Trento, da un lato, ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere favorevole sull'aggiornamento del «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti», per gli anni 2018 e 2019, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.a., ai sensi dell'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238;

Delibera:

1. Le risorse derivanti dal Fondo di cui all'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019) saranno utilizzabili solo dopo l'emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di riparto delle risorse ivi previste e l'adozione del conseguente decreto di variazione di bilancio.

2. Il MIT dovra' dare tempestiva comunicazione della effettiva disponibilita' delle suddette risorse, per l'indicato importo di 7.263.736.421 euro, a seguito dell'adozione del decreto di variazione di bilancio conseguente alla conclusione dell'iter del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di riparto.

3. Al fine di soddisfare le esigenze di semplificazione e buon andamento amministrativo, nonche' di allineamento delle due delibere CIPE n. 66 del 2017 e n. 82 del 2018, il punto 5 della delibera n. 66 del 2017, con la quale il CIPE ha espresso parere sul CdP-I 2017-2021, viene integrato come segue:

«Per assolvere la funzione di quadro di riferimento per la selezione degli interventi da inserire nel DPP, in sede di aggiornamento del Contratto, i nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati, o finanziati solo per la progettazione, dovranno essere corredati da appositi dossier di valutazione ex ante integrati da un'analisi costi/benefici o altra metodologia di valutazione».

4. Il Comitato prende atto della rimodulazione di parte delle fonti di finanziamento a parita' di costo complessivo del quadro economico della Treviglio-Brescia, secondo lotto, di cui alla delibera n. 85 del 2011, con l'introduzione di un finanziamento europeo TEN 2007-2013, di circa 19,7 milioni di euro, e una corrispondente riduzione per pari entita' della quota di finanziamento a carico del Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali.

5. Al fine del monitoraggio dell'andamento della spesa, RFI inviera' al DIPE ed al MEF la lista dei progetti finanziati identificati con CUP e provvisti della classificazione attribuita nel Contratto di programma e garantisce il costante aggiornamento della BDAP ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, che fa fede rispetto agli avanzamenti finanziari, fisici e procedurali degli interventi. RFI dovra' inoltre gestire a livello di codice locale di progetto le opere articolate in singoli lotti funzionali che presentano lo stesso CUP.

6. Si conferma la prescrizione n. 8 della delibera n. 66 del 2017: «Il Ministero dovra' informare questo Comitato in merito alla destinazione definitiva di parte delle risorse derivanti dal "Piano di azione e coesione (PAC) complementare al PON Infrastrutture e reti 2014-2020", approvato con delibera n. 58 del 2016, e provvisoriamente appostate sul Fondo salvaguardia in attesa di chiarimenti da parte dei Ministeri competenti» in quanto non ancora ottemperata.

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

8. Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovra' essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 24 luglio 2019

Il Presidente: Conte

Il segretario: Giorgetti

Registrato alla Corte dei conti l'11 dicembre 2019
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, reg. n. 1-1538