

INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.

I L C I P E

VISTO il Piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 10 aprile 1986 ed aggiornato con decreto del Presidente della Repubblica del 29 agosto 1991;

VISTA la legge 8 giugno 1990 n. 142 che, all'art. 17, reca disposizioni in tema di aree metropolitane;

VISTA la legge 26 febbraio 1992 n. 211, relativa ad interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa;

VISTA la legge 23 dicembre 1992 n. 500 (legge finanziaria 1993), che ha soppresso la prima annualità del 1° limite di impegno previsto, rispettivamente, all'art. 9 ed all'art. 10 della citata legge n. 211/1992;

VISTI l'art. 1 della legge 24 dicembre 1993 n. 537 ed il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994 n. 373 che, in attuazione della delega contenuta al comma 24 della norma citata, ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi del comma 21 dello stesso articolo e tra i quali figura incluso il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET);

VISTO l'art. 3 del decreto-legge 1° luglio 1994 n. 428, convertito dalla legge 8 agosto 1994 n. 505, che ha destinato le disponibilità relative al 1994 al parziale finanziamento del collegamento Saronno-Malpensa e che ha disposto un ulteriore finanziamento di detto intervento a carico delle risorse di cui all'art. 10 della legge n. 211/1992;

VISTE le leggi 24 dicembre 1993 n. 538 (legge finanziaria 1994) e 23 dicembre 1994 n. 725 (legge finanziaria 1995), che hanno ulteriormente rimodulato gli stanziamenti di cui alla citata legge n. 211/1992;

VISTO il decreto-legge 1° aprile 1995 n. 98, convertito dalla legge 30 maggio 1995 n. 204, che, all'art. 4, reca disposizioni in materia di trasporti rapidi di massa;

VISTE le direttive emanate, ai sensi della legge n. 211/1992, dal CIPET con delibera del 31 marzo 1992, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 91 del 17 aprile 1992, e viste le ulteriori determinazioni assunte dal Comitato con delibera del 18 maggio 1992, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 117 del 21 maggio 1992, e con delibera 7 giugno 1993, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 217 del 15 settembre 1993 e concernente l'autorizzazione alla contrazione di mutui per la realizzazione di parcheggi e di sistemi di trasporto rapido di massa, disposta in relazione alle previsioni dell'art. 1 comma 2 della legge 23 dicembre 1992 n. 498;

VISTO il decreto emanato il 22 dicembre 1993 dal Ministro dei trasporti e dal Ministro per i problemi delle aree urbane per dettare disposizioni integrative ai fini dell'attuazione della legge n. 211/1992;

VISTA la nota n. 590 del 3 agosto 1995, con la quale il Ministro dei trasporti e della navigazione ed il Sottosegretario di Stato per le aree urbane, Roma Capitale e Giubileo 2000 hanno trasmesso una relazione, nella quale riferiscono a questo Comitato in ordine alle risultanze dei lavori della Commissione di Alta Vigilanza istituita ai sensi dell'art.

4 del decreto-legge n. 98/1995, convertito dalla legge n. 204/1995, e formulano proposte di riparto delle risorse recate dalla legge n. 211/1992 sulla base della graduatoria redatta dalla suddetta Commissione;

VISTA la propria delibera in data 20 novembre 1995, in corso di registrazione presso la Corte dei Conti, con la quale vengono destinate le disponibilità recate dall'art. 9 della legge n. 211/1992;

VISTO lo schema di decreto-legge approvato in data odierna dal Consiglio dei Ministri in base al quale, per gli interventi relativi alle ferrovie concesse, i mutui di cui all'art. 10, comma 2, della legge n. 211/1992 non possono superare il 50% del costo di realizzazione dell'investimento;

VISTA la nota n. 0101 del 21 dicembre 1995 con la quale il Ministro dei trasporti e della navigazione ed il Sottosegretario per le aree urbane, Roma Capitale e Giubileo 2000 propongono di ripartire di fondi di cui all'art. 10 della legge n. 211/1992 sulla base della richiamata graduatoria della Commissione di Alta Vigilanza;

CONSIDERATO che la legge n. 211/1992 mira a stimolare la realizzazione di sistemi di trasporto atti a migliorare la mobilità in aree urbane e le condizioni ambientali, nella medesima logica che è stata adottata dal CIPET nella delibera del 23 dicembre 1992 su "mobilità urbana ed ambiente" (Gazzetta Ufficiale n. 28 del 4 marzo 1993) ed alla quale risulta poi improntato il Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI, approvato dal CIPE con delibera del 28 dicembre 1993 (supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 47 del 26 febbraio 1994);

CONSIDERATO che i fenomeni di congestione e di inquinamento atmosferico sono presenti particolarmente nelle aree metropolitane;

RITENUTO di confermare, per i motivi sopra esposti, la finalizzazione di almeno l'85% delle risorse recate dall'art. 10 della legge n. 211/1992 alle aree metropolitane, prevista dal CIPET nella citata delibera del 31 marzo 1992;

RITENUTO che sia opportuno che gli oneri per la realizzazione di parcheggi necessari per assicurare maggiore funzionalità al sistema di trasporto finanziato ai sensi della legge 211/1992 siano stralciati dal costo dell'opera sul quale computare il contributo di cui alla legge stessa e vengano invece a gravare su altre risorse, tra le quali sono da annoverare sia gli stanziamenti recati dalla legge 24 marzo 1989 n. 122 e confluiti, in base al disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1993 n. 537, nel fondo per il finanziamento dei programmi regionali di sviluppo di cui all'art. 3 della legge 14 giugno 1990 n. 158, sia le disponibilità di cui all'art. 6, comma 3, del decreto-legge 1° aprile 1989 n. 121, convertito dalla legge 29 maggio 1989 n. 205;

PRESO ATTO della graduatoria redatta dalla Commissione di Alta Vigilanza;

UDITA la relazione del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Sottosegretario di Stato per le aree urbane, Roma capitale e Giubileo 2000;

D E L I B E R A

1. Sono approvati i programmi di intervento di cui all'allegato

prospetto, che forma parte integrante della presente delibera: a detti programmi è concesso, a valere sulle risorse di cui all'art. 10 della legge 26 febbraio 1992 n. 211, un contributo annuo nella misura massima indicata nella colonna 2 dell'allegato stesso e per il numero di anni precisato nella successiva colonna 3.

L'approvazione definitiva degli interventi da realizzare nelle Regioni Veneto (linea Padova-Venezia-Mestre), **Lazio (metropolitana linea G, ferrovia Roma-Lido)** e Puglia (ripristino linea ferroviaria Foggia-Lucera) resta subordinata alla trasmissione, da parte del concessionario, di una documentazione dalla quale risultino le ulteriori fonti individuate per assicurare la copertura del 50% del costo relativo; mentre l'approvazione dell'impianto filoviario tra Pescara e Montesilvano resta subordinata alla trasmissione, da parte della gestione commissariale, di documentazione dalla quale risultino le fonti individuate per il finanziamento del residuo costo di realizzazione dell'opera. La documentazione dovrà pervenire al Ministero dei trasporti e della navigazione entro 30 giorni dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della presente delibera.

2. Come specificato al punto precedente le quote di contributo indicate nell'allegato prospetto sono da intendere come limiti massimi. Gli importi definitivi saranno quantificati, a seguito dell'approvazione della progettazione esecutiva, dal Ministero dei trasporti e della navigazione. Il costo totale dell'intervento dovrà ricomprendere anche le previsioni di spesa relative agli oneri accessori, nonché l'IVA. In sede di approvazione della progettazione esecutiva il citato Dicastero verificherà l'effettiva sussistenza degli eventuali cofinanziamenti dichiarati dal soggetto richiedente: l'eventuale esito negativo della verifica e comunque la mancata approvazione del progetto esecutivo comporteranno l'automatica caducazione del finanziamento statale. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvederà a comunicare al CIPE i procedimenti istruttori conclusisi negativamente ed a trasmettere, nelle altre ipotesi, i relativi provvedimenti approvativi, con la quantificazione delle economie eventualmente conseguite anche in relazione allo scomputo degli oneri per gli interventi relativi ai parcheggi.
3. I beneficiari dei contributi ai sensi dell'art. 10 della legge n. 211/1992, che in sede di definizione del progetto esecutivo - anche attraverso gare pubbliche - conseguano una riduzione del costo totale dell'investimento relativo al sistema di trasporto prescelto a seguito di mutamenti nella tecnologia e/o dell'adozione di project financing, possono trattenere il 50% della riduzione della corrispondente quota di contributo dello Stato già destinata, da portare in detrazione dell'ammontare del cofinanziamento esterno del progetto. A tal fine i contributi dello Stato vengono indicati, nella colonna 5 dell'allegato prospetto, in termini percentuali rispetto al costo dell'investimento.
Resteranno acquisite allo Stato le economie che si dovessero realizzare nella fase successiva della gara per l'affidamento dell'esecuzione degli interventi.
4. Eventuali interessi di pre-ammortamento resteranno a carico delle concessionarie, mentre per gli interventi relativi alle ferrovie in gestione commissariale governativa la decorrenza della erogabilità dei mutui sarà stabilita in sede di determinazione delle modalità per la concessione e per l'erogazione dei contributi effettuata ai sensi dell'art. 10, comma 3, della legge n. 211/1992.
5. Il CIPE, tenuto conto dell'ordine della graduatoria predisposta dalla Commissione di Alta Vigilanza, provvederà a destinare ad altri interventi, finanziabili ai sensi dell'art. 10 della legge n. 211/1992, i fondi resisi disponibili a seguito del verificarsi di quanto previsto dai punti precedenti. Ai fini della destinazione di dette risorse, i soggetti che hanno avanzato istanza di ammissione ai benefici per interventi non inclusi nell'allegato prospetto, ma ricompresi nella graduatoria della Commissione di Alta Vigilanza,

potranno presentare al Ministero dei trasporti e della navigazione, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della presente delibera, documentazione integrativa anche per l'individuazione delle fonti di cofinanziamento necessarie alla copertura del costo dell'investimento, nonché per la quantificazione delle spese relative alla eventuale realizzazione dei parcheggi.

Roma, 21 dicembre 1995

Il Presidente Delegato
Rainer Masera

Allegato
LEGGE N. 211/92 ART. 10

(importi in milioni)		COSTO TOTALE (a) (1)	CONTRIBUTO STATO			
REGIONE	INTERVENTO		QUOTA ANNUA (b) IMPORTO (2)	ANNI (3)	PREVISIONI VOLUME INVESTIMENTI (c) IMPORTO (4)	PERC (5=4/1)
a) CONTRIBUTO AI SENSI DELLA LEGGE 505/94						
LOMBARDIA	FERROVIE NORD MILANO (d) Collegamento Saronno-Malpensa	574.993	17.803,1	8	100.000	17,39
b) AREE METROPOLITANE						
VENETO	PADOVA-VENEZIA-MESTRE (d) Sistema di trasporto integrato con caratteristiche di tipo metropolitano	659.420	50.693,7	10	329.710	50
SICILIA	FERROVIA CIRCUMETNEA-CATANIA (e) Potenziamento tratta metropolitana Borgo- Nesima- Stesicoro-Giovanni XXIII e Dep.	270.000	48.068,3	8	270.000	100
CAMPANIA	SEPSA (d) Tratta funzionale Mostra-Soccavo al servizio Università di Monte Angelo	290.072	25.814,5	8	145.000	49,99
CAMPANIA	FERROVIA CIRCUMVESUVIANA (e) Triplicamento NA-Barra, arretramento staz. Nola, impianti automazione nodo Napoli	229.700	40.893,7	8	229.700	100
LAZIO	METROPOLITANA LINEA G (d) Tratta Grano-S.Giovanni	807.300	62.062,1	10	403.650	50
CAMPANIA	FERROVIA ALIFANA (e) Tratta funzionale Piscinola- Capodichino	192.282	14.781,9	10	96.141	50
SARDEGNA	FERROVIE DELLA SARDEGNA -	69.060	8.039,4	10	52.288	75,71

CAGLIARI (e) Completamento del
raccordo Monserrato-S.Paolo

LAZIO	FERROVIA ROMA-LIDO (d) Tratta funzionale Mezzocammino- Spinaceto- Tor de Cenci	242.300	21.568,4	8	121.150	50
PUGLIA	FERROVIE DEL SUD-EST (e) Triplicamento BA-S.E.- Mungivacca, raddoppio Mungivacca-Nocicattaro, ristrutturazione e poten- ziamento impianto.	125.635	19.316,7	10	125.635	100
TOTALE PARZIALE		2.885.769	291.238,7		1.773.274	
c) AREE URBANE						
PUGLIA	FERROVIE DEL GARGANO (d) Ripristino della linea ferroviaria Foggia-Lucera	49.982	4.449,2	8	24.991	50
EMILIA ROMAGNA	FERROVIE PADANE (e) Servizio ferroviario ad uso metropolitano della città di Ferrara	31.792	4.539,8	8	25.500	80,21
UMBRIA	FERROVIA CENTRALE UMBRA - PERUGIA (e) Metropolitana di superficie	93.374	16.623,4	8	93.374	100
UMBRIA	FERROVIA CENTRALE UMBRA - TERNI (e) Potenziamento e ammodernamento della tratta Cesi-Terni	38.000	6.765,2	8	38.000	100
ABRUZZO	FERROVIA PENNE - PESCARA (e) Impianto filoviario in sede protetto tra Pescara e Montesilvano	60.155	8.580,6	(f)	48.291,4	80,28
TOTALE PARZIALE		273.303	40.958,4		230.156,4	
TOTALE GENERALE		3.734.065	350.000		2.103.430, 4	

N O T E

(a) Al lordo di parcheggi, ove inclusi.

(b) Importi arrotondati alle lire 100.000.=.

(c) Previsioni sul volume di investimenti attivabile formulate tenendo conto del tasso semestrale del 4,5% praticato per i mutui della Cassa DD.PP. e sulla base della seguente formula:

$$\text{Mutui} = R \times \frac{1 - (1+i)^{-n}}{i}$$

dove:

R = rata semestrale, pari alla metà dell'impegno annuale da corrispondere il 30.6 ed il 31.12 di ogni anno

i = tasso di interesse semestrale

n = numero delle rate semestrali di rimborso.

(d) Ferrovia in concessione.

- (e) Ferrovia in gestione commissariale governativa.
- (f) 8.474,4 milioni della misura massima di contributo concedibile sono erogabili per 8 anni ed i residui 106,2 milioni per 10 anni.

—