CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

LO STATO DI REALIZZAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA A GUIDA VINCOLATA E DI TRANVIE VELOCI NELLE AREE URBANE (L. 26 FEBBRAIO 1992, N. 211)

Deliberazione 29 marzo 2017, n. 4/2017/G

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

LO STATO DI REALIZZAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA A GUIDA VINCOLATA E DI TRANVIE VELOCI NELLE AREE URBANE (L. 26 FEBBRAIO 1992, N. 211)

Relatore

Cons. Andrea Liberati

SOMMARIO

Pag.

Deliberazione 9

* * *

Relazione 15

Sintesi 17

CAPITOLO I - Oggetto e finalità dell'indagine 23
1. Oggetto e finalità dell'indagine 23
2. Metodologia e limiti del controllo 24
3. Le criticità evidenziate in precedenti indagini 25

CAPITOLO II - La normativa sul trasporto rapido di massa 27
1. La l. n. 211/1992 27
2. Le leggi di integrazione e modifica 29
3. Le leggi di rifinanziamento 31
4. Osservazioni 33

CAPITOLO III - Lo stato di attuazione degli interventi per gli enti locali 37
1. Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti 37
2. Quadro analitico degli interventi e dei finanziamenti 43
3. Interventi non realizzati e definanziati 47
4. Opere che presentano varianti 49
5. Il ciclo temporale di realizzazione degli interventi 52
6. Gli interventi con maggiori criticità 54
7. Osservazioni sull'attuazione dell'art. 9 57

CAPITOLO IV - Lo stato di attuazione degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa 59
1. Premessa 59
2. Gli accordi di programma con le regioni 62
3. Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti 64
4. Quadro analitico degli interventi e dei finanziamenti 66
5. Interventi non attuati e opere definanziate 68
6. Opere che presentano varianti 68
7. Il ciclo temporale di realizzazione degli interventi 71
8. Gli interventi con maggiori criticità 73
9. Osservazioni sullo stato di attuazione degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa 74

CAPITOLO V - L'attività di monitoraggio e controllo 75
1. L'attività di monitoraggio e controllo sugli interventi a favore degli enti locali 75
2. Il potere di direttiva 75
3. Attività ispettiva del Mit e Mef 76
4. Monitoraggio trimestrale degli interventi 76
5. L'avanzamento dei lavori (sal) 77
6. Le relazioni annuali al Cipe 78
7. L'attività di monitoraggio dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale 78
8. La Commissione di alta vigilanza 80
9. Il monitoraggio del ministero sugli interventi ex art. 10 l. n. 211/1992 82
10. Osservazioni della deliberazione n. 10/2010 83

CAPITOLO VI - Analisi finanziaria e contabile 85
1. Premessa 85
2. Analisi del finanziamento del trasporto rapido di massa ex art. 9 l. n. 211/1992 85
3. Analisi del finanziamento del trasporto rapido di massa ex art. 10 l. n. 211/1992 ... 88
4. Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 91
5. Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 10 96
6. Le somme inutilizzate, la formazione di residui passivi e perenti 98
7. La tenuta delle scritture contabili dei mutui derivanti da rinegoziazione 100
8. Gli oneri finanziari conseguenti al ritardo dei pagamenti nell'attuazione dell'art. 9 della l. n. 211/1992 101
8.1. I mutui con la Cassa depositi e prestiti 102
8.2. L'aggravio del costo del servizio del debito complessivamente considerato derivante dalla rinegoziazione dei mutui 104
8.3. La non onerosità netta della rinegoziazione dei mutui 112
9. Gli oneri finanziari conseguenti al ritardo delle fasi di pagamento nell'attuazione dell'art. 10 della legge 116
10. I cofinanziamenti 116
11. L'attuazione dell'art. 8 della l. n. 211/1992 - ricorso a mutui garantiti dallo Stato ed obbligazioni 117
12. L'avanzamento finanziario dei singoli interventi a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992) 118
13. L'avanzamento finanziario dei singoli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10 l. n. 211/1992) 119
14. Osservazioni 119

CAPITOLO VII - Le politiche pubbliche del trasporto rapido di massa in Europa: riferimenti comparativi 123
1. Le politiche pubbliche sul trasporto rapido di massa in Europa 123

CAPITOLO VIII - Conclusioni e raccomandazioni 127

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella n. 1 - Normativa di finanziamento del trasporto rapido di massa (art. 9 l. n. 211/1992 e leggi collegate) 31
Tabella n. 2 - Normativa di finanziamento del trasporto rapido di massa (art. 10 l. n. 211/1992 e leggi collegate) 33
Tabella n. 3 - Rilevanza finanziaria degli interventi a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992) 37
Tabella n. 4 - Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti (art. 9) 38
Tabella n. 5 - Analisi dello stato di attuazione complessivo degli interventi esclusi i definanziati 39
Tabella n. 6 - Ripartizione geografica degli interventi 41
Tabella n. 7 - Tipologia di opere realizzate 42
Tabella n. 8 - Quadro analitico degli interventi completati o in corso 43
Tabella n. 9 - Interventi cofinanziati con fondi ex l. n. 443/2001 46
Tabella n. 10 - Interventi rifinanziati con altre disposizioni normative 46
Tabella n. 11 - Quadro degli interventi definanziati 48
Tabella n. 12 - Prospetto analitico dei costi per varianti 50
Tabella n. 13 - Costo complessivo delle varianti 51
Tabella n. 14 - Interventi con ritardi nei tempi di attuazione 53
Tabella n. 15 - Rilevanza finanziaria originaria degli interventi a favore delle ferrovie in concessione (art. 10) 59
Tabella n. 16 - Accordi di programma. Risorse finanziarie complessive per regione ex art. 10 l. n. 211/1992 62
Tabella n. 17 - Quadro complessivo dell'avanzamento fisico degli interventi 65
Tabella n. 18 - Quadro analitico degli interventi ex art. 10 66
Tabella n. 19 - Quadro analitico degli interventi non attivati 68
Tabella n. 20 - Interventi ex art. 10 con varianti 70
Tabella n. 21 - Interventi con ritardi nei tempi di attuazione 72
Tabella n. 22 - Compensi erogati alla Commissione di alta vigilanza 81
Tabella n. 23 - Autorizzazioni di spesa dal 1992 al 2016 per il trasporto rapido di massa ex art. 9 l. n. 211/1992 e leggi collegate 86
Tabella n. 24 - Disponibilità finanziarie ex art. 9 l. n. 211/1992 - Proiezione per leggi di autorizzazione 87
Tabella n. 25 - Finanziamento previsto per gli interventi ex art. 10 della l. n. 211/1992 ... 88
Tabella n. 26 - Finanziamento ex art. 10 l. n. 211/1992 a seguito delle modifiche ed integrazioni normative 89
Tabella n. 27 - Evoluzione del finanziamento per gli interventi ex art. 10 l. 211/1992 90
Tabella n. 28 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Stanziamento statale e gestione finanziaria dei lavori in corso al 31 dicembre 2015 93
Tabella n. 29 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Contabilità dei lavori in corso al 31 dicembre 2015 94
Tabella n. 30 - Movimentazione finanziaria per anno ex art. 9 l. n. 211/1992 e s.m.i. 95
Tabella n. 31 - Movimentazione finanziaria ex art. 10 l. n. 211/1992 e s.m.i. 97
Tabella n. 32 - Spesa degli enti locali per interessi sui mutui Cdp 102

Tabella n. 33 - Rinegoziazione mutui Cdp ed incremento del valore nominale 109
Tabella n. 34 - Incremento spesa per interessi 112
Tabella n. 35 - Remunerazione minima dei titoli di Stato ai fini della copertura finanziaria 114

* * *

INDICE DEI GRAFICI

Grafico n. 1 - Rilevanza relativa degli investimenti a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992) 37
Grafico n. 2 - Quadro complessivo dello stato di realizzazione (art. 9) 38
Grafico n. 3 - Stato di realizzazione degli interventi 40
Grafico n. 4 - Ripartizione geografica degli interventi 41
Grafico n. 5 - Tipologia di opere realizzate 42
Grafico n. 6 - Costo percentuale varianti 51
Grafico n. 7 - Costo delle varianti 51
Grafico n. 8 - Rilevanza finanziaria originaria degli interventi a favore degli enti locali e delle ferrovie in concessione (art. 9 e art. 10) 60
Grafico n. 9 - Autorizzazione di spesa per anno per gli interventi a favore degli enti locali e delle ferrovie in concessione (art. 9 e art. 10) 60
Grafico n. 10 - Accordi di programma. Risorse finanziarie complessive per regione ex art. 10 l. n. 211/1992 63
Grafico n. 11 - Ripartizione geografica percentuale degli interventi e dei finanziamenti ... 64
Grafico n. 12 - Ripartizione geografica completa degli interventi e dei finanziamenti 65
Grafico n. 13 - Stato di realizzazione degli interventi 66
Grafico n. 14 - Autorizzazioni di spesa art. 9 l. n. 211/1992. Proiezione per annualità 86
Grafico n. 15 - Disponibilità finanziarie ex art. 9 l. n. 211/1992. Proiezione per leggi di autorizzazione 87
Grafico n. 16 - Finanziamento previsto dall'art. 10 della l. n. 211/1992 88
Grafico n. 17 - Evoluzione del finanziamento ex art. 10 l. n. 211/1992 90
Grafico n. 18 - Variazione complessiva risorse ex art. 10 l. n. 211/1992 91
Grafico n. 19 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Stanziamento statale e gestione finanziaria dei lavori in corso al 31 dicembre 2015 93
Grafico n. 20 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Contabilità dei lavori in corso al 31 dicembre 2015 94
Grafico n. 21 - Stanziamenti, impegni e pagamenti ex art. 9 l. n. 211/1992 96
Grafico n. 22 - Spesa degli enti locali per interessi sui mutui Cdp 103
Grafico n. 23 - Spesa per interessi senza corrispondente erogazione di somme. Rilevanza percentuale 103
Grafico n. 24 - Differenza impegno finanziario - oneri annuali 111
Grafico n. 25 - Confronto del costo del servizio del debito complessivamente considerato *ante* e *post* rinegoziazione 111

* * *

ALLEGATI

Allegato n. 1 - Quadro analitico degli interventi completati o in corso a favore degli enti locali (art. 9) 137
Allegato n. 2 - Tempistica della fase di progettazione degli interventi a favore degli enti locali (art. 9) 143
Allegato n. 3 - Finanziamento per anno previsto dalla l. n. 211/1992 (artt. 9 e 10) 149
Allegato n. 4 - Accordi di programma. Risorse finanziarie a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10) 153
Allegato n. 5 - Quadro completo degli interventi e dei finanziamenti a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10) 157
Allegato n. 6 - Quadro analitico dello stato di attuazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10) 161
Allegato n. 7 - Tempistica della fase di progettazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10) 167
Allegato n. 8 - Delibere Cipe 173
Allegato n. 9 - Allocazione in bilancio delle risorse 177
Allegato n. 10 - Avanzamento finanziario per singolo intervento a favore degli enti locali (art. 9). Interventi in corso al 31 dicembre 2015 181
Allegato n. 11 - Avanzamento finanziario per singolo intervento a favore degli enti locali (art. 9). Interventi non in corso al 31 dicembre 2015 187
Allegato n. 12 - Autorizzazione al finanziamento degli interventi a favore degli enti locali (art. 9 e s.m.i.) 191
Allegato n. 13 - Avanzamento finanziario interventi ferrovie in regime di concessione governativa al 31 dicembre 2015 (art. 10) 195
Allegato n. 14 - Movimentazione finanziaria interventi ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10) 201
Allegato n. 15 - Costo mutui Cdp su somme non erogate 207

DELIBERAZIONE

Deliberazione n. 4/2017/G

REPUBBLICA ITALIANA

la Corte dei conti

Sezione centrale di controllo
sulla gestione delle amministrazioni dello Stato

Adunanza del II Collegio

del 28 febbraio 2017

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20, e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione in data 4 febbraio 2016, n. 1/2016/G, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2016;

vista la relazione, presentata dal cons. Andrea Liberati, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a "Lo stato di realizzazione dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane (l. 26 febbraio 1992, n. 211)";

vista l'ordinanza in data 17 febbraio 2017, n. 7, con la quale il presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per l'adunanza del 28 febbraio 2017, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

viste le note nn. 739 e 740 del 17 febbraio 2017, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso la relazione ai seguenti uffici:

- Presidenza del Consiglio dei ministri, Segretariato generale;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Gabinetto del Ministro;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Organismo indipendente di valutazione della *performance*;

- Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- Ministero dell'economia e delle finanze, Gabinetto del Ministro;

- Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

- Cassa depositi e prestiti s.p.a., Ufficio enti pubblici,

udito il relatore, cons. Andrea Liberati;

uditi, in rappresentanza delle amministrazioni convocate:

- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, il direttore dott. Virginio Di Giambattista e i dirigenti ing. Angelo Mautone e ing. Elena Molinaro;

- per la Cassa depositi e prestiti, i dirigenti dott. Anselmo Baroni e dott. Stefano Marzulli;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio in camera di consiglio, la relazione concernente "Lo stato di realizzazione dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane (l. 26 febbraio 1992, n. 211)".

La presente deliberazione e l'unita relazione saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri;
- Ministero dell'economia e delle finanze;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Cassa depositi e prestiti.

Le amministrazioni interessate:

adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati;

comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").

La presente relazione sarà inviata, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il consigliere relatore
f.to Liberati

Il presidente
f.to D'Auria

Depositata in segreteria il 29 marzo 2017

La dirigente
f.to Troccoli

RELAZIONE

Sintesi

1. L'indagine ha ad oggetto la gestione dei fondi destinati ai sistemi di trasporto rapido di massa e di tranvie veloci nelle aree urbane, nell'intero periodo di attuazione della l. 26 febbraio 1992, n. 211, dal 1992 al 2016.

Dall'analisi della normativa si evince che la procedura di presentazione e di approvazione dei progetti risulta essere ancora piuttosto complessa, nonostante la l. n. 211/1992 sia stata oggetto di varie modifiche per finalità di chiarezza e semplificazione. La normativa è inoltre caratterizzata da numerosi interventi di rimodulazione e differimento dei finanziamenti, in alcuni casi senza una chiara copertura finanziaria.

2. In attuazione dell'art. 9 della l. n. 211 cit. (concernente gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa a favore di enti locali) e delle successive leggi di finanziamento, sono stati realizzati o sono in corso di ultimazione 56 interventi su 76 programmati, considerando unitariamente gli interventi accorpati. Gli interventi conclusi sono meno della metà di quelli originariamente programmati; 20 interventi sono stati definanziati, prevalentemente per carenza progettuale o per la difficile sostenibilità della compartecipazione finanziaria degli enti locali proponenti.

Da una valutazione aggregata dei costi, emerge come le varianti per le opere ex art. 9 cit. abbiano inciso per oltre il 27 per cento sui costi originariamente approvati, con incrementi elevatissimi per la metro C di Roma e la metropolitana di Napoli.

Deve rilevarsi l'eccessivo allungamento dei tempi – rispetto a quelli programmati – per molti interventi, dovuto prevalentemente a perizie di variante, sorprese archeologiche e geologiche ed indisponibilità di aree.

Ancora risultano criticità nella realizzazione di opere quali il Nodo di interscambio Cilea nel Comune di Napoli, la Tramvia leggera su gomma del Comune di Latina, il Sistema filoviario corridoio Eur Tor Pagnotta-Eur Tor de Cenci del Comune di Roma, il Nuovo sistema filoviario del Comune di Verona e la Metroferrovia - I stralcio - Giachery-Politeama del Comune di Palermo.

3. Per quanto concerne l'attuazione dell'art. 10 l. cit., in relazione agli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, la continua rimodulazione temporale e quantitativa delle risorse, indice di una non adeguata programmazione normativa a livello economico-finanziario, è stata ulteriormente aggravata dal passaggio di funzioni alle regioni a seguito della riforma del titolo V della Costituzione nel 2001.

La regolare prosecuzione dell'attuazione di tali opere rischia inoltre di essere compromessa dall'avvenuto pignoramento, nel 2015, nell'ambito di vicende giudiziarie civili comunque estranee alla materia in esame, di tutte le disponibilità accreditate sui conti di tesoreria accesi a tal fine presso la Banca d'Italia in favore delle regioni.

Solo il 38 per cento degli interventi risulta completato, a 25 anni di distanza dalla entrata in vigore della legge, con notevoli differenze tra una regione e l'altra.

Sulla base dei dati forniti, nell'attuazione delle opere si riscontrano ritardi rilevantissimi, superiori talora al decennio. Nella Regione Campania, inoltre, gli interventi hanno comportato un incremento pari a circa il 50 per cento del costo complessivo rispetto a quello originariamente previsto.

Criticità persistenti si registrano nell'attuazione della filovia Penne-Pescara.

4. Nonostante al ministero sia riservata una competenza di controllo e monitoraggio, tale attività risulta insoddisfacente, soprattutto con riferimento alle opere relative alle ferrovie in regime di gestione commissariale governativa (art. 10, l. cit.): l'amministrazione statale non ha puntuale conoscenza dell'azione amministrativa delle regioni, che hanno più volte fornito dati non coerenti con quelli ministeriali.

Un'importante attività di monitoraggio avrebbe dovuto essere svolta anche dall'Osservatorio del trasporto pubblico locale (Tpl), istituito ai sensi dell'art. 1, c. 300, della l. 24 dicembre 2007, n. 244, che, tuttavia, per quanto concerne il controllo sugli investimenti, non è ancora in funzione.

L'attuazione dell'art. 10 è inoltre assente nelle relazioni del Ministero delle infrastrutture al Parlamento del 2013 e del 2016.

E' necessario, pertanto, rendere pienamente operativi i sistemi di monitoraggio previsti dagli Accordi di programma e implementare una banca dati, analoga ad esempio a quella prevista per la legge obiettivo.

L'attività di monitoraggio è stata comunque svolta con attenzione in relazione al decisivo momento di erogazione dei contributi, subordinando i pagamenti alla presentazione dei sal, preceduti da un sopralluogo per accertare l'avanzamento delle opere.

Desta anche perplessità la previsione normativa che consentiva in passato la partecipazione a titolo oneroso alla Commissione di alta vigilanza anche di componenti dello stesso ministero, in quanto le medesime competenze avrebbero evidentemente potuto essere prestate nell'ambito delle funzioni istituzionali (come oggi accade).

5. Per quanto concerne gli aspetti finanziari, mentre le risorse destinate all'attuazione dell'art. 9 sono state più volte incrementate, le risorse destinate all'art. 10 sono diminuite negli anni dell'11,14 per cento. Vi è stato, inoltre, uno slittamento generalizzato nell'utilizzo degli stanziamenti.

Dall'analisi dei valori aggregati risultanti dalla contabilità del ministero, in relazione all'art. 9 si desume un lento avanzamento dei pagamenti, a 25 anni dall'entrata in vigore della legge.

La spesa complessiva per interessi corrisponde addirittura all'80 per cento del capitale finanziato ed il ritardo nei pagamenti ha determinato la corresponsione di capitale ed interessi per somme inutilizzate rese disponibili dagli istituti finanziari. Alla sola Cassa depositi e prestiti sono stati erogati senza effettive necessità di cassa in relazione all'avanzamento dei lavori circa 436 milioni di euro per interessi. A ciò si aggiunga che lo Stato, qualora non abbia disponibilità di somme per il pagamento dell'ammortamento, deve rivolgersi al mercato per finanziarsi, sopportandone il relativo onere.

Un meccanismo correttivo potrebbe essere costituito dall'istituzione di un "fondo" unico che non destini le risorse al singolo intervento, ma al programma di interventi complessivamente inteso, come riconosciuto dallo stesso Mit.

Non risulta mai attivata la garanzia statale sui mutui degli enti locali, relativamente alla parte cofinanziata.

Tenuto conto dell'onerosità degli strumenti finanziari per l'attuazione della legge in esame, potrebbe essere utilmente valutata la riduzione del debito degli enti territoriali mediante il ricorso ad istituti di ristrutturazione maggiormente flessibili e che consentano di avvalersi di un rating e di curve dei tassi nei mercati finanziari oggi sicuramente più favorevoli, limitando l'indebitamento alle effettive esigenze di cassa, sulla base del

meccanismo sopra indicato.

E' infine evidenziata nella relazione la rilevante disponibilità finanziaria inutilizzata sui capitoli 7403 e 7404, conseguente alla non corretta contabilizzazione dei mutui rinegoziati e al prolungamento della durata dei contratti, problematica già segnalata nella relazione n. 10/2010 di questa Sezione.

Al riguardo, si rileva che la circolare del Mef in data 28 giugno 2005, relativa alle rinegoziazioni dei mutui ex art. 1, cc. 71 e ss., l. n. 311/2004, dispone che "a tale adeguamento provvederà il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato-Igpb". E' pertanto necessario che il Mef provveda alla regolarizzazione dei residui e all'aggiornamento dei capitoli di competenza.

Nell'istruttoria è stata inoltre verificata l'onerosità della rinegoziazione dei mutui (299.726.414,11): notevole l'incremento in valore assoluto del costo, soprattutto per interessi, che necessita di approfondimenti da parte dell'amministrazione con riferimento all'invarianza finanziaria - garantita dai risparmi sulla minore emissione di titoli del debito pubblico per l'ammortamento dei mutui, come previsto dall'art. 2 del d.l. 5 dicembre 2005, n. 250 - in quanto per quasi tutti i contratti i risparmi sulle rate non sono sufficienti al pagamento del maggior onere determinato dall'allungamento della durata dei finanziamenti.

Relativamente al sistema di finanziamento dell'art. 10, va evidenziato il più efficiente meccanismo oggi adottato: l'utilizzo diretto del limite di impegno inteso quale contributo – ove possibile in base alla disponibilità di cassa e all'avanzamento lavori – ha evitato in più occasioni il ricorso al mercato finanziario. Nonostante tale meccanismo risulti più efficiente rispetto a quello utilizzato per l'art. 9, l'utilizzo effettivo delle risorse si è avuto a partire dal 2002, con una rilevante immobilizzazione di risorse in bilancio.

6. Circa i profili finanziari delle singole opere, ex art. 9, dalla contabilità del ministero si rileva che non sono state svincolate somme per tre opere (tramvia urbana di Verona; nodo di interscambio Cilea tra la linea 1 e la linea Circumflegrea Sepsa di Napoli; metroferrovia Giachery-Lolli di Palermo) e si registrano rallentamenti rilevanti per altri tre interventi (tramvia su gomma linee 1 e 2 di Latina; linea tramviaria Peretola-Piazza della Libertà L2 di Firenze; linea tramviaria Viale Strozzi-Careggi L3 di Firenze).

E' stata rilevata, altresì, una movimentazione finanziaria per opere non più in corso: in particolare, le risorse destinate agli interventi nelle città di Genova e di Salerno sono state successivamente destinate e spese per il Mose, mentre l'intervento di Napoli risulta definanziato *ex lege* nel 2010, dopo che erano stati pagati (inutilmente) oltre 58 milioni di euro. Il Mit ha rassicurato che non sono state effettuate operazioni di svincolo somme a favore del Comune di Napoli.

7. In una prospettiva comparativa, la relazione valuta, infine, gli elementi che hanno consentito un diverso sviluppo del trasporto urbano in altri paesi europei, rilevando la centralità di un idoneo piano di fattibilità economica negli esempi di maggior successo, mediante l'utilizzo di strumenti di partenariato pubblico-privato, tasse di scopo, imposte sugli incrementi immobiliari delle aree servite dalle nuove opere, destinazione dei proventi delle infrastrutture (es. parcheggi) a servizio dell'opera.

CAPITOLO I
OGGETTO E FINALITA' DELL'INDAGINE

Sommario: 1. Oggetto e finalità dell'indagine. - 2. Metodologia e limiti del controllo. - 3. Le criticità evidenziate in precedenti indagini.

1. Oggetto e finalità dell'indagine

L'indagine ha ad oggetto la gestione dei fondi destinati ai sistemi di trasporto rapido di massa e di tranvie veloci nelle aree urbane.

Una precedente indagine della Sezione (conclusa con deliberazione n. 10/2010/G) aveva già preso in esame gli interventi realizzati a seguito della l. n. 211/1992.

A distanza di quasi vent'anni dall'entrata in vigore della citata legge, il cui obiettivo era costituito dal miglioramento degli *standard* di offerta, nonché dei servizi e delle prestazioni del trasporto urbano rapido di massa, attraverso il potenziamento delle relative infrastrutture, l'indagine compiuta dalla Sezione nel 2010 aveva fatto emergere contraddizioni e incertezze nella fase di programmazione degli interventi, oltre che la mancanza di sicurezza nei finanziamenti, con effetti fortemente negativi per la realizzazione rapida e compiuta degli interventi.

La stessa indagine aveva evidenziato molteplici criticità in capo ai soggetti pubblici coinvolti: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (sia come Direzione generale per il trasporto pubblico locale, sia come Struttura tecnica di missione), il Ministero dell'economia e delle finanze, la Cassa depositi e prestiti.

La nuova indagine si propone l'obiettivo di verificare, da una parte, l'attuale stato di attuazione della l. n. 211/1992, dall'altra le iniziative assunte e l'eventuale superamento delle criticità riscontrate. Più specificamente, l'indagine si propone di verificare se il Ministero delle infrastrutture abbia svolto, con la dovuta accuratezza, le attività di stimolo, di controllo, ispettive e di monitoraggio delle iniziative di sua competenza; se la Cassa depositi e prestiti abbia, a sua volta, provveduto a riscontrare che le erogazioni siano state precedute dal previsto nulla osta ministeriale; se sia divenuto operativo il collegamento (previsto dal punto 3.2 della delibera Cipe n. 63/2003) del Cipe con la banca dati del Ministero delle infrastrutture, per consentire al primo di conoscere in tempo reale l'avanzamento del programma delle opere strategiche, sia nel suo complesso, sia per ogni

singola opera approvata, nonché le eventuali problematiche condizionanti l'avanzamento dei lavori.

L'attività di controllo è finalizzata a verificare, altresì, se siano state individuate nuove modalità di gestione delle risorse che, dalle risultanze della precedente indagine, risultavano versate su conti vincolati e infruttiferi, nella consapevolezza che la giacenza di risorse inutilizzate non giova al raggiungimento dell'obiettivo dello sviluppo del trasporto rapido di massa.

2. Metodologia e limiti del controllo

Sotto il profilo metodologico, i riscontri sono stati essenzialmente documentali. Il contraddittorio, tenuto conto della dislocazione delle opere, ha avuto come interlocutori il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in particolare, la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale (nel prosieguo Tpl), ed il corrispondente Ufficio centrale del bilancio (Ucb), il Ministero dell'economia e delle finanze e la Cassa depositi e prestiti.

L'analisi del compendio documentale è stata integrata da audizioni e accessi diretti presso la direzione competente, ai sensi dell'art. 3, c. 8, l. n. 20/1994.

L'attività di controllo ha subìto rilevanti limiti e rallentamenti per l'assenza di banche dati e per la difficoltà di reperire elementi informativi relativi ai 25 anni di attuazione della legge. Va comunque segnalato al riguardo l'impegno con il quale il Ministero delle infrastrutture ha ricostruito i dati richiesti.

Le verifiche svolte sono pertanto condizionate alla correttezza dei dati comunicati dall'amministrazione, più volte modificati a causa delle incongruenze rilevate.

La Corte dei conti, del resto, non disponeva, al momento dell'avvio dell'indagine, dell'accesso diretto alla banca dati del monitoraggio delle opere pubbliche, il che rendeva impossibile l'accesso a fonti primarie dei dati; né, ottenuto l'accesso nel mese di ottobre 2016, lo stesso si è rilevato proficuo, in quanto si è riscontrata l'assenza di dati relativi all'attuazione della l. n. 211/1992, salvo che per marginali interventi cofinanziati da altre leggi.

Anche dal punto di vista finanziario, l'attività di controllo è stata limitata dalla disponibilità dei dati presenti sui sistemi informativi a disposizione della Corte (Sicr e Conosco), la cui copertura temporale (dieci anni dal 2006 al 2016) non si estende per tutto

l'ambito di vigenza della normativa analizzata.

Anche per tali dati, pertanto, le valutazioni svolte sono condizionate dalla correttezza dei dati comunicati dal Mit.

Va infine rilevata l'assenza di informazioni specifiche da parte del Mef, che si è limitato a comunicare di non avere elementi aggiuntivi rispetto a quelli forniti in occasione della precedente indagine di questa Sezione. Nessun rappresentante di tale Ministero ha inoltre partecipato all'adunanza della Sezione in cui è stata discussa la presente relazione.

3. Le criticità evidenziate in precedenti indagini

Come accennato, una precedente indagine della Sezione, conclusa con deliberazione n. 10/2010/G, ha esaminato gli interventi realizzati a seguito della l. 26 febbraio 1992, n. 211.

Un dato particolarmente critico posto in evidenza era che, a quasi vent'anni dall'entrata in vigore della legge, gli interventi conclusi erano solo ventidue.

L'indagine aveva evidenziato ulteriori criticità, tra le quali, particolarmente rilevanti, l'insufficienza nella programmazione degli interventi e i conseguenti ripensamenti delle amministrazioni locali sui progetti, nonché la lentezza nella progressione degli stessi.

L'attività di controllo aveva in particolare rilevato che i rallentamenti nella realizzazione erano dipesi da una pluralità di concause (carenza di finanziamenti o dal blocco dei rifinanziamenti della legge, complessità delle procedure legislative e amministrative, mancato coordinamento dei diversi centri decisionali, difficoltà economiche di finanziamento da parte degli enti locali, assenza del coinvolgimento dei privati nella promozione, finanziamento e gestione, da carenze progettuali, malfunzionamento delle strutture di scopo incaricate della realizzazione delle opere, assenza di tempi certi di presentazione e dai tempi di approvazione e cantierizzazione delle opere).

Era inoltre emerso che l'attività di coordinamento, di controllo, ispettiva e di monitoraggio del ministero era stata meno incisiva di quella prevista dalla normativa.

Per quanto riguarda i mutui stipulati con la Cassa depositi e prestiti o altri istituti di credito, l'indagine aveva fatto emergere che le somme richieste, pari all'intero capitale sottoscritto, erano state versate su conti vincolati ed infruttiferi. Poiché lo svincolo era legato ad apposita autorizzazione da parte del ministero in seguito all'avanzamento dei lavori, si era determinata un'inutile immobilizzazione di denaro priva di remunerazione per molti anni.

Anche l'operato della Ragioneria generale dello Stato aveva suscitato perplessità, in quanto erano stati rilevati ritardi nell'aggiornamento delle scritture contabili che avevano portato a conclusioni errate; in particolare, non si era proceduto all'aggiornamento derivante dal ridimensionamento dell'onere sui mutui accesi, permanendo l'indicazione dei residui nell'originaria misura prevista; inoltre, gli impegni annuali non erano stati conseguentemente decurtati. La Corte aveva al riguardo raccomandato, per il futuro, una più tempestiva comunicazione delle variazioni al competente Ufficio di bilancio per l'aggiornamento costante delle scritture contabili, affinché le stesse rappresentassero in maniera puntuale la realtà, in termini di corrispondenza all'effettiva quantificazione delle previsioni di spesa.

CAPITOLO II
LA NORMATIVA SUL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Sommario: 1. La l. n. 211/1992. - 2. Le leggi di integrazione e modifica. - 3. Le leggi di rifinanziamento. - 4. Osservazioni.

1. La l. n. 211/1992

Il tentativo di favorire un riequilibrio modale nelle città tra trasporto privato e trasporto pubblico e, all'interno di questo, tra gomma e ferro, è stato affidato alla l. 26 febbraio 1992, n. 211, "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa", più volte modificata ed integrata, finalizzata alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali a servizio del trasporto pubblico.

La legge dispone finanziamenti, corrisposti sotto forma di limiti di impegno pluriennali, volti alla promozione dello sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane. Più specificamente, prevede la creazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie nelle aree metropolitane ed urbane (art. 9), nonché la realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie (art. 10), individuando, in tal modo, due linee di interventi, correlata ognuna a specifici finanziamenti.

Le disposizioni si applicano anche ai sistemi di trasporto pubblico urbano con trazione a fune, nonché ai sistemi urbani di connessione, quali ascensori e *tapis roulant*. Per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti, vengono indicati, quali soggetti destinatari dei benefici previsti ex art. 9, le città metropolitane e i comuni, mentre i finanziamenti ex art. 10 sono rivolti alle Ferrovie dello Stato e alle società concessionarie di ferrovie.

La legge definisce nel dettaglio l'iter procedurale cui subordinare l'erogazione dei finanziamenti di competenza statale (art. 4). Il procedimento, partendo dalla predisposizione dei piani di intervento e di eventuali accordi di programma tra le amministrazioni interessate, prevede la loro trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che (nel regime previgente, oggi superato) deve acquisire il parere della Commissione di alta vigilanza istituita presso di esso[1], per la successiva approvazione del

[1] Istituita ex art. 4 del d.l. 1° aprile 1995, n. 98, convertito dalla l. 30 maggio 1995, n. 204, con il compito di supportare il ministero competente nell'attività di coordinamento degli interventi.

Cipe e la conseguente ripartizione delle fonti statali di finanziamento. A seguito dell'approvazione, i soggetti interessati devono trasmettere al ministero la progettazione definitiva degli interventi ammessi a finanziamento, per l'acquisizione del nulla osta tecnico-ministeriale e la conseguente erogazione dei contributi.

Contestualmente alla trasmissione della progettazione definitiva, deve essere presentato un programma temporale delle scadenze relative agli adempimenti successivi del soggetto beneficiario, fino alla consegna dei lavori, per consentire il monitoraggio da parte del ministero sull'esito degli investimenti finanziati[2]. Il soggetto beneficiario deve comunicare tempestivamente anche le cause di scostamento rispetto al programma.

Il sistema di finanziamento stabilisce che una parte delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera venga erogata dallo Stato[3], per un valore oggi non superiore al 60 per cento del costo di realizzazione dell'intervento, mentre l'integrale copertura viene garantita dagli enti locali interessati e da eventuali soggetti privati.

Il trasferimento agli enti beneficiari dei contributi necessari alla realizzazione dell'opera è attuato mediante l'accensione di mutui presso la Cassa depositi e prestiti o altri istituti di credito per una misura calcolata sul quadro economico del progetto approvato prima dell'espletamento della gara[4].

---

[2] L'attività di monitoraggio riguardante gli interventi finanziati ai sensi dell'art. 9 della legge è svolta direttamente sui soggetti beneficiari; per quanto concerne gli interventi di cui all'art. 10 relativi alle ferrovie locali, le cui competenze in materia amministrativa sono state attribuite alle regioni, l'attività di monitoraggio del ministero si espleta nei riguardi delle amministrazioni regionali e non direttamente sui soggetti beneficiari; in particolare, essa viene svolta sull'attuazione degli accordi di programma ex art. 15 del d.lgs. n. 422/1997, stipulati dal ministero con le singole regioni.

[3] Più precisamente: "(…) per le risorse afferenti la l. n. 211/1992 e la l. n. 611/1996, le risorse di cui all'art. 9 e all'art. 10 sono state ripartite tra le aree metropolitane e le aree urbane nella misura rispettiva dell'85 per cento e del 15 per cento (delib. Cipe 31 marzo 1992); per le risorse afferenti gli ulteriori rifinanziamenti, le risorse di cui all'art. 9 e all'art. 10 sono state ripartite tra le aree metropolitane e le aree urbane nella misura rispettiva dell'80 per cento e del 20 per cento (d.m. 22 ottobre 1999); a questo, fanno eccezione le risorse di cui alla l. n. 286/2006 e, presumibilmente, quelle della l. n. 244/2007, per le quali non è prevista tale ripartizione" (relazione presentata dal ministero nell'ambito del tavolo di lavoro per la ricognizione dello stato di attuazione degli interventi di cui alla l. n. 211/1992 (anno 2008). Peraltro, nei primi anni di vita della legge, i finanziamenti della stessa furono ridimensionati, a causa dell'avvio delle politiche di risanamento del debito pubblico statale.

[4] Pertanto, esso risulta generalmente superiore al contributo calcolato sulla base del quadro economico rivisto a seguito dell'espletamento della gara. La maggiore disponibilità di risorse che si determina può venire utilizzata, previo parere favorevole del Cipe, per far fronte a varianti in corso d'opera.

Se le operazioni di mutuo sono effettuate con la Cassa depositi e prestiti, le risorse sono disponibili presso la Cassa stessa, su conti vincolati; il conto non è fruttifero e si procede allo svincolo in relazione all'avanzamento dei lavori. Se le operazioni di mutuo sono effettuate con istituti di credito, l'importo del mutuo è versato alle Tesorerie provinciali dello Stato, su conti di tesoreria infruttiferi, intestati al comune beneficiario e vincolati al nulla osta del Ministero delle infrastrutture[5].

Diverso è il regime per i mutui accesi utilizzando risorse stanziate per erogare contributi per la realizzazione di interventi ex art. 10. Nell'ipotesi in cui sia stato acceso da società esercenti servizi ferroviari, non essendo previsto un conto di tesoreria infruttifero, le risorse restano su conti correnti bancari dell'istituto di credito che ha concesso il mutuo.

2. Le leggi di integrazione e modifica

Al fine di risolvere talune criticità emerse nell'impianto normativo, con le leggi di rifinanziamento della l. n. 211/1992, ed in particolare con la l. 6 agosto 2008, n. 133, sono stati introdotti alcuni correttivi, i cui principali vengono di seguito esaminati.

L'art. 32 della l. 1° agosto 2002, n. 166, ha previsto:

- la presentazione dei progetti preliminari, in luogo dei definitivi, ai fini della presentazione delle istanze per il riparto delle risorse, modificando per tale aspetto i contenuti della l. 7 dicembre 1999, n. 472;
- la modifica dei tempi di presentazione dei progetti definitivi da sottoporre ad istruttoria ministeriale dopo l'assegnazione delle risorse (270 gg. in luogo di 240 gg.);
- i criteri per il rispetto dei programmi temporali di realizzazione degli interventi;
- nuove disposizioni per l'erogazione dei contributi;

[5] Nell'ipotesi in cui gli interventi siano stati oggetto, a seguito del conferimento alle regioni dei compiti e delle funzioni di programmazione e amministrazione in materia di servizi ferroviari ex art. 8 del d.lgs. n. 422/1997, di accordi di programma ex art. 15 del medesimo d.lgs., le risorse, originariamente disponibili sui conti correnti bancari fruttiferi degli istituti di credito che hanno concesso i mutui, sono state trasferite su conti di tesoreria infruttiferi, intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e vincolati a favore della regione competente.

- che, in sede di istanza per l'assegnazione dei finanziamenti, il soggetto richiedente dovesse presentare il cronoprogramma delle attività da rispettare ai fini del mantenimento del contributo statale;

- che gli interventi potessero essere definanziati nel caso in cui i relativi affidamenti fossero intervenuti oltre due anni dalla data di assegnazione delle risorse;

- che in caso di definanziamento le risorse fossero attribuite agli interventi posti a seguire nella graduatoria di merito[6].

Altre disposizioni hanno interessato profili procedurali.

L'art. 63 della l. n. 133/2008 ha previsto l'obbligatorietà di prevedere, nel progetto dell'infrastruttura, un parcheggio di scambio e la possibilità di finanziamento dello stesso con le risorse disponibili, nonché lo scorrimento della graduatoria per attribuire contributi ad interventi successivi qualora quelli precedenti risultino "incagliati".

Secondo quanto riferito dal Ministero delle infrastrutture, il disposto della l. n. 133/2008 non ha avuto piena attuazione sia per carenza di risorse iniziali, sia per le revoche dei finanziamenti disposte dall'art. 1, c. 88, della l. 27 dicembre 2013, n. 147 (come modificato dall'art. 4, c. 4-*bis*, della l. 11 novembre 2014, n. 164), e, pertanto, non è stato possibile verificare l'efficacia dei miglioramenti proposti.

Altre disposizioni sono intervenute sull'ambito di applicazione della legge: gli artt. 1 e 2 della l. 4 dicembre 1996, n. 611, hanno consentito l'accensione di ulteriori mutui per permettere il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa; l'art. 10 della l. 27 febbraio 1998, n. 30, ha incrementato la percentuale massima di contribuzione statale dal 50 al 60 per cento ed ha previsto la possibilità di finanziare anche tramvie tradizionali. L'art. 50 della l. 23 dicembre 1998, n. 448, ha esteso l'ambito di applicazione della legge anche ai sistemi di trasporto pubblico urbano con trazione a fune nonché ai sistemi urbani di connessione quali ascensori e *tapis roulant*.

[6] La delibera Cipe n. 11/1991 (all. 1) nei "preso atto", recepisce le nuove proposte procedurali.

3. Le leggi di rifinanziamento

Rispetto agli stanziamenti originari, molte disposizioni sono intervenute per garantire il finanziamento delle opere già avviate; si tratta in particolare dell'art. 9 della l. 4 dicembre 1996, n. 611, dell'art. 3 della l. 18 giugno 1998, n. 194, e dell'art. 50 della l. 23 dicembre 1998, n. 448, per le opere di cui all'art. 9 l. cit.

Ulteriori disposizioni, di seguito elencate[7], hanno predisposto maggiori e diversi finanziamenti, fino ad un importo complessivo di circa 8,5 miliardi. La ripartizione cronologica delle risorse ed ulteriori approfondimenti sono stati analizzati nel capitolo VI, relativo ai profili finanziari, cui si rinvia. In allegato alla relazione è riportato lo schema completo delle leggi di finanziamento (all. 12).

Tabella n. 1 - Normativa di finanziamento del trasporto rapido di massa (art. 9 l. n. 211/1992 e leggi collegate)

Legge	Disposizione	Finanziamento pluriennale
l. n. 211/1992	Art. 9	2.711.398.719,00
l. n. 211/1992	Art. 9	774.685.348,63
l. n. 611/1996	Art. 9	1.549.370.697,30
l. n. 611/1996	Art. 9 (1, c. 64, l. n. 228/2012)	-630.000.000,00
d.l. n. 457/1997	Art. 10, c. 2	88.314.129,60
l. n. 194/1998	Art. 3, c. 4, lett. B	309.874.139,40
l. n. 194/1998	Tab. B l. n. 550/1995	38.734.267,43
l. n. 448/1998	Art. 50, c. 1, lett. A	826.331.038,00
l. n. 448/1998	Art. 50, c. 1, lett. A	1.032.913.798,00
l. n. 472/1999	Art. 13, c. 2	286.633.579,05
l. n. 488/1999	Art. 54, c. 1, tab. 3, punto 6	286.633.575,00
l. n. 488/1999	Art. 54, c. 1, tab. 3, punto 6	309.874.139,40
l. n. 388/2000	Art. 144, c. 1, tab. 1, punto 11	271.139.872,05
l. n. 388/2000	Art. 144, c. 1, tab. 1 punto 11	379.595.820,90
l. n. 296/2006	Art. 1, c. 1016	30.000.000,00
l. n. 244/2007	Art. 1, c. 304	176.500.000,00
l. n. 112/2008	Art. 63, c. 12	55.000.000,00
Totale		**8.496.999.123,76**

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

[7] Il prospetto elaborato in sede istruttoria differisce dai dati forniti dal Mit in relazione al contributo di 38.734.267,43 euro previsto dal combinato disposto della l. n. 194/1998 e dalla tabella della l. n. 550/1995 e di 55.000.000 euro previsto dal d.l. n. 112/2008. L'amministrazione ha peraltro comunicato che tale importo non è stato utilizzato in quanto non impegnato nei termini di legge. V. nota Mit, prot. n. 8015 del 6 dicembre 2016.

In relazione alla copertura finanziaria per la realizzazione delle opere in esame va osservato che il d.l. 30 dicembre 1997, n. 457 (art. 10), dispone che "Per le finalità di cui al presente comma è autorizzato, a decorrere dall'anno 1997, un contributo di lire 5,7 miliardi annui ai sensi del medesimo art. 9 della l. 26 febbraio 1992, n. 211", senza specificare la durata delle annualità per le quali estende il finanziamento.

Va anche precisato che l'art. 63, c. 13, prevedeva che, per il triennio 2008-2010, le risorse stanziate fossero ripartite in misura pari tra le due finalità previste (Fondo per il trasporto pubblico locale e l. n. 211/1992) e che, a decorrere dall'anno 2011, la ripartizione venisse effettuata con decreto del Ministro delle infrastrutture, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del d.lgs. n. 281/1997.

Anche l'art. 10, c. 4, della l. n. 211/1992, che ha autorizzato limiti di impegno decennali di 195 miliardi di lire per il 1993 e di 155 miliardi di lire per l'anno 1994, ha subìto numerosi interventi normativi di modifica o differimento dei finanziamenti.

All'esito delle modifiche ed integrazioni di legge[8], il finanziamento è stato così rideterminato: lire 195 miliardi (100.709.095,32 euro) per otto anni a partire dal 1995; lire 135 miliardi (69.721.681,37 euro) per dieci anni a partire dal 1996 e lire 20 miliardi (10.329.137,98 euro) per dieci anni a partire dal 1997.

Ad oggi, la spesa autorizzata è così articolata:

[8] La l. 23 dicembre 1992, n. 500 (legge finanziaria 1993), ha previsto la soppressione della prima annualità del limite di impegno di 195 miliardi di lire. La l. 24 dicembre 1993, n. 538 (legge finanziaria 1994), ha previsto il rinvio all'anno 1995 della prima annualità di impegno decennale di 155 miliardi. Il d.l. 1° luglio 1994, n. 428 (l. 8 agosto 1994, n. 505) ha previsto l'utilizzo della seconda annualità del limite di impegno di 195 miliardi di lire per il "finanziamento delle opere necessarie al completamento del tratto Saronno-Malpensa". Quindi, le annualità del limite di impegno di 195 miliardi sono state rideterminate in otto annualità anziché dieci. La l. 23 dicembre 1994, n. 725 (legge finanziaria 1995), ha poi rinviato al 1996 la prima annualità del limite decennale di 155 miliardi. La l. 8 agosto 1996, n. 425, ha previsto lo slittamento dal 1996 al 1997 della quota di 20 miliardi del limite di impegno di 155 miliardi di lire. L'art. 29 della l. 17 maggio 1999, n. 144, ha infine previsto la possibilità di utilizzare negli esercizi successivi le disponibilità finanziarie esistenti al 31 dicembre 1998.

Tabella n. 2 - Normativa di finanziamento del trasporto rapido di massa (art. 10 l. n. 211/1992 e leggi collegate)

Anno	Art. 10 l. n. 211/1992 e s.m.i.		
1995	100.709.095,32		
1996	100.709.095,32	69.721.681,37	
1997	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98
1998	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98
1999	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98
2000	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98
2001	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98
2002	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98
2003		69.721.681,37	10.329.137,98
2004		69.721.681,37	10.329.137,98
2005		69.721.681,37	10.329.137,98
2006			10.329.137,98
Totale	805.672.762,56	697.216.813,70	103.291.379,80
Totale complessivo			**1.606.180.956,06**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

4. Osservazioni

Dall'analisi della normativa si evince che la procedura di presentazione e di approvazione dei progetti è ancora piuttosto complessa, nonostante sia stata oggetto di varie modifiche, a fini di maggiore chiarezza e semplificazione[9]. Si tratta, peraltro, di misure non risolutive delle criticità rilevate. Come già osservato nella relazione di questa Sezione n. 10/2010, la continua rimodulazione della procedura non ha infatti contribuito alla velocizzazione delle attività[10]. Essendo stati tali profili approfonditi nella relazione citata, si fa rinvio alla stessa, senza reiterare le osservazioni svolte.

Dal punto di vista finanziario suscita ancora perplessità, con riguardo ai mutui stipulati, il fatto che ingenti somme, pari all'intero capitale sottoscritto, continuano ad essere versate

[9] In particolare, sono apprezzabili le modifiche che hanno introdotto scadenze temporali di presentazione e di approvazione dei progetti e l'approvazione dei progetti da parte degli stessi enti locali.

[10] Esemplare, in tal senso, la vicenda del grado di definizione progettuale: in una prima fase attuativa della legge, il livello di progettazione richiesto da presentare insieme all'istanza di finanziamento era previsto preliminare; in una seconda fase, il livello di progettazione era di tipo definitivo. La l. n. 166/2002, modificando alcune disposizioni della l. n. 211/1992, ha disposto che, ai fini dell'allocazione delle ulteriori risorse di rifinanziamento, debba essere presentato un progetto preliminare. Cfr. al riguardo la relazione presentata dal ministero nell'ambito del tavolo di lavoro per la ricognizione dello stato di attuazione degli interventi di cui alla l. n. 211/1992 (anno 2008).

su conti vincolati ed infruttiferi. Tale profilo, rispetto all'indagine del 2010, è stato ulteriormente approfondito in sede istruttoria e su di esso ci si soffermerà nel prosieguo.

Relativamente al finanziamento ad opera di normative successive rispetto alla l. n. 211/1992, va rilevata la notevole stratificazione di disposizioni correttive, talora anche poco chiare. Alcuni dubbi investono la stessa tecnica legislativa di quantificazione degli oneri. In particolare, deve essere evidenziato che l'art. 10, c. 2, del d.l. n. 457/1997 (convertito dalla l. n. 30/1998), non riporta – come detto – il numero delle annualità dello stanziamento. Trattandosi di rifinanziamento dell'art. 9 della l. n. 211 cit., le amministrazioni competenti hanno interpretato la norma in via analogica, nel senso di aver previsto un numero di annualità pari a trenta, come risultava dalla documentazione degli atti parlamentari della 14ª Legislatura. Tuttavia, è evidente come la disposizione in esame, così come le ulteriori norme relative alla copertura finanziaria, non hanno espressamente disposto alcuna durata del finanziamento, che non si ritiene possa desumersi in via analogica. Del resto, la durata trentennale dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 9 della l. n. 211/1992 avrebbe termine nel 2022, poiché essa decorre dal 1992, mentre la nuova disposizione – secondo l'interpretazione data – avrebbe efficacia fino al 2027. La spesa sostenuta ai sensi della norma in esame risulta pertanto priva di una chiara autorizzazione legislativa per la copertura finanziaria.

Da rilevare anche che, nonostante il d.l. n. 112/2008 destinasse quota parte del fondo per il trasporto pubblico locale agli interventi infrastrutturali della l. n. 211/1992, dal 2011 non sono più state previste risorse nei decreti ministeriali attuativi per gli anni successivi al 2010, stando ai dati comunicati dalla Direzione generale Tpl.

Per quanto concerne l'attuazione dell'art. 10, la continua rimodulazione temporale e quantitativa delle risorse è indice di una non adeguata programmazione normativa a livello economico-finanziario, peraltro ulteriormente aggravata, come si vedrà, dal passaggio di funzioni alle regioni a seguito della riforma del 2001, del titolo V della Costituzione.

In relazione alle criticità dell'impianto normativo, l'amministrazione ha riferito che l'esperienza acquisita nell'attuazione delle leggi di spesa per il trasporto rapido di massa ha portato a delineare ulteriori esigenze e proposte di miglioramento, quali:

- la necessità di coordinare i programmi nazionali e gli investimenti del settore con l'adozione dei piani urbani di mobilità sostenibile (Pums);

- la necessità di semplificare le procedure di assegnazione ed erogazione delle risorse pubbliche destinate agli investimenti nel settore, adottando soluzioni procedurali per consentire l'immediato utilizzo delle risorse stanziate annualmente, ad esempio mediante l'istituzione di un "fondo" unico che non destini le risorse al singolo intervento, ma al programma di interventi complessivamente considerato.

Si ritiene, pertanto, utile ed opportuno un adeguamento normativo in tal senso, in quanto le soluzioni procedurali in argomento potrebbero effettivamente garantire il progressivo avanzamento dei programmi di investimento previsti a livello nazionale e l'immissione costante, nell'area economica della produzione industriale connessa agli investimenti in parola, delle risorse finanziarie pubbliche disponibili annualmente.

CAPITOLO III
LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PER GLI ENTI LOCALI

Sommario: 1. Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti. - 2. Quadro analitico degli interventi e dei finanziamenti. - 3. Interventi non realizzati e definanziati. - 4. Opere che presentano varianti. - 5 Il ciclo temporale di realizzazione degli interventi. - 6. Gli interventi con maggiori criticità. - 7. Osservazioni sull'attuazione dell'art. 9.

1. Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti

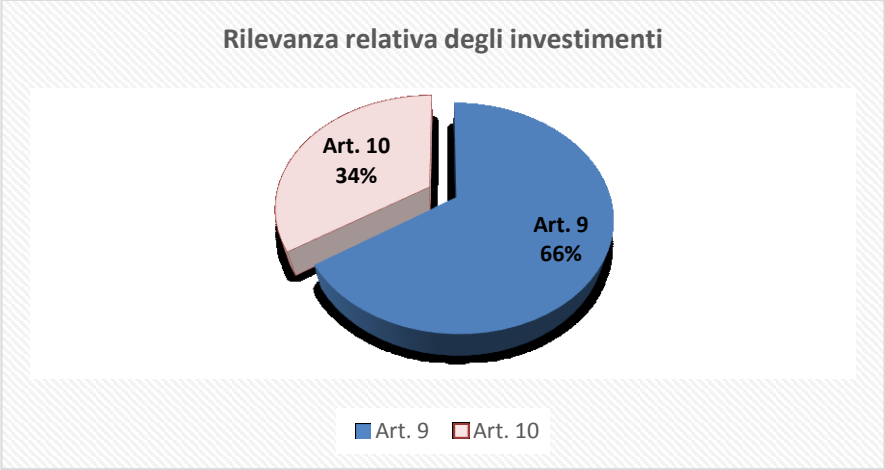
Gli interventi per il trasporto rapido di massa a favore di enti locali rappresentano nell'impianto originario della legge la parte più rilevante degli investimenti programmati, pari al 65,9 per cento delle previsioni totali di spesa.

Tabella n. 3 - Rilevanza finanziaria degli interventi a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992)

Anni	Art. 9 (euro)	Art. 10 (euro)	Totale (euro)
1993-2023	3.486.084.067,63	1.807.599.143,59	5.293.683.211,22

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 1 - Rilevanza relativa degli investimenti a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992)



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

In attuazione dell'art. 9 della l. n. 211/1992, relativo agli interventi per il trasporto rapido di massa a favore di enti locali, e delle successive leggi di finanziamento, sono stati realizzati, o sono in corso di ultimazione, 56 interventi su 76 programmati, considerando unitariamente gli interventi accorpati. Venti interventi sono stati definanziati.

Tabella n. 4 - Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti (art. 9)

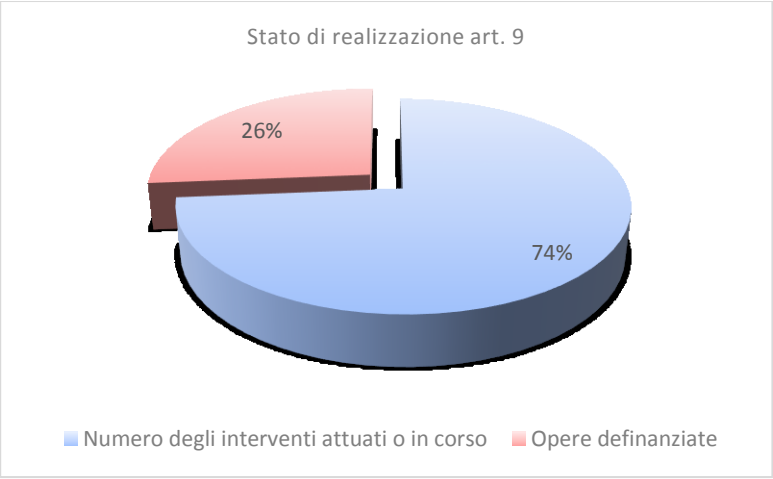
(in milioni)

Numero degli interventi finanziati	Numero degli interventi attuati o in corso[11]	Interventi conclusi o in corso / interventi finanziati	Opere definanziate	Costo approvato	Finanziamento statale
76	56	73,6%	20	11.106,79	4.455,25

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'indicatore di attuazione degli interventi rispetto a quelli oggetto di programmazione risulta pertanto – a 25 anni dall'entrata in vigore – del 73,6 per cento.

Grafico n. 2 - Quadro complessivo dello stato di realizzazione (art. 9)



Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

[11] Alcuni interventi, come di seguito specificato, derivano dall'accorpamento di interventi parziali originariamente finanziati.

Al riguardo, va precisato che alcuni interventi derivano, in realtà, da accorpamenti di tratte inizialmente finanziate come autonomi interventi con delibere diverse[12], come in nota riportato[13].

Considerando gli interventi accorpati, le opere totali realizzate ai sensi della legge in esame sono 56 su 85, con una percentuale di realizzazione del 65,9 per cento.

Nella tabella successiva, viene sintetizzato lo stato di attuazione delle opere, aggiornato al primo semestre 2016, desunto dagli stati di avanzamento lavori (sal)[14].

Tabella n. 5 - Analisi dello stato di attuazione complessivo degli interventi esclusi i definanziati

(milioni di euro)

Stato delle opere	Numero interventi	% sul totale	Costo approvato	Finanziamento concesso	% finanziamento / costo
Concluso	37	64,81%	5.672,29	2.542,44	44,82%
Da avviare	2	3,70%	176,61	74,88	42,40%
Lavori in corso	15	27,78%	5.040,74	1.709,99	33,92%
Sospeso	2	3,70%	217,12	127,94	58,92%
Totale complessivo	56	100,00%	11.106,79	4.455,25	40,11%

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le opere concluse, non considerando gli interventi definanziati, sono pari al 66 per cento.

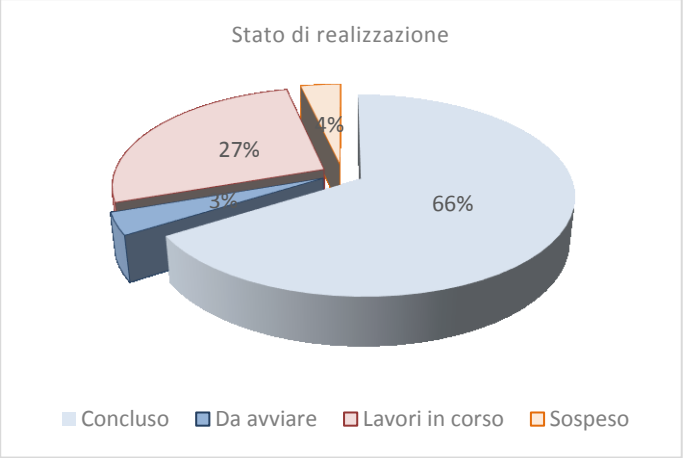
[12] Cfr. nota Mit n. 4841 del 13 luglio 2016. Interventi accorpati:

Intervento accorpato	Interventi iniziali (n.)
BERGAMO: tramvia Bergamo-Albino (intervento unitario)	2
BOLOGNA: rete Crealis (intervento unitario)	2
BRESCIA: M.L.A Metrobus Prealpino-S. Eufemia	2
GENOVA: Metropolitana - Tratte Brin - Canepari/Principe-Brignole ed ulteriori opere	2
TORINO: M. L. A. Linea I (intervento unitario)	3
VENEZIA: Linea tranviaria (Favaro-Mestre-Venezia) (Mestre-Marghera)	2
VERONA: Tranvia urbana (intervento unitario)	2
ROMA: Metropolitana linea A - Interventi urgenti Anca (intervento unitario)	2

[13] Va rilevato che il numero di interventi risulta diverso da quello indicato dalla circolare n. 1375 del 30 novembre 2001, pari a 99: la differenza deriva dal fatto che, nell'ambito delle 99 opere, erano computate anche quelle di cui all'art. 10, pari a venti, e non erano ricompresi l'intervento di Latina (finanziato nel 2005) ed i cinque interventi finanziati con l. n. 133/2008 di cui alla delibera Cipe n. 91/2011. Pertanto, risulta: (99 – 20) + (1+5) = 85 interventi finanziati ex art. 9 della l. n. 211/1992, di cui nove successivamente accorpati (totale 76).

[14] Cfr. nota Mit n. 4841 del 13 luglio 2016.

Grafico n. 3 - Stato di realizzazione degli interventi



Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Rispetto ai dati rilevati da questa Sezione in merito all'avanzamento delle opere nel 2010, si evince che il numero complessivo delle opere finanziate è passato da 60 a 76, con un incremento del 26 per cento.

Si rileva inoltre un incremento del 68,2 per cento delle opere realizzate, che risultano essere 37, rispetto al precedente valore registrato nel 2010 di 22.

Gli interventi con lavori in corso – sempre avendo a riferimento la situazione del 2010 – si sono dimezzati, riducendosi da 32 a 15.

Anche nel 2016, tuttavia, si rileva una percentuale di realizzazione complessiva delle opere inferiore al 50 per cento di quelle originariamente programmate, inclusi gli interventi definanziati.

La ripartizione geografica dei finanziamenti è la seguente.

Tabella n. 6 - Ripartizione geografica degli interventi

(milioni di euro)

Comune	Costo approvato	Finanziamento concesso
Ancona	5,17	3,10
Arezzo	2,56	1,53
Avellino	24,71	14,83
Bari	25,43	14,39
Bergamo	126,52	72,78
Bologna	182,16	104,82
Brescia	777,10	244,40
Ferrara	55,90	30,12
Firenze	410,20	190,51
Genova	477,59	277,39
Latina	139,61	81,43
Lecce	24,26	13,22
Milano	1.360,66	602,96
Napoli	2.343,69	523,45
Osimo	3,42	1,74
Padova	77,19	41,33
Palermo	438	90,9
Perugia	83,44	20,08
Reggio Emilia	38,47	23,08
Roma	3.034,20	1.254,68
Spoleto	48,01	28,81
Torino	1.102,06	629,76
Venezia	195,76	111,52
Verona	130,71	78,43
Totale complessivo	**11.106,79**	**4.455,25**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Grafico n. 4 - Ripartizione geografica degli interventi

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

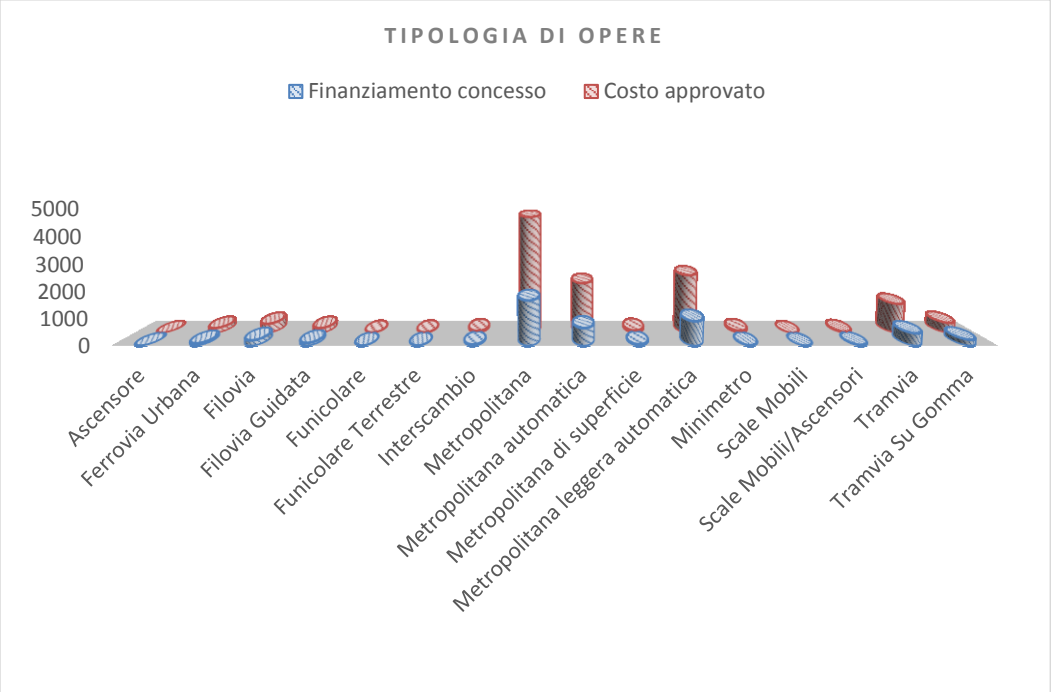
La ripartizione delle risorse investite per tipologie di intervento è di seguito rappresentata.

Tabella n. 7 - Tipologia di opere realizzate

Tipo di opera	Costo approvato	Finanziamento concesso
Ascensore		1,74
Ferrovia Urbana		86,96
Filovia		199,58
Filovia Guidata		104,82
Funicolare		8,04
Funicolare Terrestre		11,09
Interscambio		46,51
Metropolitana	4.404,15	1.661,52
Metropolitana automatica	1.916,90	650,28
Metropolitana di superficie		53,20
Metropolitana leggera automatica	2.218,84	900,53
Minimetro		20,08
Scale Mobili		1,53
Scale Mobili/Ascensori		28,81
Tramvia	1.117,67	457,39
Tramvia Su Gomma		223,19
Totale complessivo	**11.106,79**	**4.455,25**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Grafico n. 5 - Tipologia di opere realizzate



Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Quadro analitico degli interventi e dei finanziamenti

Lo stato di avanzamento fisico dei singoli interventi, sulla base dei dati forniti dal Mit sulla base dei sal, è di seguito sintetizzato. Una rappresentazione analitica è riportata in allegato (all. 1), con specificazione del soggetto proponente, delle leggi che hanno disposto il relativo finanziamento, nonché della rilevanza del contributo statale sul costo approvato.

Tabella n. 8 - Quadro analitico degli interventi completati o in corso

Intervento	Tipologia	Stato di attuazione	%
1 . BERGAMO: tramvia Bergamo-Albino (intervento unitario)	Tramvia	Concluso	100%
2. BOLOGNA: rete Crealis (intervento unitario)	Filovia guidata	Lavori in corso	72%
3. BRESCIA: M.L.A Metrobus Prealpino-S. Eufemia	Metropolitana leggera automatica	Concluso	100%
4. FERRARA: Impianto ferroviario affiancamento Ferrara/Codigoro alla linea FS	Metropolitana di superficie	Lavori in corso	29,10%
5. GENOVA: Metropolitana - Tratte Brin-Canepari/Principe-Brignole ed ulteriori opere	Metropolitana	Lavori in corso	99%
6. GENOVA: Prolungamento filovia esistente	Filovia	Conclusa fase 1 (19,7 mil.)	100%
7. MILANO: Prolungamento M3 Zara Maciachini	Metropolitana	Concluso	100%
8. MILANO: Prolungamento M3 Maciachini Comasina	Metropolitana	Concluso	100%
9. MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Abbiategrasso	Metropolitana	Concluso	100%
10. MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Assago	Metropolitana	Concluso	100%
11. MILANO: Tramvia P.zza Castello-Parco Nord	Tramvia	Concluso	100%
12. MILANO: Tramvia Abbiategrasso-Duomo	Tramvia	Concluso	100%
13. MILANO: Tramvia P.zza Garibaldi-Cinisello	Tramvia	Concluso	100%
14. MILANO: Metropolitana linea M5 Garibaldi FS-Ca' Grande 1° lotto Garibaldi/Bignami	Metropolitana leggera automatica	Concluso	100%
15. PADOVA: Tramvia Fornace Morandi-Prato della Valle	Tramvia su gomma	Concluso	100%
16. REGGIO EMILIA: Potenziamento linee ferroviarie urbane e collegamento ferroviario Reggio Emilia/Bagnolo	Metropolitana di superficie	Concluso	98,20%
17. REGGIO EMILIA: Collegamento ferroviario Stazione FS-Polo S. Lazzaro	Metropolitana di superficie	Concluso	100%
18. TORINO: M. L. A. Linea 1 (intervento unitario)	Metropolitana leggera automatica	Concluso	100%
19. TORINO: Linea tramviaria 4	Tramvia	Concluso	100%
20. VENEZIA: Linea tramviari (Favaro-Mestre-Venezia) (Mestre-Marghera)	Tramvia su gomma	Concluso	100%
21. VENEZIA: Funicolare terrestre Piazzale Roma-Tronchetto	Funicolare terrestre	Concluso	100%
22. VERONA: Tramvia urbana (intervento unitario)	Filovia	Lavori in corso	3%
23. ANCONA: Integrazione autobus	Ferrovia urbana	Lavori in corso	80%
24. AREZZO: Scale mobili	Scale mobili	Concluso	100%
25. FIRENZE: Linea tramviaria S. Maria Novella-Scandicci L1	Tramvia	Concluso	100%
26. FIRENZE: Linea tramviaria Peretola-P.zza della Libertà L2	Tramvia	Lavori in corso	27,36%

segue Tabella 8

Intervento	Tipologia	Stato di attuazione	%
27. FIRENZE: Linea tramviaria Viale Strozzi-Careggi L3	Tramvia	Lavori in corso	25,34
28. LATINA: Tramvia su gomma linea 1 e 2	Tramvia su gomma	Sospeso	0,80%
29. OSIMO: Ascensore inclinato	Ascensore	Concluso	100%
30. PERUGIA: Minimetro	Minimetro	Concluso	100%
31. ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna/Conca d'Oro	Metropolitana	Concluso	100%
32. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B Osteria del Curato	Metropolitana	Concluso	100%
33. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B-Nodo di Termini	Metropolitana	Concluso	100%
34. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B-materiale rotabile	Metropolitana	Concluso	100%
35. ROMA: Metropolitana linea A - Interventi urgenti Amla (intervento unitario)	Metropolitana	Concluso	100%
36. ROMA: Metropolitana Linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 S. Giovanni-Malatesta (art. 9+art. 10)	Metropolitana automatica	In esercizio fino a Lodi	100% Lodi 92% San Giov.
37. ROMA: Metropolitana linea C -T3 Venezia-Colosseo	Metropolitana automatica	Lavori in corso	18%
38. ROMA: Tramvia Piazza Venezia-Gianicolense	Tramvia	Concluso	100%
39. ROMA: Sistema filoviario	Filovia	Lavori in corso	56%
Corridoio Eur Laurentina-Tor Pagnotta; Corridoio Eur-Tor dè Cenci			
40. SPOLETO: Percorsi meccanizzati - I° stralcio	Scale mobili/ascensori	Concluso	100%
41. SPOLETO: Percorsi meccanizzati - II° stralcio	Scale mobili/ascensori	Concluso	100%
42. SPOLETO: Percorsi meccanizzati -III° stralcio	Scale mobili/ascensori	Concluso	100%
43. AVELLINO: Sistema filoviario	Filovia	Lavori in corso	85%
44. BARI: Ferrotranviaria - 1° lotto - da Fermata Ospedale S. Paolo a zona Cecilia	Ferrovia urbana	Concluso	100%
45. LECCE: Sistema innovativo	Filovia	Concluso	100%
46. NAPOLI: Linea 6 - tratta Mostra/S. Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	Metropolitana	In corso	90,44%
47. NAPOLI: Metropolitana Linea 1Vanvitelli-Dante	Metropolitana	Concluso	100%
48. NAPOLI: Metropolitana Linea 1-Dante-Garibaldi-	Metropolitana	In corso	89%
49. NAPOLI: Funicolare di Chiaia	Funicolare	Concluso	100%
50. NAPOLI: Nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea Sepsa	Interscambio	Sospeso	8%
51. NAPOLI: Potenziamento, estensione e ammodernamento filovia Napoli/Teverola	Filovia	Concluso	100%
52. NAPOLI: Linea tranviaria P.zza Nazionale-Piazza Emiciclo	Tramvia	Concluso	100%
53. PALERMO: Sistema tramviario	Tramvia	Concluso	100%
54. PALERMO: metroferrovia Giachery-Lolli	Ferrovia urbana	Lavori in corso	6%
55. MILANO: potenziamento e ammodernamento della linea 2 della metropolitana di Milano e realizzazione parcheggio di interscambio Piazza Abbiategrasso	Metropolitana	In appalto (da approvare II fase)	
56. TORINO: Metropolitana automatica leggera linea 2 tratta Rebaudengo-Giulio Cesare	Metropolitana	Finanz. trasferito ad altro intervento	

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dall'analisi dei dati[15] relativi alle singole opere si può evincere – come detto – che 37 interventi sui 76 programmati (inclusi definanziati) sono ormai conclusi, altri sono in fase conclusiva e solo una parte limitata è in una fase iniziale vale a dire con una percentuale di realizzazione inferiore al 10 per cento (tramvia urbana di Verona, tramvia su gomma di Latina, nodo di interscambio di Napoli, metropolitana Giachery-Lolli di Palermo, potenziamento della linea 2 della metropolitana di Milano e metropolitana automatica leggera linea 2 di Torino).

Va precisato che l'ultimo intervento relativo alla linea 2 della metropolitana di Torino, finanziata con l. n. 133/2008, al momento non è di fatto in corso di attuazione: il Comune di Torino ha chiesto di trasferire i contributi alla linea 1 della metropolitana di Torino - tratta Lingotto/Bengasi.

Dall'analisi si desume anche che la maggior parte degli interventi ha ricevuto un finanziamento statale in misura prossima a quella massima di legge (60 per cento) e solo in un caso (filovia Napoli-Teverola) superiore, sulla base di disposizioni specifiche. Alcuni interventi hanno ricevuto contributi in misura inferiore, che nel caso del sistema tranviario di Palermo sono scesi al 7,5 per cento.

L'amministrazione ha riferito in merito che l'intervento "Potenziamento, estensione e ammodernamento della filovia Napoli-Teverola", finanziato con la l. n. 211 cit., risultava costituito sia da una parte infrastrutturale che dall'acquisto di filobus per un costo di 12,11 milioni e a tale intervento era stato assegnato un contributo di 7,3 milioni, pari al 60 per cento del costo dell'opera; il residuo 40 per cento risultava a carico dei Pop Campania. Poiché risultava necessario utilizzare con urgenza i fondi comunitari, il comune ha realizzato le opere civili utilizzando il cofinanziamento regionale. Pertanto, il contributo ex l. n. 211/1992 è stato destinato interamente all'acquisto di filobus, per un importo pari a 5,7 milioni.

Per quanto riguarda i casi in cui la percentuale di contribuzione risulta di gran lunga inferiore alla media, in sede istruttoria è stato accertato che alcuni interventi sono stati finanziati sia con la l. n. 211/1992, sia con altre risorse statali, le quali, congiuntamente, coprivano la massima contribuzione del 60 per cento.

[15] Cfr. all. A1-*bis* nota Mit prot. n. 4841 del 13 luglio 2016 e successive integrazioni.

In particolare, gli interventi di seguito elencati sono stati cofinanziati con fondi ex l. n. 443/2001, c.d. legge obiettivo[16].

Tabella n. 9 - Interventi cofinanziati con fondi ex l. n. 443/2001

	Intervento	Soggetto proponente	Note
1	BRESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino-S. Eufemia	Comune Brescia	
2	MILANO: Metropolitana linea M5 Garibaldi FS-Ca' Grande 1° lotto Garibaldi/Zara	Comune di Milano	Il finanziamento *ex lege* n. 443/2001 è relativo alla tratta Garibaldi/Zara/Bignami con un costo superiore alla tratta finanziata con l. n. 211/1992
3	ROMA: Metropolitana linea C-T5 Malatesta-Alessandrino	Comune di Roma	Il finanziamento ex l. n. 443/2001 riguarda l'intera linea C della metropolitana
4	ROMA: Metropolitana linea C-T3 Venezia-Colosseo	Comune Roma	
5	NAPOLI: Linea 6-tratta Mostra/S.Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	Comune Napoli	Il finanziamento è relativo alla tratta Mostra/S. Pasquale/ Municipio di costo superiore alla tratta finanziata con l. n. 211/1992
6	NAPOLI: Metropolitana Linea 1-Dante-Garibaldi-C.D.	Comune Napoli	

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Risulta inoltre un'opera definanziata ai sensi della l. n. 211/1992 e successivamente finanziata con fondi della legge obiettivo.

Tabella n. 10 - Interventi rifinanziati con altre disposizioni normative

Intervento	Soggetto proponente	Note
NAPOLI: Metropolitana Linea 1 C.D.-Capodichino	Comune Napoli	Revocate risorse l. n. 211/1992 e rifinanziate con l. n. 443/2001

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dalla necessità di continui rifinanziamenti e della previsione di ulteriori integrazioni, anche in base alla legge obiettivo, si può rilevare l'insufficienza nell'impianto originario della programmazione della legge del 1992, sotto il profilo della pianificazione infrastrutturale ed economico-finanziaria rispetto alle esigenze effettive del trasporto rapido di massa.

Tutte le infrastrutture ex art. 9 non definanziate sono state oggi attivate, ad eccezione della citata metropolitana automatica di Torino.

[16] Cfr. nota Mit n. 3563 del 18 maggio 2016.

Così delineato il quadro generale dello stato di attuazione dell'art. 9, è utile soffermarsi sui profili di maggiore criticità riscontrati.

3. Interventi non realizzati e definanziati

Come accennato, oltre alle 56 opere concluse o in fase di attuazione, risultano venti interventi definanziati, che, rispetto all'obiettivo programmato, rappresentano un primo e rilevante fattore di criticità.

Dall'analisi delle motivazioni indicate dall'amministrazione si desume che la maggioranza dei definanziamenti è stata determinata da carenza progettuale e dalla difficile sostenibilità della compartecipazione finanziaria degli enti locali proponenti. Il sistema di finanziamento previsto dalla l. n. 211/1992, che si basava sul meccanismo del cofinanziamento, ha d'altronde reso inaccessibili talune opere ai comuni con ridotte capacità economico-finanziarie.

In altri casi, le revoche sono state dettate da intervenute disposizioni legislative (es. art. 46 del d.l. 31 maggio 2010, n. 78).

Parte delle risorse delle opere definanziate sono state riassegnate, sotto forma di maggiore quota di contributo, agli interventi già finanziati; parte è stata destinata al finanziamento di nuovi interventi[17].

Rispetto al quadro verificato dalla Sezione con la relazione n. 10/2010, pertanto, il numero di interventi definanziati è salito da dodici a venti, con un incremento del 66,6 per cento, evidenziando che le difficoltà e i rallentamenti riscontrati per le opere soppresse non erano di natura transitoria.

Nella tabella seguente sono illustrate in modo analitico le ragioni del definanziamento per ogni intervento.

[17] Cfr. relazione Mit sullo stato di attuazione degli interventi del 16 settembre 2013.

Tabella n. 11 - Quadro degli interventi definanziati

Intervento	Motivazione del definanziamento
1. MILANO: collegamento Monza-Lissone	A causa della mancata presentazione dei progetti, non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla l. n. 296/2002, con conseguente perdita delle risorse medesime.
2. SAVONA: linea tranviaria, tratta Savona-Albissola	Il definanziamento è stato causato dalla rinuncia della provincia alla realizzazione dell'intervento.
3. BOLOGNA: metropolitana leggera automatica, linea Staveco-Fiera	L'intervento è stato definanziato, in quanto il comune ha proposto, a seguito di approfondimenti progettuali, un intervento sostanzialmente diverso da quello finanziato originariamente; successivamente, lo stesso ha beneficiato di risorse *ex lege* n. 443/2001 per il nuovo intervento proposto.
4. RIMINI: filovia Rimini-Riccione	A causa della mancata presentazione dei progetti, non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla l. n. 296/2002, con conseguente perdita delle risorse medesime.
5. RIMINI: filovia Riccione-Cattolica	A causa della mancata presentazione dei progetti, non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla l. n. 296/2002, con conseguente perdita delle risorse medesime.
6. PISA: tranvia urbana	È mancata la presentazione del progetto definitivo entro i termini previsti dalla l.n. 144/1999.
7. ASSISI: sistema ettometrico a cabine, linee A e B	È mancata la presentazione del progetto definitivo entro i termini previsti dalla l. n. 144/1999.
8. ROMA: ferrovia Roma- Pantano, tratta Torrenova-Giglioli	Le risorse sono andate in economia per mancata presentazione del progetto.
9. POTENZA: scale mobili rione Mancusi	È mancata la presentazione della documentazione progettuale necessaria per procedere all'approvazione del progetto e alla conseguente attivazione del mutuo a carico dello Stato.
10. BRINDISI: minimetro, lotto 1	È mancata la quota di finanziamento del 40% del costo dell'intervento a carico del comune.
11. BRINDISI: minimetro, lotto 2	È mancata la quota di finanziamento del 40% del costo dell'intervento a carico del comune.
12. TAORMINA: sistema a guida vincolata	A causa della mancata presentazione dei progetti, non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla l. n. 296/2002, con conseguente perdita delle risorse medesime.
13. GENOVA: Metropolitana tratta Brignole-Stadio	Come disposto dall'art. 46 del d.l. n. 78 del 31 maggio 2010, convertito in l. n. 122 del 30 luglio 2010.
14. SAVONA: linea tranviaria, tratta Savona-Vado	Fondi trasferiti al Comune di Genova per la linea metropolitana.
15. NAPOLI: Metropolitana linea 1 - C.D.-Capodichino	Come disposto dall'art. 46 del d.l. n. 78 del 31 maggio 2010, convertito dalla l. n. 122 del 30 luglio 2010.
16. SALERNO: Completamento metropolitano – Salerno-Pontecagnano	Come disposto dall'art. 46 del d.l. n. 78 del 31 maggio 2010, convertito dalla l. n. 122 del 30 luglio 2010.
17. BOLOGNA: Metrotranvia di Bologna opere di completamento del lotto "Stazione FS-P.zza Maggiore"	Disposto da delibera Cipe n. 25/2013.
18. MILANO: Riqualificazione tramvia extraurbana Milano Limbiate 1° lotto funzionale Milano Comasina-Deposito Varedo	Le risorse sono state trasferite all'Expo con d.l. n. 185/2015.
19. POTENZA: Servizio ferroviario metropolitano nell'*hinterland* potentino	Disposto da delibera Cipe n. 21/2015.
20. L'AQUILA: Tramvia su gomma	Revocato ex l. n. 228/2012.

Fonte: dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Opere che presentano varianti

Un'ulteriore verifica effettuata in sede istruttoria ha riguardato l'eventuale lievitazione dei costi a causa di varianti.

La direzione competente ha fornito un elenco di 68 opere interessate da varianti, considerando separatamente gli interventi successivamente accorpati, alcune con un numero elevato di modifiche rispetto al progetto originario (ad es. la metropolitana C di Roma ne ha fatte registrare ben 48)[18].

La Direzione generale Tpl ha riferito che, in linea generale, i costi aggiuntivi sono stati coperti dai soggetti beneficiari attraverso proprie fonti di cofinanziamento; in alcuni casi sono state utilizzate le economie di gara attraverso una procedura di autorizzazione da parte del Cipe; in altri casi, ulteriori contributi sono stati assegnati a valere su altre leggi di finanziamento: in particolare, nel caso di interventi inseriti nell'elenco delle opere strategiche, sulla legge obiettivo.

Delle 56 opere realizzate o in corso, ventuno hanno fatto rilevare spese equivalenti a quelle originariamente approvate (comprese quelle senza varianti), sette hanno fatto registrare riduzioni di costi e 27 incrementi, anche considerevoli, dei costi.

L'intervento di Spoleto è stato considerato unitariamente, mentre non sono stati forniti i dati relativi alla metropolitana di Torino, non essendo stato avviato il relativo intervento.

Di seguito sono illustrati, in ordine crescente, i maggiori costi sostenuti per le opere interessate da varianti, con specifica indicazione dell'opera, con riferimento ai 56 interventi non definanziati.

[18] Cfr. all. A5 nota prot. n. 3562 del 18 maggio 2016.

Tabella n. 12 - Prospetto analitico dei costi per varianti

(milioni di euro)

Rif.	Intervento	Costo rovato	Varianti	%	Note
51	NAPOLI: Potenziamento, estensione e ammodernamento filovia Napoli/Teverola	12,11	-6,44	-53%	1
33	ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B -Nodo di Termini	71,687	-22,942	-32%	2
22	VERONA: Tramvia urbana (intervento unitario)	165,57	-34,859	-21%	3
19	TORINO: Linea tramviaria 4	49,989	-5,968	-12%	
44	BARI: Ferrotranviaria - 1° lotto - da Fermata Ospedale S. Paolo a zona Cecilia	28,165	-2,734	-10%	
1	BERGAMO: tramvia Bergamo-Albino (intervento unitario)	135,56	-9,042	-7%	
31	ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna/Conca d'Oro	453,479	-30,255	-7%	
2	BOLOGNA: rete Crealis (intervento unitario)	182,16	0	0%	
6	GENOVA: Prolungamento filovia esistente	31,059	0	0%	
11	MILANO: Tramvia P.zza Castello-Parco Nord	54,09	0	0%	
12	MILANO: Tramvia Abbiategrasso-Duomo	44,445	0	0%	
16	REGGIO EMILIA: Potenziamento linee ferroviarie urbane e collegamento ferroviario Reggio Emilia/Bagnolo	30,157	0	0%	
18	TORINO: M. L. A. Linea 1 (intervento unitario)	958,035	0	0%	
23	ANCONA: Integrazione autobus	5,165	0	0%	
32	ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B Osteria del Curato	83,673	0	0%	
34	ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B - materiale rotabile	258,566	0,382	0%	
39	ROMA: Sistema filoviario Corridoio Eur Laurentina-Tor Pagnotta Corridoio Eur-Tor dè Cenci	131,438	0	0%	
43	AVELLINO: Sistema filoviario	24,709	0	0%	
52	NAPOLI: Linea tranviaria P.zza Nazionale-Piazza Emiciclo	13,248	0	0%	
28	LATINA: Tramvia su gomma linea 1 e 2	135,707	3,905	3%	
20	VENEZIA: Linea tramviaria (Favaro-Mestre-Venezia) (Mestre-Marghera)	163,67	8,714	5%	
40	SPOLETO: Percorsi meccanizzati - I° stralcio	45,717	2,292	5%	
41	SPOLETO: Percorsi meccanizzati - II° stralcio				
42	SPOLETO: Percorsi meccanizzati - III° stralcio				
24	AREZZO: Scale mobili	2,556	0,193	8%	
49	NAPOLI: Funicolare di Chiaia	13,428	1,232	9%	
45	LECCE: Sistema innovativo	22,029	2,233	10%	
26	FIRENZE: Linea tramviaria Peretola-P.zza della Libertà L2	168,046	22,143	13%	
14	MILANO: Metropolitana linea M5 Garibaldi FS-Ca' Grande 1° lotto Garibaldi/Bignami	423,969	59,735	14%	
5	GENOVA: Metropolitana - Tratte Brin-Canepari/Principe-Brignole ed ulteriori opere	387,86	58,675	15%	
25	FIRENZE: Linea tramviaria S. Maria Novella-Scandicci L1	127,836	19,569	15%	
29	OSIMO: Ascensore inclinato	2,902	0,52	18%	
27	FIRENZE: Linea tramviaria V.e Strozzi-Careggi L3	61,098	11,505	19%	
35	ROMA: Metropolitana linea A - Interventi urgenti Amla (intervento unitario)	126,141	23,824	19%	
36	ROMA: Metropolit. Linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 San Giovanni-Malatesta (art. 9 + art. 10)	914,65	210,25	23%	
54	PALERMO: Metroferrovia Giachery-Lolli	124,103	27,992	23%	
21	VENEZIA: Funicolare terrestre P.le Roma-Tronchetto	18,92	4,456	24%	
15	PADOVA: Tramvia Fornace Morandi-Prato della Valle	61,857	15,328	25%	
53	PALERMO: Sistema tramviario	214,957	70,943	33%	
30	PERUGIA: Minimetro	60,716	22,723	37%	
3	BRESCIA: M.L.A Metrobus Prealpino-S. Eufemia	562,476	214,624	38%	4
50	NAPOLI: Nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea Sepsa	52,231	25,28	48%	
4	FERRARA: Impianto ferroviario affiancamento Ferrara/Codigoro alla linea Fs	35,739	20,161	56%	
46	NAPOLI: Linea 6 - tratta Mostra/S.Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	196,466	129,134	66%	
48	NAPOLI: Metropolitana Linea 1-Dante-Garibaldi	500,857	874,853	175%	5
37	ROMA: Metropolitana linea C T3 Venezia-Colosseo	197,895	594,105	300%	6
56	TORINO: Metropolitana automatica leggera linea 2 tratta Rebaudengo-Giulio Cesare				7

Fonte: dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1. Il costo finale è riferito ai soli filobus, oggetto di finanziamento.
2. La riduzione di costo è stata determinata da una modifica sostanziale del progetto.
3. La riduzione di costo è determinata essenzialmente dalla modifica della tipologia di sistema (da tranvia a filovia).
4. Il costo finale approvato con delibera Cipe, comprende le somme a disposizione e anche alcune opere aggiuntive non previste nel progetto iniziale. Il costo iniziale non era comprensivo delle somme a disposizione in quanto a totale carico del soggetto beneficiario.
5. L'importo finale risulta dalla delibera Cipe n. 12/2008.
6. Il costo iniziale è riferito ad un primo lotto finanziato con l. n. 211/1992. Successivamente a seguito di finanziamenti della legge obiettivo, il progetto è stato completato e il costo finale è quello riportato in tabella.
7. In corso di definanziamento con delibera Cipe del 10 agosto 2016.

Da una valutazione aggregata dei costi emerge come le varianti hanno inciso per il 21 per cento sugli importi originariamente approvati, con incrementi elevatissimi per la metro C di Roma e la metropolitana di Napoli.

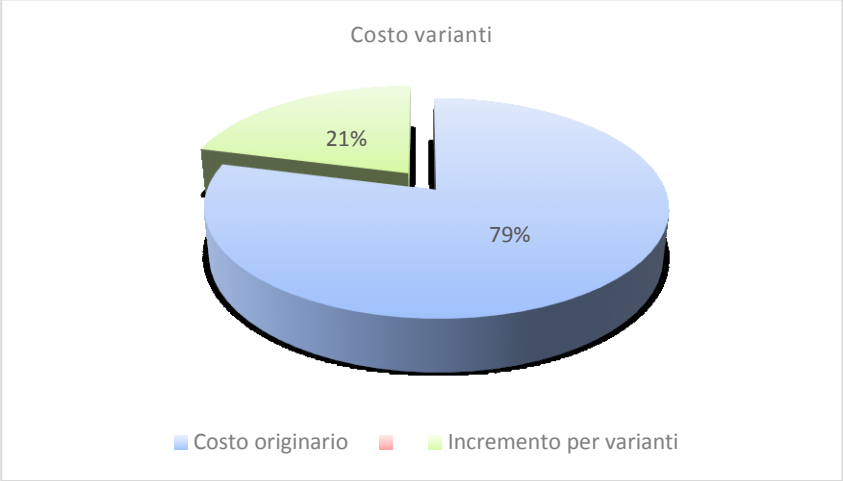
I dati ottenuti sono stati analizzati in forma aggregata, come di seguito illustrato.

Tabella n. 13 - Costo complessivo delle varianti

Costo originario	Varianti	Costo finale
8.694,45	2.312,53	11.006,99

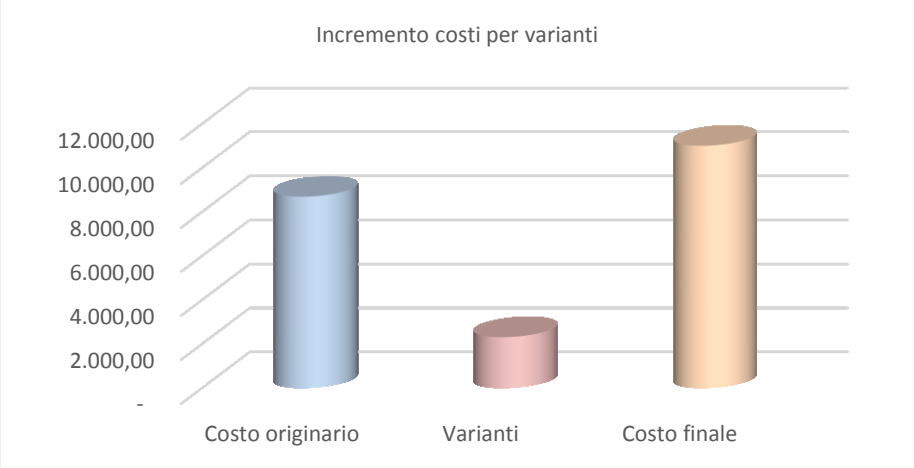
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Grafico n. 6 - Costo percentuale varianti



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Grafico n. 7 - Costo delle varianti



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

5. Il ciclo temporale di realizzazione degli interventi

In relazione allo stato di attuazione dell'art. 9 della l. n. 211/1992, la Sezione ha proceduto ad un monitoraggio circa la tempistica delle principali fasi procedimentali per singolo intervento, sulla base dei dati forniti dalla Direzione generale Tpl[19].

Dai dati comunicati si rileva che per molte opere, nonostante che il parere sul primo progetto definitivo sia intervenuto da parte della competente commissione in un lasso di tempo variabile tra pochi mesi e un paio d'anni, si è reso necessario un secondo parere a distanza di oltre un decennio per le varianti; circostanza che rivela la complessità procedurale e la lunga durata per gran parte degli interventi programmati.

In allegato (all. 2) alla relazione sono rappresentati i tempi relativi alla trasmissione iniziale del progetto, ai relativi pareri ex art. 5 l. n. 211/1992, ai pareri concernenti le varianti e all'approvazione finale dei progetti da parte del ministero.

Oltre alla fase progettuale è stata monitorata la fase esecutiva.

All'esito delle verifiche deve rilevarsi l'eccessivo lasso temporale per la realizzazione di molte opere rispetto a quanto originariamente programmato, per ragioni diverse (perizie di variante, sorprese archeologiche e geologiche, indisponibilità di aree), sopra evidenziate, tali da rivelare un'inadeguatezza dei tempi di realizzazione - talora dilatati di anni - anche in relazione alle attese della collettività.

Per alcuni interventi, peraltro, le criticità persistono. Si rinvia alla tabella seguente[20], nella quale sono indicate le ragioni del ritardo rilevato, per i dati analitici delle singole opere, rinviando al successivo paragrafo per l'esame degli interventi che presentano maggiori criticità.

---

[19] Cfr. nota n. 3956 del 1° giugno 2016.

[20] Cfr. nota Direzione generale dei sistemi di trasporto fisso e del Tpl, prot. n. 3956 del 1° giugno 2016.

Tabella n. 14 - Interventi con ritardi nei tempi di attuazione

Ente locale e intervento	Tempi originariamente previsti	Tempi effettivamente impiegati	Scostamento registrato	Fase interessata dal ritardo	Motivazione dello scostamento temporale
1. Ferrara: impianto ferroviario affiancamento Ferrara/Codigoro a linea FS 1°stralcio-2° lotto	4 anni (3 anni più proroga di un anno per realizzazione del raccordo provvisorio come da 1° perizia di variante)	Ancora in corso	Non definibile		Allungamento dei tempi di approvazione Perizie Risoluzione contrattuale 23/02/2015
2. Padova: tramvia Fornace Morandi-Prato della Valle	18 mesi	78 mesi	60 mesi	Intera tratta	Perizie suppletive, di variante e sospensione approvate con apposite delibere
3. Venezia: funicolare terrestre P.le Roma-Tronchetto	15 mesi	32 mesi	17 mesi		150 gg. per proroghe, 360 gg. per indisponibilità dell'area
4. Roma: potenziamento e ammodernamento A e B Osteria del Curato	36 mesi	62 mesi	26 mesi	Realizzazione dei lavori	Implementare lavorazioni a seguito richieste pervenute da Metro s.p.a., Atac s.p.a. e Soprintendenza archeologica di Roma
5. Roma: potenziamento e ammodernamento A e B materiale rotabile	48 mesi	60 mesi	12 mesi	Fase di gara	
6. Roma: metropolitana linea A - Interventi urgenti Amla (intervento unitario)	36 mesi	60 mesi	24 mesi	Realizzazione dei lavori	
7. Roma: Metropolitana linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 S. Giovanni Malatesta	51 mesi	84 mesi	33 mesi	Alessandrino - Parco di Centocelle	Indisponibilità aree Interferenze archeologiche Sorpresa geologica Perizie di variante e altri eventi
8. Roma: metropolitana linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 S. Giovanni-Malatesta	51 mesi	99 mesi	48 mesi	Centocelle - Lodi	Indisponibilità aree Interferenze archeologiche Sorpresa geologica Perizie di variante e altri eventi Ritardo del C.G.
9. Roma: metropolitana Linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 S. Giovanni-Malatesta	51 mesi	In corso	In corso	Lodi - S. Giovanni	Indisponibilità aree Interferenze archeologiche Sorpresa geologica Perizie di variante e altri eventi
10. Roma: sistema filoviario Eur Fermi-Tor dei Cenci	18,5 mesi per l'esecuzione delle opere (due corridoi filoviari e unico deposito filobus) e fornitura di 45 filobus. 49 mesi	1) Corridoio Eur Laurentina-Tor Pagnotta: Consegna lavori 01/06/2010 Sospensione parziale dei lavori non eseguibili 22/07/2013; 2) Deposito filobus 49 mesi: consegna lavori 4/11/2011; consegna anticipata all'Amministrazione capitolina	1) Sospensione parziale dei lavori non eseguibili tutt'ora 2) 30 mesi		Dall'anno 2011 persiste ritardo nell'esecuzione di alcuni interventi, interferenti con il Corridoio e di competenza altri Operatori economici operanti in regime di Convenzione urbanistica cori Roma Capitale, propedeutici al completamento dell'opera. Perizia di variante in corso d'opera del 15/11/2012
11. Napoli: linea 6 - tratta Mostra/S.Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	60 mesi	120 mesi	60 mesi	Costruzione	Opere civili in ritardo per scavi archeologici e rinvenimenti
12. Napoli: metropolitana Linea 1-Dante-Garibaldini	68 mesi	120mesi	52mesi	Costruzione	Opere civili in ritardo per scavi archeologici e rinvenimenti

Fonte: dati Mit.

6. Gli interventi con maggiori criticità

Per i seguenti interventi persistono criticità nei primi mesi del 2016.

6.1. Il Nuovo sistema filoviario del Comune di Verona evidenzia un rallentamento dei tempi di attuazione[21].

In data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti, il Comune di Verona e l'Amt s.p.a., come previsto dalla delibera Cipe n. 28 del 26 giugno 2009, il nuovo Accordo procedimentale che stabilisce tra l'altro la fine dei lavori per il 31 luglio 2018. Nel dicembre 2014 si è aperta una nuova problematica connessa al fallimento della Apts Bv, titolare del sistema di guida magnetica previsto per le filovie di Pescara e Verona decretata dal Tribunale olandese di Brabant Orientale in data 25 novembre 2014, che ha reso impossibile la realizzazione del sistema filoviario innovativo basato su tale tecnologia. Il Comune di Verona ha dovuto rivedere le scelte progettuali individuando un diverso sistema di trasporto e ha ora individuato il nuovo fornitore del veicolo e dato avvio ai lavori.

6.2. Per la Metroferrovia, I stralcio, Giachery-Politeama del Comune di Palermo, pur risultando risolta la problematica connessa alla copertura finanziaria del costo dell'opera attraverso fondi comunitari, sussistono notevoli ritardi sull'avanzamento dei lavori per problematiche connesse al commissariamento dell'impresa.

6.3. Relativamente al Sistema a guida vincolata su gomma Civis (ora Crealis Neo) del Comune di Bologna, in data 29 maggio 2014 sono stati ripresi i lavori a seguito del superamento delle criticità legate alla rescissione del contratto. Parallelamente è ripresa l'istruttoria da parte della Commissione di sicurezza. Il Cipe, con delibera n. 25 del 16 maggio 2013, ha rideterminato il contributo a suo tempo assegnato all'intervento in relazione alla rimodulazione progettuale (che prevede ora l'utilizzo della guida ottica soltanto nelle fasi di accostamento alle banchine di fermata).

[21] Il 13 maggio 2014, con provvedimento n. 82, la Direzione generale ha rilasciato il nulla osta sulla sicurezza ed il parere tecnico economico sul progetto di variante; il Cipe, con delibera n. 30 del 1° agosto 2014, ha autorizzato l'utilizzo della quota parte di competenza statale delle economie di gara a copertura dei maggiori oneri delle varianti introdotte.

6.4. Dopo la sospensione a seguito degli eventi sismici, il Comune dell'Aquila ha trasmesso solo nel 2015 la documentazione progettuale di un nuovo sistema Metrobus cui destinare le risorse residue ex l. n. 211/1992, nonché documentazione attestante le situazioni pendenti con il promotore finanziario, in relazione a quanto previsto nell'art. l, c. 289, della l. 24 dicembre 2012, n. 228 e nella delibera Cipe n. 76/2001 con la nota n. 97029 del 23 dicembre 2013. La proposta è stata trasmessa al Cipe.

6.5. Relativamente alla tramvia leggera su gomma del Comune di Latina[22], l'attuazione dell'intervento è in una situazione di stallo in quanto è stato dato il via alla costruzione dei rotabili, che dovevano essere conclusi alla fine del 2011, mentre per l'avvio dell'infrastruttura si sono presentati molti ritardi dovuti inizialmente all'intenzione del comune di avviare contemporaneamente le due linee, non cantierabili nello stesso momento.

Il Comune di Latina ha inoltre persistenti difficoltà[23] a garantire finanziariamente i propri impegni derivanti dal contratto di *project financing*, in virtù della mancanza di contributi regionali in conto esercizio nei termini previsti nel piano economico-finanziario. Poiché, nonostante i numerosi solleciti, non si sono determinate proposte concrete per l'attivazione delle opere, la Direzione generale Tpl ha relazionato al ministro *pro tempore* sull'argomento, proponendo la revoca dei contributi.

6.6. Per quanto concerne il Nodo di interscambio Cilea nel Comune di Napoli, dall'attività di monitoraggio effettuata dagli uffici ministeriali risulta che le risorse di cui alla l. n. 211/1992 sono state trasferite dal Comune di Napoli alla Regione Campania[24] e che

---

[22] Con deliberazione del 27 maggio 2005, il Cipe aveva assegnato al Comune di Latina, per la realizzazione di due linee tranviarie su gomma di tecnologia Translohr, due distinti contributi a valere sulla l. n. 211/1992, pari al 60 per cento del costo stimato, per il cofinanziamento dell'intervento il comune ha fatto ricorso al *project financing* individuando come promotore finanziario la società "Metrolatina".
Successivamente, su richiesta del comune, il Cipe ha acconsentito, con deliberazione n. 93/2010, del 18 novembre 2010, all'unificazione dei due contributi che, sull'importo lavori conseguente alla variante progettuale, risultano coprire il 58,32 per cento del costo complessivo delle opere.

[23] Acquisito il parere della Commissione di alta vigilanza, oggi soppressa, la Direzione generale Tpl aveva sottoposto al ministro (nota n. 5027 del 20 luglio 2012) una prima proposta di revoca del contributo statale da inoltrare al Cipe. Successivamente, con nota n. 5886 del 7 settembre 2012, a seguito delle proposte di risoluzione delle problematiche ostative all'attuazione del programma formulate dal comune, la stessa direzione aveva richiesto al ministro di stralciare dalla richiesta al Cipe la proposta di revoca del contributo al Comune di Latina.

[24] Il Comune di Napoli ha beneficiato di contributi statali a valere sulla l. n. 211/1992 pari a 23,86 milioni, assegnati dal Cipe nel 2000, per l'intervento che costituisce l'interscambio tra la ferrovia Circumflegrea in

nel dicembre 2007 sono stati consegnati i lavori, ma successivamente, a seguito principalmente del mancato ottenimento della disponibilità delle aree pubbliche, il contratto con la ditta appaltatrice dei lavori è stato rescisso e la Sepsa s.p.a. (soggetto attuatore dell'intervento) ha elaborato un nuovo progetto, trasmesso alla Regione Campania nel 2011, consistente unicamente in opere di adeguamento statico ed impiantistico delle gallerie ferroviarie. Il ministero, in considerazione di quanto sopra, ha richiesto più volte ai soggetti interessati di fornire giustificazioni sulla situazione determinatasi sia sotto il profilo amministrativo sia sotto quello tecnico, di elaborare una relazione in merito alle nuove soluzioni progettuali adottate, nonché trasmettere copia del progetto di variante al fine di verificare la conformità a quanto previsto e approvato nelle delibere Cipe; a tali solleciti non è mai stato dato riscontro, né risulta superata la situazione di stallo delle attività. La Direzione generale Tpl, in considerazione del lungo tempo intercorso dall'assegnazione dei contributi, della non realizzabilità dell'intervento originariamente finanziato e della mancata coerenza del nuovo intervento, con gli obiettivi della l. n. 211/1992, in quanto trattasi di sole opere di adeguamento di natura ferroviaria, ha relazionato al ministro *pro tempore* sull'argomento per proporre la revoca dei contributi.

6.7. Il Sistema filoviario corridoio Eur Tor Pagnotta-Eur Tor de Cenci del Comune di Roma presenta notevoli criticità. Il Comune di Roma ha evidenziato nella seconda metà del 2013 alcune criticità connesse ai maggiori costi che si sono determinati nell'elaborazione del progetto esecutivo da parte dell'impresa. Il Comune di Roma nel 2015 ha presentato una proposta progettuale di un tracciato alternativo che collega la zona Eur con Tor de Cenci attraversando quartieri differenti da quelli interessati dal tracciato originario.

Anche per il corridoio Eur-Tor Pagnotta sussistono difficoltà realizzative, in quanto il comune ha dichiarato, nel marzo 2016, di non essere ancora in grado di comunicare la data di ultimazione dei lavori a causa della mancanza di cronoprogramma da parte del Consorzio Tor Pagnotta Due che, nell'ambito di altro appalto, sta realizzando il viadotto sul Grande Raccordo Anulare che costituisce parte della sede filoviaria. L'avanzamento dei lavori del

---

gestione alla soc. Sepsa e la linea 1 della Metropolitana di Napoli in corrispondenza del Vomero. Successivamente, a seguito di modifiche progettuali in sede di elaborazione del progetto esecutivo, il costo dell'intervento, originariamente pari a 52,232 milioni, veniva riformulato in 86,746 milioni e rimodulato, in considerazione di alcune prescrizioni ministeriali, in 77,519 milioni; a fronte di tale aumento di costo il Cipe, nel 2005, assegnava al Comune di Napoli un ulteriore contributo di 22,939 milioni a valere sulle risorse ex l. n. 211/1992, poi rimodulato in 22,651 milioni.

solo corridoio Eur-Tor Pagnotta è di circa l'80 per cento. Per quanto riguarda i filobus, gli stessi sono stati tutti forniti e sono in fase di immissione in servizio.

7. Osservazioni sull'attuazione dell'art. 9

A distanza di quasi 25 anni dalla l. n. 211/1992, che si proponeva un riequilibrio nel sistema di trasporto rapido di massa attraverso la valorizzazione del ruolo pubblico, si rilevano ancora consistenti ritardi nell'attuazione di alcune opere.

Particolarmente critiche risultano – come detto – le situazioni relative all'attuazione del Nodo di interscambio Cilea nel Comune di Napoli, della Tramvia leggera su gomma del Comune di Latina, del Sistema filoviario corridoio Eur Tor Pagnotta-Eur Tor de Cenci del Comune di Roma, del Nuovo sistema filoviario del Comune di Verona e della Metroferrovia, I stralcio, Giachery-Politeama del Comune di Palermo.

Complessivamente, l'attuazione dell'art. 9 ha trovato una serie di ostacoli che possono ritenersi imputabili ad una pluralità di cause.

In primo luogo, la carenza di programmazione nel settore del trasporto pubblico locale: la mancanza di adeguata programmazione ha, evidentemente, portato molti comuni ad effettuare scelte infrastrutturali dipendenti dalle fasi politico-amministrative del momento, spesso non derivanti da esigenze trasportistiche cogenti sul territorio, con successivo abbandono dei progetti.

Altro fattore che ha influenzato negativamente l'attuazione della l. n. 211/1992 è stato la carenza di competenze specifiche negli enti locali per la gestione di grandi infrastrutture: in molti casi, le città non hanno avuto la capacità di costituire strutture dedicate per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto rapido di massa, né di acquisire specifiche competenze di settore; ciò ha inevitabilmente comportato difficoltà nello sviluppo delle procedure amministrative e nella gestione degli appalti.

In sede istruttoria sono state rilevate carenze nell'attività di progettazione, talora non adeguatamente approfondita e coordinata: le progettazioni a livello preliminare e definitivo sono state spesso caratterizzate da carenze di natura tecnico-economica, nonché da mancanza di coordinamento e condivisione delle scelte tra i soggetti interferenti.

Tale *vulnus*, insieme alla mancanza di programmazione, ha spesso determinato l'introduzione di varianti, con conseguenti ritardi sulla realizzazione delle opere ed incremento dei costi.

Inoltre, poiché lo svincolo delle somme dipende da apposita autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in seguito all'avanzamento dei lavori, si è determinata un'immobilizzazione consistente di risorse per molti anni, per di più in assenza di interessi attivi in grado di contenere il costo complessivo dell'intervento, come verrà meglio analizzato nel capitolo relativo ai profili finanziari.

Le problematiche esposte hanno avuto quale conseguenza la sopravvenuta insufficienza delle risorse stanziate.

Non ultimo fattore critico è, infatti, certamente, la difficoltà di reperimento delle risorse, che quasi in tutti i casi non possono essere garantite attraverso i ricavi tariffari dei servizi: alcune opere non hanno avuto attuazione proprio perché i comuni beneficiari si sono trovati in difficoltà nel prevedere in bilancio le risorse da destinare alla messa in esercizio.

Come già segnalato da questa Sezione nel 2010, era ed è, pertanto, necessario valutare strumenti più snelli di gestione delle risorse che ne permettano un uso più razionale e tempestivo.

Le leggi di rifinanziamento della l. n. 211/1992, in particolare la l. n. 133/2008, hanno tentato di dare soluzione alle criticità rilevate, apportando alcuni correttivi, quali l'obbligo di presentazione del cronoprogramma delle attività, da rispettare ai fini del mantenimento del contributo statale, e la possibilità di definanziamento degli interventi, nel caso in cui i relativi affidamenti fossero intervenuti a oltre due anni dalla data di assegnazione delle risorse, con attribuzione delle ulteriori risorse agli interventi posti a seguire nella graduatoria di merito[25].

L'amministrazione ha tuttavia riferito, al riguardo, che il disposto della l. n. 133/2008 non ha avuto piena attuazione, sia per carenze di risorse iniziali, sia per le revoche disposte direttamente dall'art. 1, c. 88, della l. n. 147/2013, come modificato dall'art. 4, c. 4-*bis*, della l. n. 164/2014[26].

---

[25] Cfr. delibera Cipe n. 11/1991.

[26] Cfr. nota Mit prot. n. 3562 del 18 maggio 2016.

CAPITOLO IV
LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PER LE FERROVIE IN REGIME DI GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA

Sommario: 1. Premessa. - 2. Gli accordi di programma con le regioni. - 3. Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti. - 4. Quadro analitico degli interventi e dei finanziamenti. - 5. Interventi non attuati e opere definanziate. - 6. Opere che presentano varianti. - 7. Il ciclo temporale di realizzazione degli interventi. - 8. Gli interventi con maggiori criticità. - 9. Osservazioni sullo stato di attuazione degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa.

1. Premessa

L'art. 10 della l. n. 211/1992, relativo agli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, costituiva, nell'impianto originario, parte rilevante nella politica di incentivazione del trasporto rapido di massa, con risorse pari al 34,14 per cento dell'investimento pluriennale complessivo[27].

Nella tabella n. 3 (v. cap. III, par. 1) e nei grafici seguenti è rappresentato il rapporto tra le risorse disponibili per l'attuazione dell'art. 9 nell'impianto originario della legge in esame rispetto all'art. 10, prima delle modifiche ad opera di leggi sopravvenute. In allegato è indicata la ripartizione annuale (all. n. 3).

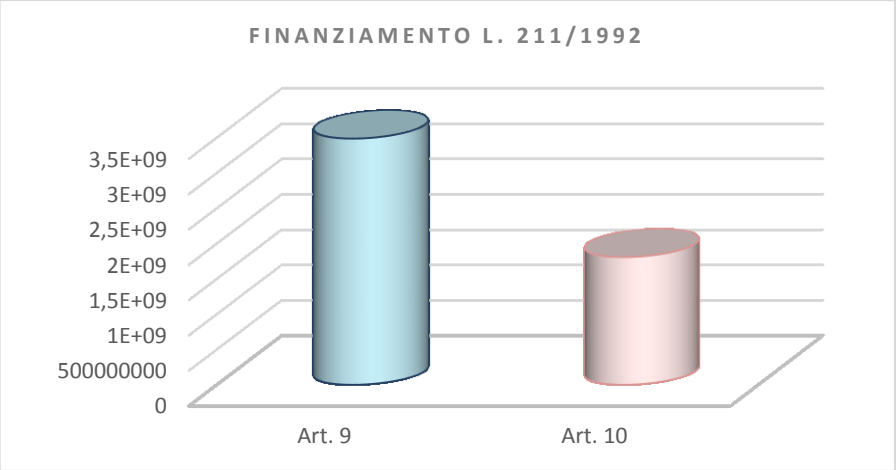
Tabella n. 15 - Rilevanza finanziaria originaria degli interventi a favore delle ferrovie in concessione (art. 10)

Anni	Art. 10 (euro)	Totale l. n. 211/1992 (euro)
1993-2023	1.807.599.143,59	5.293.683.211,22

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

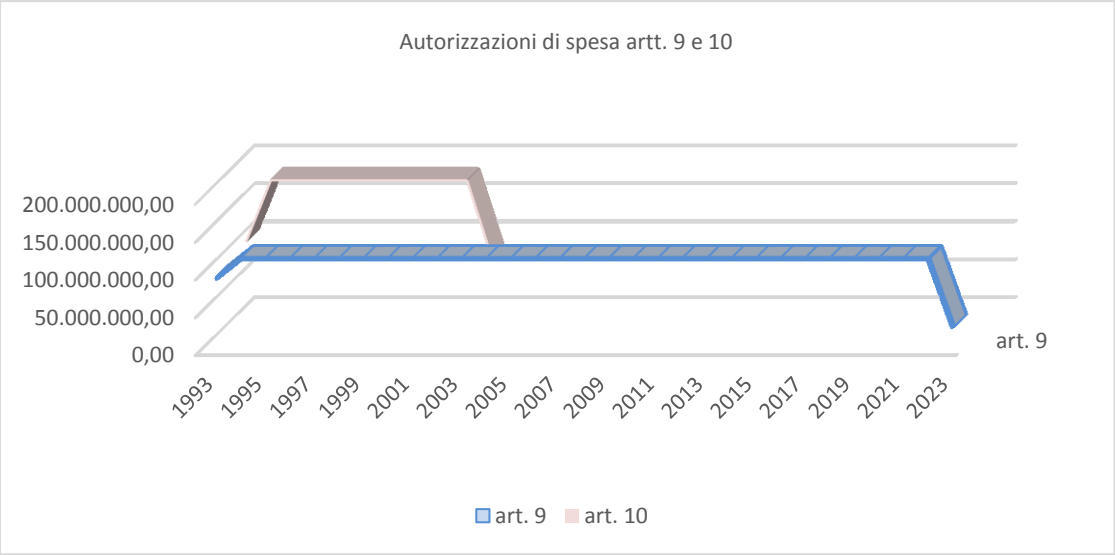
[27] L'art. 11 l. cit. autorizzava impegni pluriennali nella misura indicata nel cap. II, § III.

Grafico n. 8 - Rilevanza finanziaria originaria degli interventi a favore degli enti locali e delle ferrovie in concessione (art. 9 e art. 10)



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 9 - Autorizzazione di spesa per anno per gli interventi a favore degli enti locali e delle ferrovie in concessione (art. 9 e art. 10)



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

L'art. 10 è rimasto centrale nelle politiche del trasporto rapido di massa, anche se interventi legislativi successivi hanno ridimensionato e differito nel tempo i limiti di impegno decennali.

Tuttavia, nelle relazioni sullo "Stato di attuazione della l. n. 211/1992" al 31 dicembre 2012 e al 18 maggio 2016 della Direzione generale Tpl non vi sono approfondimenti in merito.

La circostanza è riconducibile al passaggio di competenze in materia di trasporto pubblico locale tra Stato e regioni[28], a seguito della riforma del titolo V della Costituzione[29].

Al riguardo, la citata direzione ha riferito che, in attuazione dell'art. 4 del d.lgs. n. 281/1997 e dell'art. 15 del d.lgs. n. 422/1997, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stipulato accordi di programma con le regioni interessate dagli interventi di cui all'art. 10.

Poiché a seguito degli accordi di programma al ministero è riservata comunque una competenza di controllo e monitoraggio, nella presente relazione si è ritenuto doveroso estendere l'attività di controllo anche su detta competenza, che si è rilevato piuttosto complessa, in quanto si è avuto fin da subito contezza che l'amministrazione statale non avesse puntuale conoscenza dell'azione amministrativa delle regioni. Ogni richiesta istruttoria ha, infatti, imposto una previa acquisizione di dati dagli enti territoriali.

Ciò premesso, va rilevato che in assenza di banche dati, i risultati delle verifiche sono subordinati alla correttezza dei dati comunicati dalle regioni interessate: i quali, tuttavia, sono risultati talora poco chiari e disomogenei rispetto agli elementi informativi forniti dal ministero, tanto da necessitare di plurime richieste di chiarimenti.

---

[28] La Corte costituzionale in materia di trasporto pubblico locale ha cercato di comporre i problemi ermeneutici derivanti da una materia così trasversale. Ha più volte ribadito come il trasporto pubblico locale sia oggetto di potestà residuale da parte delle regioni (sent. n. 222/2005), con esclusione, tuttavia, dei profili concernenti le modalità di affidamento e gestione dei relativi servizi che rientrano nella "tutela della concorrenza" (sent. n. 1/2014).
Anche l'istituzione, da parte della legislazione dello Stato, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, non lede, ad avviso della Consulta, la competenza legislativa regionale, dal momento che i compiti che le sono affidati "pur avendo attinenza con la materia del trasporto pubblico locale, perseguono precipuamente una finalità di promozione della concorrenza e quindi afferiscono alla competenza esclusiva dello Stato, ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lett. e) Cost. (sent. n. 41/2013).
Infine, in relazione alle forme di finanziamento da parte dello Stato, la Corte ha più volte stabilito, in attesa della piena attuazione dell'art. 119 Cost., la legittimità dell'istituzione di fondi statali vincolati al fine di garantire la sostenibilità del servizio di trasporto pubblico locale; tuttavia, trattandosi di fondi rientranti nell'ambito della competenza legislativa regionale, è necessario che ciò avvenga, d'intesa con le regioni interessate (sent. n. 222/2005). Secondo la Corte, infatti, in questo caso l'intervento finanziario dello Stato appare ammissibile in quanto finalizzato ad "assicurare un uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa" (sent. n. 273/2013).

[29] L'art. 8 del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, ha previsto la delega alle regioni delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione inerenti le ferrovie in gestione commissariale governativa e le ferrovie in concessione a soggetti diversi da Ferrovie dello Stato s.p.a. Tale delega è stata attuata dal 1° gennaio 2001, previa stipula, tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le singole regioni a statuto ordinario, di appositi accordi di programma sottoscritti nel periodo gennaio-marzo 2001 e resi efficaci dal d.p.c.m. del 16 novembre 2000 (pubblicato sul Supplemento Ordinario n. 224 alla G.U.R.I. n. 303 del 31 dicembre 2000).

E' quindi evidente come l'assenza di un idoneo sistema di monitoraggio abbia determinato un'inadeguata conoscenza delle dinamiche di attuazione dell'art. 10 da parte dello Stato.

2. Gli accordi di programma con le regioni

L'utilizzo delle risorse stanziate antecedentemente e non incluse nella competenza tecnico-amministrativa conservata allo Stato è stata disciplinata mediante accordi di programma[30].

La distribuzione geografica delle risorse previste negli accordi di programma è di seguito rappresentata, ed è analiticamente dettagliata in allegato (all. 4).

Tabella n. 16 - Accordi di programma. Risorse finanziarie complessive per regione ex art. 10 l. n. 211/1992

Regione	Importo
Lazio	57.739.881,32
Abruzzo	30.956.633,10
Puglia	101.031.880,89
Lombardia	116.202.802,30
Umbria	67.840.745,46
Campania	261.439.778,55
Totale	**635.211.721,62**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

[30] A seguito di richiesta istruttoria, la Direzione generale Tpl ha trasmesso un prospetto relativo al valore complessivo degli accordi di programma. Tuttavia, includendo i totali anche risorse diverse da quelle di cui alla l. n. 211/1992 (ad es. l. n. 611/1996, l. n. 341/1995, l. n. 135/1997, ed altre), si è proceduto ad analizzare i singoli accordi e relativi allegati, scorporando le risorse finanziarie relative agli interventi in esame. Considerata la non attualità degli accordi di programma, i cui importi indicati sono in linea di massima diversi da quelli effettivamente destinati, anche a seguito di accordi integrativi, si è infine nuovamente richiesto specificamente alla direzione generale di fornire i dati aggiornati.

Grafico n. 10 - Accordi di programma. Risorse finanziarie complessive per regione ex art. 10 l. n. 211/1992

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

La sottoscrizione degli accordi ha consentito l'utilizzo delle risorse residuali stanziate antecedentemente al 2001 mediante l'istituzione di un rapporto paritetico tra lo Stato e le regioni, sulla base del quale, individuati congiuntamente gli interventi da realizzare, lo Stato ha proceduto alla progressiva erogazione di risorse in relazione all'avanzamento dei programmi.

Con disposizione di legge (art. 11, c. 5, l. n. 166/2002), sono stati previsti conti di tesoreria infruttiferi nei quali sono state versate le risorse stanziate a copertura degli accordi, erogate gradualmente alle regioni[31].

Secondo quanto riferito dal Ministero, le erogazioni sono sempre state subordinate all'effettiva disponibilità delle risorse ed alla verifica della condizione di avvenuto utilizzo delle risorse già erogate per gli interventi.

---

[31] In particolare, nei medesimi accordi, sono state previste:
- l'erogazione di un'anticipazione di risorse pari al 40 per cento del valore degli investimenti, entro sessanta giorni dall'efficacia dell'Accordo;
- ulteriori anticipazioni del 20 per cento, fino a concorrenza del 100 per cento dell'importo dei lavori, entro 60 gg. dalla ricezione della comunicazione da parte della regione di avvenuto utilizzo di risorse finanziarie per importi tali che le disponibilità residue ammontino a non più del 10 per cento del valore globale degli interventi, stimato sulla base dello stato di avanzamento delle procedure di affidamento dei lavori.

Dall'istruttoria è emersa l'inadeguatezza dei controlli sugli interventi relativi alla legge in esame (v. cap. V della relazione), diffusa per tutte le regioni esaminate, e l'assenza di un'analisi puntuale circa l'utilizzo delle risorse, per la carenza delle previste relazioni e del periodico monitoraggio da parte delle articolazioni competenti.

L'assenza di adeguata attività di controllo e verifica pregressa ha implicato, come visto, la necessità di acquisire dati dalle regioni interessate.

3. Quadro complessivo degli interventi e dei finanziamenti

A seguito di riscontri incrociati con i dati finanziari, in sede istruttoria è stata rilevata l'incompletezza dei dati trasmessi, pur se rettificati più volte, dal Mit in relazione all'avanzamento fisico delle opere, il cui elenco è riportato nell'all. 6.

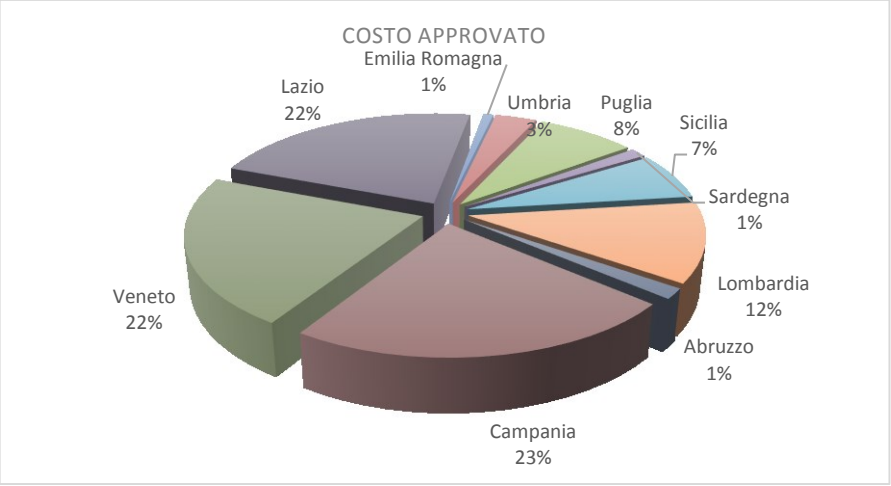
Infatti, a seguito di un riscontro degli interventi con i dati finanziari, è emerso che le opere realizzate ex art. 10 sono state ventisei, a fronte delle tredici inizialmente comunicate.

L'amministrazione non aveva infatti comunicato i dati relativi agli interventi già avviati dal Mit prima del passaggio delle funzioni alle regioni.

L'elenco complessivo degli interventi sulla base dei dati acquisiti è riportato in allegato (all. 5).

La distribuzione geografica delle risorse è illustrata nei seguenti grafici.

Grafico n. 11 - Ripartizione geografica percentuale degli interventi e dei finanziamenti



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Grafico n. 12 - Ripartizione geografica completa degli interventi e dei finanziamenti

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Non si dispone purtroppo di dati relativi all'attuazione di molti interventi, non essendo stato il Mit in grado di fornirli.

La Sezione non può esimersi dal rilevare la mancanza di informazioni sullo stato di realizzazione delle opere, nonostante le richieste istruttorie formulate in tal senso, pur dovendosi dare atto della difficoltà di ricostruire 25 anni di vigenza della legge in esame.

Non disponendo di banche date autonome, l'analisi è necessariamente limitata ai dati disponibili.

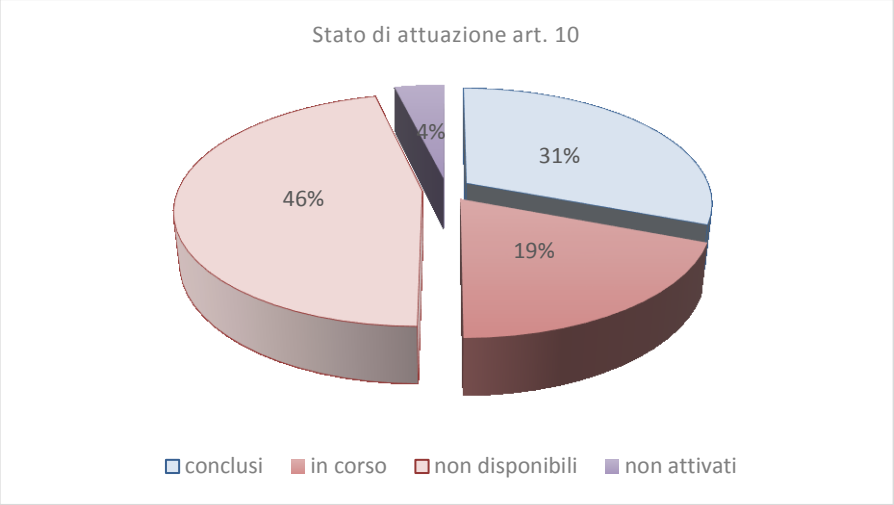
Lo stato di attuazione – per gli interventi noti – è riassunto nel seguente quadro di sintesi, elaborato tenendo conto delle plurime rivisitazioni dei dati forniti dalle regioni.

Tabella n. 17 - Quadro complessivo dell'avanzamento fisico degli interventi

Stato di attuazione	Numero	% sul totale	Costo complessivo approvato dal Cipe	Finanziamento concesso a carico dello Stato	% finanziamento /costo
Conclusi	8	31%	435,66	282,07	65%
In corso	5	19%	403,38	288,22	71%
Non disponibili	12	46%	1091,61	451,77	41%
Non attivati	1	4%	64,88	64,88	100%
Totale	26	100%	1995,53	1086,94	54%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Grafico n. 13 - Stato di realizzazione degli interventi



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

4. Quadro analitico degli interventi e dei finanziamenti

L'analisi istruttoria dei dati, invero – come accennato – non sempre chiari, ha consentito di rilevare, per gli interventi sui quali si hanno elementi informativi, il seguente stato di attuazione, più analiticamente esaminato nell'all. n. 6 della relazione.

Tabella n. 18 - Quadro analitico degli interventi ex art. 10

	Intervento	% di realizzazione
	EMILIA ROMAGNA	
1	Ferrovie dell'Emilia-Romagna	
	UMBRIA*	
2	Potenziamento e ammodernamento della tratta Cesi-Terni	81,19%
3	Metropolitana di Perugia- Lavori per il raddoppio della tratta Ponte San Giovanni-Perugia S. Anna	44,53%
3.A	Lotto A	100%
3.B	Lotto B-Ponte San Giovanni Pallotta	Completamento previsto per il 31.12.2018
	PUGLIA**	
4	Ferrovia del Gargano Foggia Lucera	100%
5	Opere civili Collegamento Bari-Aeroporto	In esercizio
6	Opere civili Collegamento quartiere San Paolo-Lamasitana	100%
7	Opere civili Collegamento Bari-Mungivacca	Da attivare
	SARDEGNA	
8	Ferrovie della Sardegna	100%
	SICILIA	

segue Tabella 18

	Intervento	% di realizzazione
9	Gest. Gov. Circumetnea Borgo Nesima-Giovanni XXIII Stesicoro Deposito Paternò	95%
	LOMBARDIA	
10	Collegamento ferroviario Saronno-Malpensa	
A	Completamento del collegamento Saronno/Malpensa - Interramento tratta di Castellanza - Lotto 1	100%
B	Completamento del collegamento Saronno/Malpensa - Interramento tratta di Castellanza - Lotto 2	100%
C	Collegamento Saronno Malpensa - Raddoppio della Tratta s.p.a. Sacconago-Vanzaghello	100%
D	Potenziamento Nodo di Saranno - fabbricato servizi stazione	100%
E	Nodo di Saronno - Realizzazione Binario n. 7	100%
11	Quadruplicamento tratta Milano Cadorna Bovisa - Lotto III - tratta Corso Sempione - Bovisa Lotto III B (Tratta Mac Mahon-Bovisa)	100%
12	Quadruplicamento tratta Milano Cadorna Bovisa - Lotto III - tratta Corso Sempione - Bovisa Lotto III A (Tratta Sempione -Mac Mahon)	100%
13	Stazione di Affori[32]	100%
	ABRUZZO	
14	Filovia-sistema filoviario a tecnologia innovativa (Pescara-Montesilvano I° Lotto)	98%
	CAMPANIA	
15	Realizzazione OO.CC. Tratta metropolitana Piscinola (Staz. Escl.) - Secondigliano (Staz. Escl.) da prog.va Km.ca 0+000 a prog.va Km. ca 2+057,94	64%
16	Soc. Sepsa Ferrovie Cumana E Circumflegrea	
17	Fornitura nuovi elettrotreni (Circumvesusiana)	
18	Realizzazione bretella di collegamento a doppio binario tra le linee S. Giorgio-Volla e Napoli-Nola-Baiano	
19	Opere tecnologiche funzionali di 1° fase (Circumvesuviana)	
20	Realizzazione stazione Termale della Linea Napoli- Nola Baiano (Circumvesuviana)	
21	Raddoppio della tratta Pioppiano - Via Nocera (Circumvesuviana)	
	VENETO	
22	Sistema Metropolitano Veneto	
	LAZIO	
23	Tratta T4 S.Giovanni Malatesta	****
24	Ferrovia: ammodernamento e potenziamento della tratta urbana P.le Flaminio-Riano della Linea Ferroviaria Roma-Civita Castellana Viterbo. Finanziati ai sensi della l. n. 211/1992	
A	Realizzazione Stazione P.le Flaminio e prima parte della linea	10%
B	Realizzazione Stazioni P.le Euclide, Acqua Acetosa, Campi Sportivi, M.Antenne, Tor di Quinto, Due Ponti, Centro Rai, Labaro, Prima Porta	100%
25	Ferrovia Ammodernamento e potenziamento extraurbana (Montebello Riano)	Approvata variante urbanistica 31.03.2016
26	Tratta Torrenova-Giglioli	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit-regioni.

* Per la Regione Umbria i dati sono stati estrapolati dall'all. A8 della nota Mit-Direzione generale Tpl n. 3562 del 18 maggio 2016, come esplicati nella nota Mit n. 4841, punto 6, del 13 luglio 2016. Le percentuali di realizzazione sono desunte dall'all. A6 alla nota n. 3285 del maggio 2016.
** Per la Regione Puglia sono stati utilizzati i dati comunicati dalla stessa regione con nota del 31 maggio 2016, come esplicati dal Mit con nota prot. n. 7103 del 28 ottobre 2016.
*** 60% fondi Mit - 40% fondi Rl.
**** I fondi originariamente stanziati ex art. 10 per la Ferrovia Roma Pantano sono poi confluiti nella linea C della Metropolitana di Roma e le risorse trasferite al Comune di Roma.

[32] La regione Lombardia ha comunicato i seguenti e non corrispondenti dati:

13	Linea ferroviaria Milano - Seveso/Camnago - Asso Nuova Stazione di Milano Affori di interscambio con la nuova fermata della Linea 3 della Metropolitana Milanese (^)	57,3%	100%

Sulla base dei dati forniti, la Lombardia risulterebbe essere l'unica ad aver completato tutti gli interventi.

Da rilevare che, oltre al diverso importo per il collegamento con l'aeroporto, la Regione Puglia ha indicato[33] due opere realizzate ai sensi della l. n. 211/1992, apparentemente diverse rispetto al Mit[34], che in sede istruttoria si è accertato far parte dell'intervento "Collegamento Bari-Mungivacca".

5. Interventi non attuati e opere definanziate

La Regione Puglia ha comunicato che i due interventi, di seguito elencati, facenti parte del "Collegamento Bari-Mungivacca", non risultano ad oggi ancora attivati.

Tabella n. 19 - Quadro analitico degli interventi non attivati

Intervento	Soggetto proponente	Costo preventivato (mil.)	Finanziamento concesso (mil.)	Motivazione del mancato avvio dei lavori
Bari-Mungivacca Costruzione nuovo deposito-officina ferroviaria	Ferrovie Sud Est s.r.l.	29,04	29,04	In data 13.1.2016, con atto n. 10 della Sezione ecologia della Regione Puglia, è stato espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale. Sul sito della società risulta pubblicato in data 15.4.2016 il bando per la realizzazione dell'intervento - termine ricevimento offerte 20 giugno 2016.
Bari-Mungivacca Soppressione PL Km 4+116 e realizzazione sottopasso carrabile	Ferrovie Sud Est s.r.l.	4,74	4,74	Come sopra

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Regione Puglia.

Dall'analisi dei dati istruttori trasmessi dal Mit non risultano ulteriori interventi definanziati rispetto a quelli originariamente previsti.

6. Opere che presentano varianti

Anche per l'art. 10, un'ulteriore verifica effettuata in sede istruttoria ha riguardato l'eventuale innalzamento dei costi previsti a causa di varianti e gli eventuali connessi

[33] Cfr. nota AOO78/prot./31/05/2016/1991 del Dipartimento mobilità-Settore trasporto pubblico locale della Regione Puglia.
[34] Cfr. nota Mit prot. n. 3285 del 6 maggio 2016, p. 14.

rallentamenti nella realizzazione degli interventi rispetto alla scansione temporale originaria, con gli esiti di seguito riportati.

Va segnalato che i dati sono stati indicati dalla competente direzione generale con riferimento solo a tredici interventi, di cui otto effettivamente interessati da varianti. Non si dispone pertanto di elementi informativi relativi alle ulteriori tredici opere.

Dall'analisi dei dati forniti si rileva che gli interventi nel Lazio e nella Lombardia non hanno comportato varianti.

Le opere nella Regione Campania hanno comportato un incremento pari a circa 50 per cento del costo complessivo dell'opera. La maggior parte delle altre opere non ha comportato ulteriori costi.

Si riporta nella tabella seguente la descrizione per singolo intervento delle varianti effettuate e del relativo onere finanziario.

Tabella n. 20 - Interventi ex art. 10 con varianti

(in milioni)

Ente locale	Indicazioni intervento	Importo originariamente finanziato	Sintetica descrizione delle varianti	Costo della variante
Abruzzo	Sistema filoviario a tecnologia innovativa Pescara-Montesilvano l° Lotto	30,95	1) Varianti non significative tali da variare l'approccio progettuale del progetto iniziale approvato (paratia viale Europa, strada complanare Montesilvano, variazione ubicazione capolinea, sottostazione elettrica comune di Pescara) 2) Adeguamento normativa antisismica ed altri lavori minori	0 rispetto al finanziamento iniziale in quanto i costi sono stati assorbiti dalle economie per espropri e spese tecniche
Campania	Tratta metropolitana Piscinola (Staz. Escl.) - Secondigliano (Staz. Escl.) (variante 1 del 2006)	35,48	1) Realizzazione OO.CC. Realizzazione di una nuova uscita per le stazioni di Miano e di Regina Margherita con riprogettazione dell'intera struttura. 2) Adeguamento sismico con incremento delle opere di fondazione. 3) Nuovo piano particellare d'esproprio in funzione delle nuove opere con incremento delle somme per l'acquisizione delle aree	16,19
Lazio	Tratta urbana p.le Flaminio-Riano della Linea Ferroviaria Roma-Civita Castellana Viterbo - Finanziati ai sensi della l. n. 211/1992		Nessuna opera con varianti	
Lazio	Ferrovia extraurbana (Montebello Riano)		Nessuna opera con varianti	
Lombardia			Nessuna opera con varianti	
Puglia	Collegamento ferroviario Bari aeroporto di Bari Palese	75,2	Due sopravvenute varianti per cause impreviste riconducibili a cause geologiche e specifiche richieste di Enel, provincia di Bari, Comune di Bari. Tre perizie	5,35
Umbria	Metropolitana di Perugia - Lavori per il raddoppio della tratta Ponte San Giovanni-Perugia S. Anna	48,22	Modificato il progetto originario per il collegamento tra la stazione di S.Anna con la stazione di Fontivegge	0 (nell'ambito dell'importo finanziato - del. Cipe n. 99 del 29 novembre 2011)
Umbria	Tratta Cesi-Terni	19,61	Perizia di variante su opere civili, armamento e linea elettrica	0 (nell'ambito dell'importo finanziato - del. Cipe n. 93 del 18 novembre 2010 che ha approvato anche l'utilizzo e la destinazione di economie di gara e di disponibilità residue)

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

7. Il ciclo temporale di realizzazione degli interventi

Nell'esame istruttorio si è inoltre proceduto ad un monitoraggio circa la tempistica delle principali fasi procedimentali per singola opera, riferite a tredici interventi i cui elementi informativi sono stati forniti dal Mit.

Dall'analisi, limitata ai dati disponibili, risulta che i progetti definitivi, pur approvati in termini ragionevolmente brevi dal Cipe, sono stati tuttavia predisposti a distanza di anni (da otto a ventuno) dall'entrata in vigore della l. n. 211 cit.

Ad esempio, la trasmissione del progetto relativo alla tratta Nodo di Saronno per la realizzazione del binario n. 7 da parte della Lombardia risulta essere del 2013, così come per molti interventi della Regione Puglia la trasmissione del progetto risulta essere del 2008 o del 2009.

In allegato alla relazione (all. 7) sono riportati i dati analitici delle singole opere relativi alla fase di progettazione.

Di seguito si riportano i dati relativi alla fase di esecuzione delle infrastrutture, da cui si evince che, nell'attuazione delle opere, si riscontrano ritardi rilevantissimi, superiori talora al decennio, riconducibili a contenziosi, fallimenti e allungamenti delle procedure.

Gli interventi sotto indicati relativi alle regioni Umbria, Abruzzo, Campania e Lazio sono del resto ancora in corso, con uno scostamento che per gli interventi nella Regione Umbria supera i 14 anni.

Tabella n. 21 - Interventi con ritardi nei tempi di attuazione

Opera	Fase interessata dal ritardo	Tempi originariamente previsti	Tempi effettivamente impiegati	Scostamento registrato	Motivazione dello scostamento temporale
Umbria					
Metropolitana di Perugia-lavori per il raddoppio della tratta Perugia ponte San Giovanni-Perugia Sant'Anna	Definizione progetto e aggiudicazione lavori 2° lotto Ponte San Giovanni-Pallotta	In sede di prima approvazione furono indicati in cinque anni, corrispondenti al 25 gennaio 2004*	Fine lavori prevista per il 31 dicembre 2018	Allungamento dei tempi quantificabile in 14 anni allo stato degli atti	Vicende societarie Umbria Tpl e Mobilità s.p.a. (che ha assorbito per fusione Fcu s.r.l.)
Potenziamento e Ammodernamento della tratta Cesi-Terni	Lavori autorizzati con la delibera Cipe n. 93 del 18/11/2010: impanti di segnalamento (4 M€), completamento lavori infrastrutturali (1,569 M€) e acquisto (quota parte) del materiale rotabile (0,278 M€)	Solo in sede di approvazione furono indicati in cinque anni, corrispondenti al 25 gennaio 2004	Fine lavori prevista per il 31 dicembre 2018	Allungamento dei tempi quantificabile in 14 anni	Problematiche legate a contenzioso per espropri e contenzioso con ditta esecutrice
Abruzzo					
Sistema filoviario a tecnologia innovativa Pescara-Montesilvano 1° Lotto	Fase di esecuzione dei lavori e delle forniture	Contrattualmente due anni dal 23 gennaio 2009, poi Italia al 6 giugno 2012 a seguito di consegne parziali dei lavori	Ancora in corso	Attualmente non valutabile. È in programma uno studio sul sistema alternativo basato sul sistema elettrico con gruppo di batterie agli ioni di litio	Fallimento della ditta fornitrice e sospensione dei lavori. Consegna parziale delle opere, per i corsi di comitati, procedura Via. Studio e ricerca di reperimento di sistema alternativo a tecnologia innovativa. Sospensione dei finanziamenti da parte del ministero
Campania					
Tratta metropolitana Piscinola (Staz. Escl.)-Secondigliano (Staz. Escl.) da prog.va Km.ca 0+000 a prog.va Km. ca 2+057,94 (variante 1 del 2006)	Acquisizione aree per espropri ed asservimento	750 giorni dalla data del verbale di consegna lavori	In corso		
Lazio					
Realizzazione nuova stazione piazzale Flaminio e ammodernamento delle stazioni e fermate della tratta urbana della linea ferroviaria	Lavori	900 giorni dalla consegna del cantiere in data 22 febbraio 2013. Data fine lavori presunta 11 agosto 2015.	Prima sospensiva il 1° marzo 2013 per 101 giorni. Seconda sospensiva dal 10 giugno 2013 al 7 aprile 2014. Richiesta proroga della ditta esecutrice per termine al 23 settembre 2016	Sostituzione della ditta indicata (verifica requisiti nuova ditta da parte dell'Atac)	Fine lavori attualmente prevista 23 settembre 2016
Ammodernamento e potenziamento della tratta urbana piazzale Flaminio-Riano-linea ferroviaria	Termini non ancora definiti. Non è concluso l'iter approvativo del progetto non è stato sottoscritto il contratto d'appalto che definisce l'inizio della fine dei lavori				
Lombardia					
Il ministero non ha comunicato dati essendo i lavori ultimati					
Puglia					
Collegamento ferroviario Bari aeroporto	Collaudo rendicontazione finale	Un anno dall'apertura avvenuta in data 20 luglio 2013	Collaudo rendicontazione finale non ancora pervenuti		La società ha riferito di avere in corso un contenzioso con l'appaltatore

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit e Regione Puglia.

8. Gli interventi con maggiori criticità

Analizzando l'attuazione dei singoli interventi, dai dati trasmessi, acquisiti sulla base degli accordi di programma ex art. 15 del d.lgs. n. 422/1997 stipulati con le regioni, una criticità rilevante si è manifestata nella realizzazione dell'intervento della filovia Penne-Pescara.

Con delibera Cipe del 21 dicembre 1995, è stato assegnato alla ex Ferrovia Penne-Pescara (divenuta successivamente Gtm e ora soc. Tua), ai sensi dell'art. 10 della l. n. 211/1992, un contributo di 24,94 milioni (£/milioni 48.291) per la realizzazione dell'impianto filoviario nel bacino metropolitano di Pescara, pari all'80,28 per cento del costo totale dell'opera.

Un ulteriore contributo, a valere sulle risorse di cui alla l. n. 641/1996 (aree depresse), pari a 6,13 milioni di euro, ha consentito di coprire il costo totale dell'intervento[35].

Il sovrapporsi di alcune problematiche ha prodotto un notevole ritardo nei tempi di attuazione dell'intervento: il termine di ultimazione delle prestazioni, previsto contrattualmente per maggio 2009, è stato spostato al 2015 ed oggi i lavori non risultano ancora terminati.

Nel gennaio 2015 la società Gtm ha comunicato, peraltro, che la società olandese, produttrice e fornitrice dei filoveicoli nonché del sistema di guida automatico e facente parte del raggruppamento di imprese che stava realizzando l'impianto in oggetto, è stata dichiarata fallita da un Tribunale olandese nel dicembre 2014.

La stessa Gtm ha poi informato il ministero che la mandataria dell'Ati, ricorrendo alla facoltà riconosciuta dall'art. 37, c. 19, del d.lgs. n. 163/2006, ha formalmente proposto una soluzione alternativa per la fornitura dei veicoli. Non si hanno notizie in merito alle decisioni assunte dalla stazione appaltante; la competente direzione generale ha comunicato al

---

[35] Successivamente, a seguito di mutate condizioni territoriali e richieste degli enti interessati, l'intervento è stato suddiviso in due lotti e il progetto è stato rivisitato nell'intento di adottare una tipologia di trasporto innovativa, con basso impatto ambientale.
Il Cipe, con delibera n. 132 del 19 dicembre 2002, ha confermato l'entità dei contributi precedentemente concessi assegnandoli al solo 1° lotto funzionale del nuovo intervento, che si sviluppa tra Pescara e Montesilvano, a più elevata domanda trasportistica. Nel frattempo, la competenza amministrativa dell'intervento è stata trasferita alla Regione Abruzzo in attuazione delle previsioni del d.lgs. n. 422/1997; alla stessa regione sono stati trasferiti i contributi statali assegnati all'intervento.
L'impianto di cui trattasi prevede l'attrezzaggio di filoveicoli con sistema di guida innovativo di fornitura Apts, cioè con veicoli dotati di un dispositivo di guida automatica oltre ad una trazione ibrida basata su un motogeneratore diesel-elettrico azionato da motore Euro 5, da utilizzarsi su brevi tratte dove non viene installata la linea di contatto aerea.

riguardo che la stazione appaltante ha anticipato per le vie brevi di voler procedere alla risoluzione del contratto in essere procedendo ad una nuova gara per la fornitura dei veicoli.

9. Osservazioni sullo stato di attuazione degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa

Conclusivamente, va rilevata la non adeguata conoscenza dello stato di attuazione degli interventi in favore delle ferrovie in regime di gestione commissariale governativa da parte del Mit. Ovviamente, non esistendo – anche in tal caso – banche dati in materia, le stesse verifiche della Sezione sono condizionate nella loro attendibilità alla correttezza dei dati trasmessi dalle amministrazioni. Va pertanto rilevata l'assenza di un idoneo sistema di controllo sull'attuazione dell'art. 10, che ha determinato per lo stesso Mit la sostanziale impossibilità di riferire compiutamente a questa Sezione.

Nonostante il passaggio di competenze della materia del trasporto pubblico locale alle regioni, il ministero ha, del resto, conservato il dovere di monitoraggio e controllo, che tuttavia, con riferimento all'art. 10 della l. n. 211/1992, non viene svolto in maniera organica sull'attuazione complessiva della legge, quanto piuttosto sull'attuazione di singole opere.

La Direzione generale del Tpl ha fornito dati completi sull'avanzamento fisico solo per una parte degli interventi (circa il 50 per cento).

Rispetto ai dati noti, solo il 38 per cento degli interventi risulta completato a 25 anni di distanza dall'entrata in vigore della legge, con notevoli differenze tra regioni, avendo solo la Lombardia portato a termine tutti gli interventi programmati. Un'opera risulterebbe ancora da attivare.

Gli interventi nella Regione Campania hanno comportato un incremento pari a circa il 50 per cento del costo complessivo programmato.

Circa i tempi di attuazione, la trasmissione del progetto da parte del soggetto proponente è avvenuta – come visto – con forte ritardo; anche nella fase di realizzazione delle opere si riscontrano ritardi rilevantissimi, talora superiori al decennio.

CAPITOLO V
L'ATTIVITA' DI MONITORAGGIO E CONTROLLO

Sommario: 1. L'attività di monitoraggio e controllo sugli interventi a favore degli enti locali. - 2. Il potere di direttiva. - 3. Attività ispettiva del Mit e Mef. - 4. Monitoraggio trimestrale degli interventi. - 5. L'avanzamento dei lavori (sal). - 6. Le relazioni annuali al Cipe. - 7. L'attività di monitoraggio dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale. - 8. La Commissione di alta vigilanza. - 9. Il monitoraggio del Ministero sugli interventi ex art. 10 l. n. 211/1992. - 10. Osservazioni della deliberazione n. 10/2010.

1. L'attività di monitoraggio e controllo sugli interventi a favore degli enti locali

Il Mit, con riferimento alla richiesta del quadro analitico di tutti i controlli previsti, ha riferito che l'attività di monitoraggio per gli interventi ex art. 9 ha riguardato sia la fase di presentazione dei progetti a valle del finanziamento, sia la fase di attuazione degli stessi.

2. Il potere di direttiva

In sede istruttoria è stato verificato lo svolgimento dell'attività di direttiva, in relazione ai poteri intestati al ministero ex art. 13, c. 6, della l. n. 472/1999, al fine di coordinare ed uniformare l'attività di approvazione dei progetti relativi agli interventi del trasporto rapido di massa, nonché per l'eventuale avvalimento dei competenti servizi tecnici dell'amministrazione statale da parte degli enti beneficiari.

Il legislatore è peraltro intervenuto in materia, rispetto all'impianto originario della norma che delegava tutte le forme di coordinamento al potere di direttiva, specificando analiticamente, al c. 5 della disposizione citata, la necessità di verifica da parte del ministero del possesso di tutti i pareri, nulla osta ed autorizzazioni necessari per la realizzazione delle opere ai fini del trasferimento agli enti beneficiari, in relazione all'avanzamento dei lavori, dei contributi necessari alla realizzazione delle opere dopo l'approvazione dei progetti definitivi.

Le direttive sono state fornite con circolare n. 14/03 del 18 giugno 2003, di quattro anni successiva all'emanazione della legge, che ha indicato le modalità procedurali per l'erogazione dei finanziamenti, anche in caso di varianti, sia progettuali nella fase esecutiva dell'opera, sia funzionali ed incidenti sul sistema di trasporto.

Le indicazioni diramate sono finalizzate ad acquisire un'idonea documentazione progettuale e di impegno finanziario prima dell'erogazione ministeriale di fondi: a tali fini è

previsto che debbono essere allegate alle richieste di contributo le delibere degli enti interessati e degli eventuali soggetti attuatori, gli allegati progettuali e i contratti di finanziamento (o impegni di massima per la Cdp).

3. Attività ispettiva del Mit e Mef

In merito all'azione di monitoraggio e di vigilanza svolta sulla regolare attuazione degli interventi, anche con riferimento al rispetto dei tempi programmati, ex art. 13, c. 7, l. n. 472/1999, l'amministrazione ha riferito che non sono state effettuate specifiche attività ispettive, per quanto riguarda gli interventi ex art. 9; ha inoltre comunicato che i soggetti attuatori sono stati sollecitati all'esecuzione delle opere in tutti i casi in cui l'attuazione degli interventi manifestava rallentamenti e sensibili ritardi rispetto ai tempi programmati[36].

La competente direzione generale ha ritenuto opportuno specificare che quasi tutti gli enti hanno chiesto l'avvalimento del ministero ai fini delle attività approvative di competenza, ai sensi del c. 4 della disposizione in esame.

Dall'istruttoria è anche emerso che non sono state svolte indagini da parte del Nucleo tecnico di valutazione e verifica presso il Mef, contrariamente al disposto della delibera Cipe n. 138 del 19 novembre 1998, secondo cui il Nucleo avrebbe dovuto effettuare le verifiche di competenza, in coordinamento con il Ministero dei trasporti e della navigazione, nella fase di concreta realizzazione degli interventi finanziati.

Una piena attuazione del potere ispettivo avrebbe verosimilmente avuto un'importante funzione di stimolo nel processo di realizzazione delle opere.

4. Monitoraggio trimestrale degli interventi

In sede istruttoria si è provveduto altresì a verificare lo svolgimento da parte della direzione generale dell'attività di monitoraggio trimestrale, avente lo scopo di offrire una visione complessiva dello stato di realizzazione dell'intero programma degli interventi.

Le disposizioni per il monitoraggio degli interventi finanziati con l. n. 211/1992 sono state fornite con circolare n. 1375 del 30 novembre 2001. Tale provvedimento, di nove anni successivo rispetto alla legge, partendo dalla necessità di un maggiore controllo sugli

[36] Cfr. nota Direzione generale Tpl n. 4841 del 13 luglio 2016.

interventi che avevano richiesto proroghe e dall'esigenza di accordare differimenti mirati alla singola opera e non più indistintamente generalizzati, ha previsto e reso obbligatoria la trasmissione trimestrale di una scheda di rilevazione da parte dei soggetti beneficiari, tesa a rilevare lo stato di avanzamento e le specifiche criticità.

Il monitoraggio trimestrale è di competenza della Direzione generale Tpl e l'attività – secondo quanto riferito – è ancora in corso per gli interventi non conclusi.

La circolare ha anche regolamentato la sottoscrizione di accordi procedimentali con i soggetti attuatori, che avrebbero dovuto costituire un impegno al rispetto dei programmi di attuazione degli interventi; in molti casi, tali accordi sono stati oggetto di atti aggiuntivi per l'emergere di problematiche connesse a varianti, risoluzioni contrattuali ed altre circostanze.

La direzione generale ha riferito di aver relazionato al ministro ed al Cipe per proporre soluzioni tese ad accelerare l'attuazione delle opere o per proporre addirittura il definanziamento delle stesse laddove fossero state riscontrate situazioni di "stallo" (vedi tramvia di Latina, tramvia di L'Aquila, filovia di Lecce, interscambio di Cilea).

5. L'avanzamento dei lavori (sal)

Un'ulteriore verifica effettuata è quella relativa all'effettivo avanzamento dei lavori, sulla base dei sal presentati dai soggetti beneficiari, cui è subordinata l'erogazione dei finanziamenti statali.

Dall'istruttoria è emerso che la verifica viene svolta anche tramite gli uffici periferici del ministero in quanto, ai fini delle erogazione dei sal, l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (Ustif) procede ad un sopralluogo per accertare l'effettiva realizzazione delle opere.

Per gli interventi dell'art. 10, in applicazione degli accordi di programma stipulati ai sensi dell'art. 8 del d.lgs. n. 422/1997, è previsto che l'attività di verifica venga svolta attraverso comitati di verifica e monitoraggio istituiti dalle regioni.

Vi è tuttavia da rilevare che, secondo quanto riferito dal Mit, l'andamento delle tempistiche dei lavori finanziati non è conoscibile[37].

Rimane pertanto attuale, sotto questo profilo, la nota critica di questa Sezione in relazione al rallentamento dei pagamenti rispetto all'avanzamento programmato dei sal,

[37] Cfr. nota Direzione generale Tpl n. 4841 del 13 luglio 2016.

rispetto ai quali l'amministrazione non è dotata di idonei strumenti conoscitivi.

6. Le relazioni annuali al Cipe

E' stata rilevata la mancata attuazione dell'obbligo, da parte del ministero, di relazionare annualmente (nella delibera Cipe n. 63 del 25 luglio 2003, punto 3.3.3, è espressamente previsto che il Mit presenti una relazione annuale sull'andamento di tutto il programma, prevedendo la presentazione della prima relazione entro il dicembre 2003).

Le relazioni al Cipe sullo stato di attuazione della legge non sono state presentate con la prevista cadenza annuale[38].

Il ministero ha riferito di aver relazionato comunque ogni qualvolta si siano presentate sensibili variazioni all'attuazione del programma o specifiche problematiche.

Peraltro, il Cipe è stato chiamato ad esprimersi sugli interventi oggetto di finanziamento ogni qualvolta sono state sottoposte al ministero, da parte dei soggetti attuatori, istanze di varianti significative, rimodulazioni finanziarie, utilizzi di economie di gara, situazioni di stallo delle opere, proposte di definanziamento.

7. L'attività di monitoraggio dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale

Un'importante attività di monitoraggio avrebbe dovuto essere svolta anche dall'Osservatorio del Tpl, istituito ai sensi dell'art. 1, c. 300, della l. 24 dicembre 2007, n. 244, che tuttavia è sostanzialmente operativo solo dall'anno 2014, poiché – secondo quanto riferito dalla competente direzione generale – solo a decorrere da tale anno sono risultate disponibili le risorse per costituire una banca dati informatica e un collegamento telematico tra le aziende di Tpl, i committenti di servizio di trasporto pubblico (regioni ed enti locali) e l'Osservatorio stesso.

---

[38] Al fine di aggiornare il Cipe sullo stato di attuazione della l. n. 211/1992, sono state predisposte in fase iniziale di attuazione della legge, alcune relazioni sull'intero programma (1997, 1999). Successivamente, l'amministrazione ha relazionato al Cipe con una attività ricognitiva di carattere economico-finanziario scaturita nelle delibere del 29 novembre 2002 e del 20 dicembre 2004. Nel marzo 2008 è stata predisposta una relazione generale, presentata nell'ambito del Tavolo di lavoro per la ricognizione sullo stato di attuazione degli interventi di cui alla l. n. 211/1992, istituito con delibera Cipe del 21 dicembre 2007, di cui il Cipe ha preso atto con delibera del 26 marzo 2008.
Ulteriori relazioni sono state fatte nel 2011, nel 2013 e nel 2016.

Il collegamento è stato parzialmente realizzato nell'esercizio 2015 ed è in corso di completamento nel 2016. Le attività dell'Osservatorio sono differenziate in tre aree:

- monitoraggio dei servizi: dati economici e trasportistici inerenti la spesa corrente del settore;
- monitoraggio degli investimenti del settore;
- monitoraggio della normativa comunitaria, nazionale e regionale di settore.

Delle tre aree, nell'esercizio 2015 è stata avviata quella relativa al monitoraggio sui servizi ed all'analisi dei dati economici e trasportistici connessi alla spesa corrente, per l'urgenza di procedere annualmente alla ripartizione tra le regioni a statuto ordinario delle risorse stanziate sul fondo nazionale per la contribuzione dello stato agli oneri sostenuti per i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario. Tale fondo ha, infatti, una consistenza di circa 5 miliardi di euro, che corrisponde circa al 75 per cento della spesa corrente di settore.

Per quanto attiene alla seconda area, "monitoraggio degli investimenti", il ministero sta procedendo, con la società a cui è stato affidato l'incarico di costituire ed implementare la banca dati, ad individuare i dati che dovranno essere richiesti agli enti, regionali e locali, competenti per gli investimenti in materia. Una volta individuati tali dati, gli stessi verranno acquisiti periodicamente tramite la rete telematica già costituita per il monitoraggio dei servizi.

In via innovativa l'amministrazione sta valutando di acquisire i dati in parola non solo in forma numerica e descrittiva, ma anche in forma georeferenziata.

L'ampliamento prevede un collegamento telematico con gli enti beneficiari dei contributi pubblici per investimenti nel settore del Tpl e regionale, nonché l'utilizzo di programmi di georeferenziazione e rappresentazione cartografica delle reti infrastrutturali esistenti (metropolitane, filovie, tramvie, ecc.), degli interventi in corso per il loro ampliamento e degli interventi programmati finanziati o da finanziare.

Tale programma, nel momento in cui sarà attuato, consentirà di acquisire semestralmente il progressivo avanzamento degli investimenti programmati e di quelli in corso.

Tale percorso evolutivo sarà incrementale e dovrà prevedere, in una prima fase, il coinvolgimento delle sole principali città metropolitane. Validata la bontà dei dati raccolti, la seconda fase dovrà prevedere la graduale estensione del sistema a tutti gli enti.

Al riguardo, deve essere rilevato che, allo stato attuale, in relazione agli investimenti pubblici, l'attività di monitoraggio dell'osservatorio non è ancora adeguata.

8. La Commissione di alta vigilanza

La Commissione di alta vigilanza (Cav) è stata prevista dall'art. 6 della l. n. 211/1992, che ne ha indicato la composizione in cinque membri. La spesa autorizzata per il 1993 era di 15 miliardi di lire.

L'art. 1 della l. 23 dicembre 1992, n. 498, autorizzò per il 1994 una spesa di 5 miliardi di lire.

Successivamente, l'art. 4, c. 5, del d.l. 1° aprile 1995, n. 98, ridusse i compensi della commissione nella misura massima di 300 milioni di lire annui, aumentando ad otto il numero dei componenti.

Tenuto conto della particolare onerosità originariamente prevista dal legislatore per quest'organo consultivo, in sede istruttoria sono stati svolti accertamenti volti a verificare l'effettivo costo sostenuto per il suo funzionamento e le attività concretamente svolte. In particolare, si è chiesto di specificare se i compensi previsti dalla l. n. 211/1992 in 15 miliardi di lire per il 1993 e dalla l. n. 498/1992 in 5 miliardi di lire per il 1994 fossero stati erogati.

Al riguardo, l'amministrazione ha comunicato che il d.m. 13 aprile 1995, n. 37, di costituzione della Commissione di alta vigilanza ai fini delle attività di cui all'art. 6, ha specificato che "in relazione all'attività espletata ai membri della Commissione saranno corrisposti i compensi nella misura massima di cui all'art. 4, c. 5, del d.l. n. 98/1995", cioè, appunto, di 300 milioni di lire.

Nonostante le plurime richieste istruttorie in tal senso, l'amministrazione non ha fornito ufficialmente certezze in merito alla mancata corresponsione delle somme previste nel 1993 e nel 1994.

I compensi percepiti dai componenti della Commissione negli anni successivi sono analizzati nella seguente tabella.

Tabella n. 22 - Compensi erogati alla Commissione di alta vigilanza

Anno	Norma di riferimento	Importo da corrispondere ad ogni membro	Importo
1995	d.m. 100t del 28/12/1995	75% di 30 milioni per ogni membro	180.000.000,00
1996	d.m. 100t del 28/12/1995	30 milioni di lire per ogni membro	240.000.000,00
1996	d.m. 100t del 28/12/1995	30 milioni di lire per ogni membro	240.000.000,00
1998*	d.m. del 13/10/1998	30 milioni di lire c.u. per i membri e 7,5 milioni ai segretari	75.000.000,00
1999-2010	d.m. del 13/10/1998	30 milioni di lire e 7,5 milioni c.u. per i segretari	300.000.000,00
2011	d.l. 78 del 31/05/2010	solo rimborso spesa documentata	

Fonte: dati Mit.

* Poiché nel 1998 l'attività della Cav è stata sospesa fino all'emanazione del d.m. del 13 ottobre 1998, quanto corrisposto è stato pari al 25 per cento del compenso annuale previsto sia per i membri che per i segretari.

L'art. 3 della l. 18 giugno 1998, n. 194, ha infine aumentato da otto a nove il numero dei componenti.

Con il d.l. n. 78/2010 è stato previsto che la partecipazione alla Commissione fosse a titolo gratuito; la l. n. 135/2012 ha disposto la soppressione della Commissione.

Per quanto concerne l'attività espletata, in sede istruttoria l'amministrazione ha riferito che la Commissione ha svolto tutte le attività previste nel decreto di costituzione e specificatamente:

- istruttoria sulle proposte di finanziamento presentate dai soggetti richiedenti ai fini del riparto delle risorse della l. n. 211/1992 e s.m.i.;

- predisposizione delle graduatorie di merito da sottoporre al ministro per la successiva presentazione al Cipe ai fini dell'approvazione del piano di riparto;

- esame delle istanze di rimodulazione dei programmi di intervento su richiesta dei soggetti beneficiari;

- esame delle istanze per l'utilizzo delle economie di gara.

Fino alla sua soppressione, il parere della Cav è stato propedeutico alle deliberazioni del Cipe nel settore.

A seguito della soppressione, le funzioni svolte dalla Commissione sono state integralmente trasferite alla competente direzione generale, con evidente risparmio di spesa.

In esito alla sintetica ricostruzione, si osserva che risulta eccessivo l'originario importo stanziato per la Cav nel 1993 e nel 1994, evidentemente sproporzionato rispetto al più equo compenso degli anni successivi, rispetto al quale va comunque rilevato che la medesima attività viene oggi svolta – senza costi aggiuntivi – dalle ordinarie strutture amministrative preposte. Significativa è la soppressione nel 2012 della stessa Commissione, poco dopo la trasformazione della partecipazione da onerosa ad onorifica.

Desta al riguardo perplessità la partecipazione onerosa, in passato, anche di componenti appartenenti allo stesso ministero, in quanto le medesime competenze avrebbero evidentemente potuto essere prestate nell'ambito delle funzioni istituzionali.

Significativo è anche il fatto che uno specifico schema di decreto ministeriale, redatto nel 1999 al fine di parametrare il compenso spettante all'attività concretamente svolta, non sia mai stato sottoscritto ed emanato.

9. Il monitoraggio del ministero sugli interventi ex art. 10 l. n. 211/1992

A seguito del passaggio di funzioni alle regioni, dopo la riforma costituzionale con l. cost. n. 1/2001, il sistema di monitoraggio sugli interventi ex art. 10 è stato incentrato sulla costituzione di appositi comitati presso ogni ente regionale.

Ai sensi dell'art. 11 degli accordi di programma con le regioni, il sistema dovrebbe consentire di verificare lo stato di attuazione degli accordi e degli interventi nel loro complesso, di valutare le ipotesi di rimodulazione degli investimenti e di individuare eventuali criticità, sia attraverso una relazione annuale della regione, che per mezzo dell'utilizzazione di specifici comitati per l'attività di monitoraggio. E' inoltre prevista una relazione annuale sullo stato dei singoli accordi da presentare alla conferenza Stato-Regioni.

Circa tali attività va, però, rilevata una sostanziale disapplicazione della legge.

I comitati, pur istituiti dalle regioni, hanno infatti operato con continuità solo fino al 2011; successivamente, la maggior parte di essi non ha più operato, in quanto le rispettive regioni hanno ritenuto, anche a seguito dell'abrogazione dell'art. 20 del d.lgs. n. 422/1997 ad opera dell'art. 1, c. 312, della l. 24 dicembre 2007, n. 244, che gli stessi non dovessero più riunirsi.

Il ministero ha comunque riferito di aver richiesto che, ad ogni istanza regionale di erogare quota parte dei finanziamenti, il Comitato svolgesse una verifica preliminare circa la sussistenza delle condizioni per lo svincolo[39] e che sta valutando di richiedere alle regioni la convocazione periodica dei comitati al fine di un monitoraggio costante degli interventi.

Tuttavia, l'assenza di tale monitoraggio periodico e delle previste relazioni regionali e della Conferenza delle regioni hanno determinato l'assenza di adeguati controlli e di un'adeguata conoscenza da parte del ministero circa il reale stato di attuazione dell'art. 10 della legge in esame.

10. Osservazioni della deliberazione n. 10/2010

In relazione alle criticità già rilevate nella deliberazione n. 10/2010 di questa Sezione, l'amministrazione ha riferito, relativamente all'attività di monitoraggio trimestrale sugli interventi, di aver posto particolare attenzione agli interventi in situazione di stallo.

In particolare, ha comunicato che, con circolare n. 3055 del 22 aprile 2011, sono state modificate le procedure per l'erogazione delle risorse, prevedendo che la quota percentuale di finanziamento imputabile alla l. n. 211/1992 venisse erogata solo a seguito dell'accertamento dell'effettivo pagamento, sul sal precedente a quello ammesso a contributo, del cofinanziamento previsto a carico del beneficiario del contributo statale.

[39] I comitati, avvalendosi di apposita segreteria tecnica, composta dai rappresentati del Mef e della regione, hanno provveduto a verificare che le risorse erogate fossero state effettivamente spese (attraverso la presa visione delle determine dirigenziali di pagamento del settore bilancio regionale) e che siano state utilizzate per la realizzazione degli interventi previsti nell'Adp.

CAPITOLO VI
ANALISI FINANZIARIA E CONTABILE

Sommario: 1. Premessa. - 2. Analisi del finanziamento del trasporto rapido di massa ex art. 9 l. n. 211/1992. - 3. Analisi del finanziamento del trasporto rapido di massa ex art. 10 l. n. 211/1992. - 4. Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9. - 5. Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 10. - 6. Le somme inutilizzate, la formazione di residui passivi e perenti. - 7. La tenuta delle scritture contabili dei mutui derivanti da rinegoziazione. - 8. Gli oneri finanziari conseguenti al ritardo dei pagamenti nell'attuazione dell'art. 9 della legge n. 211/1992. - 8.1. I mutui con la Cassa depositi e prestiti. - 8.2. L'aggravio del costo del servizio del debito complessivamente considerato derivante da rinegoziazione dei mutui. - 8.3. La non onerosità netta della rinegoziazione dei mutui. - 9. Gli oneri finanziari conseguenti al ritardo delle fasi di pagamento nell'attuazione dell'art. 10 della legge. - 10. I cofinanziamenti. - 11. L'attuazione dell'art. 8 della l. n. 211/1992 - ricorso a mutui garantiti dallo Stato ed obbligazioni. - 12. L'avanzamento finanziario dei singoli interventi a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992). - 13. L'avanzamento finanziario dei singoli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10 l. n. 211/1992). - 14. Osservazioni.

1. Premessa

L'indagine si è proposta lo scopo di verificare i principali aspetti finanziari relativi all'attuazione della legge in esame.

2. Analisi del finanziamento del trasporto rapido di massa ex art. 9 l. n. 211/1992

Oltre allo stanziamento originario, con l. n. 211/1992, sono numerose le norme di rifinanziamento della legge in esame.

Tenuto conto della natura pluriennale delle autorizzazioni di spesa, nel lasso temporale dal 1992 al 2016 sono state autorizzate, per le finalità di cui all'art. 9 della legge in esame, risorse, come già accennato[40], complessivamente pari a 8.496.999.123,76 euro[41]. Nelle seguenti tabelle è illustrata la ripartizione per anno e per legge di autorizzazione.

---

[40] V. cap. II, § III.

[41] La quantificazione delle risorse è stata effettuata dalla Corte congiuntamente alla Direzione generale Tpl in considerazione della parziale inattendibilità dei dati forniti; al riguardo, va rilevato che in data 6 maggio 2016, con nota prot. n. 3285, è stata comunicata una prima, diversa, quantificazione delle risorse (all. F1 e F3). In data 18 maggio 2016, con nota prot. n. 3562, sono stati nuovamente trasmessi i medesimi dati relativi agli stanziamenti (all. F3). Successivamente, rilevata l'inattendibilità dei dati comunicati, la stessa direzione ha diversamente quantificato i dati con nota prot. n. 4841 del 13 luglio 2016, indicata in tabella (all. F1). Il prospetto elaborato in sede istruttoria differisce tuttavia ancora dai dati forniti dal Mit in relazione al contributo di 38.734.267,43 euro previsto dal combinato disposto della l. n. 194/1998 e dalla tabella della l. n. 550/1995 e di 55.000.000 euro previsto dal d.l. n. 112/2008.

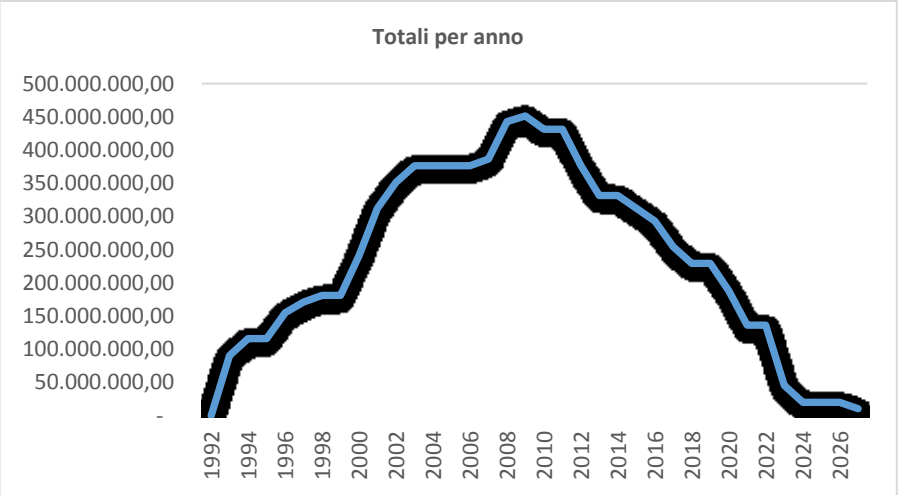
Tabella n. 23 - Autorizzazioni di spesa dal 1992 al 2016 per il trasporto rapido di massa ex art. 9 l. n. 211/1992 e leggi collegate

Anni	Totali per anno
1992	-
1993	90.379.957,30
1994	116.202.802,25
1995	116.202.802,25
1996	154.937.069,68
1997	170.792.296,48
1998	181.121.434,46
1999	181.121.434,46
2000	241.546.891,63
2001	312.301.486,53
2002	351.035.753,96
2003	376.342.142,02
2004	376.342.142,02
2005	376.342.142,02
2006	376.342.142,02
2007	386.342.142,02
2008	442.842.142,02
2009	451.342.142,02
2010	431.342.142,02

Anni	Totali per anno
2011	431.342.142,02
2012	376.342.142,02
2013	331.342.142,02
2014	331.342.142,02
2015	312.233.236,75
2016	293.124.331,75
2017	254.390.064,32
2018	229.083.676,26
2019	229.083.676,26
2020	187.767.124,36
2021	136.121.434,46
2022	136.121.434,46
2023	45.741.477,16
2024	19.918.632,21
2025	19.918.632,21
2026	19.918.632,21
2027	10.329.137,98
Totale	**8.496.999.123,76**

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 14 - Autorizzazioni di spesa ex art. 9 l. n. 211/1992. Proiezione per annualità



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

E' interessante verificare come la dinamica di spesa innescata dalla l. n. 211/1992 determini gli oneri finanziari più rilevanti a distanza di quasi venti anni dall'entrata in vigore della legge, nel triennio 2008-2010.

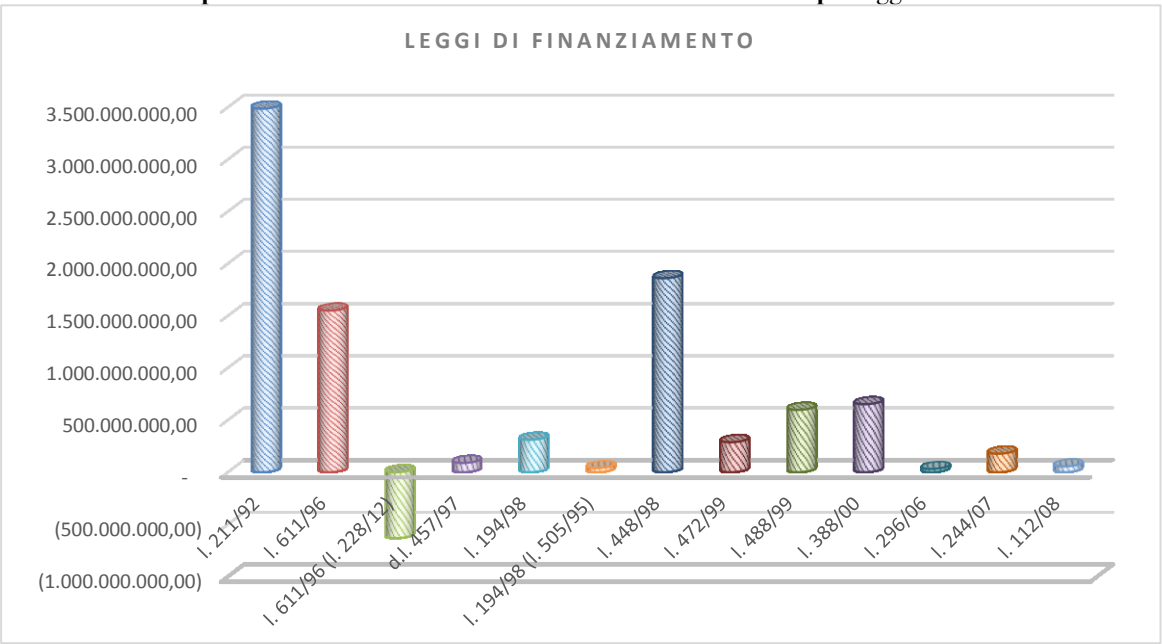
Tabella n. 24 - Disponibilità finanziarie ex art. 9 l. n. 211/1992. Proiezione per leggi di autorizzazione

Legge	Finanziamento
l. n. 211/1992	2.711.398.719,00
l. n. 211/1992	774.685.348,63
l. n. 611/1996 A	1.549.370.697,30
l. n. 611/1996 (228/12)	-630.000.000,00
d.l. n. 457/1997	88.314.129,60
l. n. 194/1998	309.874.139,40
l. n. 194/1998 e n. 505/1995	38.734.267,43
l. n. 448/1998	826.331.038,00
l. n. 448/1998	1.032.913.798,00

Legge	Finanziamento
l. n. 472/1999	286.633.579,05
l. n. 488/1999 A	286.633.575,00
l. n. 488/1999 B	309.874.139,40
l. n. 388/2000 A	271.139.872,05
l. n. 388/2000 B	379.595.820,90
l. n. 296/2006	30.000.000,00
l. n. 244/2007	176.500.000,00
l. n. 112/2008	55.000.000,00
Totale	**8.496.999.123,76**

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 15 - Disponibilità finanziarie ex art. 9 l. n. 211/1992. Proiezione per leggi di autorizzazione



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Inoltre, dall'esame delle leggi di autorizzazione di spesa, si rileva un andamento non lineare: dopo l'ingente stanziamento iniziale, le risorse si riducono progressivamente, facendo registrare anche un definanziamento nel 1996, per poi crescere nuovamente dal 1998.

Dall'esame dei dati si può evincere l'inadeguatezza – per le finalità programmate – degli stanziamenti originari e l'assenza di una chiara rappresentazione del fabbisogno finanziario complessivo, non essendo stata, del resto, la normativa concepita come programma unitario, ma quale mero contributo statale a singole iniziative degli enti locali.

3. Analisi del finanziamento del trasporto rapido di massa ex art. 10 l. n. 211/1992

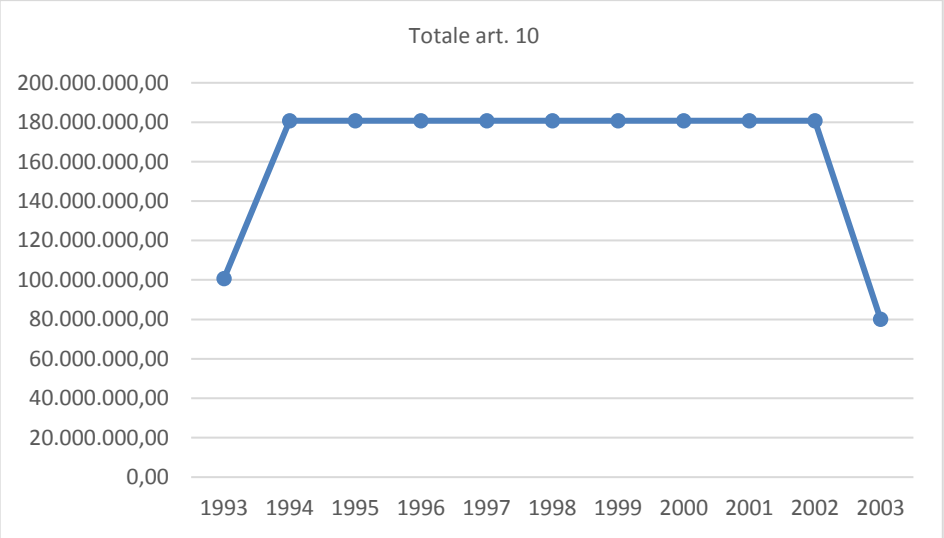
L'art. 10 della l. n. 211/1992 aveva in origine previsto i seguenti finanziamenti per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari:

Tabella n. 25 - Finanziamento previsto per gli interventi ex art. 10 della l. 211/1992

Anno	Art. 10		Totale
1993	100.709.095,00		100.709.095,00
1994	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1995	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1996	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1997	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1998	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1999	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2000	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2001	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2002	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2003		80.050.819,36	80.050.819,36
Totale			1.807.599.143,60

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 16 - Finanziamento previsto dall'art. 10 della l. n. 211/1992



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Gli interventi legislativi successivi hanno, tuttavia, ridimensionato e differito nel tempo i limiti di impegno originari, pari a 195 miliardi di lire per dieci anni dal 1993 e di ulteriori 155 miliardi di lire per dieci anni dall'anno 1994.

Complessivamente, il finanziamento di cui all'art. 10, c. 4, l. cit. - come già specificato - è stato così rideterminato: lire 195 miliardi (100.709.095,32 euro) per otto anni a partire dal 1995; lire 135 miliardi (69.721.681,37 euro) per dieci anni a partire dal 1996 e lire 20 miliardi (10.329.137,98 euro) per dieci anni a partire dal 1997, come illustrato nella tabella seguente.

Tabella n. 26 - Finanziamento ex art. 10 l. n. 211/1992 a seguito delle modifiche ed integrazioni normative

Anno	211/1992	Successive modifiche ed integrazioni	Successive modifiche ed integrazioni	Totale
1995	100.709.095,32			100.711.090,32
1996	100.709.095,32	69.721.681,37		170.432.772,69
1997	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98	180.761.911,67
1998	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98	180.761.912,67
1999	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98	180.761.913,67
2000	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98	180.761.914,67
2001	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98	180.761.915,67
2002	100.709.095,32	69.721.681,37	10.329.137,98	180.761.916,67
2003		69.721.681,37	10.329.137,98	80.052.822,35
2004		69.721.681,37	10.329.137,98	80.052.823,35
2005		69.721.681,37	10.329.137,98	80.052.824,35
2006			10.329.137,98	10.331.143,98
Totale	805.672.762,56	697.216.813,70	103.291.379,80	1.606.180.956,06

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

L'art. 29 della l. 17 maggio 1999, n. 144, ha infine previsto la possibilità di utilizzare negli esercizi successivi le disponibilità finanziarie esistenti al 31 dicembre 1998. Pertanto, gli impegni sono stati effettivamente assunti negli anni 2001-2015.

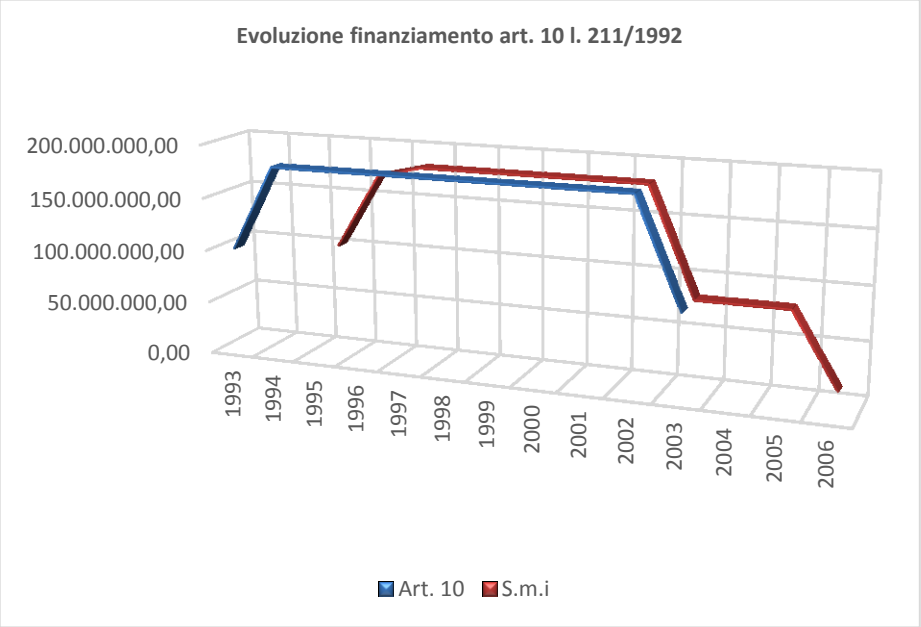
Si riporta a seguire la diversa disponibilità finanziaria, distinta per anno, rispetto al programma originario.

Tabella n. 27 - Evoluzione del finanziamento per gli interventi ex art. 10 l. n. 211/1992

Anno	Art. 10 l. n. 211/1992	Modifiche successive
1993	100.709.095,00	
1994	180.759.914,36	
1995	180.759.914,36	100.711.090,32
1996	180.759.914,36	170.432.772,69
1997	180.759.914,36	180.761.911,67
1998	180.759.914,36	180.761.912,67
1999	180.759.914,36	180.761.913,67
2000	180.759.914,36	180.761.914,67
2001	180.759.914,36	180.761.915,67
2002	180.759.914,36	180.761.916,67
2003	80.050.819,36	80.052.822,35
2004		80.052.823,35
2005		80.052.824,35
2006		10.331.143,98

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Grafico n. 17 - Evoluzione del finanziamento ex art. 10 l. n. 211/1992

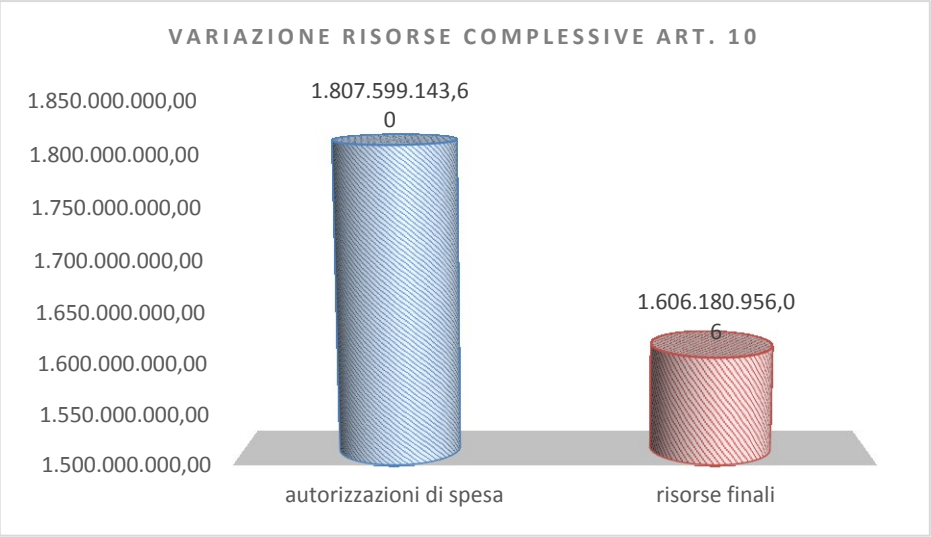


Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Dall'analisi delle autorizzazioni di spesa si può inoltre desumere che, rispetto all'impianto originario della legge, le risorse disponibili per l'art. 10 sono diminuite dell'11,14 per cento dal 1992 al 2016. Vi è stato, inoltre, uno slittamento temporale nell'utilizzo delle risorse

finanziarie.

Grafico n. 18 - Variazione complessiva risorse ex art. 10 l. n. 211/1992



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

4. Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9

Le risorse finanziarie relative al trasporto rapido di massa sono state allocate sui capitoli 7403 e 7404 a decorrere dal 2008, mentre antecedentemente erano allocate sui capitoli 7279, 7068, 7070 fino al 2002 e dal 2003 al 2007 sui capitoli 8163 ed 8165[42]. Lo schema dell'allocazione contabile esatta per anno è riportato in allegato (all. 9).

Peraltro, nella relazione del ministero al Parlamento sullo stato di attuazione della l. n. 211/1992 del 2013, sono indicati anche i capp. 58 e 9299 (per la gestione dei mutui), che tuttavia non trovano corrispondenza nelle verifiche svolte sul sistema informativo.

In considerazione dell'assenza di banche dati risalenti all'entrata in vigore della legge, sono stati richiesti al Mit elementi informativi in merito alla movimentazione finanziaria relativa al Trm[43].

---

[42] Per l'allocazione contabile dei mutui cfr. la Relazione sullo stato di attuazione della l. n. 211/1992 al 31 dicembre 2012 del Mit, pag. 5.

[43] La quantificazione delle risorse è subordinata alla correttezza dei dati comunicati dalla Direzione generale del Tpl; al riguardo, va rilevato che in data 6 maggio 2016, con nota prot. n. 3285, è stata comunicata una prima, radicalmente diversa, quantificazione delle risorse (all. F1 e F3). In data 18 maggio 2016, con nota prot. n. 3562, sono stati nuovamente trasmessi i medesimi dati relativi agli stanziamenti (all. F3). Successivamente ai solleciti istruttori, rilevata l'inattendibilità dei dati comunicati, la stessa direzione ha diversamente

I dati di seguito esaminati tengono conto distintamente delle risultanze della contabilità statale e dei dati della contabilità dei lavori. I dati della tab. 28 rappresentano l'aggregazione dei dati per singolo intervento riportati nell'all. 10.

Nella tab. 28 le col. C e D rappresentano i limiti di impegno destinati ai mutui: l'importo alla voce "pagamento rate mutui al 31/12/2015" (col. G) indica l'ammontare delle rate originarie previste nei relativi contratti, sino al dicembre 2015, per complessivi euro 3.721.250.482,06: tale importo non corrisponde a quanto effettivamente pagato a seguito della ristrutturazione dei mutui. Pertanto, il dato è stato successivamente rielaborato dal Mit[44] considerando le rate successivamente rideterminate dall'anno 2004, valore riportato alla voce "pagamenti effettivi mutui" (col. H). L'importo delle rate di mutuo pagate direttamente dal Mit (escluse quindi le rate Mef) a dicembre 2015 era pari a euro 2.353.751.920.

Nella tab. 29, relativa alla contabilità dei lavori, per contributi si intendono le somme erogate *una tantum*, senza un contratto di mutuo. I dati relativi alle somme svincolate, rappresentano unicamente la quota capitale utilizzata per finanziare gli interventi; la rata di mutuo è invece costituita da capitale ed interessi.

Dall'analisi dei valori aggregati risultanti dalla contabilità del ministero si desume un limitato avanzamento dei pagamenti, tenuto conto che l'originario impianto normativo per lo sviluppo del trasporto rapido di massa risale a 25 anni fa.

Dall'analisi dei dati aggregati si rileva altresì che la spesa complessiva prevista per interessi corrisponde a circa l'80 per cento del capitale dei mutui.

Dalla contabilità dei lavori si desume che resta da svincolare il 17,66 per cento delle risorse stanziate, tenuto conto sia dei mutui che dei contributi.

---

quantificato i dati con nota prot. n. 4841 del 13 luglio 2016, indicata in tabella (all. F1). Ulteriori rivisitazioni dei dati sono intervenute nei mesi di ottobre e novembre 2016. Da ultimo la citata Direzione generale ha trasmesso nuovi dati aggiornati in data 9 marzo 2017 a seguito dell'adunanza.

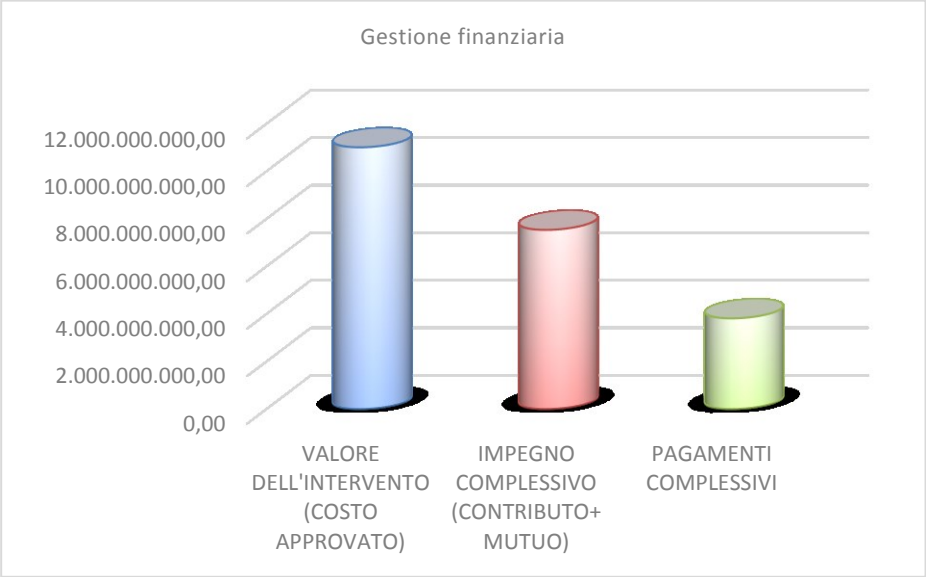
[44] V. nota 9 marzo 2017 del Mit.

Tabella n. 28 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Stanziamento statale e gestione finanziaria dei lavori in corso al 31 dicembre 2015

CONTABILITA' MINISTERO										
Valore degli interventi (costo approvato) A	Contributi B	Interessi su mutui C	Capitale mutui D	% Interessi su capitale mutui (C/D) E	Totale limiti di impegno contributi + mutui (B+C+D) F	Pagamenti rate mutui al 31.12.2015 G	Pagamenti effettivi mutui H	Pagamenti su contributi I	Pagamenti complessivi previsti *ante* rinegoziazione L	Pagamenti effettivi (totale contributi + mutui) M
11.006.792.000,00	148.771.762,10	3.280.066.774,52	4.105.345.574,58	79,9%	7.534.184.111,20	3.721.250.482,06	2.988.858.995,85	93.978.464,33	3.815.233.946,39	3.082.837.460,18

Fonte: dati Mit.

Grafico n. 19 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Stanziamento statale e gestione finanziaria dei lavori in corso al 31 dicembre 2015



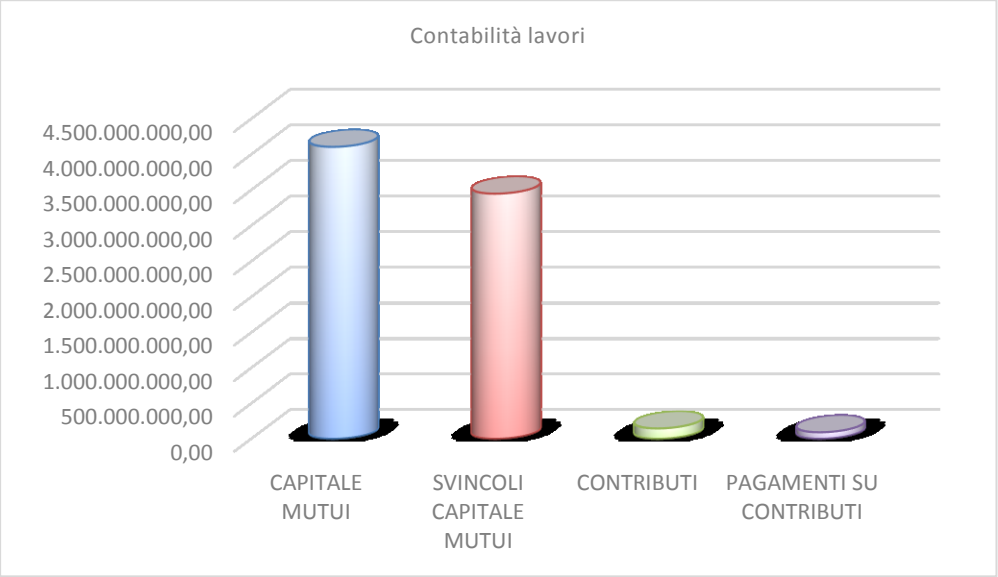
Fonte: dati Mit.

Tabella n. 29 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Contabilità dei lavori in corso al 31 dicembre 2015

CONTABILITA' LAVORI								
Valore degli interventi (costo approvato)	Capitale mutui	Svincoli capitale mutui	Residuo da svincolare su mutui	Contributi	Pagamenti su contributi	Residuo da svincolare su contributi	Totale da svincolare	Totale da svincolare/mutui+contributi
11.006.792.000,00	4.105.345.574,58	3.448.038.807,27	657.306.767,31	148.771.762,10	93.978.464,33	54.793.297,77	751.285.231,64	17,66%

Fonte: dati Mit.

Grafico n. 20 - Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 9 l. n. 211/1992. Contabilità dei lavori in corso al 31 dicembre 2015



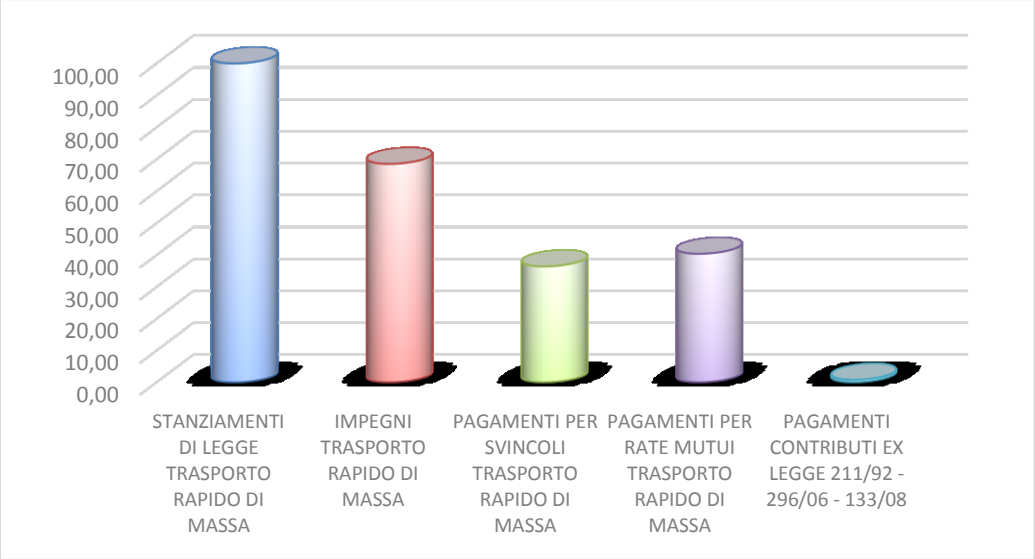
Fonte: dati Mit.

Tabella n. 30 - Movimentazione finanziaria per anno ex art. 9 l. n. 211/1992 e s.m.i.

ANNO	STANZIAMENTI DI BILANCIO	IMPEGNI	% IMPEGNI / STANZIAMENTI	PAGAMENTI PER SVINCOLI	PAGAMENTI PER RATE MUTUI (MIT + MEF)	PAGAMENTI EFFETTIVI RATE MUTUI MIT	PAGAMENTI CONTRIBUTI (211/92 - 296/06 - 133/08)
1992	0	0	0,00%				
1993	90.379.957,34	0	0,00%				
1994	116.202.802,29	0	0,00%				
1995	116.202.802,29	0	0,00%				
1996	154.937.069,72	888.996,27	0,57%				
1997	170.792.296,52	26.164.535,46	15,32%	4.321.291,84	888.996,28	888.996,28	
1998	181.121.434,50	30.604.719,13	16,90%	64.123.605,89	26.164.535,47	26.164.535,47	
1999	181.121.434,50	42.512.695,82	23,47%	49.551.218,93	30.604.719,13	30.604.719,13	
2000	241.546.891,70	70.841.082,76	29,33%	42.429.547,88	42.348.171,82	42.348.171,82	
2001	312.301.486,87	71.407.806,52	22,87%	55.008.330,93	70.087.030,24	70.087.030,24	
2002	351.035.753,83	268.178.469,94	76,40%	73.014.092,71	129.459.583,71	72.241.982,33	
2003	376.342.141,83	270.870.959,70	71,97%	204.555.434,85	136.979.548,34	136.979.548,34	
2004	376.342.141,83	316.782.005,74	84,17%	213.041.664,77	126.556.610,86	116.296.569,84	
2005	376.342.141,83	329.002.394,69	87,42%	353.393.011,66	201.839.507,80	168.921.851,50	
2006	376.342.141,83	329.002.394,69	87,42%	395.993.338,57	222.393.029,22	168.921.851,50	
2007	386.342.141,83	329.002.394,69	85,16%	245.065.857,38	222.393.029,22	168.921.851,50	1.877.995,94
2008	442.842.141,83	442.002.394,69	99,81%	262.947.696,22	222.393.029,22	168.921.851,50	10.938.997,57
2009	451.342.141,83	459.002.394,69	101,70%	357.577.134,98	222.393.029,22	168.921.851,50	3.335.999,54
2010	431.342.141,83	439.002.394,69	101,78%	84.460.925,75	222.393.029,22	168.921.851,50	11.873.725,81
2011	431.342.141,83	329.002.394,69	76,27%	96.804.610,87	222.393.029,22	168.921.851,50	14.412.394,56
2012	376.342.141,83	329.002.394,69	87,42%	41.383.243,39	222.393.029,22	168.921.851,50	10.488.740,96
2013	331.342.141,83	329.002.394,69	99,29%	90.441.993,89	222.393.029,22	168.921.851,50	14.653.208,31
2014	331.342.141,83	329.002.394,69	99,29%	38.913.688,65	222.393.029,22	168.921.851,50	10.646.806,21
2015	312.233.236,83	329.002.394,69	105,37%	22.613.412,58	222.393.029,22	168.921.851,50	15.750.596,17
2016	293.124.331,83						
Totali al 31.12.2015	**6.915.480.868**	**5.070.277.612,93**	**73,32%**	**2.695.640.101,74**	**2.988.858.995,85**	**2.353.751.919,95**	**93.978.465,07**

Fonte: dati Mit.

Grafico n. 21 - Stanziamenti, impegni e pagamenti ex art. 9 l. n. 211/1992



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Dall'analisi del *trend* degli impegni e dei pagamenti dal 1992 al 2016 si rileva che solo dopo dieci anni dall'emanazione della legge gli impegni e i pagamenti sono diventati più consistenti.

5. Analisi della movimentazione finanziaria ex art. 10

Relativamente alla movimentazione finanziaria per gli interventi di cui all'art. 10, la Direzione generale Tpl ha fornito gli elementi informativi riportati nella tabella che segue.

Tabella n. 31 - Movimentazione finanziaria ex art. 10 l. n. 211/1992 e s.m.i.

ANNO	LEGGE DI RIFERIMENTO	STANZIAMENTI DI LEGGE	IMPEGNI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA	PAGAMENTI PER SVINCOLI	PAGAMENTI PER RATE MUTUI
1994	l. 211/92 art.2				
1995	l. 211/92 art.3	180.759.914,68			
1996	l. 211/92 art.4	180.759.914,68			
1997	l. 211/92 art.5	180.759.914,68			
1998	l. 211/92 art.6	180.759.914,68			
1999	l. 211/92 art.7	180.759.914,68			
2000	l. 211/92 art.8	180.759.914,68			
2001	l. 211/92 art.9	180.759.914,68			
2002	l. 211/92 art.10	180.759.914,68	180.759.914,68		180.759.914,68
2003	l. 211/92 art.10	80.050.819,36	180.759.914,68	0	180.759.914,68
2004	l. 211/92 art.10	80.050.819,36	180.759.914,68	1.359.901,48	180.759.914,68
2005	l. 211/92 art.10		180.759.914,68	0	180.759.914,68
2006	l. 211/92 art.10		180.759.914,68	251.900,08	180.759.914,68
2007	l. 211/92 art.10		180.759.914,68	9.579.599,97	180.759.914,68
2008	l. 211/92 art.10		180.759.914,68	26.351.896,68	180.759.914,68
2009	l. 211/92 art.10		180.759.914,68	161.173.205,65	180.759.914,68
2010	l. 211/92 art.10		80.050.819,36	151.857.850,19	80.050.819,36
2011	l. 211/92 art.10		80.050.819,36	108.461.760,19	80.050.819,36
2012	l. 211/92 art.10			113.199.099,21	
2013	l. 211/92 art.10			33.283.377,38	
2014	l. 211/92 art.10			6.960.939,99	
2015	l. 211/92 art.10			18.967.060,17	
Totale		**1.606.180.956,17**	**1.606.180.956,17**	**631.446.590,99**	**1.606.180.956,17**

Fonte: dati Mit.

Va ricordato che gli stanziamenti di legge si riferiscono agli anni 1995-2006, mentre gli impegni sono avvenuti in anni successivi per le ragioni già evidenziate nel capitolo relativo alla normativa.

Dall'analisi contabile emerge un'evidente slittamento e una dilatazione temporale nella fase della spesa, conseguenza delle difficoltà di attuazione della legge in esame. Ulteriori elementi informativi sono contenuti negli all. 13 e 14 della relazione.

In adunanza è emerso che in data 28 gennaio 2015, a seguito dell'atto di pignoramento promosso da una ditta per un contenzioso estraneo all'attività della Direzione generale del Tpl, sono state vincolate tutte le disponibilità pignorabili (per un importo complessivo di euro 700 milioni su un importo precettato di 1,258 miliardi) accreditate sui conti di tesoreria accesi presso la Banca d'Italia e di pertinenza della citata direzione, sui quali vengono annualmente versate le risorse necessarie all'attuazione degli accordi di programma stipulati, ai sensi dell'art. 15 del d.lgs. n. 422/1997, con vincolo di destinazione a favore delle regioni .

La direzione generale citata ha comunicato, inoltre, che, se la criticità non dovesse trovare soluzione in tempi solleciti, il programma di rinnovo e potenziamento delle ferrovie secondarie e gli interventi finalizzati alla promozione ed al sostegno del Tpl si troverebbero provvisoriamente privi di copertura finanziaria, determinando oneri per interessi per ritardato pagamento e per contenziosi relativi a lavori e forniture già affidati. Ha inoltre specificato che riterrebbe opportuno proporre un intervento legislativo che garantisca l'impignorabilità delle risorse disponibili sui conti di tesoreria ex art. 11, c. 5, della l. n. 166/2002.

Tenuto conto degli esiti istruttori si è pertanto proceduto a verificare se lo sfasamento temporale avesse provocato oneri aggiuntivi per lo Stato, tanto in relazione agli interventi ex art. 9, quanto per quelli ex art. 10.

6. Le somme inutilizzate, la formazione di residui passivi e perenti

Sul capitolo di bilancio 7403, "Concorso dello Stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane", relativo agli stanziamenti di cui all'art. 9 della legge in esame, sono state riscontrate consistenti risorse inutilizzate nel quinquennio 2011/2015, così come sul capitolo 7404,

relativo all'art. 10. In particolare[45]:

- sul capitolo 7403: residui perenti al 2013 euro 494.945.352,48; residui di lettera C) 2014 e 2015 euro 98.049.338,07; residui di stanziamento di lettera F) euro 71.728.714,57;

- sul capitolo 7404: residui perenti al 2013 euro 24.303.676,21.

Complessivamente, quindi, tra residui e perenti sui due capitoli somme per euro 689.027.081,33.

Nell'istruttoria si è chiesto di specificare le ragioni del ritardo nell'erogazione dei contributi.

La competente direzione generale del Mit ha riferito che le giacenze afferiscono ad importi attualmente non utilizzati per il pagamento delle rate di mutuo a seguito del prolungamento della durata dei contratti di finanziamento[46].

Anche nella relazione in data 18 maggio 2016 della Direzione generale Tpl al Parlamento sullo stato di attuazione della legge, si legge che dal 2006 ha iniziato a manifestarsi il fenomeno della formazione di residui di lett. C), dovuti al minor onere annuale derivante dalle predette rinegoziazioni rispetto agli stanziamenti di bilancio a fronte di una maggiore durata. In detta relazione si legge, altresì, che agli atti della direzione non risulta alcuna indicazione da parte del Mef per l'aggiornamento contabile conseguente al ridimensionamento delle rate in parola, né per la copertura finanziaria dei mutui rinegoziati per gli anni successivi alla scadenza originaria, che non è assicurata per tutta la durata del nuovo contratto di finanziamento dalle minori risorse sino ad oggi impegnate.

---

[45] V. nota Mit prot. n. 3562 del 18 maggio 2016.

[46] In data 13 dicembre 2005, a seguito dell'accordo tra la Cassa depositi e prestiti e il Dipartimento del Tesoro, molti mutui sono stati trasformati in passività trentennali ai sensi dell'art. 1, c. 71, della l. n. 311/2004, in presenza di condizioni di finanziamento che consentissero una riduzione del valore finanziario delle passività totali. Il c. 72 della disposizione citata ha previsto che gli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento dei mutui con oneri integralmente o parzialmente a carico dello Stato venissero proporzionalmente adeguati ai nuovi piani di ammortamento conseguenti alla conclusione delle operazioni di rinegoziazione.
Sulla base di tale accordo la Cassa depositi e prestiti, nel mese di marzo 2006, ha inviato alle varie amministrazioni i nuovi piani di ammortamento in modo da concedere un arco temporale per effettuare i necessari controlli e predisporre i nuovi mandati di pagamento.
Con circolare del 28 giugno 2005, il Mef aveva fornito specifiche indicazioni sulle procedure da adottare, specificando le competenze delle strutture amministrative interessate.

7. La tenuta delle scritture contabili dei mutui derivanti da rinegoziazione

In sede istruttoria è pertanto emersa nuovamente una rilevante giacenza conseguente alla non corretta contabilizzazione dei mutui rinegoziati, come già rilevato nella relazione n. 10/2010.

Il Mef-Ufficio di Gabinetto, con nota n. 12560 del 24 giugno 2016, ha comunicato di non avere elementi aggiuntivi rispetto a quelli forniti in occasione della precedente indagine di questa Sezione.

Va al riguardo ricordato che il Dipartimento del tesoro aveva comunicato all'Ufficio legislativo del Mef, in data 25 febbraio 2011, che, in virtù delle operazioni di rinegoziazione dei mutui e dei nuovi piani di ammortamento, spettava a ciascuna amministrazione adottare le iniziative necessarie alla rimodulazione degli stanziamenti dei pertinenti capitoli di bilancio, adeguandoli alle nuove effettive occorrenze, interessando a tal fine il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

La Direzione generale del Tesoro aveva inoltre comunicato che ciascuna amministrazione aveva adottato le iniziative necessarie alla rimodulazione degli stanziamenti dei pertinenti capitoli di bilancio adeguandoli alle nuove effettive occorrenze.

L'Ucb presso il Ministero delle infrastrutture[47] ha comunicato, con riferimento alla presente indagine, che con decreti dirigenziali – indicati nella risposta – aveva autorizzato il disimpegno delle rate di mutuo quindicennale e il contestuale impegno delle nuove e minori rate per i mutui fino al 2035[48].

Conseguentemente, dopo la rinegoziazione dei mutui da parte del Mef, il Mit risulterebbe aver provveduto alla rimodulazione degli stanziamenti dei capitoli per quanto di propria competenza.

Va in merito osservato che l'art. 1, c. 72, l. n. 311/2004, così come la successiva circolare Mef del 28 giugno 2005, stabiliva che gli stanziamenti di bilancio venissero proporzionalmente adeguati ai nuovi piani di ammortamento conseguenti alle operazioni di conversione o rinegoziazione e che a tale adempimento avrebbe dovuto provvedere il

---

[47] Cfr. nota del 20 maggio 2016, prot. n. 13408.

[48] L'Ufficio centrale di bilancio, con nota n. 12401 del 14 maggio 2012, ha effettivamente comunicato all'amministrazione la rimodulazione degli impegni per contratti di mutuo rinegoziati. A seguito della citata nota, la direzione competente ha provveduto ad emettere i relativi decreti di disimpegno nel corso del 2012 secondo le indicazioni fornite dallo stesso Ufficio centrale di bilancio.

Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato-Ispettorato generale per le politiche di bilancio (Igpb)[49].

Va inoltre sottolineato che l'art. 1, c. 71, l. n. 311/2004, come modificato dal d.l. 5 dicembre 2005, n. 250, aveva disposto che gli eventuali oneri derivanti dalle operazioni di rinegoziazione rispetto agli stanziamenti complessivi di bilancio dovessero trovare compensazione nella minore spesa complessiva per interessi derivante dall'emissione dei titoli del debito pubblico per l'ammortamento dei mutui[50].

Conclusivamente, per quanto concerne i profili contabili, deve essere rilevata nuovamente l'anomala entità di somme inutilizzate a distanza di sei anni dai precedenti rilievi della Corte, rispetto alle quali il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dell'economia non riescono ancora a fare chiarezza.

A tal fine, tenuto conto del disposto dell'art. 1, c. 72, l. n. 311/2004, e della circ. del 28 giugno 2005, che pongono l'adempimento a carico dell'Ispettorato generale per le politiche di bilancio, è necessario che il Mef provveda all'adeguamento delle scritture contabili.

8. Gli oneri finanziari conseguenti al ritardo dei pagamenti nell'attuazione dell'art. 9 della l. n. 211/1992

Il ritardo nei pagamenti ha anche determinato la corresponsione di quota capitale ed interessi per somme rese disponibili dagli istituti finanziari.

Rilevata l'estrema difficoltà di quantificare gli oneri finanziari pagati senza un corrispondente avanzamento delle opere interessate nei confronti di tutti gli istituti bancari mutuanti, in sede istruttoria si è proceduto ad una disamina di quelli, assolutamente rilevanti nel complesso, stipulati con la Cassa depositi e prestiti.

---

[49] A questo scopo era previsto che l'amministrazione competente, una volta acquisita la documentazione necessaria dagli enti interessati, avrebbe dovuto comunicare al predetto dipartimento le conversioni o rinegoziazioni poste in essere, indicando la legge di riferimento, il nuovo stanziamento (rata di ammortamento: distintamente per quota capitale ed interessi e con l'indicazione se tale rata è a parziale o totale carico dello Stato), il capitolo di bilancio e il relativo piano di gestione e la nuova scadenza del limite di impegno.
Le operazioni di rinegoziazione dei mutui per i quali lo Stato paga direttamente gli istituti finanziatori sono effettuate ai sensi del c. 71, legge cit., direttamente dal Ministero dell'economia.

[50] Le risorse disponibili sono state inoltre successivamente ridimensionate dall'elenco 2 di cui all'art. 1, c. 7, l. 24 dicembre 2012, n. 228.

8.1. I mutui con la Cassa depositi e prestiti

I finanziamenti della Cdp a favore di enti pubblici, con oneri a carico dello Stato, sono stati concessi, nel corso del tempo, secondo schemi contrattuali diversificati.

Lo schema di finanziamento c.d. *standard* è caratterizzato dall'ammortamento del capitale a prescindere dalle erogazioni. Qualora il capitale rimanga nella disponibilità della Cassa, è stata prevista dal 2005 la retrocessione delle somme allo Stato correlate al capitale non erogato.

Dal 2008 la Cassa non ha più concesso finanziamenti allo Stato[51] secondo la struttura *standard*, continuando tuttavia ad utilizzare tale schema contrattuale con gli enti locali.

In sede istruttoria la Sezione ha pertanto ritenuto opportuno quantificare gli interessi pagati dai beneficiari dei mutui per le finalità di cui alla l. n. 211/1992 senza l'effettiva corresponsione della quota capitale.

Nella tabella seguente è data evidenza alla spesa per interessi, agli interessi su somme non erogate e agli interessi netti su somme non erogate, previa detrazione delle somme retrocesse.

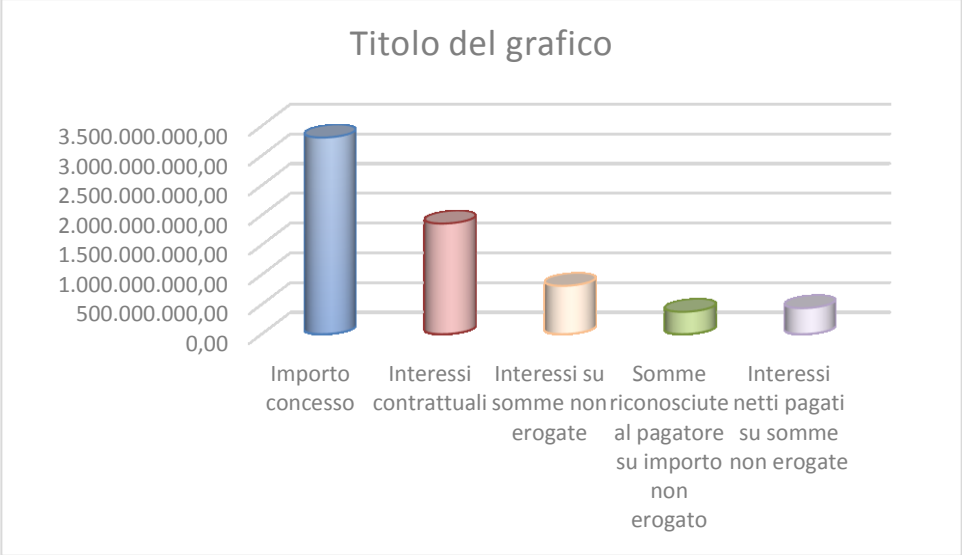
Tabella n. 32 - Spesa degli enti locali per interessi sui mutui Cdp

Importo concesso	Interessi contrattuali	Interessi su somme non erogate	Somme riconosciute al pagatore su importo non erogato	Interessi netti pagati su somme non erogate
3.303.663.529,17	1.857.826.787,03	809.979.127,67	374.047.449,97	435.931.677,70

Fonte: dati Cdp.

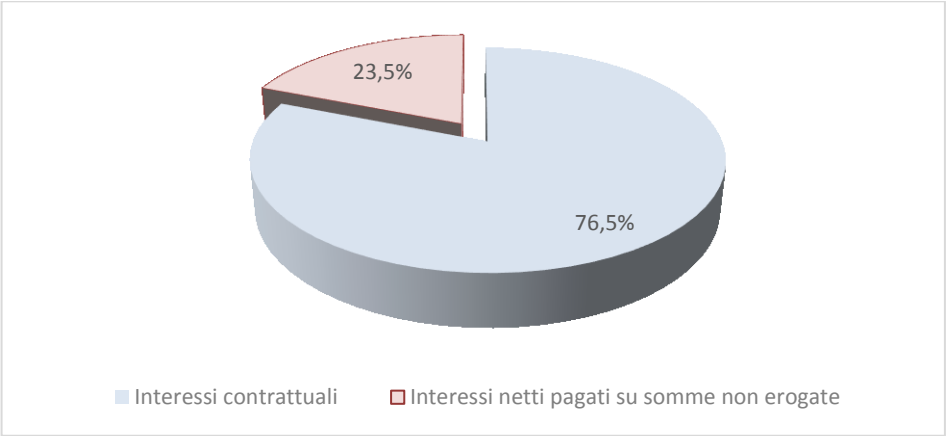
[51] L'adozione di questo schema di finanziamento è proseguita anche dopo la trasformazione della Cassa depositi e prestiti in società per azioni, intervenuta con il d.l. 30 settembre 2003, n. 269, convertito con modificazioni dalla l. 24 novembre 2003, n. 326.
Con contratto in data 13 dicembre 2005 sono stati rinegoziati i mutui con il Mef, ed è stato previsto che venisse restituita allo Stato una somma calcolata sulla base dell'importo non erogato e di un tasso d'interesse annuo pari alla media Euribor.
Prima del 2005 era ammessa la retrocessione ad un interesse fisso del 2 per cento e, successivamente, dell'1 per cento annuo, mentre per i prestiti concessi dopo la trasformazione della Cassa in s.p.a. è prevista la retrocessione di interessi attivi parametrata al tasso Euribor a sei mesi.
Dal 2007 si è notevolmente ridotta la concessione di mutui *standard* a favore di mutui con ammortamento decorrente dalla data di effettiva erogazione (c.d. "struttura salvaguardia").

Grafico n. 22 - Spesa degli enti locali per interessi sui mutui Cdp



Fonte: dati Cdp.

Grafico n. 23 - Spesa per interessi senza corrispondente erogazione di somme. Rilevanza percentuale



Fonte: dati Cdp.

Dai dati aggregati si rileva come siano stati pagati interessi su somme non effettivamente erogate complessivamente per 436 milioni fino ai primi mesi dell'anno corrente, pari al 13,2 per cento dell'importo concesso e al 23,5 per cento degli interessi complessivamente erogati.

In allegato sono riportati analiticamente gli importi erogati con riferimento ai singoli contratti di mutuo (all. 15).

In considerazione dei dati acquisiti, pur nella consapevolezza che nella prassi bancaria la messa a disposizione di fondi è generalmente compensata con una commissione di preammortamento non applicata nei contratti tra la Cdp e gli enti mutuatari, la Sezione evidenzia la rilevanza del costo improduttivo per lo Stato determinato dallo schema

contrattuale *standard*, utilizzato prevalentemente per l'attuazione della l. n. 211/1992. Molte opere sono infatti rimaste inattuate per anni.

Il costo per interessi erogato senza un corrispondente avanzamento dei lavori, detratte le somme retrocesse – come visto – è pari, infatti, a 436 milioni su un importo concesso di 3.303.663.529,17 (pari al 13,2 per cento).

A ciò si aggiunga che le rate di ammortamento affluiscono alla tesoreria della Cassa con effetti non neutrali sul bilancio dello Stato, il quale, ove non abbia disponibilità di somme per il pagamento dell'ammortamento, deve rivolgersi al mercato per finanziarsi, sopportandone il relativo onere.

E' utile e necessario porre rimedio a tale meccanismo, che penalizza non solo il bilancio statale con un maggior esborso di risorse pubbliche, ma che rappresenta anche un limite oggettivo alla disponibilità finanziaria per la realizzazione di ulteriori interventi infrastrutturali.

Un meccanismo correttivo potrebbe essere quello di accreditare gli importi oggetto di finanziamento pubblico su conti di tesoreria vincolati. La somma così imputata potrebbe essere successivamente utilizzata per finanziare altri interventi.

L'impostazione, ispirata a maggiore efficienza nell'impiego delle risorse, dovrebbe consentire l'immediato utilizzo delle somme stanziate annualmente, mediante l'istituzione di un "fondo" unico che non destini le risorse al singolo intervento, ma al programma di interventi complessivamente inteso.

Tale meccanismo avrebbe determinato, solo in relazione all'attuazione della l. n. 211/1992, potenziali risparmi fino a 436 milioni di euro.

Qualora tale meccanismo fosse poi esteso a tutte le risorse finanziate dalla Cdp a favore degli enti locali, i risparmi sarebbero, evidentemente, ancor più rilevanti.

8.2. L'aggravio del costo del servizio del debito complessivamente considerato derivante dalla rinegoziazione dei mutui

L'onere del costo del servizio del debito complessivamente considerato risulta aggravato anche dalla disposta rinegoziazione dei mutui con allungamento delle relative scadenze.

Al riguardo, l'art. 1, c. 71, della l. 30 dicembre 2004, n. 311, ha disposto che lo Stato, le regioni e gli enti locali fossero tenuti a provvedere, se consentito dalle clausole contrattuali, alla conversione dei mutui con oneri di ammortamento anche parzialmente a carico dello

Stato, in titoli obbligazionari di nuova emissione, o alla rinegoziazione dei mutui stessi, in presenza di condizioni di rifinanziamento che consentissero una riduzione del valore finanziario delle passività totali, e che nel valutare la convenienza dell'operazione di rifinanziamento si dovesse tenere conto anche delle commissioni. In caso di mutuo a tasso fisso, per la verifica delle condizioni di rifinanziamento, lo Stato si doveva attivare allorché il tasso *swap* con scadenza pari alla vita media residua del mutuo fosse inferiore al tasso del mutuo di almeno un punto percentuale.

Il comma 71 non ha specificato se la riduzione doveva essere realizzata con riferimento al valore attuale[52] delle passività rinegoziate, al valore nominale o al costo per il servizio del debito complessivamente considerato. Nel testo originario era comunque previsto che si dovesse tenere conto anche delle commissioni e l'operazione non avrebbe dovuto comportare oneri, sia pure compensati da minore spesa (non essendo prevista alcuna copertura finanziaria).

Negli atti parlamentari della XIV Legislatura, si legge, nella relazione al d.d.l. n. 3684, concernente il d.l. n. 250/2005, che ha introdotto in data successiva la possibilità di copertura di eventuali oneri, che "la *ratio* dell'articolo 2 risiede nella opportunità di ridurre il valore finanziario delle esposizioni in essere, traendo vantaggio da un favorevole livello dei tassi di mercato, con l'obiettivo della riduzione della spesa effettiva globale per interessi prevista nel bilancio dello Stato. – (…) Per il calcolo della convenienza dell'operazione, … occorre tenere conto anche della riduzione degli stanziamenti di bilancio per il pagamento degli interessi derivante dalla mancata emissione di titoli di Stato per il rifinanziamento delle rate in scadenza. – (…) Alla luce di quanto sopra si precisa che gli obiettivi della norma sono raggiunti ove si riescano a realizzare uno dei seguenti risultati alternativi:

---

[52] L'attualizzazione rappresenta il processo finanziario che consente di stabilire oggi il valore attuale di un capitale che ha come naturale scadenza una data futura: tramite l'applicazione di uno sconto si può arrivare ad identificare un'equivalenza finanziaria tra due capitali che hanno scadenze diverse nel tempo. Lo sconto o interesse passivo deve essere tale per cui, capitalizzando la somma che otteniamo oggi allo stesso tasso che lo sconto ci offre dobbiamo arrivare ad ottenere il medesimo capitale dal quale siamo partiti e avere reciproca soddisfazione da entrambe le parti.
Se ad esempio si investono oggi 100.000 euro ad un tasso di interesse determinato in modo che fra trent'anni varranno 200.000 euro, si può affermare, esemplificando al fine di capire il concetto, che il valore attuale dei 200.000 euro esigibili fra trent'anni è, oggi, di 100.000 euro.
Per determinare il valore attuale dei mutui si applica una curva di tassi di sconto alle relative scadenze, con coefficienti che ne modificano il valore in proporzione alla durata del tempo e ai tassi di interesse di riferimento per equivalente durata sui mercati finanziari. In tal modo è possibile confrontare il valore di debiti e crediti con scadenze differenti ad una certa data.

a) riduzione degli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento dei mutui, fermi restando gli oneri per interessi per il restante debito;

b) riduzione degli oneri per interessi, a parità di stanziamenti di bilancio;

c) riduzione degli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento dei mutui e riduzione della spesa per interessi".

La circolare esplicativa del 28 giugno 2005 ha interpretato l'espressione valore finanziario con il concetto di valore attuale, fornendo l'interpretazione secondo cui la riduzione del valore finanziario delle passività totali, intese come l'insieme delle passività (quote capitale e quote interesse) con oneri a carico dello Stato gestite dal singolo ente, doveva essere realizzata in relazione alla singola posizione di mutuo e che si considerava conseguita se, all'atto dell'operazione, il valore finanziario – cioè la somma dei valori attuali dei flussi della nuova passività (ciascun flusso costituito dalle quote capitale e quote interesse alle relative scadenze), nonché delle commissioni, penali e accessori dovuti per l'estinzione del vecchio mutuo e delle commissioni per l'accensione del nuovo prestito – fosse risultato inferiore alla somma dei valori attuali dei flussi della passività preesistente che si voleva convertire o rinegoziare.

Pertanto, la norma non fa espresso riferimento al valore attuale dei flussi finanziari, il Governo nella relazione illustrativa specifica che la *ratio legis* consiste nella "riduzione della spesa effettiva globale per interessi", includendovi la minore spesa per interessi per il pagamento degli oneri derivanti dall'emissione dei titoli del debito pubblico per l'ammortamento dei mutui, la circ. del Mef citata interpreta la disposizione come riferita al concetto di valore attuale, poi concretamente applicato anche nei contratti in esame, che però implica il rischio di aumenti di spesa anche per interessi.

La circolare citata ha altresì affermato che le autorizzazioni di spesa previste quali limiti di impegno andavano intese quali tetti massimi stabiliti dalla legge che non dovevano essere superati e che non poteva essere aumentato l'importo complessivo dei limiti di impegno inizialmente autorizzato.

Ciò premesso, in sede istruttoria è stato verificato – mediante il confronto della somma delle rate di ammortamento della quota residua dei mutui *ante* rinegoziazione e della somma delle rate dei mutui ricontrattati – che l'importo totale relativo ai finanziamenti oggetto di trasformazione nel 2005 è aumentato complessivamente da 1.965.035.112,89 a 2.264.761.527,00, con un incremento del costo del servizio del debito complessivamente

considerato del 15,25 per cento.

L'interpretazione adottata dal Mef, con circ. del 28 giugno 2005, e dalla Cdp ha quindi comportato un aggravio di spesa complessivo pari a 299.726.414,11, invece che una riduzione.

Analizzando il valore nominale, riferito alla quota capitale dei mutui, l'aggravio dei costi risulterebbe pari a 26.568.369,51, con un incremento medio pari al 2,33 per cento del valore nominale ante rinegoziazione.

Qualora la disposizione fosse stata interpretata con riferimento al valore finanziario complessivo delle passività inteso quale somma del capitale, degli interessi e delle penali di estinzione, tenendo conto della originaria previsione di invarianza dei tetti di spesa indicata con la circolare, solo tre contratti di rinegoziazione sarebbero risultati rispettosi delle condizioni di legge.

Successivamente, il legislatore ha introdotto specifici correttivi al fine di contenere gli oneri complessivi delle operazioni di ristrutturazione dei finanziamenti.

L'art. 1, c. 388, della l. 23 dicembre 2005, n. 266, ha così successivamente introdotto il comma 71-*bis*, in base al quale i soggetti di cui al comma 71 devono verificare che l'incremento del valore nominale delle nuove passività non superi di 5 punti percentuali il valore nominale di quella preesistente e che, in carenza di tale ulteriore condizione, il rifinanziamento non deve essere effettuato.

Va osservato, al riguardo, che il contratto di rinegoziazione delle somme di mutuo in esame è stato stipulato in data 13 dicembre 2005 e che nel contratto è attestata l'avvenuta verifica della riduzione delle passività totali (riferita evidentemente al valore attuale), come richiesto dalla circ. 28 giugno 2005 del Mef da parte del ministero e della Cdp.

L'accordo non tiene quindi conto, essendo stato stipulato in data anteriore di dieci giorni all'approvazione in via definitiva del comma 71-*bis*, della disposizione in esame, che quindi non costituisce – nel caso di specie – ulteriore condizione la cui carenza impedisce la rinegoziazione. Tutti i contratti, tuttavia, rispettano tale soglia in relazione alla quota capitale del finanziamento.

Ciò premesso, dall'istruttoria è emerso che quasi nella metà dei contratti l'incremento del costo complessivo del servizio del debito supera il 30 per cento.

Le verifiche non sono state estese al calcolo attualizzato delle passività totali dello strumento originario rispetto allo strumento rinegoziato, in quanto non si dispone di tutti

gli elementi informativi per verificare la convenienza economica: si è al riguardo data per scontata la correttezza delle valutazioni svolte sia dal Mef che dalla Cdp.

I dati analitici delle rinegoziazioni sono riportati nella seguente tabella: da essi si desume la conseguita riduzione della rata per tutti i mutui, nonché la diminuzione del tasso applicato, ad eccezione degli ultimi cinque contratti indicati in tabella, per i quali il tasso resta invariato. Aumenta per tutti i contratti il valore nominale della quota capitale.

La vita media, invece, è passata da 18,43 anni a 30, avendo i nuovi contratti tutti termine il 31 dicembre 2035, la somma delle due rate semestrali pagate ogni anno, al 30 giugno e al 31 dicembre, è scesa da 97.151.840,85 a 75.492.050,90.

Tabella n. 33 - Rinegoziazione mutui Cdp ed incremento del valore nominale

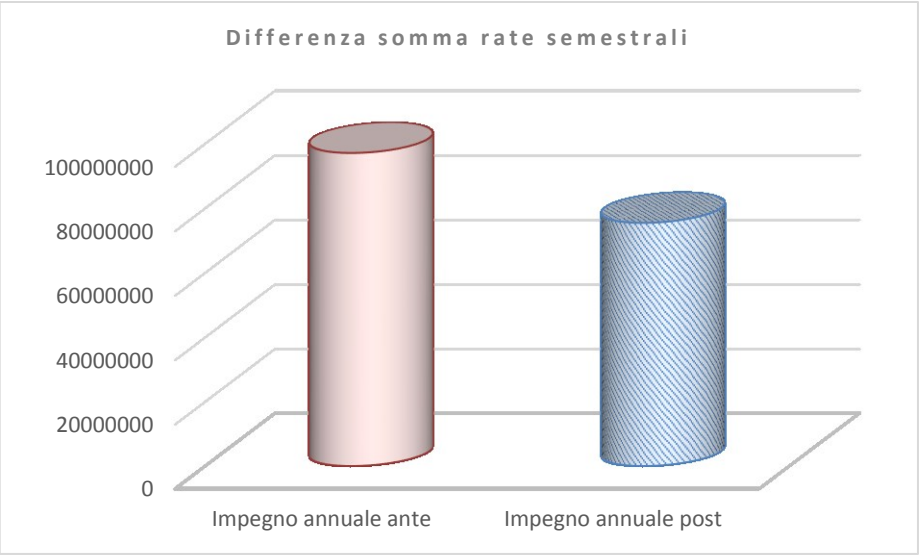
Intervento finanziato	Ente beneficiario	Data concessione	Importo concesso	Tasso fisso *ante*	Tasso fisso *post*	Impegno annuale *ante*	Durata residua	Mutuo da rinegoziare	Impegno annuale *post*	Nuova durata	Mutuo rinegoziato	Variazione costo servizio del debito complessivo	Valore nominale *ante* rinegoziazione	Valore nominale *post* rinegoziazione	Variazione valore nominale
TRATTE "BRIN-CANEPARI" E "PRINCIPE-BRIGNOLE"	COMUNE DI GENOVA	30/10/1997	132.212.966,17	7,50%	6,54%	11.361.787,59	24	272.682.902,15	9.269.338,32	30	278.080.149,60	1,98%	116.747.991,53	121.173.131,96	3,79%
TRAMVIA VELOCE P.ZZA VENEZIA-GIANICOLENSE	ROMA CAPITALE	30/07/1996	9.037.995,73	9,00%	7,32%	888.996,27	19	16.890.929,17	694.320,58	30	20.829.617,40	23,32%	8.023.187,02	8.387.824,16	4,54%
LINEA METROPOLITANA 1 NAPOLI TRATTA VANVITELLI-DANTE	COMUNE DI NAPOLI	03/12/1997	161.909.237,86	7,50%	6,54%	13.913.967,18	20	278.279.343,55	11.351.318,62	30	340.539.558,60	22,37%	142.970.684,94	148.389.753,37	3,79%
LINEA 3 METROPOLITANA MILANO (TRATTA ZARA-MACIACHINI)	COMUNE DI MILANO	26/10/2000	9.234.838,12	5,75%	4,07%	667.491,02	23	15.352.293,49	504.967,62	30	15.149.028,60	-1,32%	8.456.986,87	8.702.657,38	2,90%
COSTRUZIONE PROLUNGAMENTO METROPOLITANA MILANO LINEA 2 FAMAGOSTA-P.LE ABBIATEGRASSO	COMUNE DI MILANO	26/10/2000	6.249.128,48	5,75%	4,67%	451.691,92	23	10.388.914,22	366.860,24	30	11.005.807,20	5,94%	5.722.763,84	5.889.006,75	2,90%
METROTRANVIA NORD, TRATTA MACIACHINI - PARCO NORD	COMUNE DI MILANO	26/10/2000	5.408.827,28	5,75%	3,99%	390.954,29	23	8.991.948,69	292.913,20	30	8.787.396,00	-2,27%	4.953.241,28	5.097.130,03	2,90%
METROPOLITANA - METROTRANVIA SUD MILANO - TRATTA ABBIATEGRASSO - DUOMO	COMUNE DI MILANO	26/10/2000	4.338.237,95	5,75%	4,74%	313.566,39	23	7.212.027,04	256.755,96	30	7.702.678,80	6,80%	3.972.827,76	4.088.236,08	2,90%
METROPOLITANA DI TORINO LINEA 1 TRATTA PORTA NUOVA-COLLEGNO	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.- G.T.T. SPA	01/06/2000	362.273.856,44	5,75%	5,24%	25.482.951,68	25	637.073.792,00	22.971.232,86	30	689.136.985,80	8,17%	335.760.698,05	345.500.126,97	2,90%
METROPOLITANA TORINO LINEA 1 TRATTA PORTA NUOVA-LINGOTTO MATERIALE ROTABILE	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.- G.T.T. SPA	27/10/2004	21.383.663,00	4,15%	3,99%	1.929.306,50	14	27.010.291,00	1.193.222,82	30	35.796.684,60	32,53%	20.330.968,97	20.763.870,43	2,13%
METROPOLITANA TORINO LINEA 1 TRATTA PORTA NUOVA-LINGOTTO MATERIALE ROTABILE	INFRATRASPORTI.TO SRL	27/10/2004	162.883.055,00	4,40%	3,99%	12.330.263,32	19	234.275.003,08	9.262.962,94	30	277.888.888,20	18,62%	157.662.848,60	161.189.478,31	2,24%

segue Tabella 33

Intervento finanziato	Ente beneficiario	Data concessione	Importo concesso	Tasso fisso *ante*	Tasso fisso *post*	Impegno annuale *ante*	Durata residua	Mutuo da rinegoziare	Impegno annuale *post*	Nuova durata	Mutuo rinegoziato	Variazione costo servizio del debito complessivo	Valore nominale *ante* rinegoziazione	Valore nominale *post* rinegoziazione	Variazione valore nominale
FERROVIE LOCALI 1° LOTTO - TRATTE S. MICHELE - STAZIONE PORTA NUOVA - STADIO	COMUNE DI VERONA	28/07/2004	23.953.270,98	4,95%	3,99%	1.541.123,18	29	44.692.572,22	1.389.643,24	30	41.689.297,20	-6,72%	23.593.436,20	24.181.881,14	2,49%
PROLUNGAMENTO FILOVIA I LOTTO S. BENIGNO - SAMPIERDARENA	COMUNE DI GENOVA	26/05/2004	6.800.000,00	4,30%	3,99%	619.834,78	14	8.677.686,92	379.951,40	30	11.398.542,00	31,35%	6.469.045,29	6.611.725,36	2,21%
PROG.MOBILITA'ALTERNATIVA 3° STRALCIO SCALE MOBILI	COMUNE DI SPOLETO	30/06/2004	7.580.141,20	4,50%	4,03%	700.395,08	14	9.805.531,12	426.350,50	30	12.790.515,00	30,44%	7.216.880,48	7.383.321,66	2,31%
LINEA TRANVIARIA 3 - 1' LOTTO CAREGGI - VIALE STROZZI	COMUNE DI FIRENZE	30/06/2004	36.130.291,75	4,50%	3,99%	3.338.391,42	14	46.737.479,88	2.022.363,40	30	60.670.902,00	29,81%	34.398.497,51	35.192.163,13	2,31%
PROLUNGAMENTO FILOVIA 2° LOTTO CORVETTO-BRIGNOLE-STAGLIENO	COMUNE DI GENOVA	25/11/2004	10.103.634,31	4,05%	3,99%	905.357,44	14	12.675.004,16	563.286,14	30	16.898.584,20	33,32%	9.602.450,43	9.802.025,40	2,08%
COLLEGAMENTO STAZIONE F.S.-POLO SAN LAZZARO	COMUNE DI REGGIO NELL EMILIA	25/11/2004	4.988.973,65	4,05%	3,99%	447.047,50	14	6.258.665,00	278.139,48	30	8.344.184,40	33,32%	4.741.499,02	4.840.045,17	2,08%
METROPOLITANA M5 - TRATTO GARIBALDI F.S. - ZARA	COMUNE DI MILANO	26/01/2005	81.714.000,00	3,99%	3,99%	7.197.095,38	15	107.956.430,70	4.695.801,26	30	140.874.037,80	30,49%	81.714.000,00	81.714.000,00	0,00%
FUNICOLARE TERRESTRE TRONCHETTO - PIAZZALE ROMA	COMUNE DI VENEZIA	26/01/2005	9.296.224,18	3,99%	3,99%	818.780,28	15	12.281.704,20	534.219,60	30	16.026.588,00	30,49%	9.296.224,18	9.296.224,18	0,00%
PROLUNGAMENTO LINEA METROPOLITANA DI GENOVA TRATTA BRIGNOLE-STADIO	CONSORZIO VENEZIA NUOVA	26/01/2005	75.498.932,73	3,99%	3,99%	6.649.693,06	15	99.745.395,90	4.338.644,32	30	130.159.329,60	30,49%	75.498.932,73	75.498.932,73	0,00%
SISTEMA FILOVIARIO AD ALIMENTAZ.ELETTRICA	COMUNE DI LECCE	26/01/2005	13.217.991,29	3,99%	3,99%	1.164.196,40	15	17.462.946,00	759.598,06	30	22.787.941,80	30,49%	13.217.991,29	13.217.991,29	0,00%
METROFERROVIA-CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO	COMUNE DI PALERMO	26/01/2005	68.564.712,29	3,99%	3,99%	6.038.950,16	15	90.584.252,40	3.940.160,34	30	118.204.810,20	30,49%	68.564.712,29	68.564.712,29	0,00%
Totali e medie			**1.212.779.978,41**			**97.151.840,85**	**18,43**	**1.965.035.112,89**	**75.492.050,90**	**30**	**2.264.761.527,00**	**15,25%**	**1.138.915.868,28**	**1.165.484.237,79**	**2,33%**

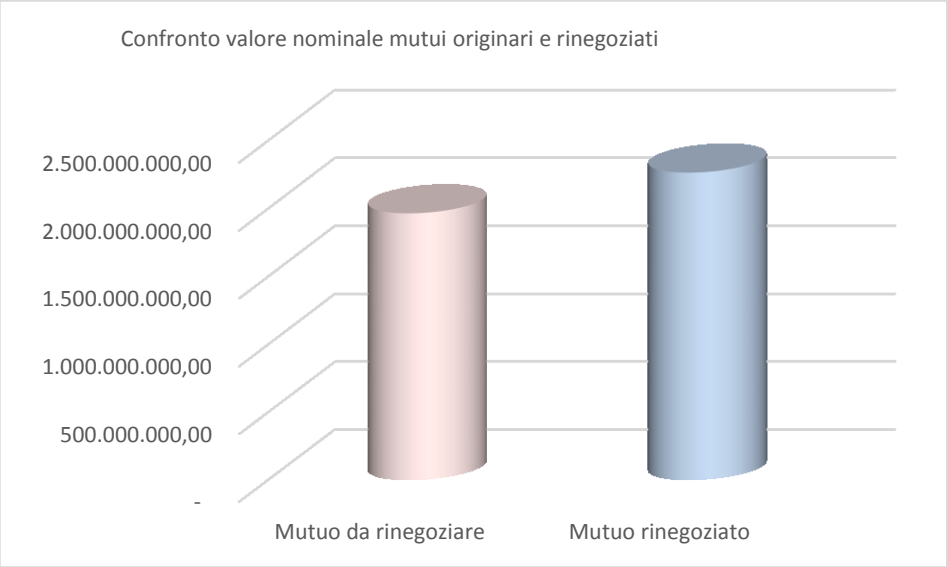
Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 24 - Differenza impegno finanziario-oneri annuali



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Grafico n. 25 - Confronto del costo del servizio del debito complessivamente considerato *ante* e *post* rinegoziazione



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Ciò premesso, si rileva che l'interpretazione di valore finanziario quale valore attuale, determinando un incremento di spesa, per quanto concerne il profilo gestionale, risulta, comunque, onerosa.

Infatti, la rinegoziazione ha consentito di ridurre il costo delle rate del 22 per cento, ma ha fatto aumentare la durata media del 63 per cento rispetto a quella originaria, determinando anche un

rilevante incremento del costo complessivo per interessi, pari al 33 per cento, come risulta dalla seguente tabella.

Tabella n. 34 - Incremento spesa per interessi

Importo mutui ante rinegoziazione	1.965.035.112,89
Decurtazione valore nominale capitale ante rinegoziazione	1.138.915.868,28
Importo complessivo interessi mutui ante rinegoziazione	**826.119.244,61**
Incremento spesa totale per i mutui rinegoziati	299.726.414,11
Decurtazione incremento valore nominale quota capitale post rinegoziazione	- 26.568.369,51
Incremento interessi post rinegoziazione	**273.158.044,60**
Maggiori interessi post rinegoziazione/interessi ante rinegoziazione (%)	**33,07%**

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

La giurisprudenza contabile ha affermato in materia che, dal punto di vista gestionale, "sussiste la necessità che ogni operazione di rinegoziazione risponda ad un principio di convenienza economica, (…) non solo in relazione ai dati finanziari attualizzati dell'operazione, ma anche (…) all'eventuale allungamento del periodo del debito che vincola l'attività futura dell'amministrazione, il che porta ad evidenziare che la diminuzione delle rate di ammortamento non può essere considerato un risparmio in conseguenza del quale procedere automaticamente ad incrementare la spesa corrente"[53].

8.3. La non onerosità netta della rinegoziazione dei mutui

Come accennato, il testo originario del comma 71 non conteneva clausole in tema di copertura finanziaria, mentre la circ. Mef del 28 giugno 2005 aveva specificato, in relazione all'onere finanziario complessivo, che "le autorizzazioni di spesa previste quali limiti di impegno vanno intese quali tetti massimi stabiliti dalla legge che non devono essere superati. E' possibile soltanto una loro riduzione su base annua, con eventuale prolungamento della durata degli stessi limiti in funzione del nuovo piano di ammortamento del residuo debito, fermo restando che non può essere aumentato l'importo complessivo inizialmente autorizzato dei limiti di impegno".

[53] V. Corte conti, Sezione di controllo Toscana - deliberazione n. 27/2011, Corte conti, Sezione di controllo Lombardia - deliberazione n. 1027/2010, Corte conti, Sezione di controllo Liguria - deliberazione n. 77/2008, Corte conti, Sezione di controllo Molise - deliberazione n. 122/2012, censurando talora l'estensione della durata di un contratto rinegoziato da dieci a ventotto anni (v. Sez. contr. Piemonte, n. 75/2012/SRCPIE/PRSE).

Il meccanismo della rinegoziazione, tuttavia, lungi dal determinare una diminuzione del costo complessivo del debito come auspicava il legislatore, ne ha determinato, come visto, un incremento, dovuto soprattutto alla maggiore spesa per interessi.

Ne è derivata la necessità di una maggiore copertura degli oneri, originariamente non prevista, introdotta dall'art. 2 del d.l. 5 dicembre 2005, n. 250, che ha integrato l'art. 1, c. 71, della l. n. 311/2004, individuando le risorse eventualmente occorrenti nella compensazione con la minore spesa complessiva per interessi per il pagamento degli oneri derivanti dall'emissione dei titoli del debito pubblico per l'ammortamento dei mutui.

La nota illustrativa n. 174 del 5 dicembre 2005 (atto Senato n. 3684) relativa a tale disposizione, evidenzia al riguardo che l'invarianza finanziaria non appariva certa *ex-ante*: "la compensazione prospettata, infatti, potrebbe non risultare idonea qualora i maggiori oneri connessi alle operazioni di rinegoziazione dei mutui, presumibilmente associati al pagamento di penalità, siano superiori ai risparmi connessi alla riduzione degli stanziamenti di bilancio per il pagamento degli interessi derivanti dalla mancata emissione di titoli di Stato per il rifinanziamento delle rate in scadenza".

L'art. 1, c. 7, della l. 24 dicembre 2012, n. 228, ha successivamente ridotto gli stanziamenti previsti.

Nella seguente tabella sono stati quantificati per ciascun contratto i risparmi ottenuti nei flussi di cassa a seguito della diminuzione delle rate per la durata residua del mutuo ante ristrutturazione, e, nella colonna successiva, l'aggravio di spesa (calcolato sempre sui flussi di cassa) determinato dal prolungamento delle rate di mutuo.

Si è quindi calcolata la differenza tra i valori così ottenuti: laddove risulti una differenza negativa, i risparmi delle rate iniziali non sono sufficienti a coprire i costi delle rate successive e l'onere residuo deve essere compensato dai risparmi sugli interessi conseguenti alla minore emissione dei titoli del debito pubblico.

Tabella n. 35 - Remunerazione minima dei titoli di Stato ai fini dell'invarianza finanziaria

Intervento finanziato A	Ente beneficiario B	Impegno annuale ante C	Durata residua D	Impegno annuale *post* E	Nuova durata F	Risparmio su rate residue mutuo *ante* rinegoziazione G	Spesa per rate ulteriori dei mutui *post* rinegoziazione H	Differenza dei flussi di cassa delle rate* (G-H) I	Importo annuale dei titoli di Stato non emessi per la diminuzione della rata (C-E) L	Durata risparmi sui titoli di Stato M
TRATTE "BRIN-CANEPARI" E "PRINCIPE-BRIGNOLE"	COMUNE DI GENOVA	11.361.787,59	24	9.269.338,32	30	50.218.782,48	55.616.029,92	-5.397.247,44	2.092.449,27	24
TRAMVIA VELOCE P.ZZA VENEZIA- GIANICOLENSE	ROMA CAPITALE	888.996,27	19	694.320,58	30	3.698.838,11	7.637.526,38	-3.938.688,27	194.675,69	19
LINEA METROPOLITANA 1 NAPOLI TRATTA VANVITELLI-DANTE	COMUNE DI NAPOLI	13.913.967,18	20	11.351.318,62	30	51.252.971,20	113.513.186,20	-62.260.215,00	2.562.648,56	20
LINEA 3 METROPOLITANA MILANO (TRATTA ZARA-MACIACHINI)	COMUNE DI MILANO	667.491,02	23	504.967,62	30	3.738.038,20	3.534.773,34	203.264,86	162.523,40	23
COSTRUZIONE PROLUNGAMENTO METROPOLITANA MILANO LINEA 2 FAMAGOSTA-P.LE ABBIATEGRASSO	COMUNE DI MILANO	451.691,92	23	366.860,24	30	1.951.128,64	2.568.021,68	-616.893,04	84.831,68	23
METROTRANVIA NORD, TRATTA MACIACHINI - PARCO NORD	COMUNE DI MILANO	390.954,29	23	292.913,20	30	2.254.945,07	2.050.392,40	204.552,67	98.041,09	23
METROPOLITANA - METROTRANVIA SUD MILANO - TRATTA ABBIATEGRASSO - DUOMO	COMUNE DI MILANO	313.566,39	23	256.755,96	30	1.306.639,89	1.797.291,72	-490.651,83	56.810,43	23
METROPOLITANA DI TORINO LINEA 1 TRATTA PORTA NUOVA-COLLEGNO	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.-	25.482.951,68	25	22.971.232,86	30	62.792.970,50	114.856.164,30	-52.063.193,80	2.511.718,82	25
METROPOLITANA TORINO LINEA 1 TRATTA PORTA NUOVA-LINGOTTO MATERIALE ROTABILE	GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.-	1.929.306,50	14	1.193.222,82	30	10.305.171,52	19.091.565,12	-8.786.393,60	736.083,68	14
METROPOLITANA TORINO LINEA 1 TRATTA PORTA NUOVA-LINGOTTO MATERIALE ROTABILE	INFRATRASPORTI.TO SRL	12.330.263,32	19	9.262.962,94	30	58.278.707,22	101.892.592,34	-43.613.885,12	3.067.300,38	19
FERROVIE LOCALI 1° LOTTO - TRATTE S. MICHELE - STAZIONE PORTA NUOVA - STADIO	COMUNE DI VERONA	1.541.123,18	29	1.389.643,24	30	4.392.918,26	1.389.643,24	3.003.275,02	151.479,94	29
PROLUNGAMENTO FILOVIA I LOTTO S. BENIGNO - SAMPIERDARENA	COMUNE DI GENOVA	619.834,78	14	379.951,40	30	3.358.367,32	6.079.222,40	-2.720.855,08	239.883,38	14
PROG.MOBILITA'ALTERNATIVA 3° STRALCIO SCALE MOBILI	COMUNE DI SPOLETO	700.395,08	14	426.350,50	30	3.836.624,12	6.821.608,00	-2.984.983,88	274.044,58	14
LINEA TRANVIARIA 3 - 1' LOTTO CAREGGI - VIALE STROZZI	COMUNE DI FIRENZE	3.338.391,42	14	2.022.363,40	30	18.424.392,28	32.357.814,40	-13.933.422,12	1.316.028,02	14
PROLUNGAMENTO FILOVIA 2° LOTTO CORVETTO-BRIGNOLE-STAGLIENO	COMUNE DI GENOVA	905.357,44	14	563.286,14	30	4.788.998,20	9.012.578,24	-4.223.580,04	342.071,30	14
COLLEGAMENTO STAZIONE F.S.- POLO SAN LAZZARO	COMUNE DI REGGIO NELL EMILIA	447.047,50	14	278.139,48	30	2.364.712,28	4.450.231,68	-2.085.519,40	168.908,02	14
METROPOLITANA M5 - TRATTO GARIBALDI F.S. - ZARA	COMUNE DI MILANO	7.197.095,38	15	4.695.801,26	30	37.519.411,80	70.437.018,90	-32.917.607,10	2.501.294,12	15
FUNICOLARE TERRESTRE TRONCHETTO - PIAZZALE ROMA	COMUNE DI VENEZIA	818.780,28	15	534.219,60	30	4.268.410,20	8.013.294,00	-3.744.883,80	284.560,68	15
PROLUNGAMENTO LINEA METROPOLITANA DI GENOVA TRATTA BRIGNOLE-STADIO	CONSORZIO VENEZIA NUOVA	6.649.693,06	15	4.338.644,32	30	34.665.731,10	65.079.664,80	-30.413.933,70	2.311.048,74	15
SISTEMA FILOVIARIO AD ALIMENTAZ.ELETTRICA	COMUNE DI LECCE	1.164.196,40	15	759.598,06	30	6.068.975,10	11.393.970,90	-5.324.995,80	404.598,34	15
METROFERROVIA-CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO	COMUNE DI PALERMO	6.038.950,16	15	3.940.160,34	30	31.481.847,30	59.102.405,10	-27.620.557,80	2.098.789,82	15
Totali e medie		97.151.840,85	18,43	75.492.050,90	30	396.968.580,79	696.694.995,06	-299.726.414,27	21.659.789,94	18,43

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Dall'analisi dei dati si evince che solo per tre contratti i risparmi conseguiti sulle rate iniziali sono inferiori alle spese necessarie per far fronte alle rate successive, mentre per tutti gli altri mutui rinegoziati la maggiore spesa determinata dall'allungamento delle rate deve essere compensata dai risparmi sugli interessi sui titoli di Stato (v. colonna I).

Non essendo possibile in questa sede una verifica della copertura finanziaria, non disponendosi delle necessarie variabili, è opportuno che l'amministrazione, per ragioni di trasparenza e per garantire l'esatto adempimento dell'obbligo legislativo, verifichi analiticamente l'invarianza finanziaria dell'operazione, tenuto anche conto che il comma 71 della l. n. 311/2004, secondo l'interpretazione fornita dalla circ. Mef del 28 giugno 2005, richiede che la convenienza dell'operazione venga valutata in relazione ad ogni singola posizione di mutuo.

Dall'esame istruttorio è emerso che nella Relazione sullo stato di attuazione della l. n. 211/1992 del Mit al Parlamento del 2016, la Direzione generale Tpl ha evidenziato che la copertura non è oggi assicurata dai risparmi conseguiti dalle minori risorse ad oggi impegnate.

Pertanto, rilevato che dal tenore letterale e dalla *ratio legis* della relazione illustrativa lo scopo della norma era la riduzione degli oneri e tenuto conto che dall'interpretazione dell'amministrazione è scaturito il maggior impegno finanziario, è quindi necessario che il Ministero dell'economia, oltre a provvedere all'adeguamento delle scritture contabili riducendo le rate di impegno annuale per le ragioni esaminate nei precedenti paragrafi, fornisca al Ministero delle infrastrutture le necessarie indicazioni in merito alle modalità contabili di copertura finanziaria dei maggiori oneri correlati alla proroga del periodo di ammortamento, non risultando sufficienti, fino al termine dei nuovi finanziamenti, gli stanziamenti dei capitoli finora utilizzati.

Va osservato, da ultimo, che la rinegoziazione e l'incremento del costo per interessi si sarebbero peraltro potuti facilmente evitare, o quantomeno ridimensionare, laddove non fossero stati pagati per anni interessi per somme non effettivamente erogate, nella rilevante misura analizzata esemplificativamente per la Cassa depositi e prestiti in un precedente paragrafo, utilizzando ad esempio meccanismi analoghi a quelli utilizzati per l'attuazione dell'art. 10 della l. n. 211/1992, di erogazione di contributi senza contratti di finanziamento, laddove le esigenze di cassa lo avessero consentito.

9. Gli oneri finanziari conseguenti al ritardo delle fasi di pagamento nell'attuazione dell'art. 10 della legge

Relativamente al sistema di finanziamento dell'art. 10 va evidenziato il più efficiente meccanismo oggi adottato dal ministero per gli interventi di cui all'art. 9.

Infatti, laddove le leggi di spesa destinate al potenziamento ed al risanamento delle ferrovie secondarie (come, ad esempio, l. n. 211/1992; l. n. 611/1996; l. n. 472/1999; l. n. 488/1999; l. n. 388/2000) prevedevano la copertura dei relativi interventi mediante limiti di impegno, l'amministrazione, ove possibile in considerazione dell'effettivo cronoprogramma dei lavori e delle conseguenti esigenze di cassa, ha optato, d'intesa con le regioni interessate, per l'utilizzo diretto del limite di impegno, cioè mediante il pagamento *una tantum* del complessivo importo dovuto, evitando in tal modo il ricorso al mercato finanziario.

Tale procedura ha contribuito in modo significativo ad evitare che le risorse stanziate fossero inutilmente destinate alla copertura di oneri finanziari non necessari per la maggior parte degli interventi programmati.

Il risparmio che ne è derivato è stato destinato, come sancito nella seduta della Conferenza Stato-Regioni dell'8 aprile 2009, alla copertura di accordi integrativi agli accordi di programma già stipulati, che hanno individuato nuovi interventi nel rispetto delle leggi di finanziamento.

Attualmente, le regioni che hanno provveduto alla sottoscrizione di accordi integrativi sono: la Lombardia, l'Emilia-Romagna, la Puglia, il Veneto ed è *in itinere* la sottoscrizione dell'Adp integrativo con l'Abruzzo.

Nonostante il meccanismo adottato risulti più efficiente rispetto a quello utilizzato per l'art. 9, per l'art. 10 si può rilevare che l'utilizzo effettivo delle risorse si è avuto a partire dal 2002, dieci anni dopo lo stanziamento di legge. Si è pertanto avuta una immobilizzazione di risorse nel bilancio.

10. I cofinanziamenti

In sede istruttoria si è altresì chiesto di indicare la provenienza e la consistenza delle ulteriori risorse provenienti da cofinanziamenti per ciascun intervento, con particolare riferimento a quelle di provenienza comunitaria.

La Direzione del Tpl del Mit ha comunicato di non avere report di dettaglio. In

applicazione dell'art. 10 della l. n. 30/1998, i soggetti beneficiari del contributo ex art. 9 della l. n. 211/1992, devono comunque garantire un cofinanziamento non inferiore al 40 per cento. La quota percentuale di finanziamento imputabile alla l. n. 211/1992 è erogata solo a seguito dell'accertamento dell'effettivo pagamento sul sal precedente a quello ammesso a contributo del cofinanziamento previsto a carico del beneficiario del contributo stesso lavori indipendentemente dalla fonte di cofinanziamento[54].

11. L'attuazione dell'art. 8 della l. n. 211/1992 - ricorso a mutui garantiti dallo Stato ed obbligazioni

L'amministrazione ha comunicato che le disposizioni di cui all'art. 8 della legge in esame, relative alla possibilità dello Stato di prestare garanzie a favore di mutui ed obbligazioni degli enti interessati alla realizzazione delle opere, sono rimaste di fatto inattuate, in quanto i contributi erogati per il pagamento di rate di mutuo ex artt. 9 e 10 della l. n. 211/1992, sono stati tutti a fondo perduto.

Lo strumento previsto dall'art. 8, ove utilizzato, avrebbe potuto verosimilmente offrire condizioni migliorative per l'indebitamento.

Al riguardo, si ritiene utile suggerire oggi, tenuto conto dell'onerosità dei mutui contratti dagli enti territoriali, di valutare, a livello normativo, l'utilizzo di strumenti maggiormente flessibili di ristrutturazione, che consentano ad esempio ai beneficiari di avvalersi del tasso di interesse dei titoli di Stato, nella maggior parte dei casi sicuramente migliore di quello degli enti territoriali minori (anche per l'uso alle agenzie di *rating* di non attribuire agli enti territoriali minori un *rating* maggiore di quello degli Stati di appartenenza).

Tale meccanismo potrebbe garantire utili risparmi di spesa ove collegato al già suggerito meccanismo di erogazione progressiva dei mutui alimentati da un fondo unico, secondo le effettive esigenze di cassa in relazione agli stati di avanzamento lavori.

[54] Per maggiore chiarezza sulla procedura descritta si allega la circolare n. 3055 del 22 aprile 2011.

12. L'avanzamento finanziario dei singoli interventi a favore degli enti locali (art. 9 l. n. 211/1992)

Tenuto conto che nell'istruttoria è emersa l'assenza di un adeguato monitoraggio complessivo dello stato di attuazione della l. n. 211/1992, si è proceduto a richiedere elementi informativi sullo stato di avanzamento degli interventi con l'obiettivo di ricostruire un quadro analitico, riportato in allegato alla presente relazione, ed evidenziare eventuali specifiche criticità (all. 10 e 11).

Nella tabella allegata (v. all. 10) sono illustrati i dati relativi alle opere ex art. 9; dalla contabilità si rileva che per le seguenti opere non sono state finora svincolate risorse a favore dei comuni beneficiari, evidenziando chiare difficoltà nell'attuazione degli interventi:

1. tramvia urbana di Verona;
2. nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea Sepsa di Napoli;
3. metroferrovia Giachery-Lolli di Palermo.

Rallentamenti rilevanti sotto il profilo dell'avanzamento finanziario si registrano inoltre per:

A. la tramvia su gomma linea 1 e 2 di Latina;

B. la linea tramviaria Peretola-Piazza della Libertà L2 di Firenze;

C. la linea tramviaria Viale Strozzi-Careggi L3 di Firenze.

Con riferimento agli interventi non più in corso va rilevato che per quattro di essi esiste una movimentazione finanziaria (v. all. 11).

In particolare, le risorse destinate agli interventi nelle città di Genova e di Salerno sono state successivamente destinate al Mose; pertanto, la movimentazione finanziaria è da riferirsi a quest'ultima opera pubblica.

Relativamente all'intervento per la città di L'Aquila, va rilevato che lo stesso è stato bloccato a causa degli eventi sismici ed è attualmente in corso una proposta di riutilizzo delle somme.

Infine, l'intervento di Napoli risulta definanziato *ex lege* nel 2010, dopo che erano stati pagati (inutilmente) oltre 58 milioni di euro. Il mutuo è stato pagato dal Mit fino al 2005; successivamente, il pagamento della rata è stata demandato al Mef. Il Mit ha rassicurato che non sono state effettuate operazioni di svincolo somme a favore del Comune di Napoli.

13. L'avanzamento finanziario dei singoli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10 l. n. 211/1992)

Relativamente agli interventi di cui all'art. 10, il ministero, attesa la competenza amministrativa delle regioni in seguito agli accordi di programma, ha dovuto compiere una complessa attività ricognitiva al fine di acquisire elementi di dettaglio.

La mancata conoscenza delle dinamiche di spesa e dell'avanzamento dei lavori delle regioni rivela un'evidente carenza nell'attività di monitoraggio e controllo di competenza del ministero.

L'avanzamento finanziario ex art. 10 non rileva evidenti criticità. Anche l'incidenza della spesa per interessi risulta contenuta entro limiti fisiologici.

In appendice è riportato un articolato prospetto in cui sono evidenziate, per singola opera, le rate di mutuo e i contributi *una tantum* in base ai singoli accordi di programma.

La possibilità di ricorrere a versamenti diretti alle regioni, compatibilmente con le disponibilità di cassa, ha in ogni caso sicuramente contribuito al minor onere finanziario per la realizzazione degli interventi ex art. 10.

14. Osservazioni

Si sintetizzano di seguito le principali osservazioni e raccomandazioni formulate in relazione ai profili economico-finanziari nell'attuazione della l. n. 211/1992.

All'esito dell'istruttoria va rilevata in primo luogo l'assenza di una piena cognizione dello stato di attuazione della l. n. 211/1992 per quanto concerne i profili finanziari, specialmente con riferimento agli interventi in regime di gestione commissariale governativa, come dimostrano le numerose richieste istruttorie che hanno avuto come riscontro dati tra loro discordi.

Appare utile la costituzione di una specifica banca dati analoga a quella prevista circa lo stato di attuazione della legge obiettivo: è necessario che un investimento rilevante come quello esaminato sia noto nel suo complesso e nella sua evoluzione nel tempo.

L'assenza di un'adeguata pianificazione finanziaria e di un costante monitoraggio, che ha portato ad ignorare gli stessi costi sostenuti, non può che riflettersi sulla remunerazione degli investimenti e sulla sostenibilità dei piani, nonché sulla certezza delle risorse necessarie per il completamento delle opere stesse.

La situazione, come accennato, è marcata in relazione agli interventi destinati alle ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, a seguito del trasferimento alle regioni dopo la riforma del titolo V della Costituzione.

Per una corretta attuazione di tali ultimi interventi relativi alle ferrovie in regime di gestione commissariale desta, inoltre, forte preoccupazione l'avvenuto pignoramento di tutte le disponibilità accreditate sui conti di tesoreria accesi presso la Banca d'Italia (v. *retro*, par. 5), che potrebbe compromettere il regolare avanzamento delle opere programmate.

Non meno allarmante l'assenza di coordinamento tra il Ministero dell'economia e il Ministero delle infrastrutture in relazione alle scritture contabili nel periodo esaminato da questa Corte, che ha fatto emergere le stesse criticità constatate nella relazione n. 10/2010.

La verifica complessiva dei rapporti finanziari con la Cassa depositi e prestiti ha rivelato la considerevole onerosità dei meccanismi di finanziamento posti in essere per le infrastrutture strategiche del trasporto rapido di massa: gli interessi erogati senza un'effettiva corresponsione delle somme sono pari a circa 436 milioni di euro nei confronti della sola Cassa.

Si ritiene utile suggerire l'istituzione di un fondo unico – strumento la cui utilità è stata riconosciuta dalla Direzione generale Tpl del Mit – che operi in relazione allo stato di avanzamento lavori, in modo tale da risparmiare gli interessi finora corrisposti senza una effettiva erogazione delle somme, come in parte peraltro già fatto opportunamente dalla direzione generale in relazione agli accordi di programma con le regioni, ex art. 15 d.lgs. n. 422/1997, per quanto concerne gli interventi relativi alle ferrovie in regime di concessione governativa.

Sarebbe altresì utile valutare, a livello normativo, l'utilizzo di strumenti maggiormente remunerativi di ristrutturazione, che consentano ai beneficiari, ad esempio, di avvalersi del tasso di interesse dei titoli di Stato, nella maggior parte dei casi sicuramente migliore di quello degli enti territoriali minori.

Avvalendosi di tali strumenti di ristrutturazione sarebbe utile estendere il meccanismo della erogazione dei mutui solo in corrispondenza dell'effettivo stato di avanzamento lavori, anche per le quote di debito degli enti locali.

Per quanto concerne le operazioni di rifinanziamento ex art. 1, c. 71 e ss., l. n. 311/2004, l'importo totale relativo ai mutui rinegoziati nel 2005 è aumentato complessivamente da 1.965.035.112,89 a 2.264.761.527,00, con un incremento del valore nominale del 15,25 per

cento, mentre la rata complessiva è scesa da 97.151.840,85 a 75.492.050,90.

L'interpretazione del concetto di riduzione finanziaria sui valori attualizzati delle passività titoli, adottata dal Mef e dalla Cdp, ha determinato quindi una maggiore spesa per il servizio del debito nel suo complesso di circa 300 milioni di euro, che pone l'esigenza di approfondimenti sul piano della copertura finanziaria e in relazione alla quale è necessario che il Mef fornisca indicazioni al Ministero delle infrastrutture.

CAPITOLO VII
LE POLITICHE PUBBLICHE DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA IN EUROPA: RIFERIMENTI COMPARATIVI

Sommario: 1. Le politiche pubbliche sul trasporto rapido di massa in Europa.

1. Le politiche pubbliche sul trasporto rapido di massa in Europa

Tenuto conto della natura collaborativa del controllo, si è ritenuto opportuno verificare eventuali margini di miglioramento nell'attuazione degli interventi per il trasporto rapido di massa mediante un'analisi comparativa con analoghe esperienze europee.

In Italia si riscontra, infatti, una carenza nella qualità dell'infrastrutturazione urbana per la mobilità, che ha accresciuto il distacco con gli *standard* delle città europee e acuito il disagio della collettività.

A livello di politiche pubbliche non sembra essere adeguatamente considerato il costo sociale causato dai fenomeni di congestione e aumento del traffico, di inquinamento atmosferico ed acustico e relative conseguenze sulla salute, ivi inclusa l'infortunistica stradale, nonché il deterioramento del patrimonio architettonico e monumentale.

Tali esternalità negative sono dovute essenzialmente al continuo accrescimento del trasporto su gomma e al ricorso al mezzo privato, differentemente da quanto avvenuto in altre città europee.

È quindi utile, in una prospettiva comparativa, valutare gli elementi che hanno consentito un diverso sviluppo urbano in altri paesi europei[55].

Se, infatti, la l. n. 211/1992 ha il pregio di aver dato avvio ad un programma di interventi mediante selezione di priorità della spesa pubblica in conto capitale, dall'altro è emersa una serie di criticità che hanno impedito il pieno raggiungimento degli obiettivi che l'impianto normativo si prefiggeva.

Il miglioramento della mobilità urbana è ormai da anni al centro delle strategie per combattere i cambiamenti climatici da parte dell'Unione europea, che cerca di stimolare le autorità a livello locale ad adottare politiche integrate di trasporto intermodale necessarie a migliorare le condizioni di vita e di salute dei cittadini e lo stato ambientale delle città.

---

[55] Per una più ampia disamina v. Isfort, Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile, 2011.

La sostenibilità e l'efficienza della mobilità urbana sono perseguite attraverso una strategia organica e intermodale utilizzando sistemi innovativi di trasporto (*car sharing*, *bike sharing*, *car pooling*, ecc.) e con l'integrazione di parcheggi di scambio nei collegamenti più capillari.

Il confronto tra l'Italia e alcuni paesi europei per quanto riguarda le infrastrutture metropolitane e la ripartizione modale dei passeggeri indica un rilevante deficit nazionale. Dal rapporto di Legambiente del 2014 si evince che il punto critico, rispetto ai cinque grandi paesi europei, è rappresentato dalla rete metropolitana delle città italiane: 218,5 km di estensione rispetto alla Germania, che ne ha 625,4, la Spagna con 569,3, la Francia con 358,8 e il Regno Unito con 552,1. Tali diseguaglianze risultano ancora più evidenti confrontando le grandi capitali europee – Berlino con 147,5 km di linee metropolitane, Parigi 219,5, Madrid 290,3, Londra 464,2 – con Roma: circa 60 km (con la prima tratta della linea C).

Dall'indagine è emerso che il problema principale degli interventi relativi al trasporto rapido di massa in Italia è la sua sostenibilità finanziaria; per tale ragione si è proceduto ad una sintetica analisi comparativa rispetto ad altre realtà europee.

Il problema del finanziamento del Tpl è stato affrontato in modo differente dai diversi paesi, in relazione ai quali si riportano di seguito le esperienze più significative.

In Francia con la Legge Grenelle 2, le infrastrutture di trasporto vengono in parte realizzate, anche in ambito urbano, con i proventi derivanti dalle tasse di scopo, strumenti fiscali che caricano gli oneri di realizzazione delle infrastrutture sulle aziende turistiche e sui proprietari di immobili o terreni posti nelle vicinanze delle opere da realizzarsi. L'idea di fondo è la possibilità di ricavare risorse dai soggetti che riceveranno benefici diretti o indiretti dai lavori (rivalutazione immobiliare, vantaggi derivanti da aumento del turismo, ecc.). Una ulteriore forma di finanziamento è prevista tramite il pagamento di pedaggi urbani per le città con popolazione superiore a 300.000 abitanti.

Il Regno Unito ha fatto un corretto ricorso al partenariato pubblico-privato, anche per la realizzazione e la gestione di infrastrutture metropolitane come la London Underground, i cui contratti prevedono il rispetto di alcuni *standard* di prestazione di regolarità e qualità del servizio. Per accedere al centro della città di Londra, è stato inoltre previsto un pedaggio che ha il duplice scopo di scoraggiare l'utilizzo del mezzo privato e ricavare fondi per investimenti nel trasporto pubblico.

In Spagna, la metropolitana di Madrid, realizzata per oltre la metà in soli quindici anni, è stata costruita con l'affidamento ad una agenzia operativa obbligata a coprire almeno il 50 per cento dei suoi costi con i ricavi ottenuti dall'affitto dell'infrastruttura agli operatori. Inoltre, con il partenariato sono stati eseguiti parcheggi di interscambio.

In Norvegia, la linea Light Rail di Bergen è stata realizzata con proventi derivanti da un sistema di pedaggio delle infrastrutture stradali realizzato nella stessa città, i cui introiti sono devoluti al trasporto pubblico in misura superiore al 50 per cento (*road pricing*).

In Danimarca, la metropolitana di Copenaghen è stata interamente realizzata con i ricavi ottenuti dalla vendita del servizio e il reperimento di risorse derivante dal maggior valore degli edifici e terreni prospicienti l'opera, sia attraverso tasse comunali sulla proprietà, sia attraverso la vendita di terreni ed edifici di proprietà dello Stato che ne avevano beneficiato.

Infine, in Germania la normativa sul trasporto passeggeri demanda alle Autorità dei Lander l'obbligo di redigere i piani di trasporto per pianificare lo sviluppo del trasporto pubblico nazionale, mentre le Autorità locali sono gli enti affidanti che nella predisposizione delle proposte hanno l'obbligo di consultare i principali *stakeholders* del servizio (passeggeri, persone a mobilità ridotta e operatori).

E' quindi evidente la centralità di un idoneo piano di sostenibilità economica negli esempi europei di maggior successo. Un piano di realizzazione di infrastrutture rilevanti non sembra poter prescindere da un'idonea pianificazione anche mediante l'utilizzo di tasse di scopo, sistemi di pedaggio con proventi vincolati alla mobilità, tassazione del valore degli immobili che beneficeranno di incrementi del valore, vendita di beni pubblici che beneficeranno di tali incrementi, vendita di beni collegati alle opere (ad esempio, nuovi parcheggi), strumenti di partenariato pubblico privato per le opere serventi (ad esempio per i parcheggi di interscambio), nonché, infine, il finanziamento mediante la concessione dei servizi derivanti dalla realizzazione delle opere.

Non può infine essere trascurata la possibilità, in un momento di ristrettezza economica, di orientare le scelte pubbliche verso una mobilità di massa maggiormente sostenibile dal punto di vista finanziario ed ambientale.

Inoltre, Roma, che ha fatto registrare costi elevatissimi per la costruzione della metropolitana, come accertato da questa Sezione con deliberazione n. 21 del 6-16 dicembre 2011, presenta elevati costi di scavo legati alla presenza di reperti archeologici.

Una soluzione suggerita potrebbe essere quella di infrastrutture minime e vetture metropolitane leggere, con riduzione di costi di costruzione e gestione, sul modello della metro torinese; inoltre, particolari esigenze di trasporto potrebbero essere soddisfatte attraverso sistemi funicolari o filoviari come quelle realizzate a Venezia e a Perugia. Infine, la mobilità urbana di massa in Italia potrebbe essere valorizzata, come avvenuto in città come Cagliari e Firenze, attraverso la valorizzazione delle linee tranviarie che, rispetto alle linee metropolitane, hanno costi più ridotti e tempi di realizzazione minori.

CAPITOLO VIII
CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

1. Dall'analisi della normativa si evince che la procedura di presentazione e di approvazione dei progetti degli enti locali risulta essere ancora piuttosto complessa, nonostante la l. n. 211/1992 sia stata oggetto di varie modifiche per finalità di chiarezza e semplificazione.

La normativa è stata caratterizzata da numerosi interventi di rimodulazione e differimento dei finanziamenti; al riguardo, si rileva che l'art. 10, c. 2, del d.l. n. 457/1997, non riporta il numero delle annualità dello stanziamento e risulta pertanto priva di una chiara copertura finanziaria. Va anche rilevato che, nonostante il d.l. n. 112/2008 destinasse quota parte del fondo per il trasporto pubblico locale agli interventi infrastrutturali della l. n. 211/1992, dal 2011 i decreti attuativi non hanno più stanziato risorse per gli anni successivi al 2010.

2. In attuazione dell'art. 9 della l. n. 211/1992 e delle successive leggi di finanziamento, sono stati realizzati o sono in corso di ultimazione 56 interventi su 76 programmati, considerando unitariamente gli interventi accorpati. Venti interventi sono stati definanziati. La maggioranza dei definanziamenti è stata determinata da carenze progettuali o è stata influenzata dalla difficile sostenibilità della compartecipazione finanziaria degli enti locali proponenti.

Gli interventi conclusi sono inferiori per numero al 50 per cento di quelli originariamente programmati.

Solo una parte limitata è tuttavia in una fase iniziale, vale a dire con una percentuale di realizzazione inferiore al 10 per cento (tramvia urbana di Verona, tramvia su gomma di Latina, nodo di interscambio di Napoli, metropolitana Giachery-Lolli di Palermo, potenziamento della linea 2 della metropolitana di Milano e metropolitana automatica leggera linea 2 di Torino).

La maggior parte degli interventi ha ricevuto un finanziamento statale in misura prossima a quella massima di legge (60 per cento).

Da una valutazione aggregata emerge come le varianti hanno inciso per oltre il 27 per cento sui costi originariamente approvati, con incrementi elevatissimi per la metro C di

Roma e la metropolitana di Napoli. Alcuni interventi presentano poi un numero elevato di modifiche rispetto al progetto originario (ad es. la metropolitana C di Roma ne ha fatte registrare ben 48).

Deve rilevarsi anche l'eccessivo tempo di realizzazione per molte opere rispetto alle previsioni iniziali, per ragioni diverse (perizie di variante, sorprese archeologiche e geologiche, indisponibilità di aree).

Presentano attuali criticità l'attuazione del Nodo di interscambio Cilea nel Comune di Napoli, della Tramvia leggera su gomma del comune di Latina, del Sistema filoviario corridoio Eur Tor Pagnotta-Eur Tor de Cenci del Comune di Roma, del Nuovo sistema filoviario del Comune di Verona e della Metroferrovia, I stralcio, Giachery-Politeama del Comune di Palermo.

3. Per quanto concerne l'attuazione degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, la continua rimodulazione temporale e quantitativa delle risorse, indice di una non adeguata programmazione a livello economico-finanziario, è stata ulteriormente aggravata dal passaggio di funzioni alle regioni a seguito della riforma, nel 2001, del titolo V della Costituzione.

Solo il 38 per cento degli interventi risulta completato a 25 anni di distanza dall'entrata in vigore della l. n. 211/1992, con notevoli differenze tra regioni.

L'amministrazione statale non ha puntuale conoscenza dell'azione amministrativa delle regioni, che hanno più volte fornito dati non coerenti con quelli ministeriali. L'attuazione dell'art. 10 è addirittura scomparsa nelle relazioni al Parlamento del 2013 e del 2016.

A tal fine è necessario garantire l'attuazione dei sistemi di coordinamento previsti dagli accordi di programma e l'implementazione di una banca dati analoga a quella prevista per la legge obiettivo.

Sulla base dei dati forniti, nell'attuazione delle opere si riscontrano ritardi rilevanti, superiori talora al decennio. Le opere nella Regione Campania, inoltre, hanno comportato un incremento pari a circa il 50 per cento del costo complessivo delle opere.

Presenta criticità l'attuazione della filovia Penne-Pescara.

4. Necessita di essere potenziata l'attività di monitoraggio e controllo del Ministero delle infrastrutture, il quale ha comunque compiuto uno sforzo significativo per fornire alla

Sezione gli elementi utili per l'indagine, sia in relazione alle opere a favore degli enti locali che con riferimento agli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa.

In relazione all'attività di direttiva ex art. 13, c. 6, della l. n. 472/1999, la stessa è stata svolta con circolare n. 14/03 del 18 giugno 2003, di quattro anni successiva all'emanazione della legge; non sono state effettuate specifiche attività ispettive ex art. 13, c. 7, l. n. 472/1999; le disposizioni per il monitoraggio degli interventi finanziati con l. n. 211/1992 sono state fornite con circolare n. 1375 del 30 novembre 2001, di nove anni successiva alla legge; non sono state svolte indagini da parte del Nucleo tecnico di valutazione e verifica presso il Mef, contrariamente al disposto della delibera Cipe n. 138 del 19 novembre 1998. E' stato inoltre rilevato che il Ministero non ha riferito con la prevista cadenza annuale sullo stato di attuazione degli interventi (come previsto dalla delibera Cipe n. 63 del 25 luglio 2003, punto 3.3.3).

Un'importante attività di monitoraggio avrebbe dovuto essere svolta anche dall'Osservatorio del Tpl, istituito ai sensi dell'art. 1, c. 300, della l. 24 dicembre 2007, n. 244, che tuttavia è parzialmente operativo solo dall'anno 2014. Il monitoraggio degli investimenti non è infatti ancora in funzione: il ministero sta procedendo ad individuare i dati che dovranno essere richiesti agli enti regionali e locali competenti.

Risulta eccessivo l'importo originariamente stanziato per i componenti della Commissione di alta vigilanza nel 1993 e nel 1994, evidentemente sproporzionato rispetto al più equo compenso degli anni successivi, tenuto anche conto che, a seguito della soppressione, le funzioni svolte dalla Commissione sono state integralmente trasferite alla competente direzione generale, con evidente risparmio di spesa.

Desta al riguardo perplessità la partecipazione onerosa alla Commissione, in passato, di componenti appartenenti anche allo stesso ministero, in quanto le medesime competenze avrebbero evidentemente potuto essere prestate nell'ambito delle funzioni istituzionali (come oggi accade).

Significativo è anche il fatto che uno specifico schema di decreto ministeriale redatto nel 1999, al fine di parametrare il compenso spettante all'attività concretamente svolta, non sia mai stato sottoscritto ed emanato.

L'attività di controllo è stata comunque svolta in relazione al decisivo momento di erogazione dei contributi, subordinati alla presentazione dei sal e preceduti da un

sopralluogo per accertare l'avanzamento delle opere.

Va soprattutto rilevata una sostanziale disapplicazione della legge in relazione agli strumenti di monitoraggio sull'attuazione dell'art. 10: i previsti comitati, pur istituiti dalle regioni, hanno infatti operato con continuità solo fino al 2011; successivamente, la maggior parte di essi non ha più esercitato le proprie funzioni.

Il ministero ha comunque riferito di aver richiesto che, ad ogni istanza regionale di erogazione dell'ulteriore 20 per cento, il Comitato svolgesse la verifica preliminare circa la sussistenza delle condizioni per procedere ai pagamenti.

5. Per quanto concerne gli aspetti finanziari, mentre le risorse destinate all'attuazione dell'art. 9 sono state più volte incrementate, le risorse destinate all'art. 10 sono diminuite dell'11,14 per cento. Vi è stato, inoltre, uno slittamento generalizzato dei tempi nell'utilizzo degli stanziamenti.

Dall'analisi dei valori aggregati risultanti dalla contabilità del ministero, in relazione all'art. 9 si desume che impegni e pagamenti diventano consistenti solo dopo un decennio dall'entrata in vigore della legge.

Dai dati esaminati si rileva, altresì, che la spesa complessiva per interessi corrisponde addirittura all'80 per cento del capitale dei mutui a carico dello Stato.

L'evidente dilatazione temporale nella fase della spesa, conseguenza delle difficoltà di attuazione della legge in esame, ha provocato oneri aggiuntivi per lo Stato.

Il ritardo nei pagamenti ha infatti determinato la corresponsione di capitale ed interessi per somme rese disponibili dagli istituti finanziari. In sede istruttoria è stato verificato che sono stati erogati interessi per somme inutilizzate rese disponibili dalla Cassa depositi e prestiti pari a 436 milioni di euro – detratte preliminarmente le somme retrocesse – fino ai primi mesi dell'anno corrente, pari al 13,2 per cento dell'importo concesso e al 23,5 per cento degli interessi complessivamente erogati.

La Sezione evidenzia la rilevanza del costo improduttivo per lo Stato determinato dallo schema contrattuale utilizzato prevalentemente per l'attuazione della l. n. 211/1992. Molte opere non sono state realizzate per anni.

E' utile e necessario porre rimedio a tale meccanismo, che penalizza non solo il bilancio statale con un maggior esborso di risorse pubbliche, ma che rappresenta anche un limite oggettivo alle disponibilità finanziarie per la realizzazione di interventi infrastrutturali.

Un meccanismo correttivo – suggerito dallo stesso Mit – potrebbe essere l'istituzione di un "fondo" unico che non destini le risorse al singolo intervento, ma al programma di interventi complessivamente inteso.

Qualora tale meccanismo fosse poi esteso a tutte le risorse finanziate dalla Cdp a favore degli enti locali, i risparmi sarebbero, evidentemente, ben più cospicui.

In relazione alla rinegoziazione di ventuno contratti stipulati con la Cdp, l'interpretazione del Mef e della stessa Cassa del concetto di diminuzione delle passività totali, in termini di valori attuali, ha determinato, a fronte di una rilevante diminuzione dell'impegno finanziario annuale, un incremento del costo del servizio del debito complessivamente considerato di circa 300 milioni di euro, che ha comportato la necessità di inserire una clausola di invarianza finanziaria, successivamente introdotta dall'art. 2 del d.l. n. 250/2005.

Al riguardo, si rileva che la circolare Mef del 28 giugno 2005 affermava invece esplicitamente che non potessero essere aumentati gli importi complessivi inizialmente autorizzati, da intendersi quali tetti massimi stabiliti dalla legge (che non dovevano, quindi, essere superati) e che fosse possibile soltanto una loro riduzione su base annua, con eventuale prolungamento della durata degli stessi limiti in funzione del nuovo piano di ammortamento del residuo debito, fermo restando che non poteva essere aumentato l'importo complessivo inizialmente autorizzato dei limiti di impegno.

L'aumento del costo del servizio del debito complessivamente considerato per circa la metà dei mutui rinegoziati ha superato il 30 per cento della quota residua dei mutui originari.

All'accordo di rinegoziazione tra Mef e Cdp, stipulato in data 13 dicembre 2005, non risulta applicabile la clausola prevista dall'art. 1, c. 71-*bis*, l. cit., introdotta con legge approvata il 23 dicembre dello stesso anno, che estendeva la possibilità di convertire il debito anche laddove il valore nominale fosse maggiore di 5 punti percentuali rispetto alle passività pregresse. Dalle verifiche svolte l'incremento del capitale da restituire risulta comunque contenuto entro tale soglia per tutti i contratti.

Tenuto conto che il c. 71 cit. non prevedeva ulteriori risorse, l'operazione desta perplessità anche sotto il profilo dell'invarianza finanziaria, non certa (*ex ante*), secondo quanto osservato nello specifico *dossier* del Senato, neanche a seguito dell'introduzione dell'art. 2 d.l. n. 250/2005.

I risparmi conseguiti dalla riduzione delle rate non sono del resto idonei a garantire nel tempo i maggiori esborsi conseguenti alla maggiore durata dei contratti. E' necessario pertanto che il Ministero dell'economia svolga adeguate verifiche e fornisca al riguardo indicazioni specifiche al Ministero delle infrastrutture.

La necessità di indicazioni sulla copertura degli oneri è confermata nella relazione al Parlamento del 18 maggio 2016 del Ministero delle infrastrutture sullo "Stato di attuazione della l. n. 211/1992 e s.m.i. e della l. n. 133/2008".

A ciò si aggiunga che le rate di ammortamento dei mutui rinegoziati, la cui copertura finanziaria è stata individuata nel minor costo per interessi sui titoli di Stato, possono affluire alla tesoreria della Cassa con effetti non neutrali sul bilancio dello Stato, tenuto conto che, qualora non abbia disponibilità di somme per il pagamento dell'ammortamento, lo Stato deve eventualmente rivolgersi al mercato per finanziarsi, sopportandone il relativo onere.

Relativamente al sistema di finanziamento degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, va evidenziato il più efficiente meccanismo oggi adottato dal ministero rispetto agli interventi a favore degli enti locali: l'amministrazione, ove possibile in considerazione dell'effettivo cronoprogramma dei lavori e delle conseguenti esigenze di cassa, ha optato, d'intesa con le regioni interessate, per l'utilizzo diretto del limite di impegno, inteso quale contributo, evitando in tal modo il ricorso al mercato finanziario.

Per l'art. 10, nonostante il meccanismo risulti più efficiente rispetto a quello utilizzato per l'art. 9, si è comunque rilevato che l'utilizzo effettivo delle risorse si è avuto a partire dal 2002, dieci anni dopo lo stanziamento di legge, determinando un'immobilizzazione di risorse che ha causato un aggravio per la finanza pubblica. L'ulteriore attuazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di gestione commissariale potrebbe inoltre essere compromessa dall'avvenuto pignoramento (a causa di una vicenda giudiziaria civile comunque estranea alla materia in esame) di tutte le disponibilità accreditate sui conti di tesoreria accesi presso la Banca d'Italia.

Potrebbe essere utile considerare, a livello normativo, l'utilizzo di strumenti maggiormente flessibili di ristrutturazione del debito, che consentano ai beneficiari di avvalersi di un *rating* e di curve dei tassi oggi sicuramente più favorevoli nei mercati finanziari, potendo in tale occasione limitare l'indebitamento complessivo alle effettive esigenze di cassa, sulla base di quanto sopra indicato.

E' infine censurabile la rilevante disponibilità finanziaria inutilizzata sui capitoli 7403 e 7404, conseguente alla non corretta contabilizzazione dei mutui rinegoziati e al prolungamento della durata dei contratti, già segnalata nell'indagine n. 10/2010 di questa Sezione.

Al riguardo, si rileva che la circolare del Mef in data 28 giugno 2005, relativa alle rinegoziazioni dei mutui ex art. 1, cc. 71 e ss., l. n. 311/2004, disponeva che gli stanziamenti di bilancio venissero proporzionalmente adeguati ai nuovi piani di ammortamento conseguenti alle operazioni di conversione o rinegoziazione e che "a tale adeguamento provvederà il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato-Igpb".

6. Analizzando i profili finanziari delle singole opere, relativamente agli interventi a favore degli enti territoriali, dalla contabilità si rileva che non sono state svincolate somme per tre opere (tramvia urbana di Verona; nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea Sepsa di Napoli; metroferrovia Giachery-Lolli di Palermo) e si registrano rallentamenti rilevanti per altri tre interventi (tramvia su gomma linea 1 e 2 di Latina; linea tramviaria Peretola-Piazza della Libertà L2 di Firenze; linea tramviaria Viale Strozzi-Careggi L3 di Firenze).

E' stata rilevata, altresì, una movimentazione finanziaria per opere non più in corso: in particolare, le risorse destinate agli interventi nelle città di Genova e di Salerno sono stati successivamente destinate al Mose, mentre l'intervento di Napoli risulta definanziato *ex lege* nel 2010, dopo che erano stati pagati senza alcun avanzamento fisico dell'opera oltre 58 milioni di euro. Il Mit ha rassicurato che non sono state effettuate operazioni di svincolo somme a favore del Comune di Napoli.

7. In una prospettiva comparativa, a fini propositivi si rileva, inoltre, l'utilità, per la realizzazione degli interventi infrastrutturali oggetto di controllo, di strumenti che hanno consentito un diverso sviluppo urbano in altri paesi europei, garantendo la centralità di un idoneo piano di fattibilità economica, negli esempi di maggior successo, mediante l'utilizzo di strumenti di partenariato pubblico privato, tasse di scopo, tasse sugli incrementi immobiliari delle aree servite, destinazione dei proventi delle infrastrutture (es. parcheggi) a servizio dell'opera destinati al finanziamento.

8. Conclusivamente, all'esito dell'indagine la Sezione raccomanda di:

- rafforzare e dare piena attuazione agli strumenti di monitoraggio e controllo sugli interventi a favore dei comuni ex art. 9 l. n. 211/1992;

- implementare idonei strumenti conoscitivi per l'attuazione degli interventi per le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa ex art. 10, mediante regolare convocazione dei previsti comitati al fine di un monitoraggio costante degli interventi finanziati ex art. 15 del d.lgs. n. 422/1997;

- istituire un'idonea banca dati, almeno per gli interventi non conclusi, sia con riferimento agli interventi ex art. 9 che ex art. 10, come avviata dalla soppressa Struttura di missione;

- semplificare le procedure di assegnazione ed erogazione delle risorse pubbliche destinate agli investimenti del settore, eventualmente con idonei provvedimenti normativi, consentendo l'immediato utilizzo delle risorse stanziate annualmente, istituendo a tal fine – come ipotizzato dallo stesso Mit – un "fondo" unico che non destini le risorse al singolo intervento, ma al programma di interventi complessivamente inteso;

- provvedere alla corretta contabilizzazione delle rate di mutuo conseguenti alla rinegoziazione, ed in particolare riallineare la consistenza dei residui e dei perenti, laddove privi di titoli giustificativi a seguito delle rinegoziazioni dei mutui;

- valutare da parte del Mef le modalità di copertura dei mutui rinegoziati, tenuto conto dell'incremento derivante dalla spesa per interessi rispetto ai precedenti piani di ammortamento, comunicando gli esiti delle verifiche al Mit e a questa Sezione;

- valutare la possibilità di un eventuale ricorso a strumenti di ristrutturazione del debito che si avvantaggino di *rating* e di curve dei tassi più favorevoli e che consentano di limitare il debito effettivo alle reali esigenze di cassa in relazione allo stato avanzamento lavori;

- valutare per futuri interventi il ricorso ad ulteriori strumenti di sostenibilità finanziaria, adottati in altre esperienze europee, quali gli accordi di partenariato pubblico-privato, le tasse di scopo, le tasse sugli incrementi immobiliari delle aree servite, la destinazione dei proventi delle infrastrutture (es. parcheggi) a servizio dell'opera.

ALLEGATI

Allegato 1
Quadro analitico degli interventi completati o in corso
a favore degli enti locali (art. 9)

Allegato n. 1 - Quadro analitico degli interventi completati o in corso a favore degli enti locali (art. 9)

Intervento	Soggetto proponente	Tipologia	Leggi di finanziamento	% fin / costo	Stato di attuazione	% di realizzazione
1 . BERGAMO: tramvia Bergamo-Albino (intervento unitario)	Comune Bergamo	Tramvia	211/92 194/98 133/01	57,53%	Concluso	100%
2. BOLOGNA: rete CREALIS (intervento unitario)	Comune Bologna - Provincia Bologna	Filovia guidata	211/92 611/96 30/98	57,54%	Lavori in corso	72%
3. BRESCIA: M.L.A Metrobus Prealpino-S. Eufemia	Comune Brescia	Metropolitana leggera automatica	611/96 133/01	31,45%	Concluso	100%
4. FERRARA: Impianto ferroviario affiancamento Ferrara/Codigoro alla linea FS	Comune di Ferrara	Metropolitana di superficie	448/98 211/92 611/92 296/06	53,87%	Lavori in corso	29,10%
5. GENOVA: Metropolitana - Tratte Brin - Canepari/Principe-Brignole ed ulteriori opere	Comune Genova	Metropolitana	211/92 30/98	58,33%	Lavori in corso	99%
6. GENOVA: Prolungamento filovia esistente	Comune di Genova	Filovia	488/99	54,43%	Conclusa la Fase 1 per € 19,7 mil.	100%
7. MILANO: Prolungamento M3 Zara Maciachini	Comune Milano	Metropolitana	211/92	60,00%	Concluso	100%
8. MILANO: Prolungamento M3 Maciachini Comasina	Comune Milano	Metropolitana	211/92	60,00%	Concluso	100%
9. MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Abbiategrasso	Comune Milano	Metropolitana	211/92	60,00%	Concluso	100%
10. MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Assago	Comune Milano	Metropolitana	211/92	60,00%	Concluso	100%
11. MILANO: Tramvia P.zza Castello - Parco Nord	Comune Milano	Tramvia	211/92	60,00%	Concluso	100%
12. MILANO: Tramvia Abbiategrasso- Duomo	Comune Milano	Tramvia	211/92	58,56%	Concluso	100%
13. MILANO: Tramvia P.zza Garibaldi - Cinisello	Comune Milano	Tramvia	211/92	60,00%	Concluso	100%
14. MILANO: Metropolitana linea M5 Garibaldi FS - Ca' Grande 1° lotto Garibaldi/Bignami	Comune di Milano	Metropolitana leggera automatica	211/92	60,00%	Concluso	100%
15. PADOVA: Tramvia Fornace Morandi-Prato della Valle	Comune Padova	Tramvia su gomma	211/92 30/98 133/08	53,55%	Concluso	100%
16. REGGIO EMILIA: Potenziamento linee ferroviarie urbane e collegamento ferroviario Reggio Emilia/Bagnolo	Comune di R. Emilia	Metropolitana di superficie	448/98	60,00%	Concluso	98,2%

Intervento	Soggetto proponente	Tipologia	Leggi di finanziamento	% fin / costo	Stato di attuazione	% di realizzazione
17. REGGIO EMILIA: Collegamento ferroviario Stazione FS - Polo S. Lazzaro	Comune di R. Emilia	Metropolitana di superficie	488/99	60,00%	Concluso	100%
18. TORINO: M. L. A. Linea 1 (intervento unitario)	Comune Torino	Metropolitana leggera automatica	211/92	60,00%	Concluso	100%
19. TORINO: Linea tramviaria 4	Comune di Torino	Tramvia	488/99	60,00%	Concluso	100%
20. VENEZIA: Linea tramviari (Favaro-Mestre-Venezia) (Mestre-Marghera)	Comune di Venezia	Tramvia su gomma	211/92	58,26%	Concluso	100%
21. VENEZIA: Funicolare terrestre Piazzale Roma - Tronchetto	Comune di Venezia	Funicolare terrestre	488/99 133/08	47,42%	Concluso	100%
22. VERONA: Tramvia urbana (intervento unitario)	Comune Verona	Filovia	211/92 448/98	60%	Lavori in corso	3%
23. ANCONA: Integrazione autobus	Comune di Ancona	Ferrovia urbana	488/99	60,00%	Lavori in corso	80%
24. AREZZO: Scale mobili	Comune di Arezzo	Scale mobili	488/99	60,00%	Concluso	100%
25. FIRENZE: Linea tramviaria S. Maria Novella-Scandicci L1	Comune Firenze	Tramvia	611/96 472/99 133/08	50,00%	Concluso	100%
26. FIRENZE: Linea tramviaria Peretola-P.zza della Libertà L2	Comune Firenze	Tramvia	211/92 611/96 133/08	42,36%	Lavori in corso	27,36%
27. FIRENZE: Linea tramviaria Viale Strozzi-Careggi L3	Comune Firenze	Tramvia	488/99 133/08	49,76%	Lavori in corso	25,34
28. LATINA: Tramvia su gomma linea 1 e 2	Comune Latina	Tramvia su gomma	388/00	58,32%	Sospeso	0,80%
29. OSIMO: Ascensore inclinato	Comune di Osimo	Ascensore	211/92	50,88%	Concluso	100%
30. PERUGIA: Minimetro	Comune Perugia	Minimetro	211/92	24,07%	Concluso	100%

Intervento	Soggetto proponente	Tipologia	Leggi di finanziamento	% fin / costo	Stato di attuazione	% di realizzazione
31. ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna/Conca d'Oro	Comune Roma	Metropolitana	211/92 194/98	54,79%	Concluso	100%
32. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B Osteria del Curato	Comune Roma	Metropolitana	211/92 472/99	53,29%	Concluso	100%
33. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B -Nodo di Termini	Comune Roma	Metropolitana	211/92 472/99	37,67%	Concluso	100%
34. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B - materiale rotabile	Comune Roma	Metropolitana	211/92	59,39%	Concluso	100%
35. ROMA: Metropolitana linea A - Interventi urgenti AMLA (intervento unitario)	Comune Roma	Metropolitana	448/98 488/99 388/00	50,46%	Concluso	100%
36. ROMA: Metropolitana Linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 S. Giovanni – Malatesta (art. 9+art. 10)	Comune di Roma	Metropolitana automatica	448/98	60,00%	In esercizio fino a Lodi	100% Lodi 92% San Giov.
37. ROMA: Metropolitana linea C -T3 Venezia -Colosseo	Comune Roma	Metropolitana automatica	488/99 388/00	14,99%	Lavori in corso	18%
38. ROMA: Tramvia Piazza Venezia-Gianicolense	Comune Roma	Tramvia	211/92	42,43%	Concluso	100%
39. ROMA: Sistema filoviario Corridoio Eur Laurentina-Tor Pagnotta; Corridoio Eur-Tor dè Cenci.	Comune di Roma	Filovia	211/92	54,03%	Lavori in corso	56%
40. SPOLETO: Percorsi meccanizzati - I° stralcio	Comune Spoleto	Scale mobili/ascensori	211/92 30/98	60%	Concluso	100%
41. SPOLETO: Percorsi meccanizzati - II° stralcio	Comune Spoleto	Scale mobili/ascensori	448/98		Concluso	100%
42. SPOLETO: Percorsi meccanizzati -III° stralcio	Comune Spoleto	Scale mobili/ascensori	488/99		Concluso	100%
43. AVELLINO: Sistema filoviario	Comune di Avellino	Filovia	388/00	60,00%	Lavori in corso	85%
44. BARI: Ferrotranviaria - 1° lotto- da Fermata Ospedale S. Paolo a zona Cecilia	Comune di Bari	Ferrovia urbana	448/98	56,60%	Concluso	100%

Intervento	Soggetto proponente	Tipologia	Leggi di finanziamento	% fin / costo	Stato di attuazione	% di realizzazione
45. LECCE: Sistema innovativo	Comune di Lecce	Filovia	388/00	54,48	Concluso	100%
46. NAPOLI: Linea 6 - tratta Mostra/S. Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	Comune Napoli	Metropolitana	611/96	34,74%	In corso	90,44%
47. NAPOLI: Metropolitana Linea 1Vanvitelli-Dante	Comune Napoli	Metropolitana	211/92	30,47%	Concluso	100%
48. NAPOLI: Metropolitana Linea 1-Dante-Garibaldi-	Comune Napoli	Metropolitana	211/92 611/96 194/98	13,14%	In corso	89%
49. NAPOLI: Funicolare di Chiaia	Comune Napoli	Funicolare	611/96	54,84%	Concluso	100%
50. NAPOLI: Nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea SEPSA	Comune Napoli	Interscambio	448/98	60,00%	Sospeso	8%
51. NAPOLI: Potenziamento, estensione e ammodernamento filovia Napoli/Teverola	Provincia di Napoli	Filovia	448/98	91,36%	Concluso	100%
52. NAPOLI: Linea tranviaria P.zza Nazionale - Piazza Emiciclo	Comune di Napoli	Tramvia	488/99	60,00%	Concluso	100%
53. PALERMO: Sistema tramviario	Comune Palermo	Tramvia	611/96	7,50%	Concluso	100%
54. PALERMO: metroferrovia Giachery-Lolli	Comune di Palermo	Ferrovia urbana	388/00	45,70%	Lavori in corso	6%
55. MILANO: potenziamento e ammodernamento della linea 2 della metropolitana di Milano e realizzazione parcheggio di interscambio Piazza Abbiategrasso	Comune di Milano/ATM	Metropolitana	133/08	60%	In appalto (da approvare II fase)	
56. TORINO: Metropolitana automatica leggera linea 2 tratta Rebaudengo - Giulio Cesare	Comune di Torino	Metropolitana	133/08	28,91%	Finanz. trasferito ad altro intervento	

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Allegato 2
Tempistica della fase di progettazione degli interventi
a favore degli enti locali (art. 9)

Allegato n. 2 - Tempistica della fase di progettazione degli interventi a favore degli enti locali (art. 9)

Intervento (4)	Soggetto proponente	Tipologia	Legge di finanz.	Trasmissione del progetto da parte soggetto proponente (1)	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l .n. 211/1992 (2)	Data di approvazione del progetto da parte del Ministero (3)
1. BERGAMO: tramvia Bergamo-Albino (intervento unitario)	Comune Bergamo	Tramvia	211/92 194/98 133/01	07/11/2000	21/05/2001 26/01/2010	04/06/2010
2. BOLOGNA: rete CREALIS (intervento unitario)	Comune Bologna - Provincia Bologna	Filovia guidata	211/92 611/96 30/98	30/10/2000	27/04/2001 13/12/2013	17/12/2013
3. BRESCIA: M.L.A Metrobus Prealpino-S. Eufemia	Comune Brescia	Metropolitana leggera automatica	611/96 133/01	29/10/2002	05/12/2002 01/08/2012	27/03/2012
4. FERRARA: Impianto ferroviario affiancamento Ferrara/Codigoro alla linea FS	Comune di Ferrara	Metropolitana di superficie	448/98 211/92 611/92 296/06	26/01/2000	19/12/2001 29/11/2013	06/12/2013
5. GENOVA: Metropolitana - Tratte Brin - Canepari/Principe-Brignole ed ulteriori opere	Comune Genova	Metropolitana	211/92 30/98	10/04/1996	10/12/1996 31/07/2014	05/08/2014
6. GENOVA: Prolungamento filovia esistente	Comune di Genova	Filovia	488/99	08/01/2001	02/12/2002 09/12/2003	24/12/2003
7. MILANO: Prolungamento M3 Zara Maciachini	Comune Milano	Metropolitana	211/92	05/06/1996	25/03/1997	21/05/1997
8. MILANO: Prolungamento M3 Maciachini Comasina	Comune Milano	Metropolitana	211/92	25/07/2001	08/11/2001	21/09/2015
9. MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Abbiategrasso	Comune Milano	Metropolitana	211/92	04/12/1996	25/03/1997	08/08/1997
10. MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Assago	Comune Milano	Metropolitana	211/92	09/05/2002	17/06/2002	25/07/2002
11. MILANO: Tramvia P.zza Castello - Parco Nord	Comune Milano	Tramvia	211/92	05/06/1996	21/09/1998	18/11/1998
12. MILANO: Tramvia Abbiategrasso- Duomo	Comune Milano	Tramvia	211/92	04/09/1996	21/09/1998	18/11/1998
13. MILANO: Tramvia P.zza Garibaldi - Cinisello	Comune Milano	Tramvia	211/92	23/10/1997	20/12/1999	09/10/2000
14. MILANO: Metropolitana linea M5 Garibaldi FS - Ca' Grande 1° lotto Garibaldi/Bignami	Comune di Milano	Metropolitana leggera automatica	211/92	19/12/2006	12/11/2003 04/03/2015	04/03/2015

Intervento (4)	Soggetto proponente	Tipologia	Legge di finanz.	Trasmissione del progetto da parte soggetto proponente (1)	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l .n. 211/1992 (2)	Data di approvazione del progetto da parte del Ministero (3)
15. PADOVA: Tramvia Fornace Morandi-Prato della Valle	Comune Padova	Tramvia su gomma	211/92 30/98 133/08	20/06/2002	24/07/2002 15/10/2009	21/04/2010
16. REGGIO EMILIA: Potenziamento linee ferroviarie urbane e collegamento ferr. Reggio Emilia/Bagnolo	Comune di R. Emilia	Metropolitana di superficie	448/98	30/01/2000	26/07/2001 02/08/2011	04/10/2011
17. REGGIO EMILIA: Collegamento ferroviario Stazione FS - Polo S.Lazzaro	Comune di R. Emilia	Metropolitana di superficie	488/99	27/11/2003	09/12/2003	29/12/2003
18. TORINO: M. L. A. Linea 1 (intervento unitario)	Comune Torino	Metropolitana leggera automatica	211/92	30/05/1996	03/05/1997 02/03/2011	03/03/2011
19. TORINO: Linea tramviaria 4	Comune di Torino	Tramvia	488/99	18/12/2001	31/07/2002 12/10/2005	03/02/2006
20. VENEZIA: Linea tramviaria (Favaro-Mestre-Venezia)(Mestre-Marghera)	Comune di Venezia	Tramvia su gomma	211/92	30/10/1999	19/04/2000 04/03/2015	16/03/2015
21. VENEZIA: Funicolare terrestre P.le Roma - Tronchetto	Comune di Venezia	Funicolare terrestre	488/99 133/08	19/03/2003	12/11/2003 01/08/2012	10/08/2012
22. VERONA: Tramvia urbana (intervento unitario)	Comune Verona	Filovia	211/92 448/98	29/11/1999	19/04/2000 23/04/2014	13/05/2014
23. ANCONA: Integrazione autobus	Comune di Ancona	Ferrovia urbana	488/99	15/01/2001	19/06/2002 17/03/2006	06/04/2006
24. AREZZO: Scale mobili	Comune di Arezzo	Scale mobili	488/99	19/11/2001	29/07/2002 17/03/2006	29/05/2007
25. FIRENZE: Linea tramviaria S. Maria Novella-Scandicci L1	Comune Firenze	Tramvia	611/96 472/99 133/08	08/07/1997	28/04/1998 26/01/2010	02/02/2010
26. FIRENZE: Linea tramviaria Peretola-P.zza della Libertà L2	Comune Firenze	Tramvia	211/92 611/96 133/08	30/10/2000	05/12/2002 31/07/2014	15/05/2015
27. FIRENZE: Linea tramviaria V.le Strozzi-Careggi L3	Comune Firenze	Tramvia	488/99 133/08	08/07/2003	08/10/2003 31/07/2014	15/05/2015
28. LATINA: Tramvia su gomma linea 1 e 2	Comune Latina	Tramvia su gomma	388/00	08/11/2005	06/12/2005 26/03/2008	10/08/2009
29. OSIMO: Ascensore inclinato	Comune di Osimo	Ascensore	211/92	27/12/2000	23/02/2001 10/11/2004	22/02/2005
30. PERUGIA: Minimetro	Comune Perugia	Minimetro	211/92	08/03/2001	31/05/2001 20/12/2007	24/12/2007

Intervento (4)	Soggetto proponente	Tipologia	Legge di finanz.	Trasmissione del progetto da parte soggetto proponente (1)	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l .n. 211/1992 (2)	Data di approvazione del progetto da parte del Ministero (3)
31. ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna/Conca d'Oro	Comune Roma	Metropolitana	211/92 194/98	29/04/1998	11/09/2000 06/12/2011	24/01/2012
32. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B Osteria del Curato	Comune Roma	Metropolitana	211/92 472/99	02/03/1998	12/02/1999 26/07/2001	03/08/2001
33. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B - Nodo di Termini	Comune Roma	Metropolitana	211/92 472/99	04/11/1996	28/08/1997 26/02/2013	06/03/2013
34. ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B - materiale rotabile	Comune Roma	Metropolitana	211/92	28/06/2001	22/11/2001 27/07/2006	07/08/2006
35. ROMA: Metropolitana linea A - Interventi urgenti AMLA (intervento unitario)	Comune Roma	Metropolitana	448/98 488/99 388/00	29/01/2001	21/05/2001 22/05/2012	20/09/2012
36. ROMA: Metropolit. Linea C T5 Malatesta-Alessandrino T4 S. Giovanni – Malatesta (art. 9+art. 10)	Comune di Roma	Metropolitana automatica	448/98	29/07/1999	14/12/2000 12/05/2016	12/05/2016
37. ROMA: Metropolitana linea C -T3 Venezia - Colosseo	Comune Roma	Metropolitana automatica	488/99 388/00	04/01/2001	28/09/2004 12/05/2016	17/05/2016
38. ROMA: Tramvia Piazza Venezia-Gianicolense	Comune Roma	Tramvia	211/92	31/01/1996	08/07/1996	09/08/1996
39. ROMA: Sistema filoviario Corridoio Eur Laurentina-Tor Pagnotta; Corridoio Eur-Tor dè Cenci.	Comune di Roma	Filovia	211/92	12/11/2002	05/12/2002 28/04/2015	07/08/2015
40. SPOLETO: Percorsi meccanizzati - I° stralcio	Comune Spoleto	Scale mobili/ascensori	211/92 30/98	03/07/1997	28/04/1998 22/05/2012	25/01/2013
41. SPOLETO: Percorsi meccanizzati - II° stralcio	Comune Spoleto	Scale mobili/ascensori	448/98	05/01/2001	21/05/2001 22/05/2012	25/01/2013
42. SPOLETO: Percorsi meccanizzati -III° stralcio	Comune Spoleto	Scale mobili/ascensori	488/99	05/11/2001	14/12/2001 22/05/2012	25/01/2013
43. AVELLINO: Sistema filoviario	Comune di Avellino	Filovia	388/00	05/01/2001	05/12/2003 03/08/2011	15/09/2011
44. BARI: Ferrotranviaria - 1° lotto- da Fermata Ospedale S.Paolo a zona Cecilia	Comune di Bari	Ferrovia urbana	448/98	03/11/2002	20/12/2002 27/11/2008	11/12/2008
45. LECCE: Sistema innovativo	Comune di Lecce	Filovia	388/00	16/05/2003	05/12/2003 23/04/2014	12/05/2014
46. NAPOLI: Linea 6 - tratta Mostra/S.Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	Comune Napoli	Metropolitana	611/96	11/12/2002	10/06/2002 04/07/2007	30/07/2007
47. NAPOLI: Metropolitana Linea 1 Vanvitelli-Dante	Comune Napoli	Metropolitana	211/92	11/12/1992	16/11/1996	06/03/1997

Intervento (4)	Soggetto proponente	Tipologia	Legge di finanz.	Trasmissione del progetto da parte soggetto proponente (1)	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l .n. 211/1992 (2)	Data di approvazione del progetto da parte del Ministero (3)
48. NAPOLI: Metropolitana Linea 1-Dante-Garibaldi-	Comune Napoli	Metropolitana	211/92 611/96 194/98	10/05/1999	05/11/1999 15/10/2015	16/10/2015
49. NAPOLI: Funicolare di Chiaia	Comune Napoli	Funicolare	611/96	09/10/1997	16/12/1998 02/03/2011	28/03/2011
50. NAPOLI: Nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea SEPSA	Comune Napoli	Interscambio	448/98	03/12/2002	19/12/2002 28/02/2005	28/02/2005
51. NAPOLI: Potenziamento, estensione e ammodernamento filovia Napoli/Teverola	Provincia di Napoli	Filovia	448/98	08/02/2001	05/12/2002	17/12/2002
52. NAPOLI: Linea tranviaria P.zza Nazionale - Piazza Emiciclo	Comune di Napoli	Tramvia	488/99	20/05/2002	25/07/2002 04/04/2007	17/04/2007
53. PALERMO: Sistema tramviario	Comune Palermo	Tramvia	611/96	25/01/1999	23/02/2000 29/04/2015	18/05/2015
54. PALERMO: Metroferrovia Giachery-Lolli	Comune di Palermo	Ferrovia urbana	388/00	31/10/2003	25/11/2004 01/08/2012	02/08/2012
55. MILANO: potenziamento e ammodernamento della linea 2 della metropolitana di Milano e realizzazione parcheggio di interscambio Piazza Abbiategrasso	Comune di Milano/ATM	Metropolitana	133/08	05/03/2014	04/03/2015	19/01/2016
56. TORINO:Metropolitana automatica leggera linea 2 tratta Rebaudengo - Giulio Cesare	Comune di Torino	Metropolitana	133/08	Presentata al Cipe richiesta di trasferimento dei contributi alla tratta della linea 1 Lingotto-Bengasi		

Fonte: dati Mit.

1. Si è fatto riferimento alla data di invio del 1° Progetto definitivo dal quale ha avuto inizio la procedura approvativa dell'intervento; in alcuni casi hanno fatto seguito progetti di variante oggetto di approvazioni successive.
2. Si è fatto riferimento alla data del parere emesso relativamente al 1° progetto definitivo inviato e alla data del parere emesso a seguito dell'ultima variante.
3. Si è fatto riferimento alla data dell'ultimo provvedimento approvativo emesso per l'intervento.
4. Si intende per "intervento unitario" quello derivante dall'accorpamento di più interventi originari finanziati con diverse delibere Cipe in epoche differenti.

Allegato 3
Finanziamento per anno previsto dalla l. n. 211/1992
(artt. 9 e 10)

Allegato n. 3 - Finanziamento per anno previsto dalla l. n. 211/1992 (artt. 9 e 10)

Anno	Art. 9		Totale	Art. 10		Totale
1993	90.379.957,30		90.379.957,30	100.709.095,00		100.709.095,00
1994	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1995	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1996	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1997	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1998	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
1999	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2000	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2001	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2002	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25	100.709.095,00	80.050.819,36	180.759.914,36
2003	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25		80.050.819,36	80.050.819,36
2004	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2005	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2006	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2007	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2008	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2009	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2010	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2011	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2012	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2013	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2014	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2015	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2016	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2017	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2018	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			

Anno	Art. 9		Totale	Art. 10		Totale
2019	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2020	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2021	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2022	90.379.957,30	25.822.844,95	116.202.802,25			
2023		25.822.844,95	25.822.844,95			
Totali	2.711.398.719,00	774.685.348,63		1.007.090.950,00	800.508.193,59	
Totale			3.486.084.067,63			1.807.599.143,59

Fonte: elaborazione Corte dei conti.

Allegato 4
Accordi di programma. Risorse finanziarie a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

Allegato n. 4 - Accordi di programma. Risorse finanziarie a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

Accordo di programma con Regione Lazio	
Intervento	**Importo**
Ferrovia Roma-Civita Castellana Viterbo (tratta Urbana)	42.953.307,13
Ferrovia Roma-Civita Castellana Viterbo (tratta Extra – Urbana)	14.786.574,19
Tratta Roma-Pantano (tratta Torrenova Giglioli)	Con decreto di rimodulazione n.2358 del 17/11/2006 l'intervento è stato annullato
Totale	**57.739.881,32**
Accordo di programma con Regione Abruzzo	
Intervento	**Importo**
Filovia di Montesilvano - Pescara	30.956.633,10
Totale	**30.956.633,10**
Accordo di programma con Regione Puglia	
Intervento	**Importo**
Collegamento Bari -Aeroporto	(Quota parte l. n. 211/1992)) 30.987.413,95
Collegamento quartiere S. Paolo-Lamasitana	5.164.568,99
Collegamento Bari-Mungivacca	64.879.897,95
Totale	**101.031.880,89**
Accordo di programma con Regione Lombardia	
Intervento	**Importo**
Collegamento Saronno Malpensa	51.645.689,91
Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3 B	9.499.984,05
Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3A	55.057.128,34
Totale	**116.202.802,30**
Accordo di programma con Regione Umbria	
Intervento	**Importo**
Ammodernamento tratta Cesi-Terni	19.617.098,96
Metropolitana di superficie	48.223.646,50
Totale	**67.840.745,46**
Accordo di programma con Regione Campania	
Intervento	**Importo**
Opere tecnologiche funzionali di 1° Fase	31.367.392,63
Realizzazione bretella di collegamento a doppio binario tra le linee S.Giorgio – Volla e Napoli-Nola-	6.638.114,25

baiano	
Fornitura nuovi elettrotreni	10.292.474,54
Realizzazione stazione Termale della linea Napoli- Nola- Baiano	29.772.274,89
Raddoppio Napoli- Poggioreale: lavori di completamento opere civili nuova sede linea.	30.322.168,30
Collegamento tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea a servizio dell'università di Monte S. angelo	79.017.905,56
Stazione interscambio Cilea	24.376.765,64
Tratta Piscinola- Secondigliano- Capodichino	49.652.682,74
Totale	**261.439.778,55**

Fonte: dati Mit.

Allegato 5
Quadro completo degli interventi e dei finanziamenti a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

Allegato n. 5 - Quadro completo degli interventi e dei finanziamenti a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

N.	REGIONE	INTERVENTO	COSTO APPROVATO
1	Emilia Romagna	Ferrovie Emilia Romagna	16.419.197,74
2	Umbria	Centrale Umbra Ammodernamento Cesa Terni	19.617.098,86
3		Centrale Umbra Raddoppio S.Anna-Ponte S.Giovanni	48.223.646,50
		Totale Interventi R.Umbria	*67.840.745,36*
4	Puglia	Ferrovie del Gargano Foggia Lucera	28.089.574,28
5		Ferrotramviaria Bari Barletta	30.987.413,95
6		Collegamento Quartiere S. Paolo- Lamasitana	37.598.449,60
7		Collegamento Bari Mungivacca	64.879.897,95
		Totale interventi R.Puglia	*161.555.335,78*
8	Sardegna	Ferrovie della Sardegna	27.004.498,34
9	Sicilia	Gest.Gov. Circumetnea Borgo Nesima-Giovanni Xxiii Stesicoro Deposito Paternò	139.443.362,76
10	Lombardia	Collegamento Saranno Malpensa	168.368.047,84
11		Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3B	9.499.984,05
12		Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3A	57.586.671,75
13		Stazione di Affori	31.012.797,30
		Totale Interventi R.Lombardia	*235.454.703,64*
14	Abruzzo	Filovia di Montesilvano - Pescara	30.956.633,10
15	Campania	Alifana-Benevento Napoli tratta Piscinola Capodichino	165.153.620,10
16		Soc. Sepsa Ferrovie Cumana e Circumflegrea	149.809.685,63

N.	REGIONE	INTERVENTO	COSTO APPROVATO
17		Fornitura Nuovi Elettrotreni (Circumvesusiana)	10.292.474,54
18		Realizzazione Bretella Di Collegamento a doppio binario tra le linee S. Giorgio - Volla E Napoli-Nola-Baiano	6.638.114,25
19		Opere tecnologiche funzionali di 1° fase (Circumvesuviana)	31.367.392,64
20		Realizzazione stazione termale della linea Napoli- Nola Baiano…(Circumvesuviana)	40.010.000,00
21		Raddoppio della tratta Pioppiano - Via Nocera (Circumvesuviana)	62.371.934,08
		Totale interventi R. Campania	*465.643.221,24*
22	Veneto	Sistema metropolitano Veneto	441.947.100,00
23	Lazio	Comune di Roma tratta T4 S.Giovanni-Malatesta	248.073.000,00
24		Ammodernamento e potenziamento della tratta urbana P.Le Flaminio – Riano della linea ferroviaria Roma – Civita Castellana Viterbo	72.085.504,60
25		Ammodernamento e potenziamento tratta extraurbana (Montebello – Riano).	25.008.392,42
26		Tratta Torrenova Giglioli	101.742.009,12
		Totale Interventi R. Lazio	*446.908.906,14*
Tot.			2.033.173.704,09

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Allegato 6
Quadro analitico dello stato di attuazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

Allegato n. 6 - Quadro analitico dello stato di attuazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

	Intervento	Soggetto proponente	Legge di finanziamento	Costo approvato	Fin.to concesso	Percentuale di fin. su costo approvato	Percentuale di realizzazione
	EMILIA ROMAGNA						
1	Ferrovie dell'Emilia Romagna	Fer srl	L. 211/1992 ed altre	16,42	13,17	80,20	
	UMBRIA*						
2	Potenziamento e ammodernamento della tratta Cesi – Terni	Ferrovia Centrale Umbra (ex gestione Commissariale Governativa)		19,61	19,61	100%	81,19%
3	Metropolitana di Perugia- Lavori per il raddoppio della tratta Ponte San Giovanni- Perugia S. Anna	Ferrovia Centrale Umbra (ex gestione Commissariale Governativa)		48,22	48,22		44,53%
3.A	Lotto A						100%
3.B	Lotto B –Ponte San Giovanni Pallotta						Completamento previsto per il 31.12.2018
	PUGLIA						
4	Ferrovia del Gargano Foggia Lucera	Ferrovie del Gargano	L. 211/1992 ed altre	28,08	12,52	44,58	100%
5	Opere civili Collegamento Bari-Aeroporto	Ferrotranviaria SpA		77,53**	30,99	39,98%	In esercizio
6	Opere civili Collegamento quartiere San Paolo - Lamasitana	Ferrotranviaria SpA	L. 211/1992 ed altre	37,59	5,16	13,73%	100%
7	Opere civili Collegamento Bari - Mungivacca	Ferr. Sud Est srl		64,88	64,88	100%	Da attivare
	SARDEGNA						
8	Ferrovie della Sardegna	Ferrovie della Sardegna	L. 211/1992	27,00	25,28	100	100%
	SICILIA						
9	Gest.Gov. Circumetnea Borgo Nesima-Giovanni XXIII Stesicoro Deposito Paternò	Gestione Governativa Circumetnea	L. 211/1992	139,44	139,78	100	95%
	LOMBARDIA						
10	Collegamento ferroviario Saronno - Malpensa						
A	Completamento del collegamento Saronno/ Malpensa - Interramento tratta di Castellanza - Lotto 1	Ferrovienord S.P.A.	L. 505/1994 L. 611/1996	53,73	48,00	91,02%	100%
B	Completamento del collegamento Saronno/ Malpensa - Interramento tratta di Castellanza - Lotto 2	Ferrovienord S.P.A.	L. 505/1994 L. 611/1996	71,00	64,38	90,68%	100%

	Intervento	Soggetto proponente	Legge di finanziamento	Costo approvato	Fin.to concesso	Percentuale di fin. su costo approvato	Percentuale di realizzazione
C	Collegamento Saronno Malpensa - Raddoppio della Tratta S.p.A. Sacconago - Vanzaghello	Ferrovienord S.P.A.	L. 505/1994 L. 611/1996	29,25	29,25	100%	100%
D	Potenziamento Nodo di Saranno – fabbricato servizi stazione	Ferrovienord S.P.A.	L. 505/1994 L. 611/1996	0.69	0,69	100%	100%
E	Nodo di Saronno - Realizzazione Binario n. 7	Ferrovienord S.P.A.	L. 505/1994 L. 611/1996	3,88	3,88	100%	100%
11	Quadruplicamento tratta Milano Cadorna Bovisa - Lotto III - tratta Corso Sempione - Bovisa Lotto III B (Tratta Mac Mahon – Bovisa)	Ferrovienord S.P.A.	L. 211/1992 L.611/1996	19,00	9,50	50%	100%
12	Quadruplicamento tratta Milano Cadorna Bovisa - Lotto III - tratta Corso Sempione - Bovisa Lotto III A (Tratta Sempione – Mac Mahon)	Ferrovienord S.P.A.	L. 211/1992 L.611/1996	57,59	28,79	50%	100%
13	Stazione di AFFORI[56]	Ferrovienord S.P.A.	L.211/92 + legge Regionale	31,01	23,63	76%	100%
	ABRUZZO						
14	FILOVIA- SISTEMA FILOVIARIO A TECNOLOGIA INNOVATIVA (Pescara - Montesilvano I° Lotto)	Regione Abruzzo	L. 211/1992	30,96	30,96	100%	98%
	CAMPANIA						
15	Realizzazione OO.CC. Tratta metropolitana Piscinola (Staz. Escl.)- Secondigliano (Staz. Escl.) da prog.va Km.ca 0+000 a prog.va Km. ca 2+057,94	EAV S.r,l.	L. 211/1992 e altre leggi	165,15	49,65	30,06	64%
16	Soc. Sepsa Ferrovie Cumana E Circumflegrea	EAV S.r,l.	L. 211/1992 e altre leggi	149,80	220,88		
17	Fornitura nuovi elettrotreni (Circumvesusiana)	EAV S.r,l.	L. 211/1992	10,29			

[56] La Regione Lombardia ha comunicato i seguenti differenti dati:

13	Linea ferroviaria Milano - Seveso/Camnago - Asso Nuova Stazione di Milano Affori di interscambio con la nuova fermata della Linea 3 della Metropolitana Milanese (^)	Ferrovienord S.P.A.	L. 211/1992	28,61	16,40	57,3%	100%

In sede istruttoria è stato verificato che i dati di fonte ministeriale sono stati presi dall'Accordo di programma tra il ministero e la Regione Lombardia del 20 dicembre 2012, attuativo della delibera Cipe n. 76 del 3 maggio 2001; i dati indicati dalla Regione Lombardia sono invece relativi alla successiva delibera Cipe n. 99 del 29 novembre 2002, che ha rideterminato - riducendola - la quota di finanziamento per la stazione di Affori a carico dello Stato in 16.396.060,47 euro. L'importo residuo disponibile a seguito della mancata accensione dei mutui e dell'applicazione della richiamata delibera Cipe, pari ad euro 7.238.815,08, è disponibile sul conto di tesoreria infruttifero intestato al Mit e vincolato a favore della Regione Lombardia e potrà essere oggetto di un accordo integrativo con la medesima regione, previa acquisizione di apposita delibera Cipe.

	Intervento	Soggetto proponente	Legge di finanziamento	Costo approvato	Fin.to concesso	Percentuale di fin. su costo approvato	Percentuale di realizzazione
18	Realizzazione bretella di collegamento a doppio binario tra le linee S. Giorgio - Volla e Napoli-Nola-Baiano	EAV S.r,l.	L. 211/1992	6,64			
19	Opere tecnologiche funzionali di 1° fase (Circumvesuviana)	EAV S.r,l.	L. 211/1992	31,37			
20	Realizzazione stazione Termale della Linea Napoli- Nola Baiano…(Circumvesuviana)	EAV S.r,l.	L. 211/1992	40,01			
21	Raddoppio della tratta Pioppiano - Via Nocera (Circumvesuviana)	EAV S.r,l.	L. 211/1992 e altre leggi	62,37			
	VENETO						
22	Sistema Metropolitano Veneto	Regione Veneto	211/92 + legge regionale	441,95	217,72	41,23	
	LAZIO						
23	Tratta T4 S.Giovanni Malatesta	Comune di Roma	L. 211/1992 e altre leggi	248,07	248,07	100	
24	Ferrovia: ammodernamento e potenziamento della tratta urbana P.le Flaminio -Riano della Linea Ferroviaria Roma -Civita Castellana Viterbo -Finanziati ai sensi della L. n. 211/92.	ATAC S.P.A.	L. 211/92	59,69	59,69	100% ***	
A	Realizzazione Stazione P.le Flaminio e prima parte della linea.						10%
B	Realizzazione Stazioni P. le Euclide, Acqua Acetosa, Campi Sportivi, M.Antenne, Tot di Quinto, Due Ponti, Centro Rai, Labaro, Prima Porta.						100%
25	Ferrovia Ammodernamento e potenziamento extraurbana (Montebello Riano).	Atac	L. 211/92	25,00	25,00	100%***	Approvata variante urbanistica 31.03.2016
26	Tratta Torrenova - Giglioli						

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit-regioni.

* Per la regione Umbria i dati sono stati estrapolati dall'all. A8 della nota Mit – direzione generale T.p.l. n. 3562 del 18 maggio 2016 come esplicati nella nota Mit 4841, punto 6, del 13 luglio 2016. Le percentuali di realizzazione sono desunte dall'all. A6 alla nota 3285 del maggio 2016.
** Per la regione Puglia sono stati utilizzati i dati comunicati dalla stessa regione con nota del 31 maggio 2016 come esplicati dal Mit con nota prot. 7103 del 28 ottobre 2016.
*** 60% fondi Mit - 40% fondi Rl.

Allegato 7
Tempistica della fase di progettazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

Allegato n. 7 - Tempistica della fase di progettazione degli interventi a favore delle ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

	Intervento	Trasmissione del proponente	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l. n. 211/1992	Data di approvazione del Ministero
LAZIO				
1	Ammodernamento e potenziamento della tratta urbana P.le Flaminio -Riano della Linea Ferroviaria Roma -Civita Castellana Viterbo -Finanziati ai sensi della L. n. n. 211/1992.	08/01/2001	09/11/2004	09/11/2004
1.1	Realizzazione Stazione P.le Flaminio e prima parte della linea.			Voto n. 55 del 09/11/2004
1.2	Realizzazione Stazioni P. le Euclide, Acqua Acetosa, Campi Sportivi, M.Antenne, Tor di Quinto, Due Ponti, Centro Rai, Labaro, Prima Porta.			Voto n. 56 del 09/11/2004
2	Ammodernamento e potenziamento extraurbana (Montebello - Riano)			
LOMBARDIA				
1	Linea ferroviaria Milano - Seveso/Camnago - Asso Nuova Stazione di Milano Affori di interscambio con la nuova fermata della Linea 3 della Metropolitana Milanese	5/1/2001	19/12/2001	27/06/2003
2	Quadruplicamento tratta Milano Cadorna Bovisa - Lotto III - tratta Corso Sempione - Bovisa			
2.1	Lotto III A (Tratta Sempione - MacMahon)(*)	23/4/2002	19/6/2002	04/12/2002
2.2	Lotto III B (Tratta MacMahon - Bovisa	10/10/2000	14/12/2000	12/06/2001
3	Collegamento ferroviario Saronno - Malpensa			
3.1	Completamento del collegamento Saronno/ Malpensa - Interramento tratta di Castellanza - Lotto I -	22/10/2001	19/12/2001	24/5/2002
3.2	Completamento del collegamento Saranno/ Malpensa - Interramento tratta di Castellanza - Lotto 2 -	30/4/2002	25/07/2002	27/6/2003
3.3	Collegamento Saronno Malpensa - Raddoppio della Tratta S.p.A. Sacconago - Vanzaghello	30/4/2002	25/7/2002	27/6/2003
3.4	Potenziamento Nodo di Saranno -	14/07/2003	x	18/2/2004
3.5	Nodo di Saronno - Realizzazione Binario n. 7	29/5/2013	x	06/09/2013
ABRUZZO				

	Intervento	Trasmissione del proponente	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l. n. 211/1992	Data di approvazione del Ministero
1	Sistema filoviario a tecnologia innovativa (Pescara - Montesilvano I° Lotto)		Parere preliminare R.U. 33397 (del 04/04/2007 del Mi.T, Divisione 5, rilasciato in data 06/04/2007. Nulla asta tecnico preliminare ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80	20/4/2007
UMBRIA				
1	Ferrovia centrale umbra			
A	Opere civili, armamento, sottostazione	06/12/2000 (l° lotto) - 28/11/2012 (2' lotto)	14/12/2000 (l lotto) - 2° lotto: 8/8/2013 (parere favorevole MIT) 24/06/2013 (nulla osta USTIF) 18/07/2013 (nulla osta Comitato Tecnico Permanente per la SicurezzanFerroviaria)	07/12/2001 (1° lotto) 13/05/2015 (2° lotto)
B	Opere civili, armamento, sottostazione	Variante 06/06/2000	21/7/2000	02/04/2012 (D.D. 2487 per V° perizia variante conforme a Del. Cipe n. 93/2010)**
CAMPANIA				
1	Realizzazione 00.CC. Tratta metropolitana Piscinola (Staz. Escl.)- Secondigliano (Staz. Escl.) da prog.va Km.ca 0+000 a prog.va Km. ca 2+057,94	Note BO 202/GG del 18/07/1999 e 205/GG del 22/07/1999	Voto 152/211 del 05/11/1999	D.D. n. 460 del 28/03/2000
2	Completamento OO.CC. e realizzazione OO.TT. della tratta metropolitana Piscinola (Staz. Escl.) - Capodichino (Staz. Escl.) da prog.va Km.ca 0+000,00 a prog.va Km.ca 4+107,00	Nota 10619 del 05/11/2004	Voto 316 del 01/03/2005 e Voto 327 del 22/07/2005	Nota prot. 51(50)910/31 del 16/01/2006
PUGLIA				
1	Collegamento Bari-Aeroporto Bari Palese*	n.d.	n.d.	D.D. n. 79 del 16 giugno 2007 approvazione progetto definitivo
2	Collegamento Bari – Mungivacca*			

	Intervento	Trasmissione del proponente	Data del Parere della C.I. di cui all'art. 5 l. n. 211/1992	Data di approvazione del Ministero
2A	Soppressione PL km. 4+116 e realizzazione sottopasso carrabile	26.05.2008 4.09.2008 23.06.2009	Parere Consiglio regionale dei LLPP n. 36 del 16.1.2009	D.D. n. 352/3.08.2009 ai sensi del d.P.R. 753/1980
2B	Costruzione nuovo deposito officina ferroviaria	26.05.2008 4.09.2008 23.06.2009	Parere Consiglio regionale dei LLPP n. 36 del 16.1.2009	D.D. n. 352/3.08.2009 ai sensi del d.P.R. 753/1980
3	Collegamento quartiere San Paolo - Lamasitana*	n.d.	n.d.	Decreto prot. n.1229(55)211/BA del 17.12.1998 Mit di approvazione del progetto esecutivo

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit e dati Regione Puglia.

* V. notaRegione Puglia prot. n. AOO_078/prot/31/05/2016/1991.
** V. nota prot. Mit n. 7103 del 28 ottobre 2016.

Allegato 8
Delibere Cipe

Allegato n. 8 - Delibere Cipe

LEGGE	DECRETI ATTUATIVI		DELIBERA Cipe
Legge 6 agosto 2008 n. 133 (art. 63 c. 12 e 13)	Decreto Ministro 16 febbraio 2009 Criteri per la presentazione e selezione dei progetti	Decreto Direttore Generale TPL 11 maggio 2009 Individuazione specifiche tecniche per l'attuazione decreto n. 99	Delibera 91/2011
Legge 296/06 (art. 1 - c. 1016)			Delibera 47/2007
Legge 23 dicembre 1999 n. 488 (art. 54 c. 1 autorizzato ulteriori limiti di impegno) Legge 23 dicembre 2000 n. 388 (art.	Decreto Ministro Trasporti e Navigazione d'intesa Ministro Lavori Pubblici 16 giugno 2000 Criteri per la presentazione e selezione dei progetti etc.	Decreto Direttore Generale Unità Gestione trasporti a impianti fissi 19 giugno 2000 Specifiche tecniche per l'attuazione del decreto interministeriale 770/211t del 16 giugno 2000	Delibera 76/2001
Legge 23 dicembre 1998 n. 448 (art. 50 c. 1, l. a) ulteriori limiti di impegno)	Decreto Ministro Trasporti e Navigazione d'intesa Ministro Lavori Pubblici 22 ottobre 1999 Criteri per la presentazione e selezione dei progetti etc.	Decreto Dirigente Generale Capo Dipartimento Trasporti Terrestri 22 ottobre 1999 Criteri e Specifiche tecniche relative alle istanze di richiesta di finanziamenti dei progetti	Delibera 70/2000
Legge 18 giugno 1998 n. 194 Interventi nel settore dei trasporti (art.3 interventi nei settori di trasporto rapido di massa e ferroviario)			Delibera del 66/1999
Legge 611/1996 (artt. 1 e 2)			Delibera 27/11/1996
Legge 26 febbraio 1992 n. 211 Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (artt. 9 e 10)			Delibera 135/1995 Delibera 175/1995

Allegato 9
Allocazione in bilancio delle risorse

Allegato n. 9 - Allocazione in bilancio delle risorse

ANNO	LEGGE DI RIFERIMENTO	CAPITOLI
1992	211/1992	7279 - 7068 - 7070
1993	211/1992	7279 - 7068 - 7070
1994	211/1992	7279 - 7068 - 7070
1995	211/1992	7279 - 7068 - 7070
1996	211/1992;611/1996	7279 - 7068 - 7070
1997	211/1992;611/1996	7279 - 7068 - 7070
1998	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998	7279 - 7068 - 7070
1999	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999	7279 - 7068 - 7070
2000	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7068 - 7070
2001	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7068 - 7070

ANNO	LEGGE DI RIFERIMENTO	CAPITOLI
2002	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	8163 - 8165
2003	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	8163 - 8165
2004	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	8163 - 8165
2005	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	8163 - 8165
2006	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000;296/2006	8163 - 8165
2007	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	8163 - 8165

ANNO	LEGGE DI RIFERIMENTO	CAPITOLI
2008	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000;133/2008	7403 - 7404
2009	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000;133/2008	7403 - 7404
2010	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000;133/2008	7403 - 7404
2011	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7403 - 7404
2012	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7403 - 7404
2013	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7403 - 7404
2014	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7403 - 7404
2015	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7403 - 7404
2016	211/1992;611/1996;30/1998;194/1998;448/1998; 472/1999;488/1999;388/2000	7403 - 7404

Fonte: dati Mit.

Allegato 10
Avanzamento finanziario per singolo intervento a favore degli enti locali (art. 9).
Interventi in corso al 31 dicembre 2015

Allegato n. 10 - Avanzamento finanziario per singolo intervento a favore degli enti locali (art. 9) – Interventi in corso al 31 dicembre 2015

			STANZIAMENTO STATALE E GESTIONE FINANZIARIA						CONTABILITA' LAVORI						
N.	INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	CONTRIBUTO	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	IMPEGNO COMPLESSIVO (CONTRIBUTO + MUTUO)	PAGAMENTO RATE MUTUI AL 31.12.2015	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	CAPITALE MUTUI	SVINCOLI CAPITALE MUTUI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU MUTUI (=11-12)	CONTRIBUTI	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU CONTRIBUTI (=14-15)	NOTE
		1	3	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	16	
1	BERGAMO: tramvia Bergamo-Albino (intervento unitario)	126.518.000,00	16.215.361,28	42.702.000,24	56.567.469,64	115.484.831,16	53.834.042,34	14.367.364,60	56.567.469,64	56.567.469,64	0,00	16.215.361,28	14.372.364,60	1.842.996,68	1
2	BOLOGNA: rete CIVIS CREALIS (intervento unitario)	182.160.000,00	0,00	102.488.665,38	109.296.295,62	211.784.961,00	81.954.461,04		109.296.295,62	73.513.110,14	35.783.185,48	0,00	0,00	0,00	2
3	BRESCIA: M.L.A Metrobus Prealpino-S. Eufemia	777.100.000,00	5.612.000,00	224.493.414,01	244.381.000,59	474.486.414,60	192.402.663,60	4.385.808,36	244.381.000,59	244.381.000,59	0,00	5.612.000,00	4.385.808,36	1.226.191,64	3
4	FERRARA: Impianto ferroviario affiancamento Ferrara/Codigoro alla linea FS	55.900.000,00	3.670.722,42	13.315.857,15	21.443.290,45	38.429.870,02	24.331.403,32	3.532.705,65	21.443.290,45	9.412.213,17	12.031.077,28	3.670.722,42	3.532.705,65	138.016,77	4
5	GENOVA: Metropolitana - Tratte Brin - Canepari/Principe-Brignole ed ulteriori opere	446.535.000,00	27.456.488,00	276.107.139,57	233.025.352,87	536.588.980,44	277.979.727,10	8.236.946,40	233.025.352,87	231.218.048,60	1.807.304,27	27.456.488,00	8.236.946,40	19.219.541,60	5
6	GENOVA: Prolungamento filovia esistente	31.059.000,00	0,00	5.974.248,99	16.903.634,31	22.877.883,30	14.449.295,70	0,00	16.903.634,31	9.663.099,00	7.240.535,31	0,00	0,00	0,00	
7	MILANO: Prolungamento M3 Zara Maciachini	92.348.000,00	0,00	54.315.182,78	55.409.111,34	109.724.294,12	64.633.245,96	0,00	55.409.111,34	54.570.869,19	838.242,15	0,00	0,00	0,00	6
8	MILANO: Prolungamento M3 Maciachini Comasina	351.924.000,00	0,00	128.148.532,40	211.154.000,00	339.302.532,40	181.180.358,04	0,00	211.154.000,00	190.599.473,71	20.554.526,29	0,00	0,00	0,00	7
9	MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Abbiategrasso	69.610.000,00	0,00	32.599.194,89	37.494.770,87	70.093.965,76	22.849.343,08	0,00	37.494.770,87	37.465.600,89	29.169,98	0,00	0,00	0,00	8
10	MILANO: Prolungamento M2 Famagosta Assago	69.978.000,00	3.069.018,94	12.991.465,19	41.987.016,27	58.047.500,40	42.568.166,96	2.778.284,52	41.987.016,27	41.967.879,23	19.137,04	3.069.018,94	2.778.284,52	290.734,42	
11	MILANO: Tramvia P.zza Castello - Parco Nord	54.090.000,00	0,00	28.216.243,84	32.453.635,08	60.669.878,92	19.678.748,72	0,00	32.453.635,08	32.453.635,08	0,00	0,00	0,00	0,00	9
12	MILANO: Tramvia Abbiategrasso- Duomo	44.445.000,00	0,00	22.630.846,05	26.029.427,71	48.660.273,76	15.870.658,40	0,00	26.029.427,71	23.943.887,95	2.085.539,76	0,00	0,00	0,00	10
13	MILANO: Tramvia P.zza Garibaldi - Cinisello	117.953.000,00	0,00	68.179.645,18	70.771.702,22	138.951.347,40	48.722.280,86	0,00	70.771.702,22	66.538.909,15	4.232.793,07	0,00	0,00	0,00	11
14	MILANO: Metropolitana linea M5 Garibaldi FS - Ca' Grande 1° lotto Garibaldi/Bignami	483.704.000,00	0,00	26.990.633,70	81.714.000,00	108.704.633,70	61.965.777,32	0,00	81.714.000,00	81.176.526,41	537.473,59	0,00	0,00	0,00	
15	MILANO: potenziamento e ammodernamento della linea 2 della metropolitana di Milano e realizzazione parcheggio di interscambio Piazza Abbiategrasso	76.605.000,00	45.963.000,00	0,00	0,00	45.963.000,00	0,00	21.069.753,08	0,00	0,00	0,00	45.963.000,00	21.069.753,08	24.893.246,92	12
16	TORINO:Metropolitana automatica leggera linea 2 tratta Rebaudengo - Giulio Cesare	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13
17	PADOVA: Tramvia Fornace Morandi-Prato della Valle	77.185.000,00	4.553.591,81	33.122.062,70	36.777.928,70	74.453.583,21	28.680.814,08	4.553.591,81	36.777.928,70	35.820.525,94	957.402,76	4.553.591,81	4.553.591,81	0,00	14.
18	REGGIO EMILIA: Potenziamento linee ferroviarie urbane e collegamento ferr. Reggio Emilia/Bagnolo	30.157.000,00	0,00	10.981.526,56	18.094.575,04	29.076.101,60	16.579.282,32	0,00	18.094.575,04	16.707.600,50	1.386.974,54	0,00	0,00	0,00	15
19	REGGIO EMILIA: Collegamento ferroviario Stazione	8.315.000,00	0,00	1.716.738,85	4.988.973,65	6.705.712,50	4.241.890,42	0,00	4.988.973,65	975.723,53	4.013.250,12	0,00	0,00	0,00	16

			STANZIAMENTO STATALE E GESTIONE FINANZIARIA						CONTABILITA' LAVORI						
N.	INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	CONTRIBUTO	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	IMPEGNO COMPLESSIVO (CONTRIBUTO + MUTUO)	PAGAMENTO RATE MUTUI AL 31.12.2015	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	CAPITALE MUTUI	SVINCOLI CAPITALE MUTUI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU MUTUI (=11-12)	CONTRIBUTI	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU CONTRIBUTI (=14-15)	NOTE
	FS - Polo S.Lazzaro														
20	TORINO: M. L. A. Linea 1 (intervento unitario)	958.035.000,00	0,00	524.871.335,31	574.429.246,99	1.099.300.582,30	519.279.648,78	0,00	574.429.246,99	574.429.246,99	0,00	0,00	0,00	0,00	17
21	TORINO: Linea tramviaria 4	44.021.000,00	0,00	17.782.063,86	24.922.880,94	42.704.944,80	26.983.520,64	0,00	24.922.880,94	24.141.856,67	781.024,27	0,00	0,00	0,00	18
22	VENEZIA: Linea tramviaria (Favaro-Mestre-Venezia)(Mestre-Marghera)	172.384.000,00	2.739.000,00	78.381.600,37	97.955.019,95	179.075.620,32	83.374.392,00	2.252.353,06	97.955.019,95	97.144.809,73	810.210,22	2.739.000,00	2.252.353,06	486.646,94	19
23	VENEZIA: Funicolare terrestre P.le Roma - Tronchetto	23.376.000,00	1.790.715,53	3.070.599,62	9.296.224,18	14.157.539,33	7.049.560,08	1.790.715,53	9.296.224,18	9.296.224,18	0,00	1.790.715,53	1.790.715,53	0,00	20
24	VERONA: Tramvia urbana (intervento unitario)	130.711.000,00	0,00	81.323.003,84	124.324.633,06	205.647.636,90	89.373.173,02	0,00	124.324.633,06	0,00	124.324.633,06	0,00	0,00	0,00	
25	ANCONA: Integrazione autobus	5.165.000,00	0,00	1.313.217,61	3.098.741,39	4.411.959,00	3.343.478,40	0,00	3.098.741,39	2.476.305,39	622.436,00	0,00	0,00	0,00	21
26	AREZZO: Scale mobili	2.556.000,00	0,00	650.042,90	1.533.877,00	2.183.919,90	1.655.021,76		1.533.877,00	1.533.573,26	303,74	0,00	0,00	0,00	22
27	FIRENZE: Linea tramviaria S. Maria Novella-Scandicci L1	147.405.000,00	9.114.518,00	54.828.342,08	73.812.020,02	137.754.880,10	76.662.067,92	8.829.252,29	73.812.020,02	73.812.020,02	0,00	9.114.518,00	8.829.252,29	285.265,71	23
28	FIRENZE: Linea tramviaria Peretola-P.zza della Libertà L2	190.189.000,00	0,00	77.616.450,14	80.567.276,26	158.183.726,40	61.777.398,96	0,00	80.567.276,26	11.698.009,96	68.869.266,30	0,00	0,00	0,00	24
29	FIRENZE: Linea tramviaria V.e Strozzi-Careggi L3	72.603.000,00	0,00	13.945.579,55	36.130.291,75	50.075.871,30	31.458.193,54	0,00	36.130.291,75	4.837.164,49	31.293.127,26	0,00	0,00	0,00	
30	LATINA: Tramvia su gomma linea 1 e 2	139.612.000,00	0,00	24.298.307,50	81.425.000,00	105.723.307,50	70.482.205,00	0,00	81.425.000,00	3.662.317,39	77.762.682,61	0,00	0,00	0,00	
31	OSIMO: Ascensore inclinato	3.422.000,00	0,00	1.619.869,82	1.741.492,66	3.361.362,48	1.527.503,12	0,00	1.741.492,66	1.741.492,66	0,00	0,00	0,00	0,00	25
32	PERUGIA: Minimetro	83.439.000,00	12.000.000,00	18.677.502,11	20.079.844,21	50.757.346,32	17.612.492,56	12.000.000,00	20.079.844,21	20.079.844,21	0,00	12.000.000,00	12.000.000,00	0,00	26
33	ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna/Conca d'Oro	423.224.000,00	0,00	197.338.649,11	231.909.805,97	429.248.455,08	196.991.084,94	0,00	231.909.805,97	222.179.475,26	9.730.330,71	0,00	0,00	0,00	
34	ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B Osteria del Curato	83.673.000,00	0,00	35.459.997,55	44.591.170,41	80.051.167,96	48.467.755,20	0,00	44.591.170,41	44.591.170,41	0,00	0,00	0,00	0,00	27
35	ROMA: Potenziamento e ammodernamento A e B -Nodo di Termini	48.745.000,00	0,00	17.836.227,32	20.262.669,98	38.098.897,30	23.956.636,46	0,00	20.262.669,98	13.609.227,44	6.653.442,54	0,00	0,00	0,00	28
36	ROMA: Potenziamento e ammodernamento AeB - materiale rotabile	258.948.000,00	0,00	135.778.708,26	153.790.277,18	289.568.985,44	132.075.093,02	0,00	153.790.277,18	153.358.106,76	432.170,42	0,00	0,00	0,00	29
37	ROMA: Metropolitana linea A - Interventi urgenti AMLA (intervento unitario)	149.965.000,00	0,00	34.004.471,60	75.685.000,00	109.689.471,60	85.876.156,08	0,00	75.685.000,00	74.068.932,02	1.616.067,98	0,00	0,00	0,00	
38	ROMA: Metropolitana linea C - T5 malatesta-alessandrino	1.124.900.000,00	0,00	156.143.291,60	283.478.000,00	439.621.291,60	285.753.839,54	0,00	283.478.000,00	283.478.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
39	ROMA: Metropolitana linea C - T3 venezia -colosseo	792.000.000,00	0,00	35.172.338,60	118.728.276,70	153.900.615,30	112.860.451,22	0,00	118.728.276,70	57.117.146,65	61.611.130,05	0,00	0,00	0,00	30
40	ROMA: Tramvia Piazza Venezia-Gianicolense	21.302.000,00	0,00	15.853.899,83	9.037.995,73	24.891.895,56	16.112.226,52	0,00	9.037.995,73	8.648.070,77	389.924,96	0,00	0,00	0,00	
41	ROMA : Sistema filoviario Eur Fermi-Tor dei Cenci	131.438.000,00	0,00	59.527.936,82	71.022.913,26	130.550.850,08	60.612.894,68	0,00	71.022.913,26	28.323.865,58	42.699.047,68	0,00	0,00	0,00	
42	SPOLETO: Percorsi meccanizzati - I° stralcio	48.009.000,00	2.193.346,12	11.758.081,77	12.769.396,83	26.720.824,72	12.139.955,50	1.545.870,40	12.769.396,83	12.769.390,83	6,00	2.193.346,12	1.545.870,40	647.475,72	31
43	SPOLETO: Percorsi meccanizzati - II° stralcio		0,00	3.800.720,84	6.262.556,36	10.063.277,20	5.738.111,52	0,00	6.262.556,36	6.262.556,36	0,00	0,00	0,00	0,00	32
44	SPOLETO: Percorsi meccanizzati -III° stralcio		0,00	2.925.926,20	7.580.000,00	10.505.926,20	6.608.167,56	0,00	7.580.000,00	7.493.476,42	86.523,58	0,00	0,00	0,00	

			STANZIAMENTO STATALE E GESTIONE FINANZIARIA						CONTABILITA' LAVORI						
N.	INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	CONTRIBUTO	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	IMPEGNO COMPLESSIVO (CONTRIBUTO + MUTUO)	PAGAMENTO RATE MUTUI AL 31.12.2015	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	CAPITALE MUTUI	SVINCOLI CAPITALE MUTUI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU MUTUI (=11-12)	CONTRIBUTI	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU CONTRIBUTI (=14-15)	NOTE
45	AVELLINO: Sistema filoviario	24.709.000,00	0,00	4.896.970,20	14.825.551,20	19.722.521,40	12.842.076,00	0,00	14.825.551,20	7.368.838,41	7.456.712,79	0,00	0,00	0,00	
46	BARI: Ferrotranviaria - 1° lotto- da Fermata Ospedale S.Paolo a zona Cecilia	25.431.000,00	14.394.000,00	0,00	0,00	14.393.034,03	0,00	8.635.818,63	0,00	0,00	0,00	14.394.000,00	8.635.818,63	5.758.181,37	33
47	LECCE: Sistema innovativo	24.262.000,00	0,00	4.365.983,41	13.217.991,29	17.583.974,70	8.355.479,66	0,00	13.217.991,29	11.520.203,10	1.697.788,19	0,00	0,00	0,00	
48	NAPOLI: Linea 6 - tratta Mostra/S.Pasquale (ex linea tramviaria rapida)	325.600.000,00	0,00	108.961.555,10	113.104.060,90	222.065.616,00	42.472.197,48	0,00	113.104.060,90	102.323.042,34	10.781.018,56	0,00	0,00	0,00	34
49	NAPOLI: Metropolitana Linea 1 Vanvitelli-Dante	531.288.000,00	0,00	227.675.806,94	161.909.237,86	389.585.044,80	240.197.796,88	0,00	161.909.237,86	161.909.237,86	0,00	0,00	0,00	0,00	
50	NAPOLI: Metropolitana Linea 1- Dante-Garibaldi-C.D.	1.375.710.000,00	0,00	164.902.670,07	180.759.914,65	345.662.584,72	136.994.603,76	0,00	180.759.914,65	180.759.914,65	0,00	0,00	0,00	0,00	35
51	NAPOLI: Funicolare di Chiaia	14.660.000,00	0,00	8.944.985,17	8.056.727,63	17.001.712,80	7.719.638,08	0,00	8.056.727,63	7.169.617,77	887.109,86	0,00	0,00	0,00	36
52	NAPOLI: Nodo di interscambio Cilea tra le linee 1 e linea Circumflegrea SEPSA	77.511.000,00	0,00	21.281.242,28	46.511.536,22	67.792.778,50	41.011.059,64	0,00	46.511.536,22	0,00	46.511.536,22	0,00	0,00	0,00	37
53	NAPOLI: Potenziamento, estensione e ammodernamento filovia Napoli/Teverola	5.670.000,00	0,00	3.143.758,00	5.180.060,00	8.323.818,00	4.317.164,28	0,00	5.180.060,00	5.135.491,00	44.569,00	0,00	0,00	0,00	38
54	NAPOLI: Linea tranviaria P.zza Nazionale - Piazza Emiciclo	13.248.000,00	0,00	3.368.622,47	7.948.788,13	11.317.410,60	8.471.129,04	0,00	7.948.788,13	6.682.694,46	1.266.093,67	0,00	0,00	0,00	39
55	PALERMO: Sistema tramviario	285.900.000,00	0,00	20.656.588,09	21.441.911,51	42.098.499,60	12.247.356,80	0,00	21.441.911,51	21.441.911,51	0,00	0,00	0,00	0,00	
56	PALERMO: Metroferrovia Giachery-Lolli	152.095.000,00	0,00	22.917.031,10	69.463.000,00	92.380.031,10	76.928.793,16	0,00	69.463.000,00	0,00	69.463.000,00	0,00	0,00	0,00	
	TOTALI GENERALI	**11.006.792.000,00**	**148.771.762,10**	**3.280.066.774,52**	**4.105.345.574,58**	**7.534.183.145,23**	**3.721.250.482,06**	**93.978.464,33**	**4.105.345.574,58**	**3.448.038.807,27**	**657.306.767,31**	**148.771.762,10**	**93.978.464,33**	**54.788.297,77**	

1 - Comprensivo della l. n. 133/2008. Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dal 2004. Per la differenza tra col. 12 e col.3 contributi vedi del. Cipe del 2.12.2005

2 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento

3 - Comprensivo della l. n. 133/08. Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza MEF dall'inizio dell'ammortamento.

4 - Ruolo di spesa fissa Mef € 1.737.957,38 annui per 20 anni l. n. 448/98.Comprensivo della l. n. 296/06

5 - Il pagamento di cui a col. 8 si riferisce ad un solo mutuo di € 132.212.966,17, gli altri sono stati trasferiti alla competenza Mef dal 2004 . Il contributo di Savona è stato trasferito all'intervento di Genova

6 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dal 2004 con esclusione del mutuo di € 9.234.838,12.

7 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dallinizio dell'ammortamento

8 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dal 2004 con esclusione del mutuo di € 6.249.128,48.

9 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef 2004 con esclusione del mutuo di € 5.408.827,28.

10 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dal 2004 con esclusione del mutuo di € 4.338.237,95.

11 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dallinizio dell'ammortamento

12 - Legge 133/2008 € 21.069.753,08+ € 24.893.246,92 trasferiti con delibera Cipe da Bologna a Milano

13 - Legge 133/2008 € 28.912.000,00 trasferiti con del. Cipe da Bologna a Milano ma non impegnati in quanto già perenti

14 - Contributo legge 133/08. Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento.

15 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dall'nizio dell'ammortamento

16 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dall'nizio dell'ammortamento

17 - comprensivo del trasferimento dei mutui e delle relative rate di ammortamentoda Brindisi 1 e 2 che sono stati trasferiti alla competenza Mef dal 2004

18 - L'impegno è stato assunto per € 29.993.836,41 ma il mutuo autorizzato è di € 24.922.880,94 e le rate sono state trasferite al Mef dall'inizio dell'ammortamento..

19 - Comprensivo dei contributi della Legge 296/06. Le rate dei Mutui trasferiti alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento.

20 - Comprensivo dei contribuiti della legge 133/08

21 - Rate di Mutuo trasferite al Mef dall'inizio dell'ammortamento

22 - Rate di Mutuo trasferite al Mef dall'inizio dell'ammortamento

23 - Il Contributo della legge 133/08 è spalmato sui 3 interventi per Firenze ma l'impegno è stato assunto sul primo intervento.Rate di mutuo trasferite alla competenza Mef dal 2004.

24 - Le rate di mutuo sono state trasferite alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento.

25 - Trasferito alla competenza Mef dal 2004

26 - Contributo legge 296/06. Mutuo rasferito alla competenza Mef dal 2004

27 - Trasferito alla competenza Mef dal 2004

28 - Rate di mutuo trasferite alla competenza Mef dal 2004

29 - Per n. 2 mutui le rate trasferite alla competenza Mef dal 2004

30 - Legge 211+ Legge 388

31 - Comprensivo della Legge 133/08 spalmata sui 3 interventi di Spoleto ma impegnata sul primo. Mutui trasferiti alla competenza del Mef dal 2004

32 - Trasferito alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento

33 - Mutuo Legge 488/98 non autorizzato da Cdp e trasformato in contributo

34 - Trasferito alla competenza Mef dal 2004

35 -Trasferito alla competenza Mef dal 2004

36 - Trasferito alla competenza Mef dal 2004

37 - Rate del mutuo di € 23.860.536,22 trasferite alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento

38 - Trasferito alla competenza Mef dall'inizio dell'ammortamento

39 - Trasferito alla competenza Mef dal 2004

Allegato 11
Avanzamento finanziario per singolo intervento a favore degli enti locali (art. 9).
Interventi non in corso al 31 dicembre 2015

Allegato n 11 - Avanzamento finanziario per singolo intervento a favore degli enti locali (art. 9) – Interventi non in corso al 31 dicembre 2015

	STANZIAMENTO STATALE E GESTIONE FINANZIARIA							CONTABILITA' LAVORI							
INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	CONTRIBUTO	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	IMPEGNO COMPLESSIVO (CONTRIBUTO+ MUTUO)	PAGAMENTO RATE MUTUI AL 31.12.2015	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	TOTALE CONTRIBUTI + CAPITALE MUTUI (9+12)	CAPITALE MUTUI	SVINCOLI CAPITALE MUTUI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU MUTUI (=9-10)	CONTRIBUTI	PAGAMENTI SU CONTRIBUTI	RESIDUO DA SVINCOLARE SU CONTRIBUTI (=12-13)	NOTE
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
GENOVA: Metropolitana Tratta Brignole - Stadio		0,00	24.937.758,87	75.498.932,73	100.436.691,60	41.925.753,94		75.498.932,73	75.498.932,73	10,00	0,00		0,00	0,00	1
BOLOGNA: Metropolitana leggera automatica - Linea Staveco/Fiera		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2
MILANO: collegamento Monza-Lissone		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3
RIMINI: Filovia Rimini Riccione		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4
RIMINI: Filovia Riccione Cattolica		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5
SAVONA: Linea tramviaria Savona Albissola		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6
SAVONA: Linea tramviaria Savona Vado			9.068.992,60	27.456.488,00	36.525.480,60			27.456.488,00	27.456.488,00				0,00	0,00	7
ASSISI: Sstema ettometrico a cabine - linee A e B		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8
L'AQUILA: Tramvia su gomma			7.491.628,54	20.141.819,06	27.633.447,60	22.106.758,08		20.141.819,06	20.141.819,06	13.628.167,85	6.513.651,21		0,00	0,00	9
PISA: Tramvia urbana		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10
NAPOLI: Metropolitana Linea 1 C.D.-Capodichino			39.268.912,01	64.704.509,19	103.973.421,20	57.969.188,16		64.704.509,19	64.704.509,19		0,00		0,00	0,00	11
ROMA: Ferrovia Roma-Pantano: tratta Torrenova/Giglioli		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.
BRINDISI:Minimetro - Lotto 1		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13
BRINDISI: Minimetro - Lotto 2		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14
POTENZA: Scale mobili Rione Mancusi		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15
SALERNO: Completamento metropolitana: Salerno-Pontecagnano			4.998.731,70	16.650.000,00	21.648.731,70	7.216.243,90		16.650.000,00	16.650.000,00		0,00		0,00	0,00	16
TAORMINA: Sistema a guida vincolata		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17
BOLOGNA: Metrotramvia di Bologna Opere di completamento del Lotto "Stazione FS-Piazza Maggiore"		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18
Milano: riqualificazione tramvia extraurbana Milano Limbiate I lotto funzionale Milano Comasina-Deposito Varedo		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19
POTENZA: Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20
TOTALI GENERALI		**0,00**	**85.766.023,72**	**204.451.748,98**	**290.217.772,70**	**129.217.944,08**	**0,00**	**204.451.748,98**	**204.451.748,98**	**13.628.167,85**	**6.513.651,21**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

1- Definanziamento disposto dall'art.46 del d.l. n. 78 del 31.5.2010 convertito in l. n. 122 del 30.7.2010. Dal 2010 le rate di pagamento del mutuo sono finalizzate alla realizzazione del Mose (VE)
2 - L'intervento è stato definanziato in quanto il Comune ha proposto, a seguito di approfondimenti progettuali, un intervento sostanzialmente diverso da quello finanziato originariamente; successivamente lo stesso ha beneficiato di risorse ex lege n. 443/01 per il nuovo intervento proposto
3 - A causa della mancata presentazione dei progetti non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla legge 296/02 con conseguente perdita delle risorse medesime.
4 - A causa della mancata presentazione dei progetti non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla legge 296/02 con conseguente perdita delle risorse medesime.
5 - A causa della mancata presentazione dei progetti non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla legge 296/02 con conseguente perdita delle risorse medesime.
6 - Il definanziamento è stato causato dalla rinuncia della Provincia alla realizzazione dell'intervento.
7 - Fondi trasferiti al comune di Genova per la linea metropolitana (Brignole Canepari).
8 - E' mancata la presentazione del progetto definitivo entro i termini previsti dalla l. n. 144/1999
9 - Il Comune de L'Aquila, in conformità della legge 228/12 ha presentato proposta di riutilizzo delle risorse residue del mutuo; la proposta è in fase di valutazione Cipe. Rate di Mutuo trasferite al MEF dall'inizio dell'ammortamento
10 - E' mancata la presentazione del progetto definitivo entro i termini previsti dalla l. n. 144/1999
11 - Definanziamento disposto dall'art.46 del d.l. n. 78 del 31.5.2010 convertito in l. n. 122 del 30.7.2010.
12 - Le risorse sono andate in economia per mancata presentazione del progetto.
13 - Il definanziamento è stato causato dalla mancanza della quota a completamento del 40% del costo dell'intervento a carico del Comune.
14 - Il definanziamento dell'intervento di Brindisi, è stato causato dalla mancanza della quota a completamento del 40% del costo dell'opera a carico del Comune. Le risorse sono state trasferite a GTT TORINO: M. L. A. Linea 1
15 - E' mancata la presentazione della documentazione progettuale necessaria per procedere all'approvazione del progetto ed alla conseguente attivazione del mutuo a carico dello Stato, per l'intervento di Potenza.
16 - Definanziamento disposto dall'art.46 del d.l. n. 78 del 31.5.2010 convertito in l. N. 122 del 30.7.2010. Dal 2010 le rate di pagamento del mutuo sono finalizzate alla realizzazione del Mose (VE)
17 - A causa della mancata presentazione dei progetti non è stato possibile procedere all'impegno delle risorse nei termini di cui alla legge 296/02 con conseguente perdita delle risorse medesime.
18 - Il definanziamento è stato disposto dalla Delibera Cipe n.25/2013
19 - Risorse impegnate a favore della Provincia di Milano L.133/08 e successivamente trasferite all'Expo con DL 185/2015
20 - Il definanziamento è stato disposto dalla Delibera Cipe n

Allegato 12
Autorizzazione al finanziamento di interventi a favore degli enti locali
(art. 9 e s.m.i.)

Allegato n. 12 - Autorizzazione al finanziamento di interventi a favore degli enti locali (art. 9 e smi)

Anno	l. 211/92 A	l. 211/92 B	611/96 A	611/96 (228/12)	d.l. 457/97	l. 194/98 A	l. 194/98 B e 505/95	l. 448/98 A	l. 448/98 B	472/99	488/99 A	488/99 B	388/00 A	388/00 B	296/06	244/07	112/08	Totali per anno
1992																		0,00
1993	90.379.957,30																	90.379.957,30
1994	90.379.957,30	25.822.844,95																116.202.802,25
1995	90.379.957,30	25.822.844,95																116.202.802,25
1996	90.379.957,30	25.822.844,95					38.734.267,43											154.937.069,68
1997	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32													170.792.296,48
1998	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98												181.121.434,46
1999	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98												181.121.434,46
2000	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90		19.108.905,27								241.546.891,63
2001	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905							312.301.486,53
2002	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47					351.035.753,96
2003	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				376.342.142,02
2004	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				376.342.142,02
2005	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				376.342.142,02
2006	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				376.342.142,02
2007	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06	10.000.000,00			386.342.142,02
2008	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06	10.000.000,00	56.500.000,00		442.842.142,02
2009	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06	10.000.000,00	65.000.000,00		451.342.142,02
2010	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06		55.000.000,00		431.342.142,02
2011	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06			55.000.000,00	431.342.142,02

Anno	l. 211/92 A	l. 211/92 B	611/96 A	611/96 (228/12)	d.l. 457/97	l. 194/98 A	l. 194/98 B e 505/95	l. 448/98 A	l. 448/98 B	472/99	488/99 A	488/99 B	388/00 A	388/00 B	296/06	244/07	112/08	Totali per anno
2012	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91		2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				376.342.142,02
2013	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				331.342.142,02
2014	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90	19.108.905,27	19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				331.342.142,02
2015	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90		19.108.905	20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				312.233.236,75
2016	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90			20.658.275,96	18.075.991,47	25.306.388,06				293.124.331,75
2017	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90					25.306.388,06				254.390.064,32
2018	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90									229.083.676,26
2019	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98		41.316.551,90	51.645.689,90									229.083.676,26
2020	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98			51.645.689,90									187.767.124,36
2021	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98												136.121.434,46
2022	90.379.957,30	25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98												136.121.434,46
2023		25.822.844,95	51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98												45.741.477,16
2024			51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98												19.918.632,21
2025			51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98												19.918.632,21
2026			51.645.689,91	-45.000.000,00	2.943.804,32	10.329.137,98												19.918.632,21
2027						10.329.137,98												10.329.137,98
	2.711.398.719,00	774.685.348,63	1.549.370.697,30	-630.000.000,00	88.314.129,60	309.874.139,40	38.734.267,43	826.331.038,00	1.032.913.798,00	286.633.579,05	286.633.575,00	309.874.139,40	271.139.872,05	379.595.820,90	30.000.000,00	176.500.000,00	55.000.000,00	8.496.999.123,76

Allegato 13
Avanzamento finanziario interventi ferrovie in regime di concessione governativa al 31 dicembre 2015 (art. 10)

Allegato n. 13 - Avanzamento finanziario interventi ferrovie in regime di concessione governativa al 31.12.2015 (art. 10)

	INTERVENTO	COSTO APPROVATO	TOTALE ASSEGNATO (Cipe)	TOTALE IMPEGNATO	% (3/1)	INTERESSI SU MUTUI	PAGAMENTI (MUTUI E LIMITI DI IMPEGNO)	% (6/1)	
		1	2	3	4	5	6	7	8
				EMILIA ROMAGNA					
1	FERROVIE EMILIA ROMAGNA	16.419.197,74	18.756.888,24	16.756.436,88	89,33%	3.586.785,95	16.756.436,88	89,33%	*
				UMBRIA					
2	CENTRALE UMBRA AMMODERNAMENTO CESA TERNI	19.617.098,86	83.198.648,40	83.198.648,40	100,00%	4.303.705,78	83.198.648,40	100,00%	
3	CENTRALE UMBRA RADDOPPIO S.ANNA-PONTE S.GIOVANNI	48.223.646,50				4.857.181,95			
	Totale interventi R.Umbria	*67.840.745,36*							
				PUGLIA					
4	FERROVIE DEL GARGANO FOGGIA LUCERA	28.089.574,28	15.350.967,44	15.350.967,44	100,00%	2.832.842,36	15.350.967,44	100,00%	*
5	FERROTRAMVIARIA BARI BARLETTA	30.987.413,95	36.456.099,68	36.456.099,68	100,00%	5.468.685,73	36.456.099,68	100,00%	
6	Collegamento quartiere S. Paolo- Lamasitana	37.598.449,60	82.655.201,80	82.655.201,80	100,00%		82.655.201,80	100,00%	*
7	Collegamento Bari Mungivacca	64.879.897,95							
	Totale interventi R.Puglia	*161.555.335,78*							
				SARDEGNA					
8	FERROVIE DELLA SARDEGNA	27.004.498,34	31.051.539,90	31.051.539,90	100,00%	5.775.291,04	31.051.539,90	100,00%	
				SICILIA					
9	GEST.GOV. CIRCUMETNEA BORGO NESIMA-GIOVANNI XXIII STESICORO DEPOSITO PATERNO'	139.443.362,76	169.903.644,24	164.000.704,96	96,53%	24.217.860,09	164.000.704,96	96,53%	

	INTERVENTO	COSTO APPROVATO	TOTALE ASSEGNATO (Cipe)	TOTALE IMPEGNATO	% (3/1)	INTERESSI SU MUTUI	PAGAMENTI (MUTUI E LIMITI DI IMPEGNO)	% (6/1)	
		1	2	3	4	5	6	7	8
				LOMBARDIA					
10	Collegamento Saranno Malpensa	168.368.047,84	138.753.376,32	138.753.376,32	100,00%		138.753.376,32	100,00%	*
11	Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3B	9.499.984,05							
12	Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3A	57.586.671,75							*
13	Stazione di Affori	31.012.797,30	23.634.875,55	23.634.875,55	100,00%		23.634.875,55	100,00%	*
	Totale interventi R.Lombardia	*235.454.703,64*							
				ABRUZZO					
14	Filovia di Montesilvano - Pescara	30.956.633,10	29.953.823,68	29.953.823,68	100,00%		29.953.823,68	100,00%	**
			454.111,20	454.111,20	100,00%		454.111,20	100,00%	
				CAMPANIA					
15	ALIFANA-BENEVENTO NAPOLI TRATTA PISCINOLA CAPODICHINO	165.153.620,10	76.343.142,40	63.245.289,00	82,84%	13.592.606,26	63.245.289,00	82,84%	*
16	SOC. SEPSA FERROVIE CUMANA E CIRCUMFLEGREA	149.809.685,63	242.637.009,12	242.637.009,12	100,00%	2.562.511,08	242.637.009,12	100,00%	*
17	Fornitura nuovi elettrotreni (Circumvesuviana)	10.292.474,54							
18	Realizzazione bretella di collegamento a doppio binario tra le linee S. Giorgio - Volla e Napoli-Nola-Baiano	6.638.114,25							
19	Opere tecnologiche funzionali di 1° fase (Circumvesuviana)	31.367.392,64				19.189.614,80			
20	Realizzazione stazione Termale della Linea Napoli-	40.010.000,00							

	INTERVENTO	COSTO APPROVATO	TOTALE ASSEGNATO (Cipe)	TOTALE IMPEGNATO	% (3/1)	INTERESSI SU MUTUI	PAGAMENTI (MUTUI E LIMITI DI IMPEGNO)	% (6/1)	
		1	2	3	4	5	6	7	8
	Nola Baiano…(Circumvesuviana)								
21	Raddoppio della tratta Pioppiano - Via Nocera (Circumvesuviana)	62.371.934,08							*
	Totale interventi R. Campania	*465.643.221,24*							
				VENETO					
22	SISTEMA METROPOLITANO VENETO	441.947.100,00	217.722.923,43	217.722.923,43	100,00%	35.524.749,23	217.722.923,43	100,00%	*
				LAZIO					
23	COMUNE DI ROMA TRATTA T4 S.GIOVANNI-MALATESTA	248.073.000,00	318.619.273,00	306.347.916,80	96,15%	58.274.916,80	306.347.916,80	96,15%	
24	Ammodernamento e potenziamento della tratta urbana P.le Flaminio – Riano della Linea Ferroviaria Roma – Civita Castellana Viterbo	72.085.504,60	84.337.764,00	84.337.764,00	100,00%		84.337.764,00	100,00%	*
25	Ammodernamento e Potenziamento tratta extraurbana (Montebello – Riano).	25.008.392,42							*
	Totale interventi R. Lazio	*345.166.897,02*	1.569.829.288,40	1.536.556.688,16	97,88%		1.536.556.688,16	97,88%	
TOTALE INTERVENTI								**1.931.431.694,97**	

Allegato 14
Movimentazione finanziaria interventi ferrovie
in regime di concessione governativa (art. 10)

Allegato n. 14 - Movimentazione finanziaria interventi ferrovie in regime di concessione governativa (art. 10)

N.	INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	TOTALE DELIBERA CIPE	Rata ADP ex art.15 d.Lgs 422/97	Limite di impegno ADP (rata annuale x n° anni)	LIMITI DI IMPEGNO MUTUI (=6+7)	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	Copertura INTERVENTO consentita dalla 211/92 (=4+7)	PAGAMENTO AL 31.12.2015 (=4+5)
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	**FERROVIE EMILIA ROMAGNA**	**16.419.197,74**	18.756.888,24	0,00	0,00	16.756.436,88	3.586.785,95	13.169.650,93	***13.169.650,93***	16.756.436,88
2	**CENTRALE UMBRA AMMODERNAMENTO CESA TERNI**	**19.617.098,86**	23.116.610,80	4.320.822,46	34.566.579,68	23.116.610,80	4.303.705,78	18.812.905,02	**74.037.760,67**	83.198.648,40
3	**CENTRALE UMBRA RADDOPPIO S.ANNA-PONTE S.GIOVANNI**	**48.223.646,50**	25.515.457,92			25.515.457,92	4.857.181,95	20.658.275,97		
	Totale interventi R.Umbria	*67.840.745,36*						Totale	74.037.760,67	
7	**FERROVIE DEL GARGANO FOGGIA LUCERA**	**28.089.574,28**	15.350.967,44	0,00	0,00	15.350.967,44	2.832.842,36	12.518.125,08	***12.518.125,08***	15.350.967,44
8	**FERROTRAMVIARIA BARI BARLETTA**	**30.987.413,95**	36.456.099,68	0,00	0,00	36.456.099,68	5.468.685,73	30.987.413,95	***30.987.413,95***	36.456.099,68
17	**Collegamento quartiere S. Paolo-Lamasitana**	**37.598.449,60**		8.265.520,18	82.655.201,80				**82.655.201,80**	82.655.201,80
18	**Collegamento Bari Mungivacca**	**64.879.897,95**								
	Totale interventi R.Puglia	*161.555.335,78*						Totale	*126.160.740,83*	
9	**FERROVIE DELLA SARDEGNA**	**27.004.498,34**	31.051.539,90	0,00	0,00	31.051.539,90	5.775.291,04	25.276.248,86	***25.276.248,86***	31.051.539,90
12	**GEST.GOV. CIRCUMETNEA BORGO NESIMA-GIOVANNI XXIII STESICORO DEPOSITO PATERNO'**	**139.443.362,76**	169.903.644,24	0,00	0,00	164.000.704,96	24.217.860,09	139.782.844,87	**139.782.844,87**	164.000.704,96
13	**Collegamento Saranno Malpensa**	**168.368.047,84**		17.344.172,04	138.753.376,32				**138.753.376,32**	138.753.376,32
14	**Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto 3B**	**9.499.984,05**								
15	**Quadruplicamento Cadorna Bovisa lotto**	**57.586.671,75**								

N.	INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	TOTALE DELIBERA CIPE	Rata ADP ex art.15 d.Lgs 422/97	Limite di impegno ADP (rata annuale x n° anni)	LIMITI DI IMPEGNO MUTUI (=6+7)	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	Copertura INTERVENTO consentita dalla 211/92 (=4+7)	PAGAMENTO AL 31.12.2015 (=4+5)
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	3A									
	Stazione di AFFORI	**31.012.797,30**		1.575.658,37	23.634.875,55				**23.634.875,55**	23.634.875,55
	Totale interventi R.Lombardia	*235.454.703,64*						Totale	*162.388.251,87*	
16	**Filovia di Montesilvano - Pescara**	**30.956.633,10**		3.744.227,96	29.953.823,68				**30.407.934,88**	29.953.823,68
				45.411,12	454.111,20					454.111,20
5	**ALIFANA-BENEVENTO NAPOLI TRATTA PISCINOLA CAPODICHINO**	**165.153.620,10**	76.343.142,40			63.245.289,00	13.592.606,26	49.652.682,74	**49.652.682,74**	63.245.289,00
6	**SOC. SEPSA FERROVIE CUMANA E CIRCUMFLEGREA**	**149.809.685,63**	15.021.530,72	16.147.141,60	129.177.132,80	15.021.530,72	2.562.511,08	12.459.019,64	**220.884.883,24**	242.637.009,12
19	**Fornitura nuovi elettrotreni (Circumvesusiana)**	**10.292.474,54**								
20	**Realizzazione bretella di collegamento a doppio binario tra le linee S. Giorgio - Volla e Napoli-Nola-Baiano**	**6.638.114,25**								
21	**Opere tecnologiche funzionali di 1° fase (Circumvesuviana)**	**31.367.392,64**	98.438.345,60			98.438.345,60	19.189.614,80	79.248.730,80		
22	**Realizzazione stazione Termale della Linea Napoli- Nola Baiano…(Circumvesuviana)**	**40.010.000,00**								
23	**Raddoppio della tratta Pioppiano - Via Nocera (Circumvesuviana)**	**62.371.934,08**								
	Totale interventi R. Campania	*465.643.221,24*						Totale	*220.884.883,24*	
	SISTEMA METROPOLITANO VENETO	**441.947.100,00**	217.722.923,43			217.722.923,43	35.524.749,23	182.198.174,20	**182.198.174,20**	217.722.923,43

N.	INTERVENTO	VALORE DELL'INTERVENTO (COSTO APPROVATO)	TOTALE DELIBERA CIPE	Rata ADP ex art.15 d.Lgs 422/97	Limite di impegno ADP (rata annuale x n° anni)	LIMITI DI IMPEGNO MUTUI (=6+7)	INTERESSI SU MUTUI	CAPITALE MUTUI	Copertura INTERVENTO consentita dalla 211/92 (=4+7)	PAGAMENTO AL 31.12.2015 (=4+5)
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	**COMUNE DI ROMA TRATTA T4 S.GIOVANNI-MALATESTA**	**248.073.000,00**	318.619.273,00	0,00	0,00	306.347.916,80	58.274.916,80	248.073.000,00	**248.073.000,00**	306.347.916,80
	Ammodernamento e potenziamento della tratta urbana P.le Flaminio – Riano della Linea Ferroviaria Roma – Civita Castellana Viterbo	**72.085.504,60**	42.953.307,13	5.622.517,60	84.337.764,00				**84.337.764,00**	84.337.764,00
	Ammodernamento e Potenziamento tratta extraurbana (Montebello – Riano).	**25.008.392,42**	14.786.574,19							
	Totale interventi R.Lazio	*345.166.897,02*						Totale	*332.410.764,00*	
	TOTALE	**1.931.431.694,97**	**1.104.036.304,69**		**523.532.865,03**		180.186.751,07	584.764.072,06	1.356.369.937,09	**1.536.556.688,16**

Allegato 15
Costo mutui Cdp su somme non erogate

Allegato n. 15 - Costo mutui CCDDPP su somme non erogate

Ente beneficiario (vigente)	Intervento finanziato	Importo concesso	Interessi contrattuali	Interessi su somme non erogate	Somme riconosciute al pagatore su importo non erogato	Interessi netti pagati su somme non erogate
Comune di Genova	Tratte "Brin-Canepari" E "Principe-Brignole"	132.212.966,17	151.230.682,51	40.042.515,10	10.999.908,16	29.042.606,94
Comune di Genova	Tratte "Brin - Canepari" E "Principe - Brignole"	28.921.586,35	19.274.359,20	14.387.025,12	5.914.857,26	8.472.167,86
Comune di Genova	Tratte "Brin - Canepari" E "Principe - Brignole"	71.890.800,35	34.587.302,52	17.710.777,85	7.739.185,69	9.971.592,16
Roma capitale	Tramvia Veloce P.Zza Venezia- Gianicolense	9.037.995,73	12.906.990,77	3.023.335,00	706.550,80	2.316.784,20
Comune di Napoli	Linea Metropolitana 1 Napoli Tratta Vanvitelli-Dante	161.909.237,86	185.198.511,80	30.820.496,15	8.384.965,41	22.435.530,74
Comune di Milano	Prolungamento Linea Metropolitana 3 (Zara-Maciachini)	46.174.273,22	36.030.284,12	8.996.341,32	3.373.434,87	5.622.906,45
Comune di Milano	Linea 3 Metropolitana Milano (Tratta Zara-Maciachini)	9.234.838,12	5.841.079,51	4.635.795,03	2.380.664,32	2.255.130,71
Roma capitale	Ammodernamento Linee "A"/"B"Metropolitana Roma -Termini	16.885.558,32	13.175.983,50	10.801.707,14	4.019.436,43	6.782.270,71
Comune di Milano	Costruzione Prolungamento Metropolitana Milano Linea 2 Famagosta-P.Le Abbiategrasso	31.245.642,39	20.305.397,32	4.734.371,50	2.021.277,56	2.713.093,94
Comune di Milano	Costruzione Prolungamento Metropolitana Milano Linea 2 Famagosta-P.Le Abbiategrasso	6.249.128,48	4.302.177,90	1.870.180,39	742.901,32	1.127.279,07
Comune di Milano	Metrotranvia Nord, Tratta Maciachini - Parco Nord	27.044.807,80	17.575.428,97	4.405.589,13	1.869.725,26	2.535.863,87
Comune di Milano	Metrotranvia Nord, Tratta Maciachini - Parco Nord	5.408.827,28	3.381.061,90	2.279.761,50	1.327.399,98	952.361,52
Comune di Milano	Metropolitana - Metrotranvia Sud Milano - Tratta Abbiategrasso - Duomo	21.691.189,76	14.096.308,74	3.784.257,86	1.609.277,00	2.174.980,86
Comune di Milano	Metropolitana - Metrotranvia Sud Milano - Tratta Abbiategrasso - Duomo	4.338.237,95	3.015.142,60	2.042.230,40	824.461,23	1.217.769,17
Comune di Firenze	Tramvia Firenze S. Maria Novella - Scandicci	48.614.087,91	32.398.132,40	16.692.373,00	7.362.004,92	9.330.368,08
Comune di Firenze	Tramvia Firenze S. Maria Novella - Scandicci	25.197.932,11	8.389.857,12	5.349.706,19	2.988.607,52	2.361.098,67
Umbria Tpl E Mobilità Spa	Spoleto Città Aperta All'uomo Ovvero Città Senza Auto - Sistema Mobilità Alternativa Centro Storico	5.222.412,16	3.610.862,87	1.094.439,19	425.263,14	669.176,05
Umbria Tpl E Mobilita Spa	Spoleto Città Aperta All'uomo Ovvero Città Senza Auto - Sistema Mobilità Alternativa Centro Storico	1.044.275,85	738.415,84	424.712,03	168.843,24	255.868,79
Umbria Tpl E Mobilità Spa	Comune Di Spoleto - Completamento Del Percorso Meccanizzato Posterna - La Rocca	6.108.292,65	3.588.471,28	2.356.252,67	923.860,99	1.432.391,68
Roma capitale	Metropolitana A E B Di Roma - Ampliamento Deposito Osteria Del Curato	23.757.017,36	15.438.814,51	2.187.086,29	923.989,84	1.263.096,45
Roma capitale	Metropolitana Di Roma - Linea A - Ampliamento Deposito Osteria Del Curato	10.432.429,36	7.056.559,62	591.127,30	206.564,96	384.562,34
Roma capitale	Metropolitana Di Roma - Linea A - Ampliamento Deposito Osteria Del Curato	10.401.723,69	4.753.801,19	228.271,76	97.198,85	131.072,91
Gruppo Torinese Trasporti spa-G.T.T. Spa	Metropolitana Di Torino Linea 1 Tratta Porta Nuova-Collegno	362.273.856,44	271.396.064,23	74.219.695,59	26.548.534,41	47.671.161,18

Ente beneficiario (vigente)	Intervento finanziato	Importo concesso	Interessi contrattuali	Interessi su somme non erogate	Somme riconosciute al pagatore su importo non erogato	Interessi netti pagati su somme non erogate
Comune di Napoli	Manutenzione straordinaria funicolare di Chiaia nel comune di Napoli	8.056.727,63	5.560.288,17	4.341.084,40	1.473.293,32	2.867.791,08
Roma capitale	Metropolitane Di Roma - Materiale Rotabile	12.890.764,21	8.225.090,06	2.089.945,89	750.675,60	1.339.270,29
Comune di Osimo	Imp.to di risalita colleg.to parcheggio - centro storico	1.741.492,66	1.023.083,89	177.877,63	70.361,89	107.515,74
Roma capitale	Metropolitane Di Roma - Materiale Rotabile	6.476.369,51	3.804.707,38	798.812,20	318.599,18	480.213,02
Umbria Tpl e Mobilità spa.	Sistema Mobilita' Alternativa Percorso Meccanizzato Centro Storico	6.262.556,36	2.694.252,83	1.351.249,46	595.309,01	755.940,45
Comune di Napoli	Metropolitana Napoli Linea 6 Tratta Mostra - San Pasquale	113.104.060,90	58.121.416,66	25.720.428,15	10.335.649,26	15.384.778,89
Teb - Tramvie Elettriche Bergamasche Spa	Metrotranvia Di Bergamo Tratta Bergamo Fs - Ranica-Alzano Sopra	28.529.578,82	16.760.423,86	5.792.323,55	2.369.495,25	3.422.828,30
Teb - Tramvie Elettriche Bergamasche Spa	Metrotranvia Di Bergamo Tratta Bergamo Fs - Ranica-Alzano Sopra	7.329.967,21	4.385.732,71	2.894.538,51	1.118.390,95	1.776.147,56
Comune di Napoli	Linea Tranviaria Piazza Nazionale-Piazza Emiciclo	7.948.788,13	2.521.516,20	1.496.595,96	850.071,58	646.524,38
Comune di Perugia	Realizzazione Nuovo Sistema Trasporto Urbano Automatizzato A Perugia Minimetro Tratta Pian Di Massiano-Pincio Centro	20.079.844,24	11.796.413,05	2.288.497,13	913.902,70	1.374.594,43
Comune di Napoli	Linea 1 Metropolitana Napoli Tratta Dante-Garibaldi-Pozzo Di Attacco Brin - L. 211/92	124.507.945,69	61.197.252,23	15.317.845,07	6.248.421,93	9.069.423,14
Comune di Napoli	Linea 1 Metropolitana Napoli Tratta Dante-Garibaldi-Pozzo Di Attacco Brin - L. 194/98	41.791.175,82	20.885.907,50	9.438.612,54	4.252.722,32	5.185.890,22
Comune di Napoli	Linea 1 Metropolitana Napoli Tratta Dante-Garibaldi-Pozzo Di Attacco Brin - L. 611/96	14.460.793,14	7.227.046,84	3.063.755,67	1.364.615,60	1.699.140,07
Comune di Padova	Primo Lotto Funzionale Linea Tranviaria Pontevigodarzere-La Guizza - L. 211/92	31.122.280,25	16.055.462,18	2.777.795,11	1.179.074,30	1.598.720,81
Comune di Padova	Primo Lotto Funzionale Linea Tranviaria Pontevigodarzere-La Guizza - L. 30/98	5.655.648,45	2.966.288,98	1.591.414,64	656.537,84	934.876,80
Comune di Reggio-Emilia	Potenziamento Linee Ferroviarie Urbane E Nuovo Collegamento Reggio Emilia F.S.-San Lazzaro	18.094.575,04	7.784.578,32	3.275.424,53	1.471.257,07	1.804.167,46
Gruppo Torinese Trasporti Spa-G.T.T. Spa	Sistema Innovativo A Via Guidata, 1° Fase Di Attuazione, Tratta Ospedale Perrino - P.Zza Cairoli - Comune Di Brindisi	18.592.448,37	8.289.513,30	2.427.659,19	1.086.400,37	1.341.258,82
Gruppo Torinese Trasporti Spa-G.T.T. Spa	Sistema Innovativo A Via Guidata, 2° Fase Di Attuazione, Tratta P.Zza Cairoli - P.Le Flacco - Comune Di Brindisi	9.296.224,18	3.299.975,54	1.203.258,52	593.001,24	610.257,28
Comune di Firenze	Linea Tranviaria 2 Firenze Peretola-Stazione A.V.-Stazione Santa Maria Novella-Centro Storico-Piazza Liberta' - L. 211/92	2.314.726,51	1.238.637,41	1.238.637,41	416.650,76	821.986,65
Comune di Firenze	Linea Tranviaria 2 Firenze Peretola-Stazione A.V.-Stazione Santa Maria Novella-Centro Storico-Piazza Liberta' - L. 611/96	78.252.549,75	41.873.861,61	41.194.865,30	13.941.984,10	27.252.881,20
Comune di Torino	Linea Tranviaria 4 Torino	24.922.880,94	8.407.668,39	2.774.847,86	1.433.969,19	1.340.878,67
Amm.ne prov.le di Ancona	Servizio Integrato Autobus Treno Area Urbana Ancona	3.098.741,39	1.031.751,30	721.281,46	387.420,19	333.861,27

Ente beneficiario (vigente)	Intervento finanziato	Importo concesso	Interessi contrattuali	Interessi su somme non erogate	Somme riconosciute al pagatore su importo non erogato	Interessi netti pagati su somme non erogate
Tper Spa	Sistema A Guida Vincolata Citta' Bologna Tratta Borgo Panigale-Centro San Lazzaro	104.098.610,96	50.926.598,76	37.607.513,50	15.055.347,43	22.552.166,07
Tper Spa	Sistema A Guida Vincolata Citta' Bologna Tratta Collegamento Stazione Ferroviaria Sfm-Caselle	5.197.684,66	1.799.171,42	1.331.957,88	695.240,08	636.717,80
Comune di Arezzo	Sistema Trasporto Pedonale Meccanizzato Con Scale Mobili - Ingresso Della Citta' Da Nord - 1° Lotto	1.533.877,00	510.716,83	84.386,52	37.402,86	46.983,66
Gruppo Torinese Trasporti Spa-G.T.T. Spa	Metropolitana Torino Linea 1 Tratta Porta Nuova-Lingotto Materiale Rotabile	21.383.663,00	8.542.822,38	2.100.506,82	1.435.678,30	664.828,52
Infratrasporti To Srl	Metropolitana Torino Linea 1 Tratta Porta Nuova-Lingotto Materiale Rotabile	162.883.055,00	66.622.678,33	27.955.192,68	22.873.549,73	5.081.642,95
Teb - Tramvie Elettriche Bergamasche Spa	Tramvia Delle Valli Di Bergamo:2° Tratta Funzionale Alzano L. - Albino	20.707.923,61	7.168.019,24	3.099.265,14	1.602.303,42	1.496.961,72
Comune di Palermo	Sistema Tramviario Città Di Palermo-Realizzazione 3 Linee Tram "Roccella-Calatafimi-Leonardo Da Vinci"	21.441.910,00	7.811.412,48	3.931.043,03	3.277.909,82	653.133,21
Comune di Milano	Prolungamento Della Linea Metropolitana 3 A Nord Fino A Comasina	211.154.000,00	96.353.939,64	55.075.706,08	23.529.152,18	31.546.553,90
Brescia Infrastrutture Srl	Metropolitana Leggera Automatica Di Brescia - Metrobus, Tratta Prealpino - S.Eufemia	213.700.362,04	114.606.257,00	45.693.244,61	18.904.813,94	26.788.430,67
Brescia Infrastrutture Srl	Metropolitana Leggera Automatica Di Brescia - Metrobus, Tratta Prealpino - S.Eufemia	30.680.638,55	13.518.896,87	10.349.089,69	4.418.644,98	5.930.444,71
Comune di Milano	Metrotranvia Tra Il Comune Di Milano E Il Comune Di Cinisello	70.771.702,22	36.367.850,78	16.729.237,99	7.053.750,39	9.675.487,60
Roma capitale	Potenziamento Linee A E B Metropolitana Di Roma - Adeguamento Del "Nuovo Nodo Di Termini	3.377.111,66	1.243.737,22	921.253,00	452.180,91	469.072,09
Umbria Tpl e Mobilità Spa	Mobilità Alternativa Per Spoleto - Completamento Del Percorso Meccanizzato Posterna-La Rocca	394.416,17	189.757,04	124.635,35	53.476,24	71.159,11
Consorzio Venezia Nuova	Ammodernamento E Potenziamento Della Ferrovia Alifana, Tratta Capodichino - Centro Direzionale	64.704.509,19	26.094.782,21	20.417.545,86	9.542.444,43	10.875.101,43
Comune di Napoli	Realizzazione Del Nodo Di Interscambio "Cilea" Tra La Ferrovia Circumflegrea Della Sepsa E La Linea 1 Metropolitana Di Napoli	23.860.536,22	9.622.752,78	9.622.752,77	4.294.896,48	5.327.856,29
Compagnia trasporti pubblici Napoli Spa	Potenziamento, Estenzione Ed Ammodernamento Della Rete Filoviaria Napoli-Aversa-Teverola	5.180.060,00	2.180.132,01	384.654,13	177.171,07	207.483,06
Comune di Venezia	Sistema Di Trasporto A Via Guidata - Linee Favaro-Mestre-Venezia E Mestre-Marghera	7.748.931,45	4.142.096,39	638.641,72	260.995,07	377.646,65
Comune di Venezia	Sistema Di Trasporto A Via Guidata - Linee Favaro-Mestre-Venezia E Mestre-Marghera	37.993.151,78	20.645.255,59	7.852.605,42	3.269.017,03	4.583.588,39
Comune di Venezia	Sistema Di Trasporto A Via Guidata - Linee Favaro-Mestre-Venezia E Mestre-Marghera	12.961.179,47	7.043.028,79	3.589.455,52	1.512.280,33	2.077.175,19

Ente beneficiario (vigente)	Intervento finanziato	Importo concesso	Interessi contrattuali	Interessi su somme non erogate	Somme riconosciute al pagatore su importo non erogato	Interessi netti pagati su somme non erogate
Comune di Venezia	Sistema Di Trasporto A Via Guidata - Linee Favaro-Mestre-Venezia E Mestre-Marghera	31.504.903,76	14.112.448,22	10.725.446,35	4.584.042,02	6.141.404,33
Comune di Venezia	Sistema Di Trasporto A Via Guidata - Linee Favaro-Mestre-Venezia E Mestre-Marghera	7.746.853,49	2.770.550,59	2.672.106,70	1.346.933,34	1.325.173,36
Comune di Verona	Ferrovie Locali 1° Lotto - Tratte S. Michele - Stazione Porta Nuova - Stadio	23.953.270,98	10.109.458,84	10.109.458,84	5.102.247,65	5.007.211,19
Comune di Verona	Realizzazione della metropolitana di superficie a guida vincolata per la città di Verona - linee 1 E 2	91.722.745,28	28.587.369,55	28.587.369,55	17.703.259,30	10.884.110,25
Comune di L'Aquila	Linea tramviaria su gomma	20.141.819,06	7.149.947,16	3.127.307,13	1.507.846,38	1.619.460,75
Comune di Genova	Prolungamento filovia I lotto S. Benigno - Sampierdarena	6.800.000,00	2.729.989,27	1.208.527,69	1.030.110,23	178.417,46
Comune di Spoleto	Prog. Mobilità alternativa 3° stralcio scale mobili	7.580.141,20	3.092.045,64	1.547.633,98	1.105.691,01	441.942,97
Comune di Firenze	Linea Tranviaria 3 - 1' Lotto Careggi - Viale Strozzi	36.130.291,75	14.599.863,78	14.298.567,46	7.651.905,01	6.646.662,45
Comune di Genova	Prolungamento filovia 2° lotto Corvetto-Brignole-Staglieno	10.103.634,31	4.023.170,54	3.319.904,74	1.953.167,02	1.366.737,72
Comune di Reggio-Emilia	Collegamento stazione F.S.- Polo San Lazzaro	4.988.973,65	1.986.561,50	1.778.187,13	1.014.570,59	763.616,54
Comune di Milano	Metropolitana M5 - Tratto Garibaldi F.S. - Zara	81.714.000,00	30.169.552,08	14.092.912,92	12.000.208,57	2.092.704,35
Comune di Avellino	Impianto filoviario a basso impatto ambientale	14.825.551,20	3.903.164,07	3.224.226,16	2.620.288,33	603.937,83
Comune di Venezia	Funicolare terrestre Tronchetto - Piazzale Roma	9.296.224,18	3.432.250,45	1.494.813,00	1.311.948,84	182.864,16
Consorzio Venezia Nuova	Prolungamento linea metropolitana di Genova tratta Brignole-Stadio	75.498.932,73	27.874.892,54	22.050.224,54	14.146.111,35	7.904.113,19
Comune di Lecce	Sistema filoviario ad alimentazione elettrica	13.217.991,29	4.880.202,67	1.477.009,23	1.078.746,20	398.263,03
Comune di Palermo	Metroferrovia-chiusura anello ferroviario	68.564.712,29	25.314.715,39	25.314.715,39	13.233.564,68	12.081.150,71
Comune di Palermo	Metroferrovia 1°Stralcio - chiusura anello ferroviario	898.287,71	237.200,54	237.200,54	173.377,07	63.823,47
Comune di Latina	Tranvia leggera su gomma - linea 1 e 2	81.425.000,00	21.373.023,24	20.980.449,97	15.578.976,06	5.401.473,91
Comune di Verona	Metrotranvia di superficie a guida vincolata	8.648.616,80	2.270.151,64	2.270.151,64	1.669.255,61	600.896,03
Consorzio Venezia Nuova	Completamento metropolitana di Salerno tratta aereoporto-Ponte Cagnano	16.650.000,00	4.396.575,02	3.318.239,00	3.030.396,20	287.842,80
Comune di Napoli	Stazione di interscambio di Cilea	22.651.000,00	5.981.190,35	5.981.190,35	4.371.833,01	1.609.357,34
Totali		**3.303.663.529,17**	**1.857.826.787,67**	**809.979.127,71**	**374.047.449,97**	**435.931.677,74**

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO