

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 21 dicembre 2012

Ripartizione del fondo per le infrastrutture portuali. (Delibera n. 139/2012). (13A03994)

(GU n.108 del 10-5-2013)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 5, comma 9, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che definisce le opere di grande infrastrutturazione portuale e dispone che i relativi progetti siano approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzarsi per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 1, comma 991, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge Finanziaria per il 2007), che autorizza il contributo di 10 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001, e successive modificazioni, per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili;

Visto l'art. 5, comma 7-duodecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, come modificata dall'art. 11, comma 1, del decreto-legge n. 216/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 14/2012, che, al fine di fronteggiare la crisi di competitività dei porti nazionali, con riguardo anche all'attività prevalente di transhipment, in via sperimentale, per gli anni 2010, 2011 e 2012, consente alle Autorità portuali, nell'ambito della loro autonomia di bilancio e nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, di stabilire variazioni in aumento, fino ad un tetto massimo pari al doppio, della misura delle tasse di ancoraggio e portuali, nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle singole tasse medesime;

Visto l'art. 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73 e s.m.i., che:

ha istituito il «Fondo per le infrastrutture portuali», destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale;

ha previsto che il Fondo sia ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, per i programmi nazionali di riparto, e con le singole regioni interessate, per finanziamenti

specifici riguardanti i singoli porti, nonché previo parere di questo Comitato;

ha previsto che al medesimo Fondo sia trasferito, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro competente, una quota non superiore al cinquanta per cento delle risorse destinate all'ammortamento del finanziamento statale previsto per l'opera «Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma», revocato ai sensi del comma 7 del medesimo art. 4, ancora disponibili, da utilizzare come spesa ripartita in favore delle Autorità portuali che abbiano speso, alla data del 31 dicembre 2009, una quota superiore almeno all'80 per cento dei finanziamenti ottenuti fino a tale data;

ha previsto che le predette risorse debbano essere destinate a progetti, già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili, finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto l'art. 2, comma 2-novies, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, che prevede la revoca di fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione, e indica le seguenti finalità cui deve essere destinata quota parte dei suddetti finanziamenti revocati:

alle Autorità portuali che hanno attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara pubblicati alla data del 30 settembre 2010;

alle Autorità i cui porti sono interessati da prevalente attività di transhipment al fine di garantire l'attuazione delle disposizioni del citato art. 5, comma 7-duodecies, del decreto-legge n. 194/2009;

alle Autorità portuali che presentano progetti cantierabili;

Visto l'art. 21 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità 2012), che ha previsto che, per il solo anno 2012, possa essere disposto, per le finalità di cui all'art. 2, comma 2-novies, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, a integrazione delle risorse rivenienti dalla revoca dei finanziamenti, l'utilizzo delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali»;

Visto l'art. 15, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, che prevede la revoca dei finanziamenti imputati ad opere portuali i cui bandi di gara non siano stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso e che destina le relative risorse alle finalità stabilite dal citato art. 2, comma 2-novies, del decreto-legge 225/2010, con priorità alle Autorità portuali che hanno attivato investimenti con contratti già sottoscritti, nonché per gli investimenti finalizzati allo sviluppo dei traffici con uso di container.

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che, all'art.

11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24, (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera n. 136, adottata nell'odierna seduta di questo Comitato e in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato ha espresso parere sul X Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012;

Vista le note 17 dicembre 2012, n. 44730 e n. 44753, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria e fornito chiarimenti relativi alla ripartizione del suddetto «Fondo per le infrastrutture portuali» di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73 e s.m.i.;

Vista la nota 27 novembre 2012, n. 41939, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del predetto riparto;

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

Vista la nota 21 dicembre 2012, n. 5314, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia delle finanze;

Prende atto

dello schema di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze di riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali», nonché della relazione istruttoria e successivi chiarimenti e integrazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare:

che il decreto interministeriale 30 settembre 2011, n. 76827, del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasferito al suddetto «Fondo per le infrastrutture portuali», sul capitolo n. 7258 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'importo di euro 45.553.970,65, per l'anno 2012, nonché l'importo annuo di euro 3.676.118,84 per le annualità dal 2012 al 2021, per un totale di euro 82.315.159,05;

che il decreto ministeriale n. 152T/2007, attuativo dell'art. 1, comma 991, della citata legge n. 296/2006, assegna un finanziamento di 125 milioni di euro all'Autorità portuale di Savona per la realizzazione del terminal contenitori di Vado Ligure - Piastra multifunzionale;

che il decreto interministeriale 13 ottobre 2011, n. 357, applicativo del citato art. 2, comma 2-novies, del decreto-legge n. 225/2010, a seguito della ricognizione delle risorse revocate ai sensi del predetto comma, assegna circa 69 milioni di euro

all'Autorita' portuale di Savona per il cofinanziamento del progetto di realizzazione del terminal contenitori di Vado Ligure, 12,4 milioni di euro complessivi alle Autorita' portuali di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, per garantire l'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 5, comma 7-duodecies del decreto-legge n. 194/2009, e 50 milioni di euro all'Autorita' portuale di Genova per il cofinanziamento del progetto di banchinamento e riempimento dello specchio acqueo a levante del portile Delta del porto petroli di Multedo;

che il progetto relativo al riempimento a mare in area demaniale marittima nell'area di Genova Sestri Ponente finalizzata a consentire la realizzazione di un impianto industriale per la cantieristica, detto «Ribaltamento a Mare» e' compreso nell'Accordo di Programma stipulato in data 28 luglio 2011 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Autorita' portuale di Genova, e ha per oggetto la realizzazione di un riempimento di circa 71.000 metri quadrati di specchio acqueo con un costo preventivato dell'intervento di circa 75 milioni di euro; il progetto costituisce uno degli interventi fondamentali per raggiungere lo scopo del mantenimento e dello sviluppo dell'attivita' cantieristica genovese e da' un rilevante contributo al completamento del «Terzo Valico dei Giovi», progetto infrastrutturale di rilevanza nazionale ed europea, e alla soluzione del problema dei dragaggi relativo al porto di Genova;

che l'opera relativa alla realizzazione di una Piastra Multifunzionale nel bacino di Vado Ligure, avente un costo complessivo stimato in 450 milioni di euro di cui 300 milioni di euro a carico delle risorse pubbliche, ha carattere di grande infrastrutturazione portuale, come definita dall'art. 5, comma 9, della legge n. 84/1994, ha gia' ottenuto l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, una favorevole Valutazione di Impatto Ambientale ed e' tra le opere previste dal Piano Triennale delle Opere dell'Autorita' Portuale di Savona;

che per il finanziamento della predetta opera, 81 milioni di euro sono a carico delle revoche previste dall'art. 15 del citato decreto-legge n. 83/2012, 125 milioni di euro a carico delle risorse di cui all'art. 1, comma 991, della citata legge n. 296/2006, 69 milioni di euro a carico delle risorse revocate di cui all'art. 2, comma 2-novies, del decreto-legge n. 225/2010 e 25 milioni di euro a carico del citato «Fondo per le infrastrutture portuali»;

che nel porto di Gaeta e' prevista la realizzazione di una nuova infrastruttura a mare, del costo di circa 33 milioni di euro, per la protezione della banchina Cicconardi, allo scopo di assicurare condizioni di accosto e di manovra anche in condizioni meteomarine avverse. Tale infrastruttura consentira' l'ormeggio di due navi da crociera, due Ro-Ro e la delocalizzazione delle attivita' dell'Ente nazionale idrocarburi (Eni) dall'esistente pontile petroli. Attraverso l'approfondimento a -14 metri del fondale, sara' possibile destinare all'approvvigionamento energetico unita' navali di stazza superiore a quelle attuali, assicurando una maggiore economicita' dei costi di trasporto. Per quanto riguarda i traghetti Ro-Ro e le unita' commerciali, le banchine Cicconardi e Salvo D'Acquisto, unitamente al nuovo molo, garantiranno la presenza contemporanea di piu' unita' navali. La realizzazione dei piazzali a copertura della vasca di colmata, e il nuovo svincolo di accesso al porto, consentiranno infine spazi piu' adeguati alla movimentazione di merci e passeggeri;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti precisa che in data 27 marzo 2003 la circoscrizione dell'Autorita' Portuale di Civitavecchia e' stata estesa al porto commerciale di Gaeta, consentendo di dare struttura a un network dei porti del Lazio finalizzato a valorizzare le potenzialita' operative delle infrastrutture esistenti e di quelle in via di realizzazione e composto da tre impianti complementari: il porto di Civitavecchia,

che si caratterizza come scalo multipurpose, crocieristico, passeggeri, container / merci, peschereccio; il porto di Fiumicino, che svolgera' un ruolo di scalo crocieristico/passeggeri e peschereccio; il porto di Gaeta, che si caratterizza come scalo merci e in prospettiva come scalo multipurpose;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puntualizza inoltre che il sistema di porti che fa capo all'Autorita' portuale di Civitavecchia fa parte delle Reti TEN-T, come comprehensive network, e compare alla voce «HUB Portuali» nel X Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2012, su cui questo Comitato ha espresso parere favorevole nella seduta odierna;

che lo schema di decreto in esame prevede la seguente ripartizione del «Fondo per le infrastrutture portuali»:

20 milioni di euro all'Autorita' portuale di Genova per la realizzazione degli interventi destinati alla riorganizzazione, ampliamento e ottimizzazione delle potenzialita' delle infrastrutture portuali e della funzionalita' dell'area di Sestri Ponente del porto di Genova;

25 milioni di euro all'Autorita' portuale di Savona per il completamento del finanziamento relativo alla realizzazione del terminal contenitori di Vado Ligure (Piastra multifunzionale);

nove annualita' dell'importo di 3.676.118 euro ciascuna per gli anni dal 2013 al 2021, per complessivi 33.085.062 euro, all'Autorita' portuale di Civitavecchia per il completamento delle opere del porto commerciale di Gaeta;

3.311.044 euro e 919.044 euro, di cui al citato art. 2, comma 2-novies del decreto-legge n. 225/2010 e s.m.i., rispettivamente all'Autorita' portuale di Gioia Tauro e all'Autorita' portuale di Cagliari, per le finalita' di cui al citato art. 5, comma 7-duodecies del decreto-legge n. 194/2009 e s.m.i.;

per un totale complessivo di euro 82.315.150;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica che, come previsto dal citato art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40/2010 e s.m.i., lo schema di decreto con cui e' stata definita la ripartizione prevede l'acquisizione della sola intesa delle singole regioni interessate, in quanto il decreto medesimo non da' corso a un «programma nazionale di riparto» con connotazioni generali e complessive, ma a «finanziamenti specifici riguardanti i singoli porti»;

Esprime parere favorevole

sullo schema di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali», nella stesura esaminata nell'odierna seduta.

I finanziamenti previsti nel piano di riparto sono subordinati alla trasmissione al Comitato da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 30 giorni dalla pubblicazione della delibera, dei progetti approvati immediatamente cantierabili e dell'intesa delle Regioni interessate dalla ripartizione in esame.

Impegna

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a fare in modo che future assegnazioni a carico del citato «Fondo per le infrastrutture portuali» a favore delle Autorita' portuali avvengano nell'ambito di un programma pluriennale caratterizzato dalla rilevanza strategica degli interventi.

Roma, 21 dicembre 2012

Il Presidente: Monti

Il segretario: Barca

Registrato alla Corte dei conti il 24 aprile 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, registro n. 3, Economia e finanze, foglio n. 292