

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

DETERMINA 17 luglio 2015.

Modifica del regime di fornitura dei medicinali per uso umano «Myfortic» e «Cellcept». (Determina n. 975/2015).

IL DIRETTORE GENERALE

Visto il decreto del Ministro della salute dell'8 novembre 2011, registrato dall'Ufficio centrale del bilancio al registro «Visti semplici», foglio n. 1282, in data 14 novembre 2011, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Luca Pani, a de- correre dal 16 novembre 2011;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e finanze in data 20 settembre 2004, n.245 recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma del comma 13 dell'art. 48 sopra citato come modificato dal decreto n. 53 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze del 29 marzo 2012;

Vista la determinazione con la quale la società Novartis Farma S.p.a. ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale «MYFORTIC»;

Vista la determinazione con la quale la società Roche Registration Limited ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale «CELLCEPT»;

Visto il parere della Commissione tecnica scientifica nella seduta del 18,19 e 20 maggio 2015, che ritiene di aggiungere il nefrologo tra gli specialisti prescrittori dei medicinali a base di micofenolato «MYFORTIC» e «CELLCEPT»;

Determina:

Art. 1.

Modifica regime di fornitura

Alle specialità medicinali a base di micofenolato «MYFORTIC» e «CELLCEPT» si applica il seguente regime di fornitura:

medicinali soggetti a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibili al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti – internista, pediatra, immunologo, ematologo, nefrologo (RNRL)

Restano invariate le altre condizioni negoziali.

Art. 2.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alle società titolari dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 17 luglio 2015

Il direttore generale: PANI

15A05864

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 29 aprile 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Itinerario Caianello (A1) – Benevento. Adeguamento a 4 corsie della SS 372 «Telesina» dal km 0+000 al km 60+900. Valutazione proposta del promotore e individuazione soggetto aggiudicatore (CUP F62C05000020001). (Delibera n. 45/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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 realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano 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 1° agosto 2002, n. 186, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

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



Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali che disciplinano le convenzioni autostradali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (*Gazzetta Ufficiale* n. 26/1999 S.O.) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante "Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)"

Visto Il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;

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 (da ora in avanti "CUP");

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" (da ora in avanti anche "Codice dei contratti pubblici" o "decreto legislativo n. 163/2006"), e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione" alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

- l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto inoltre l'art. 143 del suddetto decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., che:

- al comma 1, prevede che le concessioni di lavori pubblici hanno, di regola, ad oggetto la progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e l'esecuzione di opere pubbliche o di pubblica utilità, e di lavori ad essi struttu-

ralmente e direttamente collegati, nonché la loro gestione funzionale ed economica eventualmente estesa, anche in via anticipata, ad opere o parti di opere in tutto o in parte già realizzate e direttamente connesse a quelle oggetto della concessione e da ricoprendere nella stessa;

- al comma 4, prevede che il soggetto concedente in sede di gara può stabilire la gestione funzionale ed economica, anche anticipata, di opere o parti di opere già realizzate, qualora al concessionario venga imposto di praticare nei confronti degli utenti prezzi inferiori a quelli corrispondenti alla remunerazione degli investimenti e alla somma del costo del servizio e dell'ordinario utile di impresa, ovvero qualora sia necessario assicurare al concessionario il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione in relazione alla qualità del servizio da prestare;

Visto, altresì, l'art. 175 del citato decreto legislativo n. 163/2008 che tra l'altro, nel testo vigente fino alla data del 28 dicembre 2011, prevede:

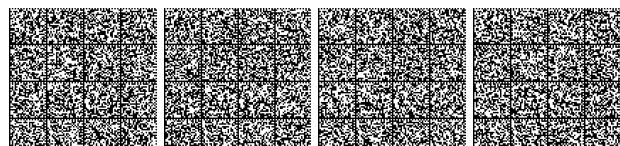
- al comma 3, che il soggetto aggiudicatore, ove valuti la proposta di pubblico interesse ai sensi dell'art. 154, promuove, se necessaria, la procedura di valutazione di impatto ambientale e quella di localizzazione urbanistica, ai sensi dell'art. 165, integrando, a tale fine, il progetto preliminare con lo studio d'impatto ambientale e quant'altro necessario alle predette procedure;

- al comma 4, che questo Comitato valuti la proposta del promotore, unitamente al progetto preliminare, nei tempi e modi di cui all'art. 165 e, qualora ritenga di non approvare la proposta, la rimetta al soggetto aggiudicatore ai fini dell'eventuale espletamento di una nuova istruttoria o per la realizzazione dell'opera con diversa procedura;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 138, 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 dei CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e s.m.i., e visto in particolare l'art. 36 che, al comma 4, prevede che entro la data del 30 settembre 2012 l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali subentra ad ANAS S.p.A. (da ora in avanti ANAS) nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data e che, a decorrere dalla medesima data, in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), il riferimento fatto ad ANAS, quale ente concedente, deve intendersi sostituito, ovunque ripetuto, con il riferimento all'Agenzia di cui al comma 1;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che, tra l'altro, ha modificato l'art. 175 del decreto legislativo n. 163/2006, prevedendo che le nuove disposizioni non si applicano alle procedure già avviate alla data di entrata in vigore della legge



di conversione del decreto stesso (28 dicembre 2011) e che per le suddette procedure continuano ad applicarsi le disposizioni di cui all'art. 175 del codice dei contratti pubblici nella formulazione vigente prima della medesima data;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative", convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, che all'art. 11, comma 5, prevede che in caso di mancata adozione, entro il 30 settembre 2012, dello statuto e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'art. 36, comma 5, settimo periodo, del citato decreto-legge n. 98/2011, le attività e i compiti già attribuiti all'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012;

Visto il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, così come modificato dall'art. 2, comma 4, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, che, all'art. 19 prevede, tra l'altro, al comma 1, lettere *b*, *c*, *d* ed *e*), modifiche agli articoli 144, 153, 174 e 175 del decreto legislativo n. 163/2006 e, al comma 2, che le medesime disposizioni di cui al comma 1, lettere *b*, *c*, *d* ed *e*), non si applichino alle procedure in finanza di progetto, di cui agli articoli 153 e 175 del succitato decreto legislativo n. 163/2006, con bando già pubblicato alla data di entrata in vigore del decreto-legge medesimo (22 giugno 2013);

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, che prevede:

- all'art. 3, comma 2, che, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono finanziati, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-bis dello stesso art. 3, tra gli altri, gli interventi di cui alla lettera *c*) che includono l'intervento di "Adeguamento della strada statale n. 372 "Telesina" tra lo svincolo di Caianello della Strada statale n. 372 e lo svincolo di Benevento sulla strada statale n. 88" tra quelli appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015;

- all'art. 5, che i concessionari di tratte autostradali nazionali possono proporre modifiche del rapporto concessorio anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue, ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria e che a tal fine i concessionari predispongono un nuovo piano economico finanziario per la stipula di un atto aggiuntivo o di un'apposita convenzione unitaria che devono intervenire entro il 31 agosto 2015, piano che deve assicurare l'equilibrio economico finanziario, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, nonché la disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nelle originarie concessioni e di quelli ulteriori per l'attuazione delle finalità di cui al comma 1 del medesimo art. 5 e per il mantenimento di un regime tariffario più favorevole per l'utenza;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la "Struttura di vigilanza

sulle concessionarie autostradali" (da ora in avanti anche SVCA) con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2 dell'art. 36 del citato decreto-legge n. 98/2011, e in particolare le funzioni di concedente;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135", che - non contemplando più la suddetta SVCA - all'art. 5 riporta, fra le Direzioni generali del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici del suddetto Ministero, la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con il compito, tra l'altro di svolgere le funzioni di concedente della rete stradale e di concedente della rete autostradale in concessione, anche avvalendosi delle società miste regionali;

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, che individua le modalità di monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera *e*), del citato decreto legislativo n. 163/2006;

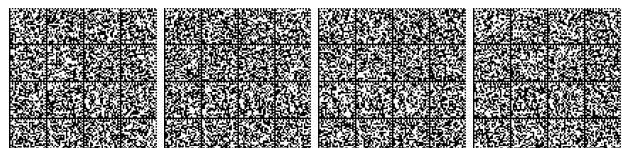
Vista la delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe, che ha previsto l'istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) presso questo Comitato, istituzione poi disposta con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1998);

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica" - "Sistemi stradali e autostradali", l'intervento "Benevento - Caserta - A1 - Caianello - Grazzanise e variante di Caserta";

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrigé in *Gazzetta Ufficiale* 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 delibera 25 luglio 2003, n. 83 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* 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 d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;



Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 100 (*Gazzetta Ufficiale* n. 280/2006), con la quale questo Comitato:

- ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'itinerario Caianello (A1) - Benevento: adeguamento a 4 corsie della SS "Tetesina" dal km 0+000 al km 60+900", apponendo il relativo vincolo preordinato all'esproprio;

- ha individuato in 708,378 milioni di euro il limite di spesa dell'intervento e ha indicato ANAS quale soggetto aggiudicatore;

- ha assegnato in via programmatica ad ANAS un finanziamento di 110 milioni di euro, in termini di volume di investimento, imputando il relativo onere sul contributo quindicennale autorizzato dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, con una quota annua di contributo non superiore a 9,834 milioni di euro;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 (*Gazzetta Ufficiale* n. 42/2009) e s.m.i., con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e che, all'art. 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministeri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 304/2011), con la quale questo Comitato ha disposto assegnazioni di risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2007-2013 per interventi di rilevanza strategica nel settore delle infrastrutture, assegnando, tra l'altro, all'itinerario Caianello (A1) - Benevento: adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal Km 0+000 al km 60+900" l'importo di 90 milioni di euro, ad integrazione dell'assegnazione di cui alla citata delibera n. 100/2006;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27 (*Gazzetta Ufficiale* n. 120/2013), con la quale sono stati dettati "criteri per l'aggiornamento del piano economico finanziario di cui alla delibera 15 giugno 2007, n. 39";

Vista la delibera 17 dicembre 2013, n. 94 (*Gazzetta Ufficiale* n. 76/2014), che individua nel 30 giugno 2014 il termine per l'assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) con riferimento alle assegnazioni a favore delle Regioni meridionali disposte da questo Comitato, tra l'altro, con la richiamata delibera n. 62/2011;

Vista la delibera 30 giugno 2014, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 220/2014), con la quale questo Comitato, preso atto degli esiti della ricognizione svolta dall'allora Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS) del Ministero dello sviluppo economico presso le Regioni meridionali in attuazione della richiamata delibera n. 94/2013, ha rilevato che non sussistevano OGV assunte entro il suddetto termine in relazione all'assegnazione all'intervento in esame dei 90 milioni di euro di cui alla citata delibera n. 62/2011;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001 e s.m.i., in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'11° Allegato infrastrutture

al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella "tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche", l'infrastruttura "Adeguamento Telesina dal km 0+000 al km 60+900";

Vista la delibera 20 febbraio 2015, n. 25, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato ha preso atto dell'aggiornamento delle informazioni circa le OGV relative agli interventi della Regione Campania di cui alla delibera n. 62/2011 e, in particolare, che l'intervento "Itinerario Caianello (A1) - Benevento: adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina dal km 0+00 al km 60+900", era - a differenza di quanto rilevato con la succitata delibera n. 21/2014 - da considerare dotato di OGV assunte entro il termine del 30 giugno 2014;

Considerato che l'opera di cui trattasi è ricompresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Campania, sottoscritta il 31 ottobre 2002;

Considerato che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 82 del 4 marzo 2015, adottato ai sensi del decreto-legge n. 133/2014, art. 3, comma 2, sono stati destinati, tra gli altri interventi di cui alla lettera c) del medesimo comma, all'"Adeguamento della strada statale n. 372 "Telesina" tra lo svincolo di Caianello della Strada statale n. 372 e lo svincolo di Benevento sulla strada statale n. 88", 90 milioni di euro a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-bis dello stesso art. 3;

Vista la nota 13 febbraio 2015, n. 5731, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione alla prima riunione utile del Comitato dell'"Adeguamento della SS 372 Telesina" tra lo svincolo di Caianello della SS 372 e lo svincolo di Benevento sulla SS 88";

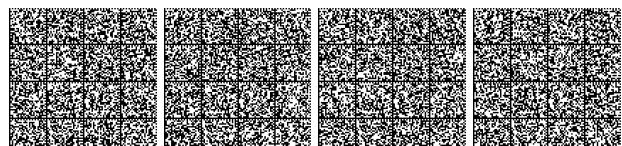
Viste le note 18 febbraio 2015, n. 8584, 19 febbraio 2015, n. 1235, con le quali il suddetto Ministero ha trasmesso la documentazione concernente l'intervento sopra richiamato e la nota 25 febbraio 2015, n. 7685, con la quale il medesimo Ministero ha trasmesso la documentazione relativa alla proposta del promotore, costituita dal piano economico-finanziario, dal piano finanziario regolatore e dallo schema di convenzione di concessione di costruzione e gestione dell'intervento, comprendente anche la gestione del collegamento dallo svincolo di Benevento sulla SS 88 al casello autostradale di Benevento sulla A16;

Vista la nota 28 aprile 2015, n. 16292, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso un aggiornamento della relazione istruttoria e confermato la richiesta di iscrizione dell'argomento all'ordine del giorno del Comitato;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che l'attuale SS 372 "Telesina", classificabile come strada di tipo IV secondo le norme CNR 80, si sviluppa dallo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano - Napoli, fino all'innesto con la SS 88 a nord del territorio



comunale di Benevento, dove la stessa SS 88 assume le caratteristiche di una strada di categoria B;

- che con delibera n. 100/2006, questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'intervento;

- che, con nota 21 marzo 2007, la Regione Campania ha espresso parere favorevole all'ipotesi di proporre al mercato privato il raddoppio della SS 372 "Telesina";

- che a maggio 2007, su indirizzo del Ministero delle infrastrutture e trasporti, il Consiglio d'Amministrazione di ANAS ha approvato gli avvisi indicativi per la selezione del promotore relativi ad alcune infrastrutture autostradali, tra le quali l'ammodernamento della SS 372 "Telesina" (avviso pubblicato a luglio 2007) e ha aggiornato il proprio Master Plan, che individua le opere viarie da realizzare con il coinvolgimento di soggetti privati, attraverso lo strumento del *project financing*;

- che il 2 aprile 2008 il Consiglio d'Amministrazione di ANAS ha dichiarato di pubblico interesse, ai sensi dell'art. 154 del citato decreto legislativo n. 163/2006, il progetto preliminare presentato il 16 novembre 2007 dalla ATI NET Engineering e Geodata nell'ambito della proposta di finanza di progetto;

- che il progetto prevede il completo utilizzo dell'attuale sedime stradale, con adeguamento alla sezione di tipo "B" di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2011 (velocità di progetto tra i 70 e i 120 km/h, carreggiata costituita da due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchine esterne di 1,75 m, banchine interne di 0,50 m e spartitraffico centrale da 3,00 m, per una larghezza complessiva di 22,50 m);

- che lungo il tracciato, di circa 61 km, sono previsti numerosi svincoli per la connessione con la maglia stradale esistente, nonché opere d'arte principali e secondarie, quali viadotti, gallerie e ponti;

- che il progetto preliminare, oggetto della proposta del promotore in esame, recepisce le prescrizioni di cui all'allegato 1 alla delibera CIPE n. 100/2006 risolvibili nell'attuale livello di progettazione, mentre rimanda il recepimento di altre prescrizioni a momenti successivi, in quanto affrontabili in fase di progettazione definitiva, esecutiva o di realizzazione dell'opera;

- che l'istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indica le prescrizioni di cui alla citata delibera n. 100/2006 già assolte dal progetto in esame, tra le quali figurano, tra l'altro, l'esclusione delle nuove intersezioni/svincoli nei Comuni di Vairano, Baia e Latina, Faicchio e Vitulano e lo sviluppo degli interventi di compensazione e mitigazione ambientale secondo le indicazioni contenute nello studio d'impatto ambientale (SIA) approvato, con il dettaglio di localizzazione, tipologia e modalità di esecuzione nonché dei relativi costi analitici;

- che, relativamente agli svincoli, il progetto mantiene tutte le interconnessioni attuali, ma, a seguito del previsto allargamento della piattaforma stradale, buona parte dei rami di svincolo è stata riconfigurata perché non più adeguata agli standard geometrici minimi e di sicurezza previsti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 16 aprile 2006 (*rectius* 19 aprile 2006), concernente "norme funzionali e geometriche per la co-

struzione delle intersezioni stradali" (*Gazzetta Ufficiale* n. 170/2006);

- che il Ministero istruttore sintetizza, per alcuni svincoli e per gruppi di svincoli, le modifiche apportate rispetto al progetto di cui alla predetta delibera n. 100/2006;

- che, rispetto al progetto preliminare di cui alla delibera n. 100/2006, l'unica galleria artificiale prevista nel tracciato di progetto, lunga 451 m, è stata adeguata al nuovo schema di svincolo, caratterizzato da piste in uscita ed ingresso anticipate all'esterno del tratto in galleria e da piste di collegamento ubicate sulla copertura della galleria stessa;

- che il 20 luglio 2009 è stata attivata la procedura di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione urbanistica tramite pubblicazione sul quotidiano a diffusione nazionale "La Repubblica" e sul quotidiano a diffusione locale "Il Mattino";

- che con delibera 4 dicembre 2009, n. 1778, la Regione Campania, sentiti i Comuni e le Province interessati, ha espresso il consenso ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento;

- che, a seguito della riunione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del 4 marzo 2010, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha formulato parere favorevole con prescrizioni;

- che con nota 23 febbraio 2010, n. DG/PBAAC/6114, il Ministero dei beni e delle attività culturali ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

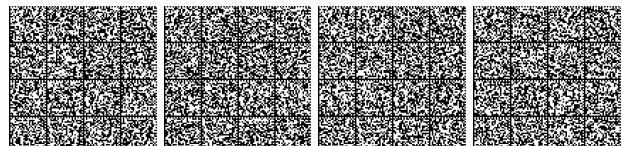
- che il progetto è stato istruito dal Ministero competente e inoltrato a questo Comitato una prima volta nel mese di novembre 2010, ma che all'epoca la relativa proposta di approvazione non è stata iscritta all'ordine del giorno del Comitato, tra l'altro, per indisponibilità della completa copertura finanziaria pubblica;

- che l'11 luglio 2012 ANAS ha chiesto al promotore la trasmissione dello schema di convenzione e del piano economico finanziario (PEF) aggiornato alla luce delle modifiche normative intervenute nel frattempo in materia fiscale, di pedaggi, di concessioni ed alla luce del mutato contesto economico e del prezziario di riferimento;

- che a novembre 2013 il promotore ha consegnato alla SVCA, subentrata ad ANAS in qualità di soggetto aggiudicatore dell'intervento, l'aggiornamento della proposta, inclusiva di un PEF che ha previsto l'ipotesi di inserimento nel progetto e di pedagiamento dell'ulteriore tratta Benevento - Castel del Lago (innesto A16);

- che la complessità delle proposte aggiornate del promotore, con l'ipotesi di pedaggio sulla tratta Benevento - Castel del Lago (innesto A16), e, al contempo, i numerosi emendamenti all'epoca proposti in fase di approvazione del disegno di legge di stabilità, poi avvenuta il 27 dicembre 2013 (legge n. 147/2013), hanno determinato dubbi sull'integrale finanziamento del progetto, inducendo la Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (STM) ad attendere la versione definitiva della predetta legge di stabilità per il completamento dell'istruttoria di competenza e l'inoltro del progetto a questo Comitato;

- che formalizzando quanto emerso nel corso di svariati confronti con il proponente, con nota 16 aprile 2014,



n. 15496, la STM, in accordo con la SVCA, ha chiesto al promotore di rimodulare il piano economico finanziario senza tener conto della tratta aggiuntiva Benevento - Castel del Lago (innesto A16), inserita nel PEF aggiornato al 2013, che non risultava far parte dell'iniziale proposta dichiarata di pubblico interesse e ancora di competenza dell'ANAS;

- che, a fronte di tale richiesta, la società NET Engineering ha manifestato perplessità e dubbi in merito alla redditività del PEF relativo alla soluzione priva della tratta di collegamento Benevento - Castel del Lago (innesto A16), ritenendo che l'inserimento di tale bretella costituisse "il solo strumento idoneo a consentire la difesa dei margini di remuneratività originariamente previsti";

- che con nota 5 settembre 2014, n. 3577, la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel frattempo subentrata nelle competenze della SVCA, ha condiviso la succitata richiesta della STM in data 16 aprile 2014, rilevando:

- che la tratta di collegamento Benevento - Castel del Lago (innesto A16) non era stata prevista nell'iniziale proposta ritenuta di pubblico interesse;

- che l'ipotesi di pedaggio avanzata dal promotore non avrebbe potuto essere attuata sulla predetta tratta aggiuntiva, poiché avrebbe implicato il pedaggio di una strada già realizzata con risorse pubbliche e in esercizio, la cui eventuale tariffazione sarebbe risultata non accettabile da parte dei cittadini;

- che in relazione ai profili di criticità rilevati con riferimento all'ipotesi di pedaggio della tratta aggiuntiva Benevento - Castel del Lago (innesto A16), con nota 30 settembre 2014 il promotore ha sostenuto invece la percorribilità di tale Ipotesi, richiamando sia l'art. 143 del decreto legislativo n. 163/2006 sia il sopravvenuto art. 5 del decreto-legge n. 133/2014;

- che il Ministero istruttore ritiene che dette norme risultino volte a disciplinare ipotesi del tutto eterogenee rispetto al caso di specie, atteso che l'art. 5 del decreto-legge n. 133/2014 riguarda l'ipotesi di rapporti concessionari già in atto, mentre l'art. 143 del decreto legislativo n. 163/2006 riguarda una facoltà dei concedente in fase di gara;

- che, a conferma delle suddette valutazioni, con nota 5 febbraio 2015, n. 655, la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha rilevato quanto segue:

- l'inserimento della tratta aggiuntiva da parte del promotore è in difformità al progetto approvato a suo tempo da questo Comitato;

- l'ipotesi della gestione funzionale ed economica della tratta aggiuntiva contrasta con l'art. 143 del decreto legislativo n. 163/2006, in quanto non è stata prevista in sede di gara;

- l'investimento totale indicato nel PEF presentato dal promotore, comprensivo della tratta aggiuntiva Benevento - Castel del Lago (innesto A16), pari a 720 milioni di euro, prevede un contributo pubblico a fondo perduto di 400 milioni di euro, ma non anche la valorizzazione della predetta tratta aggiuntiva, già realizzata dall'ANAS

a due corsie per senso di marcia e di lunghezza pari a un terzo del collegamento posto a base di gara;

- che, includendo la suddetta valorizzazione, l'ammontare complessivo del contributo pubblico risulterebbe superiore al 50 per cento dell'investimento totale, soglia ritenuta la massima ammissibile per la realizzazione di opere in finanza di progetto;

- che, da una valutazione dell'analisi trasportistica presentata dal promotore, il PEF potrebbe non risultare bandibile neanche con l'inserimento della tratta aggiuntiva;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo Comitato di valutare negativamente la proposta del promotore, in considerazione della sua non percorribilità giuridica e della non sostenibilità del relativo PEF;

- sotto l'aspetto attuativo

- che la succitata Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, soggetto aggiudicatore ai sensi della summenzionata normativa, si è già espressa, ai sensi dell'art. 175, comma 4, del citato decreto legislativo n. 163/2006, proponendo la realizzazione dell'opera con diversa procedura e indicando a tal fine ANAS quale nuovo soggetto aggiudicatore dell'intervento;

- che la STM ha comunicato, con la nota n. 1235/2015 citata in premessa, che la modalità di realizzazione dell'opera sarà l'appalto integrato;

- che il CUP dell'intervento è F62C05000020001;

- sotto l'aspetto finanziario

- che il quadro economico del progetto preliminare elaborato dal promotore prevedeva un costo totale di 720,021 milioni di euro (IVA esclusa), di cui 569,621 milioni per lavori e oneri per la sicurezza e 150,400 milioni per somme a disposizione;

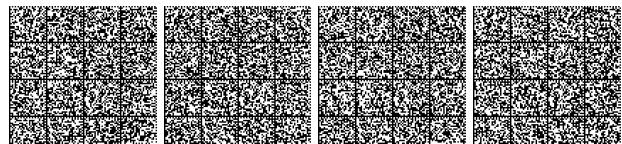
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenta un quadro economico elaborato da ANAS, che tiene conto dei recenti standard per le strade di categoria B "autostrada extraurbana principale", dell'eliminazione degli apprestamenti e delle opere strumentali al pedaggio dell'infrastruttura e alla riqualificazione della tratta aggiuntiva Benevento - Castel del Lago (innesto A16) (c.d. "bretella"), nonché dell'affidamento delle attività di realizzazione dell'opera mediante appalto integrato, con un costo dell'intervento pari a 619,974 milioni di euro;

- che le risorse disponibili per l'intervento sono stimate in complessivi 327,510 milioni di euro, di cui:

- 147,510 milioni di euro corrispondenti al volume d'investimenti attualmente stimato come sviluppati dal contributo quindicennale di 9,834 milioni di euro ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, assegnato in via programmatica con la citata delibera n. 100/2006;

- 90 milioni di euro assegnati con la richiamata delibera n. 62/2011, a carico delle risorse del FSC - programmazione 2007-2013;

- 90 milioni di euro a valere sulle risorse assegnate con il citato decreto n. 82 del 4 marzo 2015, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato ai sensi del



decreto-legge n. 133/2014, art. 3, comma 2, e destinate agli interventi di cui alla lettera *c*) del medesimo comma;

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

Considerato che nel corso della riunione preparatoria di questo Comitato, tenutasi il 19 febbraio 2015, è stata disposta l'acquisizione del parere NARS in merito alla proposta consegnata alla SVCA dal promotore nel novembre del 2013 e all'equilibrio del relativo PEF nell'ipotesi di escludere la cd. "bretella";

Considerato che in data 27 febbraio 2015 il NARS ha emesso il parere n. 2/2015, concernente l'"itinerario Cianello - Benevento, adeguamento 4 corsie della S.S. 372 "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900";

Considerato che il sopracitato parere del NARS riporta che:

- escludendo dalla convenzione la succitata tratta aggiuntiva ("bretella"), il PEF e il piano finanziario regolatorio (PFR) dell'intervento non consentono l'effettiva verifica del relativo equilibrio, in quanto il costo complessivo dell'investimento, la curva della domanda e la relativa dinamica tariffaria dovrebbero essere rimodulati;

- tale esclusione avrebbe, peraltro, un impatto negativo sui flussi di cassa disponibili per il rimborso del debito e per il ristoro degli azionisti;

- lo stesso promotore ha manifestato dubbi in merito alla redditività del PEF relativo alla soluzione senza la tratta Benevento Castel del Lago (innesto A16), ritenendo che l'inserimento di tale bretella costituisca "Il solo strumento idoneo a consentire la difesa dei margini di rimuneratività originariamente previsti";

Considerato che il NARS ha in ultimo formulato, tra l'altro, le seguenti osservazioni:

- il contributo pubblico considerato nel PEF ammonita a 400 milioni di euro a fronte di un finanziamento pubblico disponibile di 327,510 milioni di euro, il che crea indeterminatezza nella copertura finanziaria dell'intero investimento, e, in ogni caso, nel contributo pubblico complessivo non sono stati stimati l'inserimento *ex se*, nel "cespite" convenzionale, della bretella già realizzata, nonché il valore sottostante alla possibilità di pedaggiare la stessa;

- la formula tariffaria considerata nel PEF e nel PFR non risulta essere conforme al "price cap" tipico del settore autostradale;

- il WACC presenta parametri risk free, ERP e *Kd* non pienamente corrispondenti con quanto previsto dalle delibere di questo Comitato n. 39/2007 e n. 27/2013, da applicare, per analogia, al caso di specie, e con le attuali condizioni del mercato del credito;

Ritenuto, per le motivazioni sopra esposte, di non poter valutare positivamente la proposta del promotore in quanto:

- inclusiva del pedaggiamento della tratta stradale aggiuntiva Benevento - Castel del Lago (innesto A16), non prevista in sede di gara per la selezione del promotore medesimo e già realizzata con finanziamenti pubblici;

- e conseguentemente non percorribile né sotto l'aspetto giuridico né sotto l'aspetto economico finanziario, come evidenziato nel succitato parere NARS n. 2/2015;

Vista la nota 29 aprile 2015, n. 1991, predisposta congiuntamente dai Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 176, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006, nel testo vigente alla data del 28 dicembre 2011, la proposta del promotore ATI NET Engineering e Geodata unitamente al progetto preliminare di cui in premesse, relativa all'intervento denominato "Adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900", è valutata negativamente.

2. Ai sensi del succitato art. 175, comma 4, come proposto dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, il soggetto aggiudicatore dell'intervento è individuato in ANAS S.p.A., che realizzerà l'opera con la procedura dell'appalto integrato.

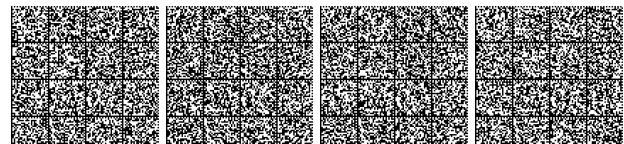
3. È confermata l'assegnazione a favore di ANAS S.p.A. delle risorse disponibili per l'intervento stesso, stimate in 327,510 milioni di euro e costituite:

- dal contributo quindicennale di 9,834 milioni di euro ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, assegnato in via programmatica con la delibera di questo Comitato n. 100/2006, corrispondente a un volume d'investimenti attualmente stimato in 147,510 milioni di euro;

- dalle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) - programmazione 2007-2013, recate dalla delibera di questo Comitato n. 62/2011, pari a 90 milioni di euro;

- dalle risorse recate dal decreto interministeriale n. 82 del 4 marzo 2015, citato in premesse, adottato ai sensi dell'art. 3, comma 2, lettera *c*), del decreto-legge n. 133/2014, pari a 90 milioni di euro.

4. ANAS S.p.a. nei limiti delle risorse disponibili, sottoporrà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto definitivo di un primo stralcio funzionale dell'intervento ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera in *Gazzetta Ufficiale*, valutando soluzioni progettuali essenziali ai fini dei contenimenti dei costi, anche correlate a una analisi della domanda. Trascorso inutilmente tale termine, il suddetto Ministero sottoporrà la questione, nella prima seduta utile, a questo Comitato, che si riserva di assumere eventuali decisioni circa la riallocazione delle risorse assegnate per l'intervento.



5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, in particolare con riferimento a quanto disposto dall'art. 163 del Codice dei contratti pubblici e tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

6. Il soggetto aggiudicatore dell'opera dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge n. 144/1999.

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

Roma, 29 aprile 2015

Il Presidente: RENZI

Il segretario: LOTTI

*Registrato alla Corte dei conti il 16 luglio 2015
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze reg. n. 2206*

15A05950

DELIBERA 29 aprile 2015.

Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007-2013. Riprogrammazione del Programma attuativo regionale (PAR) della regione Veneto ai sensi delibera CIPE n. 41/2012: presa d'atto. (Delibera n. 40/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visti gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate, coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge 30 giugno 1998, n. 208 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, il quale prevede che ogni progetto d'investimento pubblico debba essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 1, comma 2, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, che trasferisce al Ministero dello sviluppo economico il Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione e le funzioni di cui all'art. 24, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ivi inclusa la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui al citato art. 61;

Vista la legge 6 agosto 2008, n. 133, che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria;

Visto l'art. 7, commi 26 e 27, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni nella legge 30 luglio 2010, n. 122, che ha attribuito al Presidente del Consiglio dei ministri la gestione del FAS, prevedendo che lo stesso Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro delegato si avvalgano, nella gestione del citato Fondo, del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS) del Ministero dello sviluppo economico;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136 e in particolare gli articoli 3 e 6 che per la tracciabilità dei flussi finanziari a fini antimafia, prevedono che gli strumenti di pagamento riportino il CUP ove obbligatorio ai sensi della sopracitata legge n. 3/2003, sanzionando la mancata apposizione di detto codice;

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, in attuazione dell'art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42 e in particolare l'art. 4 del medesimo decreto legislativo, il quale dispone che il FAS di cui all'art. 61 della legge n. 289/2002 assuma la denominazione di Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale, che sono rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

Visto l'art. 16, comma 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e successivamente modificato dall'art. 1, commi 117, lettere a) e b) e 468, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), a decorrere dal 1° gennaio 2013, con il quale sono complessivamente rideterminati gli obiettivi del patto di stabilità interno delle Regioni a statuto ordinario per il periodo 2012-2014 e a decorrere dall'anno 2015;

Visto l'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, e successivamente modificato dall'art. 9, comma 9-quater, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 ottobre 2013, n. 124, il quale prevede la facoltà, da parte delle Regioni interessate, previa predisposizione di apposito Piano di ristrutturazione del debito, di utilizzare le risorse FSC ad esse assegnate per coprire debiti pregressi maturati per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con conseguente sottoposizione all'esame del CIPE, per la relativa presa d'atto, della nuova programmazione delle risorse FSC regionali;

Visto l'art. 10 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito con modificazioni nella legge 30 ottobre 2013,

