

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla Società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

Roma, 12 luglio 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

17A05362

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 10 agosto 2016.

Potenziamento degli impianti ferroviari di «La Spezia Marittima» all'interno del porto commerciale, secondo il piano regolatore portuale - approvazione progetto definitivo e finanziamento. (Delibera n. 37/2016).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;

l'art. 216, comma 1 e comma 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore, e che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50/2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163/2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

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», e successive modifiche ed integrazioni;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 216, commi 1 e 27, del decreto legislativo n. 50/2016, risulta ammissibile all'esame di questo comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163/2006;

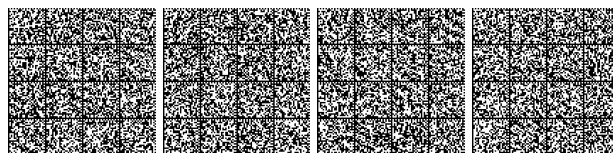
Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 - Supplemento ordinario), con la quale questo comitato ha approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che in allegato riporta l'infrastruttura «Allacciamenti plurimodali Genova - Savona - La Spezia» nell'ambito degli «Hub portuali»;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (supplemento *Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015), con la quale questo comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella o programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Allacciamenti plurimodali Genova - Savona - La Spezia» nell'ambito degli «Hub portuali»;

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

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modifiche ed integrazioni e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle direzioni generali competenti del ministero alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*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 programma delle infrastrutture strategiche;

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

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

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

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e 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 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 il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del fondo opere e del fondo progetti»;

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il 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, e visto in particolare il comma 3 dello stesso articolo, così come attuato con delibera di questo comitato 28 gennaio 2015, n. 15, (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), che aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corregge *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modifiche ed integrazioni, con il quale è stato costituito il comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) e vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto CCASGO ha esposto le linee guida varate dal comitato stesso nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modifiche ed integrazioni, che, all'art. 18-bis, ha previsto:

al comma 1, l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui;

al comma 2, che entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifichi l'ammontare di tale imposta, nonché la quota da iscrivere nel fondo sopra citato;

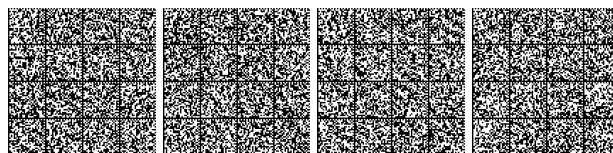
Visto l'art. 13 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, che prevede:

al comma 1, la revoca delle assegnazioni disposte da questo comitato con le delibere 17 novembre 2006, n. 146 (*Gazzetta Ufficiale* n. 100/2007), e 13 maggio 2010, n. 33 (*Gazzetta Ufficiale* n. 42/2011), l'afflusso delle risorse così revocate al fondo di cui all'art. 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e la destinazione di parte delle stesse risorse, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in relazione alle annualità disponibili, per la realizzazione di alcuni interventi individuati dal comma stesso;

al comma 4, la destinazione, su proposta da sottoporre a questo comitato del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentite le Regioni interessate, delle disponibilità derivanti dalle revoche di cui al citato comma 1 non utilizzate per le finalità ivi previste alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione europea;

al comma 6, l'assegnazione, a decorrere dall'anno 2014, di una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui all'art. 18-bis, comma 1, della citata legge n. 84/1994, per la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al predetto comma 4, al netto di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 e 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020, destinati a ottemperare alla previsione di cui all'art. 8, comma 13, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, per far fronte alle spese connesse all'adeguamento e allo sviluppo del sistema «PMIS - Sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali» di cui all'art. 2, comma 1, lettera t-undecies), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196;

al comma 7, l'assegnazione da parte di questo comitato, contestualmente all'approvazione dei progetti definitivi degli interventi, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con le Regioni interessate, delle risorse di cui, tra l'altro, ai citati commi 4 e 6, ad esclusione delle quote connesse al suddetto sistema di cui allo stesso comma 6;



Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, che all'art. 29, comma 1, prevede l'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico e ad agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, e, al comma 2, fa salvo quanto disposto dall'art. 13, commi 4, 6 e 7 del decreto-legge n. 145/2013;

Visto l'art. 1, comma 153, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), che stabilisce:

che per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali sia autorizzata la spesa, così come successivamente rimodulata dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208, di 75 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018 e 150 milioni di euro per l'anno 2019;

che le suddette risorse siano ripartite con delibera di questo comitato previa verifica dell'attuazione del citato art. 13, comma 4, del decreto-legge n. 145/2013;

Visto l'art. 1, comma 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, che prevede:

che, per il miglioramento della competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, in attuazione di quanto previsto dal citato art. 13, comma 6, del decreto-legge n. 145/2013, questo comitato assegni le risorse ivi previste e quantificate in 20 milioni di euro annui dal 2015 al 2024, senza applicare le procedure di cui all'art. 18-bis, comma 2, della citata legge n. 84/1994;

che il limite di 90 milioni di euro di cui al citato art. 18-bis, comma 1, della legge n. 84/1994 è ridotto a 70 milioni di euro;

che alle medesime finalità concorra l'importo di 39 milioni di euro a valere sulle disponibilità residue derivanti dalle revoche disposte dal citato art. 13, comma 1, del decreto-legge n. 145/2013;

Vista la proposta di cui alla nota 23 febbraio 2016, n. 7094, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo comitato dell'argomento relativo all'approvazione del progetto definitivo e al finanziamento dell'intervento «Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del porto commerciale secondo il piano regolatore portuale», e viste le note 28 aprile 2016, n. 12212, 5 luglio 2016, n. 18587, 15 luglio 2016, n. 19939, e 2 agosto 2016, n. 21720, con le quali lo stesso ministero ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 18 dicembre 2015, n. 225337, e 19 luglio 2016, n. 161651, con le quali il Presidente della Regione Liguria ha espresso formale intesa sull'investimento infrastrutturale ai sensi del citato art. 13, comma 7, del decreto legislativo n. 145/2013 ed ha espresso intesa sulla localizzazione degli interventi ai sensi dell'art. 165 del citato decreto legislativo n. 163/2006;

Considerato che la delibera 6 agosto 2015, n. 59, con cui questo comitato aveva assegnato programmaticamente all'Autorità portuale della Spezia risorse per l'intervento in esame, subordinato l'assegnazione definitiva delle medesime all'approvazione del progetto definitivo e all'acquisizione dell'intesa della Regione Liguria e raccomandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di procedere a una ricognizione di tutte le risorse destinate ai porti e di presentare una proposta di ripartizione delle medesime al fine di ricondurre le scelte a un quadro programmatico unitario pluriennale, è stata oggetto di esame da parte della sezione centrale di controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle amministrazioni dello Stato della Corte dei conti nell'adunanza del 14 gennaio 2016 e non ammessa a visto di legittimità per i motivi riportati nella deliberazione n. SCCLEG/5/2016/PREV, e in particolare:

che l'art. 13, comma 7, del decreto-legge n. 145/2013, prevede la contestualità, da parte di questo comitato, dell'approvazione del progetto definitivo e dell'assegnazione delle risorse;

che si rilevava la mancanza della ricognizione di tutte le risorse da destinare ai porti e di un quadro programmatico di settore, elementi che avrebbero dovuto precedere l'assegnazione delle risorse;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel relativo parere, modifiche e integrazioni al progetto ai fini della sua completezza;

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

sotto l'aspetto tecnico:

che il progetto definitivo relativo al potenziamento dei binari della stazione ferroviaria di La Spezia Marittima nell'ambito del porto commerciale è suddiviso in due lotti funzionali;

che il primo lotto funzionale del suddetto intervento, ora all'esame di questo comitato, prevede:

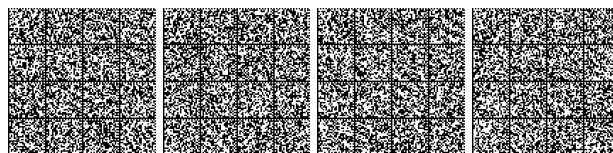
la realizzazione di un fascio di 9 binari di lunghezza compresa tra 570 metri e 650 metri per arrivi e partenze dal porto mercantile su aree oggi occupate dai binari della «vecchia» stazione di «La Spezia Marittima», retrostanti Calata Malaspina e Calata Artom, in sostituzione del «Fascio Italia» di calata Paita, che sarà dismesso;

la realizzazione di un decimo binario dedicato al servizio delle manovre verso i moli Garibaldi e Fornelli;

la centralizzazione dei nuovi binari con l'attuale «nuova» stazione di La Spezia Marittima.

che il secondo lotto funzionale del suddetto intervento prevede la realizzazione di un nuovo fascio ferroviario di 5 binari da 550 metri a servizio del terminal Ravano;

che il nuovo assetto degli impianti ferroviari consentirà una razionalizzazione delle manovre con conseguente riduzione dei tempi necessari e che la maggiore lunghezza e il maggior numero di binari consentirà un incremento del numero dei treni e dei TEUs trasportati, con l'obiettivo di disporre di infrastrutture ferroviarie in grado di consentire il trasferimento via ferrovia del 50% del traffico contenitori, come previsto dal piano regolatore portuale vigente;



sotto l'aspetto procedurale e amministrativo:

che il progetto definitivo dell'intervento è stato inviato dal soggetto aggiudicatore Autorità portuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 24 giugno 2014 ed a tutte le amministrazioni ed enti interessati con nota 19 novembre 2014, n. 16009;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Provveditorato interregionale OO.PP - Sede coordinata di Genova ha convocato la conferenza dei servizi referente il 17 luglio 2014 e la conferenza di servizi deliberante il 22 dicembre 2014, nelle quali sono stati acquisiti, tra gli altri, i seguenti pareri:

il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria ha espresso parere favorevole ai sensi dell'art. 146, comma 5, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni;

il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria, rilevando che non è stata necessaria l'elaborazione del documento di valutazione del rischio archeologico, ha espresso parere favorevole all'intervento ai sensi dell'art. 95, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006;

la Regione Liguria, con decreto 12 gennaio 2015, n. 16, ha accertato la conformità urbanistica e territoriale dell'intervento ed ha rilasciato autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146, del citato decreto legislativo n. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni;

che, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, si è tenuta il 17 dicembre 2014 la conferenza di servizi istruttoria, nella quale sono stati acquisiti, tra gli altri, i seguenti pareri:

il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota 30 aprile 2015, n. 127, ha comunicato la conclusione positiva, con prescrizioni, dell'istruttoria di verifica di ottemperanza, ai sensi degli articoli 166 e 185 del decreto legislativo n. 163/2006, del progetto definitivo alle prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale n. 317/2006 relativo al «Progetto del piano regolatore portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in Comune di La Spezia (SP), presentato relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari»;

il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto n. 77/2015 reso nell'adunanza del 3 luglio 2015, ha espresso il parere che il progetto definitivo dovesse essere modificato ed integrato alla luce delle prescrizioni e raccomandazioni poste nel voto stesso;

che l'autorità portuale della Spezia, con note 4 agosto 2015, n. 11611, e 23 marzo 2016, n. 4432, ha fornito controdeduzioni e chiarimenti in riscontro alle prescrizioni di cui al predetto voto n. 77/2015 del Consiglio superiore dei lavori pubblici e ha conseguentemente aggiornato il progetto alla luce delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nello stesso voto;

che successivamente il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con nota 30 marzo 2016, n. 3395, ha dichiarato che non si rilevano ulteriori adempimenti da porre in essere alla luce dei contenuti del suddetto voto n. 77/2015;

che il Ministero ha trasmesso la ricognizione di tutte le risorse disponibili per i porti per il periodo 2015-2024 ai sensi del decreto-legge n. 145/2013 (art. 13, commi 4 e 6) e della legge n. 190/2014 (art. 1, comma 153), come modificata dalla legge n. 208/2015, e pari a 509,2 milioni di euro;

che lo stesso Ministero ha proceduto ad una ricognizione dei progetti indicati dalle Autorità portuali nei relativi programmi triennali vigenti e ai sensi dell'art. 29, comma 2, del decreto-legge n. 133/2014, e selezionato, in base ai criteri di cui all'art. 13 del decreto-legge n. 145/2013 e a indicatori metodologici di primo livello elaborati dalla struttura tecnica di missione dello stesso Ministero, i progetti, tra cui è compreso quello in esame, individuando il quadro programmatico pluriennale di settore;

che, alla luce di quanto sopra, i rilievi che hanno portato alla mancata ammissione a visto di legittimità della delibera n. 59/2015 sono da considerarsi superati;

che il progetto definitivo in esame non necessita di espropri e non prevede interventi di risoluzione di interferenze;

che la Regione Liguria, con le note sopra citate, ha espresso formale intesa, sull'investimento infrastrutturale ai sensi dell'art. 13, comma 7, del decreto-legge n. 145/2013 e intesa sulla localizzazione degli interventi ai sensi dell'art. 165 del citato decreto legislativo n. 163/2006;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è l'Autorità portuale della Spezia;

che il CUP assegnato al progetto è J44H14001010001;

che il 16 aprile 2016 l'Autorità portuale della Spezia ha pubblicato il bando di gara per l'appalto integrato dei lavori;

che il cronoprogramma di progetto prevede un tempo per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento di circa 25 mesi;

sotto l'aspetto economico:

che il quadro economico prevede un costo dell'intervento, comprensivo della valorizzazione delle prescrizioni, pari a 38.976.098,97 euro I.V.A. compresa, di cui:

28.486.835,51 euro per lavori a base d'asta;

2.350.000 euro per oneri relativi alla sicurezza;

8.139.263,46 euro per somme a disposizione e imposte;

che il finanziamento del suddetto importo è previsto a valere sulle risorse di cui al citato art. 13, comma 6, del decreto-legge n. 145/2013 da assegnare da parte di questo comitato ai sensi del comma 7 del medesimo articolo - con la seguente articolazione annuale:

15.000.000 euro per l'anno 2015;

20.000.000 euro per l'anno 2016;

3.976.098,97 euro per l'anno 2017.

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 10 agosto 2016, n. 3939, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (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 l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e dei ministri e sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo e assegnazione finanziamento:

1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1 e 27, del decreto legislativo n. 50/2016 e del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modifiche ed integrazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, e in particolare dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, e degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni, è approvato, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e raccomandazioni di cui al successivo punto 1.5, il progetto definitivo del primo lotto funzionale dell'intervento «Potenziamento degli impianti ferroviari di «La Spezia Marittima» all'interno del porto commerciale secondo il piano regolatore portuale»;

1.2 La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato Regione sulla localizzazione dell'opera;

1.3 L'importo di 38.976.098,97 euro I.V.A. compresa costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui al punto 1.1;

1.4 Ai sensi dell'art. 13, comma 7, del decreto-legge n. 145/2013, è assegnato all'Autorità portuale della Spezia l'importo di 38.976.098,97 euro a valere sulle risorse di cui al comma 6 dello stesso articolo, per il finanziamento dell'intervento di cui al punto 1.1.;

1.5 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.3. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo comitato, se del caso, misure alternative.

2. Disposizioni finali:

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto di cui al precedente punto 1.1;

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto ministero sull'avvenuto recepimento delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1. Il medesimo ministero 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, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata;

2.3 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1 poste dallo stesso ministero;

2.4 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, i contratti per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione delle opere dovranno contenere una clausola che ponga a carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo previsti dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera;

2.5 Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il soggetto aggiudicatore dell'opera dovrà assicurare a questo comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999;

2.6 Ai sensi della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera;

2.7 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.

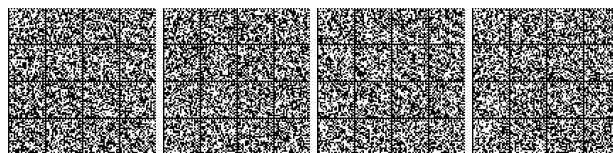
Roma, 10 agosto 2016

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 20 luglio 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 969



ALLEGATO I

POTENZIAMENTO DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DELLA SPEZIA MARITTIMA ALL'INTERNO DEL PORTO COMMERCIALE SECONDO IL PIANO REGOLATORE PORTUALE

PROGETTO DEFINITIVO

Prescrizioni

1. Per quanto attiene alle condizioni operative del binario riservato alle manovre e alla composizione dei treni, si rileva che la distanza e la posizione degli scambi potranno indurre incrementi nei tempi operativi richiesti per la composizione e per l'instradamento dei rotabili. Si reputa perciò necessario sviluppare una valutazione analitica dei suddetti tempi, al fine di documentare il conseguimento del dichiarato obiettivo di «razionalizzazione delle manovre e riduzione dei tempi». (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

2. Occorre riferirsi a prezzi aggiornati (sono presenti riferimenti a prezzi 2011 adottati da RFI, pur in presenza di aggiornamenti al 2013). (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

3. Circa le scelte relative al tipo di armamento da adottare e all'applicazione di standard RFI anche alle banchine del porto (pendenza del binario max del 1.2%), si osserva che tali scelte comportano un potenziale pericolo nella movimentazione dei carri, che avviene esclusivamente a spinta per il minor impegno dei mezzi di locomozione e di manovra. I carri lasciati liberi sulle banchine saranno protetti esclusivamente dai respingenti di testa che, pertanto, dovranno essere opportunamente ridimensionati per i carichi max e con controllo manuale per quanto attiene la frenatura degli stessi in sosta. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

4. L'adozione di rotaie a gola o normali, a seconda della tipologia di piattaforma da adottarsi, è demandata alla discrezionalità della D.L. Tale scelta, che sarà fatta in base ad un criterio non meglio specificato, comporterà pertanto la realizzazione del fascio con binari nella loro formazione classica (rotaie a vista) o con le stesse annegate in calcestruzzo o in conglomerato bituminoso. Di detta scelta discrezionale, che inciderà significativamente sul costo di realizzazione del fascio binari, non vi è alcun riferimento nei computi estimativi allegati in progetto. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

5. La scelta di adozione di un sistema di segnalamento per il piano dei binari di avanzatissima tecnologia con telecomando e telecontrollo, quando il piazzale di movimentazione dei treni composti o in composizione deve essere normalmente sempre presenziato, comporta una notevole spesa di realizzazione esclusivamente per una futura esigenza di modalità di instradamento dei treni da parte di Trenitalia. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

6. Si rilevano criticità per il passaggio a livello pedonale e per i mezzi di soccorso, che sembra ubicato sugli scambi (un passaggio a livello sugli scambi ne limita la loro funzionalità). (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

7. L'opera idraulica di attraversamento del fascio di binari è stata calcolata per il treno di carichi LM71. Ora, secondo le vigenti NTC 2008, il treno di carico LM71 è per il traffico ordinario (punto 5.2.2.3.1.1 delle NTC 2008) mentre al punto 5.2.2.3.1.2. è indicato il treno di carico ferroviario pesante SW2, che sembra più indicato stante il tipo di treni in esercizio nel porto. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

8. La prevista finestra temporale giornaliera per i lavori è veramente esigua per una corretta ed economica disciplina di realizzazione dei lavori medesimi. Sarebbe più opportuno sviluppare il progetto mediante fasi funzionali fuori esercizio in modo da guadagnare significativamente in termini di riduzione dei tempi e di contenimento dei costi. Ciò in quanto le lavorazioni con finestra temporale giornaliera definita comportano un sovrapprezzo del 40%. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

9. È necessario esaminare la possibilità di sostituire i prezzi del trasporto dei materiali con quelli previsti nelle ordinarie tariffe regionali, quando ciò è materialmente fattibile. Lo stesso dicasi per alcuni materiali quali, a mero titolo di esempio, i tubi drenanti $d=200$ mm e il

calcestruzzo impiegato per getti in opera ordinari (il prezzo di tariffa TE RFI per il calcestruzzo e la applicazione del sovrapprezzo, di cui al punto precedente, conducono ad un prezzo unitario complessivo di circa 400 €/m³, invero elevato). (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

Aspetti geotecnici

10. Per la progettazione sono state adottate le indagini geotecniche eseguite per altri lavori ed i risultati (non documentati) sono stati impiegati per il calcolo geotecnica delle opere di fondazione. Questa scelta non è conforme alle previsioni del codice dei contratti in materia di progettazione e non è ammissibile in linea tecnica, specie in un contesto nel quale il comportamento è fortemente governato dai primi metri di terreno, caratterizzato da riporti. Essi, per loro natura sono eterogenei e di spessore variabile. Pertanto, una indagine geotecnica «ad hoc» è necessaria. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

11. Per quanto riguarda le opere di sistemazione del rio Cappelletto e del torrente Rossano, mancano del tutto le verifiche nei riguardi della liquefazione che, a seconda della natura locale dei terreni di riporto, potrebbe essere aspetto progettuale di non secondaria importanza. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

Aspetti viabilistici e stradali

12. In relazione a preliminari osservazioni della Commissione relatrice relative al pacchetto stradale non adeguatamente dettagliato, il proponente ha così controdedotto: «In merito si ritiene utile evidenziare come la viabilità in progetto viene di fatto traslata su aree già pavimentate con pacchetti di pavimentazione in conglomerato bituminoso già esistenti e verificate per carichi di tipo portuale, senza la necessità di vere e proprie nuove pavimentazioni». In realtà, il computo metrico di progetto relativo alle opere civili prevede un capitolo relativo alla «ricostruzione viabilità», dal quale si deduce la previsione di pavimentare strutturalmente oltre 7.000 m² di superficie. Inoltre, dall'elaborato 090314PDSFBORID1 A, si può osservare la costituzione del pacchetto di pavimentazione della suddetta viabilità. Si richiede perciò di superare la contraddizione sopra esposta e, qualora fosse esplicitamente confermata la presenza di nuove pavimentazioni stradali, di integrare tali aspetti nelle successive fasi della progettazione. In tal caso, si sottolinea che la scelta di una struttura rigida ad armatura continua e il relativo dimensionamento non risultano suffragati da valutazioni in merito ai carichi di traffico e alla vita utile attesa, nonché da rigorosi calcoli di verifica. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

Aspetti idraulici

13. Gli aspetti idraulici, per quanto si evince dalla documentazione, sono stati trattati in maniera superficiale. I progettisti si limitano a dichiarare che l'ampliamento del tombino ha la stessa sezione di quello esistente. Nulla è detto in relazione ai criteri di dimensionamento della vasca di calma prevista immediatamente a monte del completamento della sezione idraulica. È necessario calcolare la portata con tempo di ritorno duecentennale a partire dalla elaborazione delle precipitazioni. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

14. Il tombino va verificato a moto permanente a partire dalle massime quote allo sbocco (dovute a marea astronomica, sovrizzo di tempesta e sovrizzo per depressione barometrica) nei confronti della portata di progetto. Deve, inoltre, essere definita la scala delle portate nelle diverse fasi costruttive previste. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

15. Va valutato il comportamento nel tempo del manufatto in presenza di trasporto solido, assicurando anche un franco adeguato o, in presenza di franchi ridotti, prevedendo a monte dispositivi di trattenuta del materiale galleggiante. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

16. Il progetto deve prendere in considerazione le modalità di manutenzione, prevedendo la possibilità di isolare una canna alla volta. Devono impiegarsi materiali che assicurino adeguata durabilità anche in relazione al previsto trasporto solido. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

Aspetti relativi agli impianti elettrici ordinari

17. Per l'alimentazione degli impianti dell'illuminazione sembrerebbe che si farà ricorso ad un sistema TT, invece che a un sistema TN più efficace, ma consentito solo nel caso di connessione ad un impianto con cabina di trasformazione di proprietà portuale. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

18. Alcuni parametri dei componenti previsti non sono definibili in quanto sono riportati in modo differente nella relazione tecnica, nel computo metrico e sull'elaborato dello schema del quadro elettrico. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);



19. Per gli interruttori nel computo metrico si elencano dispositivi con poteri di interruzione non inferiori a 6 kA, mentre nella relazione tecnica non si fornisce alcuna indicazione e sullo schema del quadro, per tutti gli interruttori, si fa riferimento a 25 kA di potere di interruzione. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

20. Appaiono non coerenti le sezioni e tipologie di cavi indicate nei vari elaborati per il conduttore di terra di interconnessione. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

21. Non appare chiaro perché per la realizzazione dei circuiti si adottano conduttori unipolari e non multipolari, che garantirebbero un comportamento di resistenza meccanica in linea generale migliore rispetto alla versione unipolare, pur essendo la loro sezione non superiore a 25 mm². (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

Aspetti relativi alla sicurezza antincendio

22. Dalla documentazione tecnica prodotta si evince che l'ambito portuale interessato dall'intervento risulta limitrofo alle zone residenziali urbane, dalle quali è delimitato da una recinzione (oggetto di distinto appalto, come già rilevato) avente altezza tale da non defilare le costruzioni stesse dalla zona interessata dai transiti ferroviari. Atteso che non vengono fornite indicazioni circa le tipologie dei convogli ferroviari e delle merci e/o prodotti trasportati, appare opportuno che, a livello progettuale, siano meglio specificate le condizioni operative che si verificheranno in fase di esercizio. Ciò al fine di valutare preventivamente quali debbano essere gli eventuali opportuni (o necessari) provvedimenti da adottare, finalizzati ad assicurare livelli di sicurezza e di protezione nei riguardi del tessuto urbano e dello stesso ambito portuale. Si evidenzia, infatti, che gli elaborati progettuali non riportano alcun intervento rivolto al controllo e alla mitigazione dei rischi ipotizzabili, sia nei riguardi dell'ordinario traffico ferroviario, sia per quello che comporta il trasporto di merci pericolose. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

23. Dagli stessi elaborati non risultano indicazioni circa le modalità di gestione di tale trasporto e di stoccaggio in tale ambito. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

Aspetti economici e contrattuali

24. Nel CSA non possono essere inseriti diretti univoci riferimenti a marchi o a specifici prodotti (vedasi, a titolo di esempio, le palancole previste per il tombinamento di rio Cappelletto o le lastre precomprese di c.a. alleggerito previste in progetto). (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

25. Nel CSA occorre prevedere specifiche misure per garantire adeguata durabilità ai materiali strutturali, con particolare riferimento al calcestruzzo armato e all'acciaio delle palancole. Ciò anche alla luce dell'ambiente aggressivo nel quale le opere sono inserite. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

26. Nei computi metrici relativi alle principali macrocategorie di cui si compone l'appalto (lavori a base d'asta) è inserita una maggiorazione per imprevisti (variabile tra il 5% e il 10%) che non trova alcuna giustificazione ai sensi di legge. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

27. Si osserva poi che, tra le somme a disposizione, è nuovamente prevista la voce «impresvisti» nella misura del 5% del totale lavori a base d'asta. Ciò segnalato, si prescrive la rivisitazione della stima economica delle opere in coerenza con le norme vigenti. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

28. Il quadro economico di spesa, per quanto riguarda le somme a disposizione, deve essere attentamente rivisitato per condurre a congruità tutte le singole voci, nel rispetto della articolazione ex art. 16 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010 e successive modifiche ed integrazioni (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

29. Gli oneri per la sicurezza (inseriti tra le somme a base d'asta) devono essere analiticamente stimati. Essi, peraltro, appaiono eccessivi rispetto all'importo per lavori. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

30. Non si comprende quale sia la natura dei lavori in economia inseriti tra le somme a disposizione. Ad essi è associata, peraltro, una significativa quantificazione economica (€ 2.000.000,00). (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

31. Ad ogni modo, la somma degli imprevisti e dei lavori in economia non può complessivamente superare il 110% dell'importo dei lavori, ai sensi dell'art. 42 comma 3 lettera «b» del decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010 e successive modifiche ed integrazioni (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

32. La somma prevista come compenso per incentivazione (funzioni di RUP, di direzione dei lavori «interna», di coordinatore della sicurezza «interno», di collaudatore) deve consentire, per quanto mate-

rialmente possibile, di economizzare sulle spese che si affronterebbero in caso di affidamento di prestazioni tecniche all'esterno della amministrazione aggiudicatrice. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

33. Occorre giustificare le «spese per attività di consulenza o di supporto» stimate pari al 4% dell'importo totale lavori a base d'asta (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

34. Occorre prevedere una somma pari allo 0,5 per mille dell'importo lavori a base d'asta per l'attività consultiva espletata da questo Consesso, se dovuto secondo le norme vigenti. (Consiglio superiore dei lavori pubblici);

35. Prima dell'avvio della procedura di affidamento dei lavori di cui trattasi, occorre pervenire alla verifica e successiva validazione del progetto definitivo posto a base di gara secondo le norme vigenti (articoli 52, 53, 54 e 55 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010), con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

per quanto riguarda la fornitura di palancole, l'Autorità portuale ha rappresentato che, in fase esecutiva, possano essere adottate altre tipologie e sagome, pur rispettando le caratteristiche meccaniche ed inerziali previste in progetto;

per quanto riguarda la stima economica complessiva dell'intervento, è stato prodotto ed aggiornato il nuovo computo metrico estimativo e il relativo quadro economico di progetto con le revisioni indicate dal voto.

Infine in merito agli oneri della sicurezza si specifica che non è stato allegato il piano di sicurezza con le valorizzazioni dei singoli interventi in quanto il Consiglio stesso ha ritenuto che non rientrasse tra le sue competenze detta stima. Occorre anche osservare che, in ragione soprattutto della necessità di mantenere in esercizio l'impianto ferroviario attuale durante tutta la fase di cantiere, gli oneri di sicurezza debbano necessariamente tenere conto di misure cautelari del tutto particolari e, per questo, i relativi costi non possono che rivelarsi di «peso» eccezionale.

Infine si precisa che tutte le verifiche necessarie ed indicate nel documento di valutazione sono state effettuate positivamente ed è stata effettuata la verifica di validazione del progetto ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010. Pertanto si ritiene che il progetto definitivo risulti validato e quindi approvato con prot. AP n. 18851 del 2 dicembre 2015.

36. Dovranno essere fatti approfondimenti tecnici sulla possibilità di gestire le varie fasi con l'attuale sistema impiantistico per il quale, tra l'altro, già nel progetto preliminare era previsto il rifacimento. (RFI)

37. La valutazione economica delle modifiche impiantistiche sembra sottostimata, pertanto dovrà essere rivista in relazione alle verifiche di cui al punto precedente. (RFI)

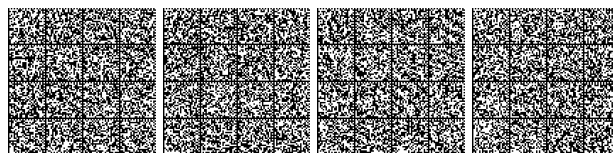
38. Progettualmente è preferibile avere un franco di sicurezza sui raggi minimi delle curve portandoli a metri 155. (RFI)

39. Venga ampliata la fascia di rispetto che separa l'area portuale da quella ad usi urbani, già prevista P.R.P. all'art. 11.7, a minimo 10 mt; come illustrato nella tav. PD/GN. APP1.03 datata novembre 2014 - trasmessa alla Regione Liguria in data 28 novembre 2014 alla cui soluzione progettuale devono essere conformati tutti gli elaborati di progetto. Unica eccezione è rappresentata dall'area della Chiesa Stella Maris per la quale i 10 mt non risultano applicabili per la quale la minor dimensione della fascia di rispetto in quel punto dovrà essere compensata con una traslazione a parità di superficie. (Regione Liguria);

40. Il progetto in esame dovrà essere necessariamente modificato, o attraverso una traslazione più a sud del nuovo fascio di binari o alla rinuncia di uno o più binari, in modo da consentire la realizzazione di una c.d. «fascia di rispetto» di larghezza non inferiore a mt. 10,00. (Regione Liguria);

41. Il nulla osta idraulico e subordinato alla presentazione di uno specifico progetto di adeguamento idraulico dei corsi d'acqua Cappelletto e Rossano, nei tratti interessati, con l'obbligo di trasmetterlo al servizio difesa del suolo prima dell'affidamento dei lavori. (Provincia della Spezia);

42. Dall'esame della documentazione progettuale si è accertato che l'intervento proposto prevede la demolizione di edifici che costituiscono pertinenze demaniali marittime e la realizzazione di nuovi fabbricati. Si fa presente che, se esiste una perdita di valore degli immobili oggetto di demolizione rispetto a quelli nuovi, dovrà essere coperta con l'incameramento dei nuovi edifici ed eventuali congrui indennizzi. Si rammenta che gli incameramenti possono essere effettuati unicamente



per i fabbricati di difficile rimozione a seguito di pronuncia di apposita commissione e che il periodo interposto tra la demolizione degli edifici e l'ultimazione dei nuovi dovrà essere coperto da polizza fidejussoria a garanzia del valore delle proprietà statali. (Agenzia del demanio)

Prima dell'inizio dei lavori:

43. Documentare l'esito positivo della procedura di valutazione ambientale degli «interventi di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia» ambito 5 e 6 in fase istruttoria. (MATTM);

44. Dare riscontro della verifica degli impatti cumulativi relativi all'attuazione del PRP nel suo complesso in relazione al progetto di «Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia marittima all'interno del porto commerciale» rispetto agli esiti della verifica di assoggettabilità a VIA per gli interventi di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia ambiti 5 e 6 in ottemperanza al decreto n. 317/2006. (MATTM);

45. Redigere la valutazione degli impatti cumulativi di tutti i progetti previsti nel PRP tenendo conto degli esiti della valutazione ambientale allo stesso soprattutto nel caso si verificano sovrapposizioni temporali nella realizzazione dei progetti previsti. (MATTM);

46. Dare atto dell'osservanza del parere tecnico emesso dal Consiglio superiore dei LL.PP. rispetto al «Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia marittima all'interno del porto commerciale». (MATTM);

47. Redigere un unico documento PMA, che sarà preventivamente concordato e approvato da ARPA Liguria e che sarà adeguato a monitorare tutte le componenti ambientali coinvolte dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere in progetto (in particolar modo rispetto alle componenti rumore e vibrazione, atmosfera, salute umana e paesaggio), che approfondisca la fase ante operam, in itinere e post operam, e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio caso per caso, le modalità di comunicazione/diffusione dei risultati e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti; inoltre, in funzione dei risultati ottenuti vengano definite eventuali ulteriori misure di mitigazione in accordo con ARPA Liguria. (MATTM);

48. Realizzare gli interventi di mitigazione ambientale relativi alla fascia di rispetto che dovrà necessariamente essere ultimata prima dell'inizio dei lavori del «Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia marittima all'interno del porto commerciale». (MATTM);

49. Dare atto dell'osservanza di tutti i pareri emessi dagli Enti e dalle Autorità competenti coinvolti nel processo autorizzativo a tutti i livelli (MIT, MIBAC, Regione Liguria, Provincia della Spezia - difesa Suolo - viabilità, Soprintendenza ecc.). (MATTM);

50. Redigere e trasmettere al MATTM, entro novanta giorni prima dell'inizio dei lavori, la documentazione relativa al Piano di utilizzo delle terre in conformità alla normativa vigente per l'ottenimento dell'autorizzazione prevista. (MATTM);

51. Redigere una relazione di cantierizzazione e i relativi elaborati grafici, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e la prevenzione contro ogni tipologia di inquinamento accidentale ai sensi della normativa vigente, comprendendo:

i quantitativi di rifiuti e relativi codici CER;

le modalità di smaltimento dei rifiuti derivanti dalle demolizioni, con precise indicazioni sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti;

l'indicazione dei siti di destinazione finale dei rifiuti. (MATTM)
Durante le fasi di cantiere:

52. Relativamente alla stima degli impatti in fase di cantiere, redigere uno studio contenente:

la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di cantiere e dei mezzi di trasporto dei materiali e la stima delle polveri;

la stima delle immissioni (ricadute al suolo) a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere;

la stima dell'inquinamento rumoroso dovuto ai mezzi di cantiere utilizzati e alle diverse attività di cantiere previste;

le caratteristiche dei mezzi di cantiere impiegate. (MATTM)

53. Ai fini del contenimento delle emissioni inquinanti e dell'impatto acustico, si prescrive l'utilizzo dei veicoli conformi alle direttive europee più avanzate all'epoca dell'inizio dei lavori. (MATTM)

54. Fornire il cronoprogramma delle attività di cantiere per le opere previste, confrontato con il cronoprogramma delle attività per gli ambiti 5 e 6 ai fini di verificare eventuali sovrapposizioni delle attività e possibili impatti cumulativi. (MATTM)

Raccomandazioni

1. La scelta di adottare un fascio di binari di lunghezza compresa tra 570 m e 650 m, a fronte della previsione del nuovo standard RFI di 650 m, potrà indurre talune limitazioni di esercizio, nella prospettiva di futura operatività dell'infrastruttura ferroviaria. Per tale ragione, si raccomanda di riconsiderare criticamente tale scelta, per quanto materialmente possibile, assumendo altresì le valutazioni conclusive del gestore della rete ferroviaria. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

Per quanto attiene i collegamenti tra le diverse zone all'interno dell'area portuale, si segnala che, nell'ipotesi di sviluppo del futuro terminal crociera, i collegamenti viari appaiono insufficienti e potranno indurre criticità di gestione. Altrettanto si deve osservare in merito ai futuri ampliamenti dei Terminal «Ravano» e «del Golfo», per i quali la realizzazione delle opere ferroviarie in progetto potrà costituire una barriera difficilmente valicabile. Sebbene tali aspetti non rientrino direttamente tra le tematiche principali del progetto all'esame, si raccomanda al proponente di considerare attentamente la problematica e di riesaminarla nell'ambito dei futuri aggiornamenti della pianificazione portuale, anche in relazione alla necessità di preservare la fattibilità tecnica di altre opere, necessarie per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura marittima. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

ALLEGATO 2

CLAUSOLA ANTIMAFIA

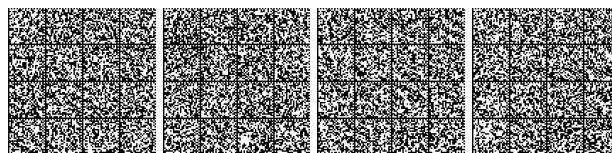
Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modifiche ed integrazioni, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei subappalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase reaiizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che - oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 - preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione - vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 - l'autorizzazione di cui all'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni



ni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche - di cui all'art. 1 septies del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni - ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, «offerta di protezione», ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

17A05358

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Vivinduo febbre e congestione nasale»

Estratto determina AAM/AIC n. 104/2017 del 18 luglio 2017

Descrizione del medicinale e attribuzione n. A.I.C.

È autorizzata l'immissione in commercio del medicinale VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE, nella forma e confezioni: «500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 8 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn; «500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 10 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn, alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate.

Titolare A.I.C.: E-Pharma Trento S.p.a., via Provina n. 2 - 38123 frazione Ravina - Trento (Italia).

Confezioni:

«500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 8 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn - A.I.C. n. 044921017 (in base 10) 1BUW5T (in base 32);

«500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 10 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn - A.I.C. n. 044921029 (in base 10) 1BUW65 (in base 32).

Forma farmaceutica: granulato per soluzione orale.

Validità prodotto integro: 3 anni.

Composizione:

principio attivo: paracetamolo 500 mg, pseudoefedrina cloridrato 60 mg;

eccipienti: saccarosio, acido citrico anidro, aroma frutti tropicali, aroma pompelmo, sorbitolo, aspartame, sucralosio, saccarina sodica, polisorbato 20, colorante rosso barbabietola, colorante riboflavina sodio fosfato.

Produttori del principio attivo paracetamolo:

Mallinckrodt Inc - Raleigh Pharmaceutical Plant - 8801 Capital Boulevard - USA - 27616 Raleigh, North Carolina;

Granules India Limited - H. No. 6-5 & 6-11, Temple Road, Jin-naram Mandal, Medak District, India - 502 313 Bonthapally Village, Telangana.

Produttore del principio attivo pseudoefedrina: Siegfried Pharmachemikalien Minden GMBH - Karlstrasse 15-39, 42-44 - Germany - 32423 Minden.

Produttore del prodotto finito: produzione, confezionamento primario e secondario, controllo e rilascio lotti: E-Pharma Trento S.p.a. - frazione Ravina, via Provina n. 2 - 38123 Trento (Italy).

Indicazioni terapeutiche: trattamento dei sintomi del raffreddore e dell'influenza.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Confezioni:

A.I.C. n. 044921017 - «500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 8 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn. Classe di rimborsabilità: C-bis;

A.I.C. n. 044921029 - «500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 10 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn. Classe di rimborsabilità: C-bis.

Classificazione ai fini della fornitura

Confezioni:

A.I.C. n. 044921017 - «500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 8 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn. Classificazione ai fini della fornitura: OTC - medicinale da banco o di automedicazione;

A.I.C. n. 044921029 - «500 mg/60 mg granulato per soluzione orale» 10 bustine Carta/Pe/Al/Surlyn. Classificazione ai fini della fornitura: OTC - medicinale da banco o di automedicazione.

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla determinazione, di cui al presente estratto.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla determinazione, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale generico.

