

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 novembre 2018.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa: tratta Bicocca - Targia 1° lotto funzionale Bicocca - Augusta. Ridefinizione del limite di spesa dell'opera e utilizzo dei ribassi d'asta. (CUP J11H03000150001) (Delibera n. 62/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

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 modificazioni;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58 del 2010»;

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

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

1. 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 de-

creto 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;

2. 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;

3. l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) 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;

4. 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 del 2006;

5. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

5.1. 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;

5.2. per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

5.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 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;



Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, nonché il relativo allegato 1, che include nell'ambito dei sistemi ferroviari del «Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa» la voce «Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo», il quale prevede anche l'estensione all'itinerario della linea ferroviaria Catania - Siracusa: Tratta Bicocca - Targia per interventi di velocizzazione;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il MIT è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo», che comprende l'intervento «Velocizzazione Catania-Siracusa, tratta Bicocca-Targia»;

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;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto - CUP e, in particolare:

1. la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa *errata-corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 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;

2. 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;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della 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;

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»;

Vista la delibera 2 dicembre 2005, n. 147 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 73 del 2006, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'intervento «Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa: Tratta Bicocca - Targia»;

Vista la delibera 7 agosto 2017, n. 66 nella *Gazzetta Ufficiale* n. 83 del 10 aprile 2018, con la quale questo Comitato ha espresso parere sul Contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti (CdP), tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI);

Vista la nota n. 33709 del 10 ottobre 2018, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Velocizzazione della Linea Catania - Siracusa, tratta Bicocca - Targia. Lotto funzionale I, tratta Bicocca - Augusta. Ridefinizione del limite di spesa dell'opera e utilizzo dei ribassi d'asta» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota n. 6958 del 16 novembre 2018 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in relazione all'intervento in questione, integra la relazione istruttoria trasmessa dal Capo di Gabinetto con la sopra citata nota n. 33709 del 10 ottobre 2018;

Vista la nota n. 7147 del 23 novembre 2018 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisce alcuni refusi e arrotondamenti presenti nel quadro economico inoltrato con la relazione istruttoria, inviando il nuovo quadro economico finale debitamente corretto, e informando ulteriormente circa le variazioni intervenute sui costi.

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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. che il progetto definitivo dell'intervento «Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa», sviluppato da RFI ed approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 19 del 2014, era relativo al primo lotto funzionale Bicocca-Augusta - tratta Bicocca - Targia;



2. che in considerazione dei finanziamenti disponibili l'intervento è stato suddiviso in due lotti funzionali:

2.1. primo lotto funzionale Bicocca - Augusta: dal km 233+634 al km 280+000, con un costo previsto, nella citata delibera CIPE n. 19 del 2014, di 81 milioni di euro;

2.2. secondo lotto funzionale Augusta - Targia: dal km 280+000 al km 301+841, con un costo previsto di 44 milioni di euro;

3. che, con lo sviluppo della progettazione esecutiva, del primo lotto funzionale Bicocca - Augusta, redatto dalla società Italferr S.p.a., si è riscontrato un incremento di costo;

4. che il primo lotto funzionale Bicocca - Augusta, di cui alla presente deliberazione, ha un'estensione di circa 46,4 km, interessando i Comuni di Catania, Lentini, Carlentini e Augusta;

5. che i principali obiettivi del progetto sono la velocizzazione del tracciato, con riduzione dei tempi di percorrenza di almeno il 10 per cento, l'aumento della capacità della linea, dell'affidabilità e della sicurezza dell'infrastruttura;

6. che la suddivisione dell'intervento in due sublotti ha quindi consentito di avviare i lavori del 1° sublotto, garantendo la realizzazione di importanti ed urgenti interventi sulla tratta, anticipando già alcuni benefici per la circolazione e consentendo le prime rendicontazioni delle risorse assegnate del Programma operativo nazionale (PON) - Reti e mobilità e Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR);

7. che a seguito delle attività completate o in corso, nel 2019, sarà già possibile un innalzamento della velocità di percorrenza della tratta;

8. che il costo degli interventi relativi al 1° sublotto eseguiti al 30 ottobre 2018 ammonta, complessivamente, a 40.107.717,00 euro;

9. che nella stesura del progetto esecutivo, del primo lotto funzionale Bicocca - Augusta, sono state apportati i seguenti lavori nel:

9.1. 1° sublotto: sono state completate le nuove stazioni di Brucoli, Lentini diramazione e Agnone, è in corso di completamento la stazione Lentini (circa 50%), sono state realizzate 15 nuove opere d'arte, mentre restano da completare i lavori nella galleria Valsavoia ed i lavori d'armamento in linea, nonché le barriere anti rumore, con ultimazione prevista nel 2019;

9.2. 2° sublotto: per quanto riguarda la «variante Gornalunga», in esito agli approfondimenti ed agli studi condotti da RFI, il Genio civile di Catania, ha trasmesso al Gestore il nulla osta all'attraversamento e alla sistemazione idraulica del torrente ed è stato quindi sviluppato anche il Progetto esecutivo della «variante di tracciato Gornalunga», per la quale si utilizza il termine di variante non ai sensi dell'art. 169 del decreto legislativo n. 163 del 2006, ma per descrivere una deviazione dell'opera rispetto alla linea storica e all'attraversamento dell'omonimo corso d'acqua, affluente del Simeto.

sotto l'aspetto attuativo:

1. che il soggetto aggiudicatore è Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.a.;

2. che la modalità prevista per l'affidamento dei lavori è l'appalto di sola costruzione;

3. che per il 1° sublotto, già in corso, l'attivazione degli interventi è prevista da cronoprogramma entro il 1° settembre 2019;

4. che per il 2° sublotto, sono stimati otto mesi per l'espletamento delle procedure di gara, trentotto mesi per l'esecuzione dei lavori e 6 mesi per il collaudo delle opere e completamenti;

5. che il CUP assegnato all'opera è J11H03000150001;

sotto l'aspetto finanziario:

1. che il progetto definitivo dell'intervento «Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa: Tratta Bicocca - Targia», approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 19 del 2014, prevedeva un Costo a vita intera (CVI) pari a 81 milioni di euro;

2. che per il completamento della progettazione esecutiva dell'intera tratta relativa al primo lotto funzionale Bicocca-Augusta, RFI ha rideterminato il costo dell'intervento da 81,00 a 88,00 milioni di euro, con un incremento di 7 milioni di euro rispetto a quello fissato con la citata delibera n. 19 del 2014;

3. che le coperture finanziarie del progetto sono state aggiornate a 88 milioni di euro come riportato nel citato schema CdP 2017-2021 (aggiornamento del costo del CdP precedente pari a 81 milioni di euro);

4. che si provvederà in occasione del primo aggiornamento utile del CdP ad aggiornare le coperture finanziarie costituite da fonte statale (8,21 milioni di euro) e da fonte europea (79,79 milioni di euro, di cui 4,49 milioni di euro dal PON Reti e mobilità 2007-2013 e 75,30 milioni di euro dal PON Reti e mobilità 2014-2020);

5. che il Ministero istruttore ha dichiarato che fra il quadro economico del progetto definitivo approvato con la citata delibera n. 19 del 2014, pari a 81 milioni di euro, ed il nuovo quadro economico di 88 milioni di euro, oggetto della presente delibera, vi era stato un quadro economico intermedio, poi superato da valutazioni, analisi e verifiche successive;

6. che il quadro economico dell'opera è, pertanto, articolato come segue, con indicazione del CVI:



QUADRO ECONOMICO			
	importi in milioni di Euro		
	1° Sub-lotto	2° sub-lotto	TOTALE
Lavorazioni	29,72	25,31	55,03
<i>Opere Civili</i>	20,30	24,09	44,39
<i>Sovrastruttura ferroviaria/armamento</i>	3,04	0,59	3,63
<i>Impianti tecnologici</i>	6,38	0,63	7,01
Oneri per la sicurezza	1,86	1,35	3,21
Somme a disposizione:	22,69	7,07	29,76
<i>Progettazione intera tratta Bicocca - Augusta</i>	4,36	0,45	4,81
<i>Progettazione Definitiva tratta Augusta - Targia (nuova voce non compresa nel Quadro economico del Progetto definitivo)</i>	0,74	0	0,74
<i>Direzione Lavori</i>	2,72	1,58	4,30
<i>Contributi di legge (IVA, Inarcassa, etc.) intera tratta Bicocca - Augusta</i>	0,39	0,08	0,47
<i>Contributi di legge (Inarcassa) Tratta Augusta - Targia (nuova voce)</i>	0,03	0	0,03
<i>Monitoraggio ambientale</i>	0,96	0	0,96
<i>Costi interni RFI</i>	0,87	0,50	1,37
<i>Acquisizione aree</i>	2,56	0,42	2,98
<i>Oneri materiali fornitura RFI</i>	5,73	1,14	6,87
<i>Attività propedeutiche alla redazione Progetto definitivo</i>	0,61	0	0,61
<i>Adeguamento impianti in esercizio</i>	0,07	0	0,07
<i>Somme a disposizione per indagini archeologiche</i>	0,31	0,30	0,61
<i>Somme a disposizione per lavorazioni notturne in regime di interruzione > 4,5 h</i>	0,00	0,00	0,00
<i>Oneri per AMIS (nuova voce non compresa nel QE del PD)</i>	0,60	0,24	0,84
<i>Imprevisti</i>	0,64	0,26	0,90
<i>Reintegro imprevisti (utilizzando economie di gara)</i>	1,00	1,47	2,47
<i>Spese Generali (2% CVI)</i>	1,10	0,63	1,73
TOTALE	54,27	33,73	88,00

sotto l'aspetto tecnico-economico le voci di costo con evidenza dei singoli incrementi fra il quadro economico del 2014 e quello oggetto della presente deliberazione, sono così sintetizzabili:



QUADRO ECONOMICO BICOCCA - AUGUSTA			
<i>Importi in milioni di euro</i>	Vecchio CVI	Nuovo CVI	Differenza su totali
Lavorazioni	54,79	55,03	+ 0,24
Opere Civili	44,25	44,39	
Sovrastruttura ferroviaria	3,69	3,63	
Impianti tecnologici	6,85	7,01	
Oneri per la sicurezza	2,86	3,21	+ 0,35
Somme a disposizione	23,35	29,76	+ 6,41
Progettazione intera tratta Bicocca - Augusta	4,08	4,81	
Progettazione definitiva tratta Augusta - Targia (nuova voce)	0,00	0,74	
Direzione Lavori	3,89	4,30	
Contributi di legge intera tratta Bicocca - Augusta	0,32	0,47	
Contributi di legge tratta Augusta - Targia (nuova voce)	0,00	0,03	
Monitoraggio ambientale	0,69	0,96	
Costi interni RFI	1,10	1,37	
Acquisizione aree	2,28	2,98	
Oneri materiali forniti da RFI	6,00	6,87	
Attività propedeutiche redazione progetto definitivo	0,61	0,61	
Adeguamento impianti in esercizio	0,07	0,07	
Somme a disposizione per indagini archeologiche	0,61	0,61	
Somme a disposizione per lavorazioni notturne	1,40	0,00	
Oneri per AMIS (nuova voce)	0,00	0,84	
Imprevisti	0,90	0,90	
Reintegro imprevisti (utilizzando economie di gara)	0,00	2,47	
Spese Generali	1,40	1,73	
TOTALE	81,00	88,00	+ 7,00



1. Opere civili: aumenti dovuti ad una diversa fattizzazione degli interventi sulle opere d'arte, ad ulteriori interventi alle opere d'arte e al corpo stradale derivanti prevalentemente dal fenomeno di liquefazione dei terreni;

2. Sovrastruttura ferroviaria/armamento: aumenti dovuti alla nuova previsione di fornitura del pietrisco a carico dell'Appaltatore e ai maggiori materiali necessari per gli allacci provvisori conseguenti al maggior numero di fasi previste; tali aumenti non compaiono nel quadro economico finale, che tiene conto anche dei ribassi conseguiti dall'appalto dei lavori del 1° sublotto.

3. Impianti tecnologici: aumenti dovuti essenzialmente all'inserimento nel Progetto esecutivo del progetto di riconfigurazione del Sistema controllo marcia treni (SCMT) e alla traslazione del passaggi a livello (PL) sulla nuova linea di progetto;

4. Oneri per la sicurezza: aumento percentuale connesso al maggior importo delle lavorazioni.

5. Progettazione tratta Bicocca-Augusta: i maggiori costi di progettazione sono dovuti alla sopravvenuta necessità di sviluppare la progettazione definitiva di un'opera d'arte (Viadotto Castelluccio) che fa parte della tratta in questione e presenta una limitazione di velocità;

6. Progettazione definitiva del 2° lotto funzionale Augusta-Targia: nel quadro economico del progetto esecutivo è stato inserito il costo già sostenuto per la progettazione definitiva della tratta Augusta - Targia sviluppata nell'ambito dell'originario e complessivo progetto Bicocca - Targia (CVI di 125 milioni di euro), limitato per capienza economica attualmente alla sola realizzazione del 1° lotto funzionale Bicocca - Augusta.

7. Direzione lavori: aumento proporzionale all'incremento del valore delle opere del Progetto esecutivo. Il compenso è regolato dal contratto RFI - Italferr del 21 dicembre 2015;

8. Contributi di legge intera tratta Bicocca- Augusta: la quota per contributi di legge è stata aggiornata per tenere conto di quanto effettivamente corrisposto per il 1° sublotto per contributi di legge per spese di pubblicazione, progettazione e Direzione lavori (compresa attività AMIS) e indagini archeologiche;

9. Contributi di legge per il progetto definitivo del 2° lotto funzionale Augusta-Targia: è inserito il valore dei contributi di legge già pagati per la progettazione definitiva della tratta Augusta - Targia sviluppata nell'ambito dell'originario e complessivo progetto Bicocca - Targia;

10. Monitoraggio ambientale: aumento dovuto alla necessità di ottemperare alle prescrizioni della Delibera di approvazione del progetto definitivo del 2014 da parte del CIPE che ha richiesto il raddoppio delle stazioni di misura del piano di monitoraggio acustico relativo alla fase successiva alla conclusione dei lavori, il potenziamento delle postazioni di monitoraggio della componente rumore in fase *ante operam* e la previsione anche in fase *post operam*;

11. Costi interni RFI: aumento dovuto ai maggiori costi del personale di RFI effettivamente impiegato per l'assistenza delle attività del 1° appalto. I costi interni RFI sono, invece, gli oneri che devono sostenere le Strutture tecniche di RFI che operano sul territorio, impegnate dall'inizio della progettazione preliminare fino alla consegna all'esercizio dell'opera;

12. Aree da acquisire: aumento dovuto alle maggiori aree da espropriare per affinamento progettuale e alle nuove aree da occupare temporaneamente e connesse all'inserimento di una viabilità provvisoria necessaria per l'esercizio in posizione traslata di un PL esistente sull'attuale linea;

13. Oneri materiali forniti da RFI: nel progetto definitivo del 2014 era prevista l'utilizzazione di materiale di armamento usato servibile che, anche per garantire la certificazione CE dei prodotti, è stata modificata in nuova fornitura nel Progetto esecutivo;

14. Attività propedeutiche alla redazione del progetto definitivo: nessuna variazione;

15. Adeguamento impianti in esercizio: nessuna variazione;

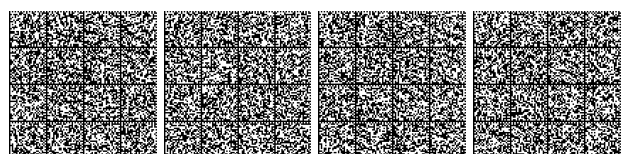
16. Somme a disposizione per indagini archeologiche: nessuna variazione;

17. Somme a disposizione per lavorazioni notturne in regime di interruzione per più di 4,5 ore di durata: voce eliminata nel quadro economico di progetto esecutivo in quanto le somme sono state inserite nelle voci «lavorazioni armamento, sovrastruttura ferroviaria» e «impianti tecnologici»;

18. Oneri per l'Autorizzazione di messa in servizio delle infrastrutture ferroviarie (AMIS) (nuovo inserimento): nel quadro economico di progetto esecutivo è stato inserito il compenso per l'AMIS, non prevista in fase di redazione del progetto definitivo. Sempre in merito alle diverse voci che compongono il Quadro economico, si rappresenta che la definizione della procedura che impone l'AMIS da parte dell'Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria (ANSF) è intervenuta successivamente alla redazione del progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera n. 19 del 2014. Pertanto, i relativi oneri AMIS sono stati introdotti solo successivamente e non erano previsti nel quadro economico del progetto definitivo;

19. Imprevisti: sono rimasti invariati; al fine di incrementare gli accantonamenti per imprevisti (il cui importo indicato nel quadro economico del 2014 risultava al di sotto della pratica corrente), RFI ha proposto l'utilizzo di quota parte dei ribassi ottenuto dalla gara d'appalto del 1° sublotto;

20. Spese generali: aumento proporzionale all'incremento delle suddette voci. Relativamente alle spese generali indicate nel quadro economico dell'intervento, convenzionalmente definite pari al 2 per cento di tutte le voci di spesa, si precisa che queste rappresentano i costi generali di RFI riferiti all'arco temporale di sviluppo



dell'intervento. Si tratta di oneri che la Società sopporta per il suo funzionamento, a cui il progetto partecipa pro quota e non comprendono i Costi interni RFI;

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 prot. n. 6013 del 28 novembre 2018, 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 (MEF) e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, si autorizza l'utilizzo delle economie di gara per un importo di 2,47 milioni di euro e si approva il nuovo limite di spesa del 1° lotto funzionale Bicocca - Augusta dell'opera «Velocizzazione della linea Catania - Siracusa: Tratta Bicocca - Targia», pari a 88,00 milioni di euro (al netto di IVA), con un incremento di 7,00 milioni di euro rispetto a quello fissato con delibera n. 19 del 2014, pari a 81,00 milioni di euro;

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.

3. L'importo di 88,00 milioni di euro (IVA esclusa) costituisce il limite di spesa dell'intervento.

4. La copertura finanziaria dell'opera è articolata come segue:

(milioni di euro)

Fonte	Importo
Contratto di programma - parte investimenti	8,21
FESR (PON Reti e mobilità 2007-2013)	4,49
FESR (PON Reti e Mobilità 2014-2020)	75,30
Totale	88,00

5. Il MIT è chiamato ad utilizzare quanto prima i fondi europei disponibili nei Programmi operativi e ad aggiornare il Contratto di programma RFI - parte investimenti, dando evidenza, tra le fonti di finanziamento nel suddetto Contratto, dell'intervenuta riduzione del finanziamento statale.

6. RFI è chiamata ad effettuare per il futuro una migliore previsione dei costi afferenti un determinato progetto, fornendo da subito schemi dettagliati delle componenti di costo in presenza di aumenti e variazioni significative.

7. Il MIT dovrà assicurare che l'opera venga gestita dal soggetto aggiudicatore, ai fini dell'inserimento nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), come progetto complesso, attribuendo alle singole tratte/lotti codici specifici (CLP) collegati al CUP iniziale. Il soggetto aggiudicatore (RFI) dovrà aggiornare nella BDAP, ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, le informazioni relative all'intera opera. Il MIT dovrà assicurare che le informazioni trasmesse da RFI in BDAP siano allineate a quelle oggetto di approvazione del Comitato

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

9. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi all'opera approvata con la presente delibera.

Roma, 28 novembre 2018

Il vice Presidente: TRIA

Il segretario: GIORGETTI

Registrata alla Corte dei conti il 19 marzo 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1-210

19A02178

DELIBERA 28 novembre 2018.

Fondo sanitario nazionale 2018. Ripartizione tra le regioni delle risorse destinate al finanziamento della sanità penitenziaria. (Delibera n. 78/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446 che all'art. 39, comma 1, demanda al CIPE, su proposta del Ministro della salute, d'intesa con la Conferenza Stato permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano (di seguito, Conferenza Stato-Regioni), l'assegnazione annuale delle quote del Fondo sanitario nazionale di parte corrente a favore delle regioni e province autonome;

