

DELIBERA 15 febbraio 2022.

Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno progetto ferroviario; variazione soggetto aggiudicatore. Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo). (CUP J81J05000010008). (Delibera n. 5/2022).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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, 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, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni;

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;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito 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 la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), ha approvato il 1° programma delle opere strategiche e che riporta all'allegato 2, nell'ambito del «Sistema di attraversamento nord-sud dei valichi appenninici», la «SS 64 Porrettana»;

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

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso 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», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplifica-

zione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, 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, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche;

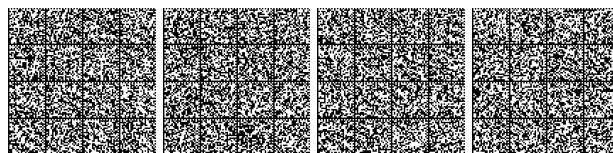
Vista l'intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Emilia Romagna, sottoscritta il 19 dicembre 2003, che, alla voce «Sistema di attraversamento nord-sud dei valichi appenninici», prevede l'«ammodernamento della SS 64 Porrettana - nodo di Casalecchio», con un costo di 25,823 milioni di euro a carico di Rete ferroviaria italiana S.p.a., di seguito RFI, per la realizzazione delle opere ferroviarie;

Vista la delibera CIPE 6 aprile 2006, n. 130, con la quale questo Comitato, ritenuto «di procedere ... ad una formale rivisitazione della delibera n. 121/2001», ha approvato il prospetto allegato alla citata delibera CIPE n. 130 del 2006, sostitutivo di quello allegato alla citata delibera CIPE n. 121 del 2001 e che comprende l'intervento «nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno» tra i «corridoi trasversali e dorsale appenninici», nell'ambito dei «Sistemi ferroviari» e più specificamente dei «Valichi appenninici» dell'Emilia-Romagna;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive n. 2004/17/CE e n. 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto l'atto aggiuntivo all'intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Emilia Romagna sottoscritto il 17 dicembre 2007, nel quale il «nodo di Casalecchio» è stato considerato parte dell'intervento denominato «nodo stradale e autostradale di Bologna»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;



Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «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», e successive modificazioni;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che — ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 — aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI «Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza (DEF) 2013», che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», nell'ambito del «corridoio trasversale e dorsale appenninico», l'infrastruttura «nodo Bologna Casalecchio di Reno», comprensiva dell'intervento «nodo ferrostradale Casalecchio di Reno»;

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 stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016 e visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, il quale 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;

2. l'art. 201, comma 9, il quale 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. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, di seguito CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

4. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede, tra l'altro, 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 a questo stesso Comitato le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5. l'art. 214, comma 11, il quale 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;

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

6.1 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;

6.2 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;

6.3 le procedure per la valutazione di 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 numeri 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 decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva n. 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», questo Comitato assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)» e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al Comitato interministeriale per la programmazione economica deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Visto il regolamento (UE) n. 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) n. 2019/2088, che ha introdotto nel sistema normativo europeo la tassonomia delle attività economiche eco-compatibili, una classificazione delle attività che possono essere considerate sostenibili in base all'allineamento agli obiettivi ambientali dell'Unione europea e al rispetto di alcune clausole di carattere sociale;

Vista la comunicazione della Commissione europea C(2021) 1054 del 12 febbraio 2021 - Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento (UE) n. 2021/241;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e in particolare:

1. l'art. 2, il quale ha previsto che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sia ridenominato Ministero della transizione ecologica, di seguito MITE;

2. l'art. 4, comma 1, il quale ha previsto l'introduzione dell'art. 57-bis al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, stabilendo che «È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE), con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali per la transizione ecologica e la relativa programmazione, ferme restando le competenze del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile»;

3. l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;

4. l'art. 6, il quale ha previsto che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo sia ridenominato Ministero della cultura, di seguito MIC;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 81, con la quale questo Comitato:

1. ha approvato il progetto preliminare del «nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO)», inclusivo di una variante alla strada statale «Porrettana» e di interventi sul tracciato della linea ferroviaria Bologna-Pistoia;

2. ha indicato il limite di spesa dell'intervento in 147.358.420,91 euro, di cui 48.858.353,31 euro per gli interventi ferroviari come riportato nel quadro economico dell'intervento stesso;

3. ha previsto che le modalità di finanziamento dell'intervento sarebbero state individuate «in sede di esame del progetto definitivo»;

4. ha preso atto che ANAS S.p.a., di seguito ANAS, avrebbe rivestito il ruolo di soggetto aggiudicatore dell'intervento complessivo;

Vista la delibera 11 luglio 2012, n. 75, con la quale questo Comitato:

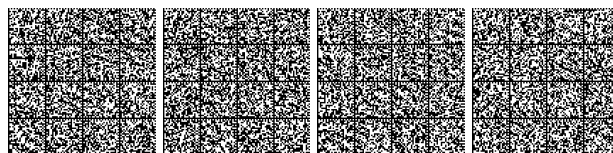
1. ha preso atto che le risorse destinabili all'intervento, comprensivo delle opere stradali e ferroviarie, consentivano il finanziamento solo di parte delle opere e che, come concordato dalle amministrazioni e dagli enti interessati alla realizzazione dell'intervento complessivo (ANAS, Regione Emilia Romagna, Comune di Casalecchio di Reno, RFI, e Autostrade per l'Italia S.p.a., di seguito ASPI), l'infrastruttura stradale sarebbe stata realizzata prioritariamente mentre gli interventi ferroviari sarebbero stati rinviati «ad una seconda fase»;

2. ha approvato il progetto definitivo dell'intera infrastruttura stradale, il cui costo di 159.724.713 euro, al netto di IVA, sarebbe stato integralmente a carico di ASPI;

3. ha stabilito, al punto 2.4 del deliberato, che il «progetto definitivo delle infrastrutture ferroviarie previste nel “nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO)” dovrà essere corredato dal *dossier* di valutazione previsto dall'art. 4, comma 2, del “Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana S.p.a.”, comprensivo dell'analisi economico-finanziaria dell'intervento stesso»;

Vista la delibera 28 febbraio 2018, n. 4, con la quale questo Comitato, a modifica della suddetta delibera n. 75 del 2012:

1. ha preso atto dell'aggiornamento del progetto stradale alle prescrizioni formulate con la suddetta delibera n. 75 del 2012 e del conseguente incremento di costo del progetto stesso;



2. ha disposto modifiche alla citata delibera n. 75 del 2012, in particolare limitando l'approvazione del progetto definitivo stradale al solo stralcio nord, il cui costo di 155.599.907,80 euro, al netto di IVA, è stato posto a carico di ASPI;

Vista la delibera 27 luglio 2021, n. 45, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI S.p.a., di seguito CdP 2017-2021, aggiornamento che include, nella tabella A «Portafoglio investimenti in corso e programmatici», l'intervento «nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno: interrimento linea Porrettana (stralcio ferroviario)», con un costo di 114,21 milioni di euro e finanziamenti disponibili per complessivi 4,21 milioni di euro, di cui 4,04 milioni di euro di fondi «Stato - MEF» e 0,17 milioni di euro di fondi di altra provenienza («PON-FSR, CEF, enti locali...»);

Vista la nota 26 gennaio 2022, n. 2922, con la quale il MIMS ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di variazione del soggetto aggiudicatore dell'intervento denominato «nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO) - progetto ferroviario», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 15 febbraio 2022, n. 1163, con la quale il MIMS ha integrato la citata documentazione istruttoria e, in particolare, ha trasmesso la nota ANAS 14 febbraio 2022, prot. n. 90331, riportante l'assenso alla variazione del soggetto aggiudicatore del progetto ferroviario dalla stessa ANAS a RFI;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIMS ed in particolare che:

1. il nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno comprende la realizzazione di una variante alla SS «Porrettana», con un tracciato di circa 4 km, parzialmente esterno al centro abitato, e con interventi sulla linea ferroviaria Bologna-Pistoia che tengono conto anche di un previsto raddoppio della linea;

2. l'intervento ferroviario di competenza di RFI comprende:

2.1 l'interrimento in galleria di un tratto della linea ferroviaria Bologna-Pistoia, affiancata all'interrimento della SS «Porrettana», in corso di realizzazione da parte di ANAS;

2.2 la realizzazione nella suddetta galleria della fermata di Casalecchio di Reno;

2.3 la soppressione del passaggio a livello di via Marconi, al km 122+176 della linea ferroviaria Bologna-Pistoia;

3. l'intervento ferroviario sarà eseguito in continuità del servizio ferroviario e con utilizzo dell'attuale fermata di Casalecchio di Reno a seguito del provvisorio spostamento dell'attuale tracciato ferroviario sopra la nuova galleria stradale che sarà realizzata da ANAS nell'ambito dello stralcio nord del progetto stradale;

4. il progetto ferroviario produrrà benefici, in quanto consentirà:

4.1 il recupero di aree da destinare a servizi;

4.2 la riduzione di inquinamento e congestione stradale, redistribuendo il traffico locale su strade comunali e il traffico pesante sulla nuova infrastruttura;

4.3 la ricucitura del tessuto urbano di Casalecchio, con la soppressione del succitato passaggio a livello;

5. come riportato nella citata delibera n. 81 del 2006 di approvazione del progetto preliminare, l'attuale soggetto aggiudicatore dell'intervento complessivo è ANAS;

6. per effetto delle modifiche apportate da ANAS al progetto esecutivo della parte stradale, di propria competenza, il progetto ferroviario è ora in corso di revisione;

7. con nota 17 dicembre 2021, n. 411, RFI ha comunicato di ritenere di ricoprire già il ruolo di soggetto aggiudicatore dell'intervento ferroviario a seguito dell'approvazione, da parte di questo Comitato, della richiamata delibera n. 45 del 2021, in quanto nel CdP 2017-2021, appendice 3, la scheda relativa al «nodo ferrostradale di Casalecchio» indica il progetto stradale come «di competenza ANAS» e quello ferroviario come «di competenza RFI»;

8. il MIMS ha proposto a questo Comitato di deliberare l'individuazione di RFI quale soggetto aggiudicatore dell'intervento ferroviario, in quanto l'approvazione del CdP 2017-2021 non può essere considerata quale espressa approvazione della variazione di soggetto aggiudicatore per l'opera in questione;

9. con nota 14 febbraio 2022, n. 90331, ANAS ha confermato a RFI «l'intesa raggiunta in merito alla modifica del soggetto aggiudicatore» relativa all'intervento ferroviario inserito nel «nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno»;

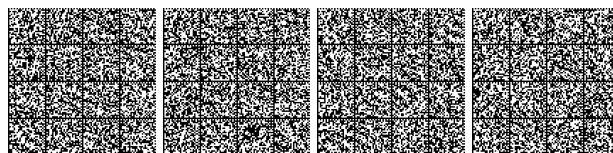
10. il CUP attribuito all'intervento è J81J05000010008;

11. il costo dell'intervento è stato incrementato dai citati 48.858.353,31 euro del progetto preliminare ai richiamati 114,21 milioni di euro di cui all'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del CdP 2017-2021;

12. con nota 14 febbraio 2022, n. 54, RFI ha precisato che, come indicato nella richiamata delibera CIPE n. 75 del 2012, il costo del progetto definitivo dell'intero «nodo ferrostradale» approvato da ANAS a dicembre 2010 «ammontava a 253,6 milioni di euro, con un incremento di 106,2 milioni di euro rispetto al progetto preliminare», incremento «imputato alle modifiche progettuali e all'aggiornamento dei prezziari di ANAS e RFI»;

13. la citata nota indica anche che il costo aggiornato del progetto ferroviario, «con indicazione delle motivazioni degli incrementi registrati», sarà definito dopo «il completamento... dell'adeguamento/rivisitazione del progetto definitivo della parte ferroviaria», tenendo quindi conto di «aggiornamento tariffario, normativo, *standard* RFI e del recepimento del progetto esecutivo ANAS della parte stradale»;

14. l'intervento ferroviario fruisce di finanziamenti per complessivi 4,21 milioni di euro, dei quali 4,04 milioni di euro di fondi «Stato - MEF» e 0,17 milioni di euro di fondi di altra provenienza («PON-FSR, CEF, enti locali, ...»);



15. la copertura del residuo fabbisogno di 110 milioni di euro è ipotizzata nell'ambito del prossimo contratto di programma - parte investimenti 2022-2026 di RFI;

16. con accordo sottoscritto l'11 dicembre 2017, tra Regione Emilia Romagna, Ferrovie Emilia Romagna S.r.l., di seguito FER, e RFI, quest'ultima è impegnata a «concordare con la regione e condividere con» il MIMS «gli interventi e gli investimenti previsti nel *master plan*» allegato all'accordo stesso, «con particolare riguardo al finanziamento della realizzazione del “nodo ferro-stradale di Casalecchio...», a meno degli oneri relativi agli espropri e risoluzione di tutti i sottoservizi interferenti»;

17. nella succitata nota n. 90331 del 2022, ANAS ha precisato a RFI che «la risoluzione delle interferenze con le reti dei pubblici servizi attiene al solo intervento stradale, a meno di alcune lavorazioni estese all'intervento ferroviario nel tratto di stretto affiancamento tra le due infrastrutture, come riportato negli elaborati del progetto esecutivo dello stralcio nord, già messo a disposizione» della stessa RFI;

Considerato, come affermato dalla Corte dei conti - Sezione centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato nella delibera n. SCCLEG/37/2014/PREV, adottata nell'adunanza del 18 dicembre 2014, che:

1. «fare oggetto di delibera... [di questo Comitato] le variazioni del soggetto aggiudicatore ha corrisposto all'interpretazione... data al quadro ordinamentale» relativo alle infrastrutture strategiche, «interpretazione [secondo la sezione centrale] da ritenersi corretta, in quanto coerente con l'attuale assetto delle competenze istituzionali»;

2. «la funzione di programmazione delle opere strategiche... può essere svolta esclusivamente dal CIPE»;

3. «non è consentito, da parte di soggetti terzi rispetto a tale Comitato, l'esercizio delle funzioni programmatiche e di finanziamento delle opere pubbliche, avendo queste ultime il carattere della «irrinunciabilità»»;

4. «l'individuazione del soggetto aggiudicatore rientra pienamente nella attività programmatica, non potendo essere qualificata quale atto gestionale» e «lo stesso dicasi per ogni variazione dello stesso, cui segue il subentro di un diverso soggetto aggiudicatore nella titolarità dei rapporti attivi e passivi relativi all'intervento, inclusa... l'assegnazione di contributi»;

Ritenuto che l'espressione di parere favorevole sul citato aggiornamento del CdP 2017-2021, resa con la suddetta delibera n. 45 del 2021, non comporti l'implicito riconoscimento a RFI del ruolo di soggetto aggiudicatore del progetto ferroviario in esame;

Considerata la comunicazione della Commissione europea in data 11 dicembre 2019 al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni con la quale viene illustrato un *green deal* per l'Unione europea, consistente in una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione europea in una società giusta e prospera, dotata di un'eco-

nomia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse;

Tenuto conto della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «Linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», che indicano che progetti ed i piani di investimenti pubblici posti all'esame ed approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità e rispondere ad alcuni parametri misurabili durante il percorso di programmazione, progettazione e autorizzazione, sulla base di una delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile da emanare entro il 2022;

Ritenuta, pertanto, superata la citata richiesta di cui al punto 2.4 della delibera di questo Comitato n. 75 del 2012, in quanto sostituita dalle nuove previsioni normative sulla valutazione e sulla sostenibilità dei progetti;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota 15 febbraio 2022, n. 769, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Il nuovo soggetto aggiudicatore dell'intervento denominato «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - progetto ferroviario» è individuato in Rete ferroviaria italiana S.p.a..

2. Rete ferroviaria italiana S.p.a. subentra ad ANAS S.p.a., precedente soggetto aggiudicatore, nella titolarità dei soli rapporti attivi e passivi relativi all'intervento ferroviario, di cui al precedente punto 1.



3. Il progetto definitivo dell'intervento ferroviario dovrà essere sottoposto all'approvazione di questo Comitato previa disponibilità dell'integrale finanziamento nell'ambito del contratto di programma 2022-2026 - parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a..

4. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi all'intervento in esame.

5. Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del citato decreto legislativo n. 229 del 2011, aggiornando e garantendo l'omogeneità dei dati presenti nei sistemi di monitoraggio e nella banca dati delle amministrazioni pubbliche.

6. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, richiamata in premessa, il CUP assegnato all'intervento in esame dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento stesso.

Roma, 15 febbraio 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il Segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 15 aprile 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 670

22A02659

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Sitagliptin Zentiva»

Estratto determina n. 293/2022 del 21 aprile 2022

Medicinale: SITAGLIPTIN ZENTIVA.

Titolare A.I.C.: Zentiva Italia S.r.l.

Confezioni:

«25 mg compresse rivestite con film» 14 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940011 (in base 10);

«25 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940023 (in base 10);

«25 mg compresse rivestite con film» 56 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940035 (in base 10);

«25 mg compresse rivestite con film» 98 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940047 (in base 10);

«50 mg compresse rivestite con film» 14 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940050 (in base 10);

«50 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940062 (in base 10);

«50 mg compresse rivestite con film» 56 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940074 (in base 10);

«50 mg compresse rivestite con film» 98 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940086 (in base 10);

«100 mg compresse rivestite con film» 14 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940098 (in base 10);

«100 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940100 (in base 10);

«100 mg compresse rivestite con film» 56 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940112 (in base 10);

«100 mg compresse rivestite con film» 98 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940124 (in base 10);

«25 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940136 (in base 10);

«50 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940148 (in base 10);

«100 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940151 (in base 10).

Composizione:

principio attivo: sitagliptin cloruro monoidrato.

Officine di produzione:

rilascio dei lotti: Laboratorios Liconsa S.A., Avenida Miralcampo 7 - Polígono Industrial Miralcampo - Azuqueca De Henares - Guadalajara - 19200, Spagna.

Indicazioni terapeutiche

Per pazienti adulti con diabete mellito di tipo 2, «Sitagliptin Zentiva» è indicato per migliorare il controllo glicemico:

in monoterapia: in pazienti non adeguatamente controllati solamente con dieta ed esercizio fisico e per i quali la metformina non è appropriata per controindicazioni o intolleranza;

in duplice terapia orale in associazione con:

metformina, quando dieta ed esercizio fisico più metformina da sola non forniscono un adeguato controllo della glicemia;

una sulfonilurea, quando dieta ed esercizio fisico più la dose massima tollerata di una sulfonilurea da sola non forniscono un adeguato controllo della glicemia e quando la metformina non è appropriata per controindicazioni o intolleranza;

un agonista del recettore gamma attivato dal proliferatore del perossisoma (PPAR γ) (per es., un tiazolidinedione), quando è appropriato l'uso di un agonista PPAR γ e quando dieta ed esercizio fisico più l'agonista PPAR γ da solo non forniscono un adeguato controllo della glicemia;

in triplice terapia orale in associazione con:

una sulfonilurea e metformina, quando dieta ed esercizio fisico più la duplice terapia con questi medicinali non forniscono un adeguato controllo della glicemia;

un agonista PPAR γ e metformina, quando è appropriato l'uso di un agonista PPAR γ e quando dieta ed esercizio fisico più la duplice terapia con questi medicinali non forniscono un adeguato controllo della glicemia.

«Sitagliptin Zentiva» è anche indicato come terapia aggiuntiva all'insulina (con o senza metformina), quando dieta ed esercizio fisico più una dose stabile di insulina non forniscono un adeguato controllo della glicemia.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Confezioni:

«50 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940062 (in base 10) - Classe di rimborsabilità: A. Prezzo *ex-factory* (IVA esclusa): euro 17,49. Prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 32,81. Nota AIFA: 100;

«100 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister PVC/PVDC/AL - A.I.C. n. 048940100 (in base 10). Classe di rimborsabilità: A. Prezzo *ex-factory* (IVA esclusa): euro 17,49. Prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 32,81. Nota AIFA: 100;

