

Visto il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale dell'Agenzia italiana del farmaco, pubblicato sul sito istituzionale dell'Agenzia (comunicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 140 del 17 giugno 2016);

Visto il decreto del Ministro della salute del 15 gennaio 2020, con cui il dott. Nicola Magrini è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco con decorrenza dal 2 marzo 2020;

Vista la determina del direttore generale n. 643 del 28 maggio 2020 con cui è stato conferito al dott. Trotta Francesco l'incarico di dirigente del Settore HTA ed economia del farmaco;

Vista la determina del direttore generale n. 1568 del 21 dicembre 2021 con cui è stata conferita al dott. Trotta Francesco la delega, ai sensi dell'art. 10, comma 2, lettera e), del decreto ministeriale 20 settembre 2004, n. 245, per la firma delle determinazioni di classificazione e prezzo dei medicinali;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, recante «Attuazione della direttiva 2001/83/CE (e successive direttive di modifica) relativa ad un Codice comunitario concernente i medicinali per uso umano e successive modificazioni ed integrazioni»;

Vista la determina AIFA n. 433/2022 del 30 maggio 2022, concernente «Regime di rimborsabilità e prezzo a seguito di nuove indicazioni terapeutiche» del medicinale «Xeredien», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. XX del 137 del 14 giugno 2022;

Considerato che occorre rettificare la determina suddetta, per errore di formattazione relativo al visto sui medicinali per uso pediatrico;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Rettifica della determina AIFA n. 433/2022 del 30 maggio 2022

È rettificata nei termini che seguono, la determina AIFA n. 433/2022 del 30 maggio 2022, concernente «Regime di rimborsabilità e prezzo a seguito di nuove indicazioni terapeutiche» del medicinale XEREDIEN, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 137 del 14 giugno 2022.

Laddove è scritto:

«Visto il regolamento (CE) n. 1901/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativo ai medici»

leggasi:

«Visto il regolamento (CE) n. 1901/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativo ai medicinali per uso pediatrico».

Art. 2.

Disposizioni finali

La presente determina sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

Roma, 6 luglio 2022

Il dirigente: TROTTA

22A04072

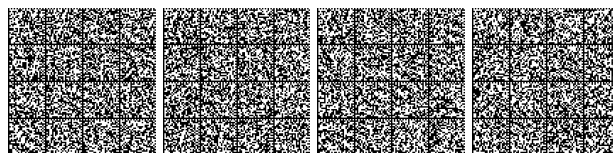
COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 14 aprile 2022.

Trasporto rapido costiero, Rimini Fiera - Cattolica, 1° stralcio funzionale, tratta Rimini FS - Riccione FS. Autorizzazione all'utilizzo di disponibilità residue e aggiornamento denominazione del soggetto aggiudicatore (CUP D91H98000000003). Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo). (Delibera n. 10/2022).

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, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 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», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al» CIPESS;



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», di seguito 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 ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi urbani», la voce «Costa romagnola metropolitana» e nell'allegato 2 il «Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola Ravenna-Rimini-Cattolica»;

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 di questo Comitato 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso 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 semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, 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;

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 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

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 al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Costa romagnola - metropolitana», l'intervento «T.R.C. 1° tratta Rimini FS-Riccione FS»;

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, 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, di seguito 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. 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 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;

Considerata la comunicazione della Commissione europea in data 11 dicembre 2019 al Parlamento europeo, al Consiglio dell'Unione europea, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con la quale è stato illustrato un *Green Deal* per l'Unione europea, consistente in una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia 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;

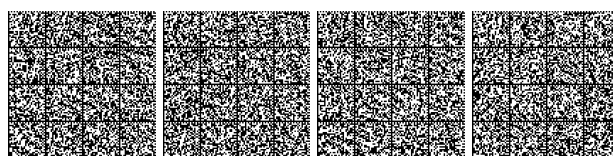
Visto il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, con i quali sono stati adottati i regolamenti concernenti l'organizzazione del MIT e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

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) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, ovvero del c.d. «do no significant harm», di seguito DNSH;

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, 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;

Vista la 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», le quali indicano che progetti e Piani di investimenti pubblici posti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità e rispondere ad alcuni parametri misurabili durante il percorso di programma-



zione, progettazione e autorizzazione, sulla base di una apposita delibera di questo Comitato da emanare entro il 2022;

Vista la nota della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, 21 gennaio 2022, n. 268, contenente indicazioni preliminari in materia di relazioni di sostenibilità per progetti infrastrutturali sulle proposte che verranno sottoposte al CIPESS, inviata nelle more dell'emanazione della delibera di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Viste le delibere 20 dicembre 2004, n. 86, 27 maggio 2005, n. 70, 29 marzo 2006, n. 93, 22 dicembre 2006, n. 159, e 21 dicembre 2007, n. 137, con le quali questo Comitato, relativamente all'intervento denominato «Trasporto rapido costiero Rimini Fiera-Cattolica - 1° stralcio funzionale, tratta Rimini FS-Riccione FS», di seguito TRC, ha tra l'altro:

1. approvato i progetti preliminare e definitivo della tratta di filobus;

2. assegnato, dapprima programmaticamente e poi definitivamente, un contributo di 42.856.861 euro in termini di volume di investimento, con onere imputato sul terzo limite d'impegno quindicennale di cui all'art. 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166, recante «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti» per un finanziamento lordo pari a 56.295.000 euro (impegno quindicennale di 3.752.000 euro annuali);

Vista la nota 29 marzo 2022, n. 11046, con la quale il MIMS ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di assegnazione delle risorse residue per il finanziamento di nuove opere relative all'intervento denominato «Trasporto rapido costiero, Rimini Fiera-Cattolica - 1° stralcio funzionale, tratta Rimini FS-Riccione FS», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Considerato che questo Comitato ha valutato la proposta per l'autorizzazione all'utilizzo di disponibilità residue per il finanziamento di nuove opere relative all'intervento denominato «Trasporto rapido costiero, Rimini Fiera-Cattolica - 1° stralcio funzionale tratta Rimini FS-Riccione FS»;

Viste le note 30 marzo 2022, n. 2458 e 6 aprile 2022, n. 2669 con le quali il MIMS ha trasmesso integrazioni istruttorie e ulteriore documentazione;

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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. il TRC è nato a metà degli anni '90 come progetto da finanziare a carico della legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa»;

2. il tratto nord Ravenna-Rimini F.S. è stato considerato di competenza regionale e ha riguardato il riutilizzo e/o la rifunzionalizzazione della linea ferroviaria,

mentre il tratto sud Rimini-Cattolica è stato sviluppato a livello provinciale nei tre lotti funzionali Rimini FS-Riccione FS (c.d. 1° tratta), Rimini FS-Rimini Fiera (c.d. 2° tratta) e Riccione FS-Cattolica (c.d. 3° tratta);

3. che, secondo il progetto definitivo di cui alla citata delibera di questo Comitato n. 93 del 2006, il tracciato dello stralcio funzionale Rimini FS-Riccione FS ha una lunghezza complessiva di circa 9,8 Km ed è attrezzato con 17 fermate, inclusi i due capolinea;

4. che il progetto include la fornitura di 9 veicoli filonodati su gomma, da utilizzare su apposita via di corsa in sede protetta, in parte a doppia corsia (complessivamente per 3,7 km) e in parte singola (complessivamente per 6,1 km);

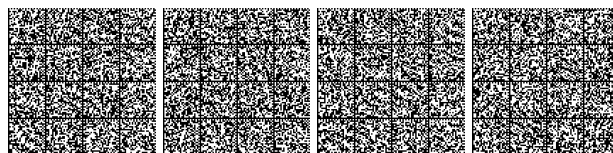
5. secondo il programma d'esercizio, il tracciato tra le due stazioni di Rimini e Riccione è percorso in 23 minuti, ad una velocità commerciale di circa 26 km/h e con frequenze di 10 minuti (a fronte di 6 mezzi operanti) potenziabili fino a 7 minuti e 30 secondi (con 8 mezzi in attività);

6. considerata la posizione della linea, baricentrica rispetto al tessuto urbanistico delle due città, la stessa si colloca nelle vicinanze di diversi hub di trasporto (l'aeroporto internazionale Federico Fellini, le stazioni ferroviarie di Rimini FS, Miramare FS e Riccione FS, il terminal delle principali linee del trasporto pubblico locale urbane ed extraurbane) e di diversi nodi attrattori, quali gli ospedali di Rimini e di Riccione, diversi istituti scolastici, il palazzo dei congressi di Riccione, i parchi tematici;

7. tenuto conto dell'intervenuto finanziamento della tratta Rimini FS-Rimini Fiera di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 185 del 2020, sul Fondo investimenti e da ultimo con finanziamento sostitutivo del PNRR «Missione 2» per 48.976.182,34 euro, si rende opportuno provvedere al «potenziamento dei nodi di interscambio» e all'«implementazione dell'offerta di sosta in 5 hub», che il Piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Rimini ha individuato in corrispondenza di 5 fermate della tratta Rimini FS-Riccione FS;

8. gli interventi, da realizzare in adiacenza alle fermate del TRC denominate Kennedy, Pascoli, Toscanini, Rivazzurra e Miramare airport, consisteranno nella realizzazione *ex novo* di ulteriori parcheggi o nell'ampliamento di parcheggi esistenti, aggiungendo 823 nuovi posti auto ai 581 ora disponibili, per un totale complessivo, al termine dei lavori, di 1.404 posti auto a servizio del TRC;

9. come specificato nella relazione istruttoria, «dal punto di vista tecnico la variante proposta reintroduce quegli interventi di inserimento dell'opera nel tessuto urbanistico e di mitigazione ambientale nel territorio di maggiore interesse turistico della costiera romagnola presenti nel progetto approvato nell'ambito della prima procedura di realizzazione del sistema TRC nell'ambito della legge 211/92 ed inserita all'interno della delibera



CIPE n. 258/1996 e che poi vennero stralciate al momento dell'incardinamento dell'intervento all'interno del 1° programma delle infrastrutture strategiche»;

10. tali parcheggi costituiscono opere complementari al TRC e rivestono una notevole importanza per il servizio di trasporto, incrementandone l'interesse da parte dei fruitori e, conseguentemente, il numero dei passeggeri del TRC;

11. i parcheggi sono considerati varianti approvabili dal soggetto aggiudicatore del TRC e per i relativi progetti sono stati predisposti gli studi di fattibilità;

12. le strutture in questione producono benefici in termini di minor traffico veicolare privato e conseguente riduzione dei gas climalteranti;

13. per l'integrazione con l'ambiente circostante, il perimetro delle aree destinate a parcheggio sarà interessato da piantumazioni e da nuove aree verdi, mentre i 3 parcheggi con strutture edificate saranno realizzati con moduli prefabbricati, assemblabili a secco, senza bisogno di fondazioni, con utilizzo di materiali detti «mangiasmog» e fonoassorbenti;

sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile:

1. la creazione di cinque parcheggi di interscambio permette di materializzare i benefici in termini riduzione di traffico e di emissione di gas climalteranti, derivanti dal potenziamento del servizio di trasporto su filobus elettrico in questione;

2. l'intervento consente maggiori o nuove possibilità d'interscambio modale (con le stazioni ferroviarie di Rimini, Miramare e Riccione, con l'aeroporto internazionale Federico Fellini e con le principali linee di Trasporto Pubblico Locale, di seguito TPL, urbane ed extraurbane) e favorisce la mobilità collettiva a corto/lungo raggio sia per gli spostamenti lavorativi/scolastici che per quelli di svago nell'area del bacino riminese ad alta vocazione turistica. Ne consegue un ridisegno dell'intero comparto della mobilità nelle aree costiere della ferrovia Bologna-Ancona (oggetto di interventi di pedonalizzazione e di limitazione della circolazione privata ottenuta anche attraverso la costruzione del collegamento Rimini - Riccione ed i relativi parcheggi sul lato monte della linea ferroviaria), che hanno importanti connotazioni a livello ambientale e di contenimento delle emissioni;

3. per l'integrazione con l'ambiente circostante, il perimetro delle aree destinate a parcheggio sarà interessato da piantumazioni e da nuove aree verdi, mentre tre parcheggi da realizzare con prefabbricati saranno preferenzialmente realizzati con materiali detti «mangiasmog», oltre che fonoassorbenti;

sotto l'aspetto attuativo:

1. come risulta dalla documentazione del MIT acquisita nel 2017 - all'atto della predisposizione della delibera di questo Comitato 10 luglio 2017, n. 43, il cui visto è stato ricusato con la deliberazione n. 8/2017/PREV della Corte dei conti - Sezione centrale di controllo di

legittimità su atti del Governo e delle amministrazioni dello Stato - l'Agenzia TRAM, già individuata come soggetto aggiudicatore dell'intervento, è stata interessata da un mero cambio di denominazione, diventando Agenzia mobilità Provincia di Rimini, di seguito AMPR;

2. in attuazione di quanto stabilito, tra l'altro, dalla legge della regione Emilia Romagna 30 giugno 2008, n. 10, la suddetta AMPR è stata trasformata da consorzio tra Enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in società a responsabilità limitata consortile;

3. unitamente alle Agenzie della mobilità di Forlì-Cesena e di Ravenna, AMPR ha dato vita alla nuova Agenzia della mobilità romagnola s.r.l. consortile, di seguito AMR s.r.l.c.;

4. come disposto dall'atto di scissione, AMR s.r.l.c. ha modificato la propria denominazione in Patrimonio mobilità Provincia di Rimini s.r.l. consortile, di seguito PMR;

5. a marzo 2017 il Comitato di coordinamento istituito con l'accordo di programma per la realizzazione del TRC, sottoscritto il 15 luglio 2008, tra regione Emilia Romagna, Provincia di Rimini, comuni di Rimini, Riccione, Misano Adriatico e Cattolica e l'allora consorzio tra Enti locali, AMR s.r.l.c. ha preso atto della modifica della denominazione del soggetto aggiudicatore e dell'invarianza dello stesso rispetto al soggetto già individuato con le delibere di questo Comitato n. 86 del 2004, n. 70 del 2005 e n. 93 del 2006, citate in premessa;

6. a conferma della suddetta invarianza, PMR ha precisato, con nota di aprile 2017, che sono rimasti inalterati il codice fiscale/partita IVA e il suo ruolo quale cofinanziatore e realizzatore del TRC;

7. il TRC è stato aperto al pubblico nel novembre 2019 e inizialmente è stato gestito con veicoli tradizionali a combustione interna per problemi connessi alla disponibilità dei filobus previsti dal progetto;

8. i suddetti filobus sono stati poi immessi in servizio, consentendo, il 28 ottobre 2021, l'avvio del previsto sistema a trazione elettrica;

9. come precisato dal RUP dell'intervento, a gennaio 2022, risultavano ancora da definire:

9.1 la chiusura tecnico-amministrativa del contratto relativo ai sistemi di ausilio all'esercizio e del contratto di fornitura del materiale rotabile (per il quale si è proceduto alla rinuncia ufficiale all'installazione del sistema di assistenza alla guida in accosto in fermata, la cui analisi costi-benefici ha dato esito negativo);

9.2 le indennità espropriative per i procedimenti impugnati dai privati in sede giudiziaria e all'esame della Corte di cassazione;

9.3 la chiusura di un contratto con RFI per l'acquisizione delle aree del demanio ferroviario e la modifica degli impianti al confine fra il TRC e la sede ferroviaria;

10. il CUP dell'intervento è D91H98000000003;



sotto l'aspetto finanziario:

1. il costo complessivo dei 5 parcheggi da realizzare ammonta a 13.196.090 euro, IVA inclusa, come dal seguente prospetto:

(importi in euro)

	Kennedy	Pascoli	Toscanini	Rivazzurra	Miramare Airport	Totali
Parcheggio	1.590.877	2.051.169	1.300.000	700.000	971.350	6.613.396
Sistemazioni stradali e viabilità			400.000	350.000		750.000
Aree verdi	150.000	118.232	300.000	250.000	159.872	978.104
Sistemazioni esterne spazi comuni			140.000	100.000		240.000
Totale lavori	1.740.877	2.169.401	2.140.000	1.400.000	1.131.222	8.581.500
Oneri sicurezza	52.226	65.082	64.200	56.000	22.624	260.132
Totale appalto	1.793.103	2.234.483	2.204.200	1.456.000	1.153.846	8.841.632
Espropri		560.000				560.000
Somme a disposizione e IVA	806.896	1.005.517	991.890	644.000	346.154	3.794.457
Totale	2.599.999	3.800.000	3.196.090	2.100.000	1.500.000	13.196.089
Totale richiesto	2.600.000	3.800.000	3.196.090	2.100.000	1.500.000	13.196.090

2. a fronte di costi aggiuntivi per 13.196.089 euro, il Ministero istruttore ha richiesto l'assegnazione arrotondata di 13.196.090;

3. il quadro economico del TRC ha avuto la seguente evoluzione, a parità di costo complessivo, confermato in 92.053.217,95 euro, IVA inclusa:

(importi in euro)

Interventi	Progetto definitivo 2005	Aggiornamento 30 giugno 2016	Assestamento 31 dicembre 2021
Opere civili	36.462.753,00	46.841.507,41	47.704.700,01
Impianti e dotazioni tecnologiche	8.145.760,00	13.603.518,36	12.461.270,81
Totale opere civili e impianti	44.608.513,00	60.445.025,77	60.165.970,82
Materiale rotabile (9 unità di trazione)	11.700.000,00	10.584.000,00	10.584.000,00
Oneri per la sicurezza	1.652.662,08	1.393.188,56	1.393.188,56
Importo globale a base d'appalto	57.961.175,08	72.422.214,33	72.143.159,38
Somme a disposizione	34.092.042,87	19.631.003,62	19.910.058,57
Totale generale	92.053.217,95	92.053.217,95	92.053.217,95

4. la relativa copertura finanziaria indicata nella delibera n. 93 del 2006 era imputata sulle seguenti risorse:

(importi in euro)

Fonti di finanziamento	Importi
Accordo preliminare sottoscritto tra gli Enti interessati e il Ministero delle infrastrutture e trasporti il 13 giugno 2003: regione Emilia-Romagna	7.746.853,49
Comune di Rimini	20.070.000,00
Comune di Riccione	3.835.385,00
Agenzia TRAM	7.089.700,08
Totale enti territoriali	38.741.938,57
Stato - legge obiettivo (delibera CIPE n. 70 del 2005)	42.856.861,00
Totale complessivo	81.598.799,57



5. la differenza tra il costo dell'intervento (92.053.217,95 euro) e le risorse disponibili (81.598.799,57 euro), pari a 10.454.418,38 euro, corrispondeva al costo di acquisto del materiale rotabile che è stato finanziato in parte su fondi statali, di cui al decreto del MIT n. 360 del 2018, per 8.850.000 euro e in parte su risorse regionali rese disponibili ai sensi dell'Accordo di programma del 15 luglio 2008, sottoscritto in sede locale per la realizzazione dell'opera;

6. a fronte del volume d'investimenti di 42.856.861 euro, finanziato dalla citata delibera di questo Comitato n. 93 del 2006, con decreto del MIT 28 dicembre 2006, n. 19006, è stato impegnato l'importo di 3.753.000 euro per le annualità dal 2006 al 2020, per un importo complessivo di 56.295.000 euro;

7. con decreto del MIT, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, 17 dicembre 2010, n. 1005, è stato autorizzato l'utilizzo del contributo annuo di 3.753.000 euro, pari al citato importo complessivo di 56.295.000 euro, con le seguenti modalità:

7.1. 15.012.000 euro mediante erogazione diretta;

7.2. 41.283.000, pari alla residua quota di contributo complessivo, mediante attualizzazione, da erogare con sottoscrizione di mutuo per una quota capitale di 27.844.861 euro e con spesa per interessi di 13.438.139 euro;

8. a seguito di una richiesta di variazione del Piano delle erogazioni di cui al citato decreto interministeriale MIT-MEF n. 1005 del 2010, le nuove modalità di autorizzazione all'utilizzo del suddetto contributo pluriennale di 3.753.000 euro, per un importo complessivo di 56.295.000 euro, sono state quantificate come segue:

8.1. 31.535.015,83 euro mediante erogazione diretta;

8.2. 24.759.984,17 euro mediante attualizzazione, da erogare con sottoscrizione di mutuo per una quota capitale di 11.321.845,17 euro e con spesa per interessi pari a 13.438.139 euro;

9. la verifica sull'utilizzo effettivo delle suddette risorse - di cui alla nota MIT n. 17731 del 28 ottobre 2020 - ha evidenziato erogazioni in forma diretta per 28.295.459,76 euro ed in forma attualizzata per 11.376.382,02 euro, in quanto comprensiva di oneri finanziari;

10. dedotte dal citato importo totale di 56.295.000 euro le somme già erogate (complessivi 42.911.397,85 euro, di cui 31.535.015,83 euro erogati in forma diretta e 11.376.382,02 euro erogati in forma attualizzata e comprensivi di oneri finanziari), residuano disponibilità per 13.383.602,15 euro, comprensive di contributi caduti in perenzione, il cui utilizzo è subordinato alla relativa iscrizione in bilancio;

11. tale importo di 13.383.602,15 euro costituisce un'economia derivante dai minori interessi pagati a fronte dell'impegno originariamente assunto, economia che il Comune di Rimini, con nota 8 ottobre 2020, n. 274723, ha chiesto di poter utilizzare per il finanziamento dei parcheggi sopra citati;

Preso atto delle integrazioni istruttorie del MIMS, a riscontro di osservazioni formulate nel corso della riunione preparatoria dell'odierna seduta di questo Comitato in merito all'utilizzo di risorse pubbliche per l'integrale finanziamento dei succitati parcheggi e, in particolare, che:

1. i parcheggi si inseriscono nell'ambito del sistema di interscambio modale tra il sistema TRC e la mobilità veicolare e sono concepiti come hub intermodali in cui confluiscono anche sistemi di micro-mobilità, attestamento delle linee TPL, e collegamenti con reti ciclabili;

2. il costo della sosta sarà definito in modo da massimizzare l'interscambio modale, prevedendo forme particolarmente incentivanti di utilizzo dei parcheggi per chi dispone dell'abbonamento al TPL, anche con ipotesi di sosta gratuita per tali soggetti;

3. la gestione dei parcheggi è prevista direttamente a carico dell'Amministrazione comunale, che persegue una politica in linea con gli obiettivi di incentivazione dell'uso del TRC e di riduzione delle emissioni inquinanti, le cui entrate correnti, da essa derivanti, al netto delle spese di gestione, saranno utilizzate per coprire le spese connesse all'esercizio dello stesso TRC;

4. in conclusione, i parcheggi integrano in modo sostanziale il TRC e hanno la finalità di incentivarne l'utilizzo, favorendo la transizione della mobilità locale da privata a pubblica, finalità che non è compatibile con le caratteristiche principali di un'opera «calda», finanziabile con risorse private in quanto, autonomamente, dovrebbe ammortizzare i costi della sua realizzazione con i relativi ricavi di gestione;

Ritenuto che i parcheggi sopra richiamati costituiscano una variante al progetto del sistema di TRC approvabile da parte del soggetto aggiudicatore dello stesso TRC ai sensi dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, concernente, tra l'altro, disposizioni per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, ed i cui effetti sono stati prorogati inizialmente a tutto il 2022 con l'art. 42, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, c.d. «decreto semplificazioni» convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e successivamente a tutto il 2023 dal decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

Ritenuto che a copertura del costo dei parcheggi sopra descritti, pari a 13.196.090 euro, questo Comitato possa autorizzare l'uso di quota parte delle risorse disponibili derivanti dal minor utilizzo del contributo di 42.856.861 euro in termini di volume di investimento, assegnato al TRC con la citata delibera di questo Comitato n. 93 del 2006, a valere sul terzo limite d'impegno quindicennale di cui all'art. 13 della legge n. 166 del 2002;

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 n. 2142 del 14 aprile 2021 predisposta congiuntamente dal DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, questo Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente di questo stesso Comitato. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro Mariastella Gelmini risulta essere, tra i presenti in seduta, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente di questo Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del citato decreto-legge n. 32 del 2019;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

1. Disposizioni attuative

1.1 Per il finanziamento dei cinque parcheggi d'interscambio in corrispondenza con le fermate del sistema di Trasporto rapido costiero (TRC) «Rimini Fiera-Cattolica, 1° stralcio funzionale, tratta Rimini FS-Riccione FS», è autorizzato l'utilizzo dell'importo di 13.196.090 euro a valere sulle economie complessivamente disponibili su quanto assegnato con la delibera di questo Comitato n. 93 del 2006.

1.2 La denominazione del soggetto aggiudicatore dell'intervento, identificato con la delibera di questo Comitato n. 93 del 2006 nell'Agenzia TRAM, è aggiornata in Patrimonio mobilità Provincia di Rimini S.r.l. Consortile.

1.3 Il soggetto aggiudicatore deve approvare le varianti indicate in premessa a norma dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e successive modificazioni.

1.4 Il soggetto aggiudicatore deve aggiornare e inserire correttamente i dati del monitoraggio finanziario e creare un distinto CUP per ognuno dei cinque parcheggi, di cui al precedente punto 1.1, da evidenziare in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante i parcheggi stessi.

2. Ulteriori disposizioni

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi all'intero progetto.

2.2 Il succitato Ministero provvederà, altresì, a svolgere le attività di supporto a questo Comitato nell'espletamento dei compiti, ad esso assegnate dalla normativa citata in premessa, di vigilanza e monitoraggio sulla realizzazione delle opere, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003.

2.3 Le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera di questo Comitato n. 15 del 2015, ai sensi dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge del 24 giugno 2014, n. 90, convertito con modificazioni dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

Roma, 14 aprile 2022

*Il Ministro per gli affari regionali
e le autonomie con funzioni di Presidente*
GELMINI

Il Segretario
TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 24 giugno 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1094

22A04063

DELIBERA 14 aprile 2022.

Sisma Abruzzo 2009 - Assegnazione delle somme stanziata per la ricostruzione degli immobili privati – Comune di L'Aquila. (Delibera n. 20/2022).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Visto il decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, recante «Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici nella regione Abruzzo nel mese di aprile 2009 e ulteriori interventi urgenti di protezione civile», convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

Visto il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante «Misure urgenti per la crescita del Paese», convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, concernente, tra l'altro, misure urgenti per la chiusura della gestione dell'emergenza determinatasi nella regione Abruzzo a seguito del sisma del 6 aprile 2009, nonché la ricostruzione, lo sviluppo e il rilancio dei territori interessati e, in particolare, gli articoli 67-*bis* e 67-*ter* che dispongono il passaggio della ricostruzione alla gestione ordinaria, prevedendo, tra l'altro, l'istituzione di due Uffici speciali per la ricostruzione, competenti rispettivamente per la città di L'Aquila (di seguito USRA) e per i restanti comuni del cratere sismico e fuori cratere (USRC);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 4 febbraio 2013, recante «Definizione delle procedure per il riconoscimento dei contributi per la ricostruzione privata, conseguente agli eventi sismici del 6 aprile 2009, adottato ai sensi dell'art. 67-*quater*, comma 9, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134»;

Visto il decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione

