

Determina:

Art. 1.

Oggetto della rinegoziazione

Il medicinale SIRTURO (bedaquilina) è rinegoziato alle condizioni qui sotto indicate.

Confezione:

100 mg compressa uso orale flacone (HDPE) - 188 compresse - A.I.C. n. 043332016/E (in base 10);

classe di rimborsabilità: «H»;

prezzo *ex factory* (iva esclusa): euro 22.228,81;

prezzo al pubblico (iva inclusa): euro 36.686,43.

Sconto obbligatorio sul prezzo *ex factory*, da praticarsi alle strutture sanitarie pubbliche, ivi comprese le strutture sanitarie private accreditate con il Servizio sanitario nazionale, come da condizioni negoziali.

La società, fatte salve le disposizioni in materia di smaltimento scorte, nel rispetto dell'art. 13 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 35, convertito, con modificazioni, nella legge 25 giugno 2019, n. 60, si impegna a mantenere una fornitura costante adeguata al fabbisogno del Servizio sanitario nazionale.

Eliminazione registro di monitoraggio *web based*.

Eliminazione del *cost sharing*.

Tetto di spesa complessivo sull'*ex factory* (EXF) pari a euro 2,5 Mln/anno, decorrente dalla data di entrata in vigore della determina che recepisce le condizioni di cui al presente accordo. In caso di superamento delle soglie *ex factory* di fatturato sopra indicate la società è chiamata al ripiano dello sfondamento attraverso *pay-back*. Ai fini della determina dell'importo dell'eventuale sfondamento, il calcolo dello stesso verrà determinato sulla base dei consumi ed in base al fatturato (al netto degli eventuali *pay-back* del 5% e dell'1,83%, e dei *pay-back* effettivamente versati, al momento della verifica dello sfondamento, derivanti dall'applicazione dei MEAs previsti, trasmessi attraverso il flusso della tracciabilità, di cui al decreto del Ministro della salute del 15 luglio 2004, per i canali Ospedaliero e Diretta e DPC, ed il flusso OSMED, istituito ai sensi della legge n. 448/1998, successivamente modificata dal decreto ministeriale n. 245/2004, per la convenzionata. È fatto, comunque, obbligo alla parte di fornire semestralmente i dati di vendita relativi ai prodotti soggetti al vincolo del tetto e il relativo *trend* dei consumi nel periodo di vigenza dell'accordo, segnalando, nel caso, eventuali sfondamenti anche prima della scadenza contrattuale.

Ai fini del monitoraggio annuale del tetto di spesa, il periodo di riferimento, per i prodotti già commercializzati, avrà inizio dal mese della pubblicazione del provvedimento nella *Gazzetta Ufficiale*, mentre, per i prodotti di nuova autorizzazione, dal mese di inizio dell'effettiva commercializzazione.

In caso di richiesta di rinegoziazione del tetto di spesa che comporti un incremento dell'importo complessivo attribuito alla specialità medicinale e/o molecola, il prez-

zo di rimborso della stessa (comprensivo dell'eventuale sconto obbligatorio al SSN) dovrà essere rinegoziato in riduzione rispetto ai precedenti valori.

I tetti di spesa, ovvero le soglie di fatturato eventualmente fissati, si riferiscono a tutti gli importi comunque a carico del SSN, ivi compresi, ad esempio, quelli derivanti dall'applicazione della legge n. 648/96 e dall'estensione delle indicazioni conseguenti a modifiche.

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Sirturo» (bedaquilina) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti - infettivologo, pneumologo (RNRL).

Art. 3.

Disposizioni finali

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

Roma, 15 settembre 2020

Il direttore generale: MAGRINI

20A05118

**COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

DELIBERA 14 maggio 2020.

Interconnessione tra la linea ferroviaria Torino-Ceres e il passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo - Proroga del termine di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità (CUP J11C06000070003). (Delibera n. 12/2020).

**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 successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione 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;

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;

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

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 68 del 2002 - Supplemento ordinario n. 51, con la quale questo Comitato, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

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

1. la delibera 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 e 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 ordinarie 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, e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la sentenza del 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure

mosse alla legge n. 443 del 2001 e ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del Programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

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 18 novembre 2010, n. 81, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 95 del 2011, con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica che inserisce, nella tabella 1 «Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010», tra i «Sistemi urbani», la infrastruttura «Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase», in cui è compreso l'intervento «Interconnessione della Linea ferroviaria Torino-Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione di Rebaudengo»;

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, 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 23 marzo 2012, n. 22, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 141 del 2012, con la quale questo Comitato, per la realizzazione dell'«Interconnessione tra la linea ferroviaria Torino-Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo», ha assegnato alla Società di Committenza Regionale S.p.a. (S.C.R. Piemonte S.p.a.) 20 milioni di euro a valere sulle risorse del «Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico»;

Vista la delibera 26 ottobre 2012, n. 101, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 120 del 2013, con la quale questo Comitato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, ha approvato, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della



localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo della «Interconnessione tra la linea Torino-Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione di Rebaudengo»;

Visto l'art. 3 della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 18, che dispone l'autorizzazione della spesa complessiva di 18 milioni di euro da utilizzarsi per il completamento ed il funzionamento della ferrovia Torino-Ceres, secondo la seguente scadenza temporale: 6 milioni di euro l'anno per gli anni 2013, 2014 e 2015;

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

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del 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, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

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;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, 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 (CCASGO), costituito 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 decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, e 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 - 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

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 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 grandi opere 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 d'impatto ambientale delle infrastrutture strategiche, 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 sopra citate 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;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 3 aprile 2019, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 2012;

Visto l'art. 166, comma 4-*bis*, del decreto legislativo n. 163 del 2006 a norma del quale «Il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di sette anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto definitivo dell'opera, salvo che nella medesima deliberazione non sia previsto un termine diverso. Il CIPE può disporre la proroga dei termini previsti dal presente comma per casi di forza maggiore o per altre giustificate ragioni. La proroga può essere disposta prima della scadenza del termine e per un periodo di tempo che non supera i due anni. La disposizione del presente comma deroga alle disposizioni dell'art. 13, commi 4 e 5, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327»;

Visto l'art. 1, comma 15, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019 n. 55, che prevede che per gli anni 2019 e 2020, per gli interventi di cui all'art. 216, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato; in caso contrario sono approvate dal CIPE;

Vista la delibera 20 maggio 2019, n. 28, con la quale questo Comitato ha approvato l'assegnazione di risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020 al Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020;

Vista la nota 20 marzo 2020, n. 2636, con la quale S.C.R. Piemonte S.p.a. ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la proroga di due anni del termine di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 4-*bis*, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, specificando i motivi di tale richiesta;

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

1. la linea ferroviaria Torino-Ceres del Gruppo Torinese Trasporti (GTT), che collega il capoluogo piemontese

con la valle di Lanzo e l'aeroporto di Torino Caselle «Sandro Pertini», originariamente si immetteva sul passante ferroviario di Torino di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in corrispondenza della Stazione Dora;

2. la realizzazione del quadruplicamento del passante ferroviario realizzato ad opera di RFI su progetto Italferr, che ha previsto il passaggio della linea ferroviaria sotto il fiume Dora Riparia con il conseguente abbassamento del piano del ferro a circa 20 metri dal piano campagna, ha precluso la possibilità di mantenere il predetto collegamento della ferrovia Torino-Ceres sul passante ferroviario in quanto le due ferrovie si sarebbero venute a trovare ad una differenza di quota di circa 18 metri;

3. per ristabilire il collegamento tra le due linee, è stata progettata una galleria artificiale a doppio binario, lunga complessivamente 3.385 metri, che si sviluppa principalmente in rettilineo lungo la direttrice di Corso Grosseto, tra Largo Grosseto e Parco Sempione, raccordata con curve di raggio 190 metri circa ai tratti esistenti delle due ferrovie da collegare, quello a ovest, appartenente alla ferrovia Torino-Ceres, e quello est, appartenente al passante ferroviario di Torino, che immette direttamente nella stazione Rebaudengo;

4. in data 11 aprile 2003 è stata sottoscritta l'Intesa generale quadro (IGQ) tra Governo e Regione Piemonte, che include, tra i sistemi urbani e metropolitane, il collegamento della Torino-Ceres alla rete RFI;

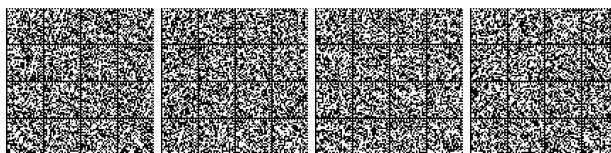
5. in data 31 ottobre 2006 è stato sottoscritto l'Accordo di programma quadro (APQ) «reti infrastrutturali di trasporto», tra il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e GTT, che ha previsto lo sviluppo della progettazione preliminare e definitiva dell'interconnessione ferroviaria Torino-Ceres con il passante ferroviario RFI lungo l'asse di Corso Grosseto, con finanziamento a carico della Regione Piemonte;

6. in data 23 gennaio 2009 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo alla sopra citata IGQ, con cui lo Stato e la Regione Piemonte hanno concordato di finanziare le opere di prima fase tra cui l'interconnessione in oggetto;

7. con la Convenzione del 10 giugno 2009 la Regione Piemonte ha incaricato GTT, di elaborare il progetto definitivo;

8. con delibera 18 novembre 2010, n. 81, il Comitato ha incluso nel Programma infrastrutture strategiche il «Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase»;

9. con delibera 23 marzo 2012, n. 22, il Comitato ha assegnato a S.C.R. Piemonte S.p.a. (quale soggetto aggiudicatore) la realizzazione della «Interconnessione della Linea ferroviaria Torino-Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione di Rebaudengo», a fronte del costo dell'opera di 162 milioni di euro;



10. con la medesima delibera n. 22 del 2012 si è previsto il contributo di complessivi 20 milioni di euro (rideterminati in 18.370.058 euro con delibera di giunta del 29 dicembre 2015 n. 2-2703) a valere sulle risorse del «Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali e relativo a opere di interesse strategico, nonché per gli interventi di cui all'art. 6 della legge 19 novembre 1984, n. 798», come previsto dall'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, recante «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e di 142 milioni di euro (rideterminati in 137 milioni di euro ai sensi e per gli effetti del medesimo art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98), assegnati a valere su risorse del Programma operativo regionale (POR) 2007-2013 finanziato dal Fondo sviluppo e coesione (FSC), istituito ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88;

11. con la successiva delibera 26 ottobre 2012, n. 101, il Comitato ha approvato, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'intervento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni;

12. in data 23 maggio 2012 è stato dato avvio alla procedura di dichiarazione di pubblica utilità mediante pubblicazione di un avviso sui quotidiani «La Stampa» e «La Repubblica», nonché mediante pubblicazione sull'albo pretorio della Città di Torino;

13. con delibera di giunta 23 luglio 2013, n. 15-6137, la Regione Piemonte si è impegnata, a garanzia della completa copertura finanziaria dell'opera, con un contributo di 18 milioni di euro a valere sulle risorse stanziare dalla legge regionale n. 18 del 2012;

14. con determina del direttore amministrativo 19 agosto 2013, n. 68, il progetto definitivo, modificato con il nuovo quadro economico - per un importo complessivo pari a 180 milioni di euro interamente finanziato - è stato successivamente approvato da S.C.R. Piemonte S.p.a.;

15. con deliberazione del Consiglio di amministrazione di S.C.R. Piemonte S.p.a. 16 giugno 2017, n. 58, è stato approvato lo stralcio del progetto esecutivo relativamente agli elaborati espropriativi;

16. S.C.R. Piemonte S.p.a., quale Autorità espropriante, ha provveduto a notificare ai singoli proprietari dei terreni, secondo i registri catastali, nonché ai concessionari interessati dalla realizzazione dell'opera specifico, «Avviso di avvenuta apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di contestuale dichiarazione di pubblica utilità» relativamente all'intervento;

17. con nota 13 luglio 2017, n. 6691, la società S.C.R. Piemonte S.p.a. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto esecutivo dell'intervento;

18. con disposizione 11 luglio 2017, n. 92, del Presidente del Consiglio di amministrazione (CdA) della società S.C.R. Piemonte S.p.a. è stata approvata la versione aggiornata del quadro economico per un importo complessivo pari a 175 milioni di euro;

19. con deliberazione del CdA di S.C.R. Piemonte S.p.a. 20 settembre 2017, n. 124, è stato approvato il progetto esecutivo dell'intervento;

20. la delibera del Comitato 20 maggio 2019, n. 28, ha assegnato un ulteriore contributo per il completamento della tratta pari a 6 milioni di euro a valere sulle risorse FSC 2014-2020;

Vista la nota 20 marzo 2020, n. 2636, con la quale la società S.C.R. Piemonte S.p.a. con la richiesta di proroga del termine di efficacia della dichiarazione di Pubblica Utilità ex art. 166, comma 4-bis, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, ha specificato i motivi di tale richiesta e, in particolare, ha sottolineato l'importanza dell'ultimazione di numerosi interventi per consentire lo spostamento di sottoservizi altrimenti interferenti con il tracciato della galleria;

Vista la nota 23 aprile 2020, n. 2531, con la quale la Regione Piemonte, ha inoltrato i seguenti quadri economici:

1. quadro economico progetto definitivo a base di gara (deliberazione Cda S.C.R. Piemonte S.p.a. n. 68 del 2013);

2. quadro economico progetto esecutivo (deliberazione CdA S.C.R. Piemonte n. 124 del 2017);

3. confronto degli importi indicati nel quadro economico progetto definitivo a base di gara a seguito del ribasso e il quadro economico progetto esecutivo;

4. e ha ulteriormente dichiarato che:

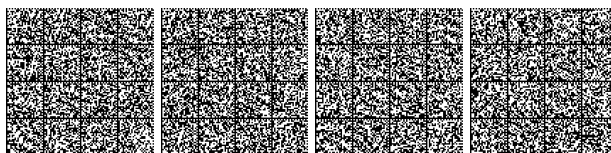
4.1 l'attuale stato dell'arte delle opere non consente di determinare con assoluta certezza le aree effettivamente interessate dal procedimento espropriativo;

4.2 per far fronte a eventi sopravvenuti nel corso delle lavorazioni dell'intervento, è emersa l'esigenza di una variante in corso d'opera il cui importo è ancora in fase di definizione e la relativa copertura finanziaria sarà trovata in ulteriori risorse (pari a 47.500.000,00 euro) che sono state previste per interventi sulla Ferrovia Torino-Ceres nell'ambito del decreto di «Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, destinato a interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale»;

Considerato che gli enti finanziatori per l'intervento, per una somma complessiva di 179.370.058,00 euro interamente finanziati, sono i seguenti:

1. Regione Piemonte FSC 2007-2013 con 137.000.000 euro;

2. delibera CIPE n. 22 del 2012 con 18.370.058,00 euro;



3. fondi regionali: legge regionale 28 dicembre 2012, n. 18, con 18.000.000,00 euro;

4. delibera CIPE n. 28 del 2019 con 6.000.000,00 euro.

Vista la nota 27 aprile 2020, n. 17215, con la quale il MIT-Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale, ha sottoposto all'attenzione dell'Ufficio di Gabinetto delle infrastrutture e dei trasporti, per il successivo inoltro al Comitato, l'istruttoria relativa all'«Interconnessione tra la linea ferroviaria Torino-Ceres e il passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo - Richiesta di proroga del termine di efficacia della dichiarazione di Pubblica Utilità»;

Vista la nota 28 aprile 2020, n. 17430, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della richiesta di proroga del termine di efficacia della dichiarazione di Pubblica Utilità ai sensi dell'art. 166, comma 4-bis, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, per l'opera «Interconnessione tra la linea ferroviaria Torino-Ceres e il passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo», trasmettendo la relativa relazione istruttoria;

Considerate le osservazioni del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo trasmesse con nota 7 maggio 2020, n. 14412P, con la quale si fa presente, in particolare, «l'esigenza che, nel corso del futuro scavo della nuova galleria ferroviaria, sia valutata la necessità di ulteriori controlli cautelativi nonostante la totale assenza di rinvenimenti durante gli scotici e i saggi finora eseguiti», nonché «l'esigenza che il proponente continui la sorveglianza archeologica per i lavori ancora ad eseguirsi sotto la costante sorveglianza della competente Soprintendenza»;

Vista la nota protocollo DIPE del 14 maggio 2020, n. 2578, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le disposizioni del seguente punto 1 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 a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 4-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006, è disposta la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità apposto con delibera n. 101 del 2012, con la quale è stato anche approvato il progetto definitivo della «Interconnessione tra la linea Torino-Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione di Rebaudengo».

2. Eventuali oneri aggiuntivi derivante dalla proroga di cui al punto precedente sarà a carico del soggetto aggiudicatore.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà continuare nella sua attività di verifica sull'intervento complessivo denominato Torino-Ceres. In particolare, su richiesta del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, nel corso del futuro scavo della nuova galleria ferroviaria, dovrà essere valutata la necessità di ulteriori controlli cautelativi nonostante la totale assenza di rinvenimenti durante gli scotici e i saggi finora eseguiti e dovrà essere assicurata la sorveglianza archeologica per i lavori ancora ad eseguirsi sotto la costante sorveglianza della competente Soprintendenza.

4. Fermo restando quanto previsto dall'art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà informare il Comitato a conclusione dell'iter approvativo della variante ancora in corso di definizione.

5. Facendo presente che la proroga, oltre quella autorizzata con la presente delibera, ai sensi dell'art. 166, comma 4-bis del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, e successive modificazioni, non è ulteriormente reiterabile, si prescrive che la società S.C.R. Piemonte S.p.a. dovrà determinare con la massima tempestività possibile e con assoluta certezza le aree effettivamente interessate dal procedimento espropriativo.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto.

7. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'intervento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione riguardante l'intervento stesso.

Roma, 14 maggio 2020

Il Presidente: CONTE

Il segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 15 settembre 2020

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1061

20A05130

