

14.3 La verifica di impatto della regolazione si articola nelle seguenti fasi:

a) verifica del raggiungimento dei risultati attesi effettuata mediante confronto con gli indicatori individuati nell'AIR oppure con riferimento alla situazione di partenza;

b) verifica del superamento o della persistenza delle problematiche alla base dell'intervento;

c) valutazione dell'efficienza delle misure intraprese, con individuazione delle migliori e peggiori prassi;

d) individuazione di possibili correttivi.

Art. 15.

Esito della verifica di impatto della regolazione

15.1 L'esito della verifica di impatto della regolazione può consistere:

a) nella conferma dell'atto valutato;

b) nella modifica dell'atto valutato per aspetti di dettaglio;

c) nell'avvio di un nuovo procedimento destinato all'adozione di un atto di regolazione sostitutivo del precedente.

15.2 Le risultanze della verifica di impatto della regolazione sono riportate in un'apposita relazione (relazione VIR) pubblicata sul sito internet dell'Autorità. La relazione dà conto dell'analisi di cui all'art. 13.

TITOLO III

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 16.

Disposizioni finali

16.1 Il presente regolamento sostituisce il regolamento per la definizione della disciplina della partecipazione ai procedimenti di regolazione dell'Autorità nazionale anticorruzione e di una metodologia di acquisizione e analisi quali-quantitativa dei dati rilevanti ai fini dell'analisi di impatto della regolazione (AIR) e della verifica dell'impatto della regolazione (VIR), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale n. 155 del 6 luglio 2018.

16.2 Il presente regolamento è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore quindici giorni dopo la relativa pubblicazione.

Approvato dal Consiglio dell'Autorità con delibera n. 135 nell'adunanza del 28 marzo 2023

Depositato presso la segreteria del Consiglio il 6 aprile 2023.

Il Presidente: BUSIA

Il segretario: ANGELUCCI

23A02324

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 8 febbraio 2023.

Pedemontana Piemontese – Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri-Gravellona Toce) in località Ghemme tratta Masserano-Ghemme – lotto 1, stralcio 1 e stralcio 2 approvazione progetto definitivo ai soli fini della definizione del nuovo limite di spesa programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo) (CUP C21B08000240001). (Delibera n. 2/2023).

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, ed 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»;



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 CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, che riporta all'allegato 1, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del «Corridoio plurimodale padano», l'intervento «Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)», e all'allegato 2, tra i «Corridoi autostradali e stradali» della Regione Piemonte, la «Pedemontana piemontese»;

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 CIPE 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, 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 autorizzazione 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 l'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, che include la «Pedemontana piemontese» tra i «corridoi autostradali e stradali»;

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 l'art. 42, comma 3, lettera *d*), del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, nel quale, in particolare, è previsto che la voce «imprevisti» del quadro economico di progetto, di seguito QE, sia prevista «in misura non superiore al dieci per cento»;

Visto il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, recante «Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali» nonché la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 che modifica la citata direttiva 2008/96/CE;

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;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che abroga la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010;

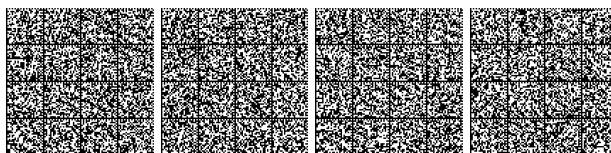
Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa;

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 CIPE 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 CIPE 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso il parere sull'XI «Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2013», che include, nella «Tabella 0 - Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto», l'intervento «Collegamento autostradale Pedemontana piemontese»;



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, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

4. l'art. 214, comma 2, lettere *d*) e *f*), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito 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;

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 l'art. 1, comma 212, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), che ha assegnato alla Regione Piemonte, per l'anno 2015, un contributo di 80 milioni di euro per la realizzazione dell'asse autostradale «Pedemontana piemontese»;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive» (c.d. «Sblocca Italia»), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e visto in particolare l'art. 3, che:

1. ai commi 1 e 1-*bis*, ha incrementato la dotazione del Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

2. al comma 2, ha stabilito che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano finanziati, a valere sulle risorse del Fondo sopra richiamato, tra l'altro, gli interventi di cui alla lettera *c*) del comma stesso, «appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 ottobre 2015», compreso il «Collegamento stradale Masserano-Ghemme»;

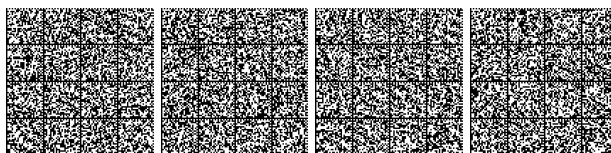
3. al comma 3-*bis* ha stabilito che, ai fini della revoca dei finanziamenti, «le condizioni di appaltabilità e di cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti, previsti dai decreti di cui al comma 2, sono compiuti entro il 31 dicembre 2021»;

4. al comma 4, lettera *e*), ha previsto la «riduzione dell'autorizzazione di spesa», «quanto a 79,8 milioni di euro per l'anno 2015», di cui al suddetto art. 1, comma 212, della legge n. 228 del 2012, lasciando disponibili 200.000 euro per l'asse autostradale «Pedemontana piemontese»;

5. al comma 5, ha previsto che «il mancato rispetto delle condizioni fissate dal comma 3-*bis* determina la revoca del finanziamento assegnato»;

Visto il decreto 4 marzo 2015, n. 82, con il quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ha, tra l'altro:

1. previsto che «l'utilizzo dei contributi per gli interventi relativi agli interventi di competenza di ANAS» avvenga mediante trasferimento dei finanziamenti a favo-



re dei soggetti beneficiari da parte delle Direzioni generali del MIT competenti per gli specifici interventi, «sulla base del nulla osta al pagamento, previa verifica dello stato di realizzazione dei lavori, dei relativi crediti maturati nel rispetto del piano delle erogazioni elaborato dai soggetti beneficiari medesimi in raccordo al cronoprogramma dei lavori, nonché previa verifica dell'insussistenza di contenzioso o riserve da parte dei soggetti esecutori, ...»;

2. previsto che i requisiti di cui all'art. 3, comma 2, del decreto-legge n. 133 del 2014 si dovessero intendere soddisfatti, per l'«asse viario Masserano-Ghemme», al verificarsi della presentazione all'allora struttura tecnica di missione del MIT degli «elaborati progettuali idonei per la sottoposizione all'approvazione del CIPE»;

3. quantificato i finanziamenti da attribuire agli interventi di cui al richiamato art. 3, comma 2, lettera c), del decreto-legge n. 133 del 2014, tra cui 80 milioni di euro per il succitato «Collegamento stradale Masserano-Ghemme», imputati per 10 milioni di euro sull'anno 2017 e 70 milioni di euro sull'anno 2018;

Vista la delibera CIPE 1° maggio 2016, n. 23, con la quale questo Comitato ha tra l'altro:

1. individuato la società ANAS S.p.a., di seguito ANAS, quale soggetto aggiudicatore dell'intervento denominato «Pedemontana piemontese»;

2. previsto che gli oneri relativi ai rapporti attivi e passivi in cui ANAS sarebbe potuta subentrare a Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.a., precedente soggetto aggiudicatore, dovessero essere «limitati alle obbligazioni giuridicamente vincolanti già assunte strettamente correlate alla progettazione e realizzazione dell'opera e comunque posti a carico delle risorse assegnate all'opera medesima senza dar luogo a maggiori oneri a carico della stessa ANAS»;

3. previsto che ANAS avrebbe dovuto presentare al MIT una relazione che desse «conto della sentenza del Tribunale amministrativo regionale del Piemonte che dichiara l'estinzione del contenzioso pendente e dell'avvenuto pagamento dell'importo di 1,450 milioni di euro al RTI SALTAP, come previsto dall'atto transattivo 18 marzo 2016»;

4. previsto che la Regione Piemonte avrebbe dovuto riferire al MIT, che a sua volta avrebbe informato questo Comitato, «in merito all'utilizzo delle risorse residue, per l'importo di 200.000 euro, che l'art. 1, comma 212, della legge n. 228/2012, ha assegnato alla regione medesima per la realizzazione della «Pedemontana piemontese»»;

Vista la delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54, con la quale questo Comitato ha approvato il «Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020 di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti», allegato alla delibera stessa e che comprende il «Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri-Gravellona) in località Ghemme. Lotto 1, stralcio 2» tra i «Completamenti di itinerari già programmati» di cui all'«Asse tematico A: Interventi stradali»;

Vista la delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 65, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Contratto di programma 2016-2020 tra MIT e ANAS, di seguito CdP ANAS, a seguito della quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'eco-

nomia e delle finanze, ha emanato il decreto di approvazione 27 dicembre 2017, n. 588, registrato il 29 dicembre 2017 dalla Corte dei conti con provvedimento n. 1-4640;

Vista la delibera CIPESS 27 luglio 2021, n. 44, con la quale questo Comitato ha approvato l'aggiornamento 2020 del CdP ANAS, l'ultimo prima del nuovo Contratto di programma ANAS 2021-2025;

Visto il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali», convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156;

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 per l'anno 2022», prevedendo che i progetti ed i piani di investimenti pubblici sottoposti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità;

Vista la delibera CIPESS 22 dicembre 2021, n. 77, con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto definitivo della «Pedemontana piemontese - Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri-Gravellona Toce) in località Ghemme, tratta Masserano-Ghemme - lotto 1, stralcio 1 e stralcio 2», anche ai fini della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, per un importo complessivo dell'investimento pari a 214.285.634,05 euro, comprensivo di 10.035.634,05 euro per il recepimento delle prescrizioni accolte nell'ambito della fase autorizzativa del progetto;

Visto il decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante «Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, che ha consentito l'aggiornamento dell'elenco prezzi ANAS;

Vista la delibera CIPESS 27 dicembre 2022, n. 43, con la quale questo Comitato ha approvato l'atto aggiuntivo al CdP ANAS (2016-2020);

Vista la nota 20 dicembre 2022, n. 42948, con la quale il MIT ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo per appalto integrato relativo all'intervento denominato «Pedemontana Piemontese - Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri-Gravellona) in località Ghemme. Tratta Masserano-Ghemme. Lotto 1 stralcio 1 e stralcio 2», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria e proponendo al CIPESS di:

1. riapprovare, ai soli fini della definizione del nuovo limite di spesa pari a 384.452.760,96 euro, il progetto definitivo dell'intervento già assentito con delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77 per un impor-



to complessivo dell'investimento pari a 214.285.634,04 euro, con le medesime prescrizioni e raccomandazioni contenute nella medesima delibera;

2. dare mandato al soggetto aggiudicatore, ANAS, di proseguire con le successive fasi progettuali e di realizzazione dell'opera, recependo le prescrizioni e raccomandazioni, riferite al progetto definitivo;

Vista la nota 21 dicembre 2022, n. 7127, con la quale il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, ha chiesto al MIT alcuni chiarimenti istruttori in merito in particolare a:

1. confronto dei quadri economici;

2. incrementi di costo dell'importo totale rispetto alla delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77, di circa 170 milioni di euro;

3. variazioni del prezzario ANAS;

Vista la nota 21 dicembre 2021, n. 14560, del MIT con la quale sono stati forniti alcuni chiarimenti richiesti con la sopra citata nota DIPE;

Vista la nota 12 gennaio 2023, n. 282, con la quale il DIPE ha chiesto al MIT ulteriori chiarimenti istruttori in merito a:

1. convenzione fra MIT, ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.a., di seguito ASPI, per il trasferimento ad ASPI della gestione del tratto di strada tra la nuova barriera di esazione e l'innesto con l'A26, di seguito convenzione;

2. maggiori incrementi di costo, dovuti sostanzialmente a tre macro-voci (corpo stradale +31,5%, pari a +34,5 milioni di euro, viadotto fiume Sesia +50,7%, pari a +20,5 milioni di euro e adeguamento tombini e condotte +47,4%, pari a +4,1 milioni di euro);

3. compatibilità dell'opera con gli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile;

Vista la nota ANAS prot. n. 50087 del 23 gennaio 2023, con la quale sono descritte le motivazioni di dettaglio che hanno determinato l'incremento di costo dell'intervento, inclusi gli approfondimenti progettuali a seguito di prescrizioni;

Vista la nota 25 gennaio 2023, n. 954, con la quale il MIT nel fornire i suddetti ulteriori chiarimenti istruttori e la documentazione richiesta, ha ritrasmesso nuovamente tutta la documentazione istruttoria, di cui alla precedente nota n. 42948 del 2022 che, pertanto, la sostituisce integralmente;

Vista la nota 2 febbraio 2023, n. 3927, con la quale il Ministero della cultura ha indicato che il «Proponente deve inviare alla competente soprintendenza il nominativo della ditta incaricata alla esecuzione del piano di indagini archeologiche, la comunicazione della data di inizio attività e gli esiti delle indagini archeologiche»;

Vista la prescrizione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, acquisita agli atti del DIPE con nota del 6 febbraio 2023, n. 1139, con la quale si chiede ad ANAS di «rispettare le condizioni ambientali dettate con il parere della Commissione VIA n. 3281/2020 anche al fine della verifica della loro osservanza e della corretta realizzazione», come citato nei punti n. 20 e n. 21 degli aspetti tecnico-procedurali della delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77, qui integralmente richiamata;

Vista la nota 7 febbraio 2023, n. 3141, con la quale il MIT ha trasmesso la convenzione sottoscritta tra le parti in data 7 febbraio 2023 e, con riferimento agli incrementi rilevati in talune voci del QE, ha confermato l'importo relativo agli «imprevisti» in 15.616.883,45 euro (pari al 5,16% dell'importo dei lavori) e quello degli «oneri di investimento» in 31.743.805,95 euro (pari al 9% del valore dei lavori, che costituisce la quota massima riconoscibile ai sensi della normativa vigente);

Considerato che sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile l'opera garantisce, in particolare:

1. il perseguimento delle tre dimensioni dello sviluppo sostenibile — economia, ambiente e sociale (inteso come equità) — declinati con diversi indicatori tanto nel nuovo *Green Deal* europeo, a cui sono dedicati i Fondi del *Next Generation* EU e quindi del PNRR italiano, tanto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite che costituisce il quadro di riferimento globale per l'impegno nazionale e internazionale per lo sviluppo sostenibile;

2. un'analisi di tipo «*multicriteria*» sulla base dei seguenti indicatori ambientali e paesaggistici: vincoli e tutele naturali e culturali; rumore; atmosfera; vibrazioni;

3. l'obiettivo di aumentare il livello di servizio, di migliorare la sicurezza stradale e il benessere delle persone riducendo le disuguaglianze territoriali, economiche e sociali e ad accrescere la competitività delle imprese nel rispetto dell'ambiente;

4. la promozione della salute e del benessere che sarà ottenuta attraverso la riduzione e la fluidificazione del traffico in prossimità degli abitati dei Comuni di Brusengo, Gattinara e Romagnano Sesia lungo la S.P. 142 storica, che porteranno ad una conseguente riduzione delle emissioni atmosferiche, acustiche e vibrazionali nonché dell'incidentalità;

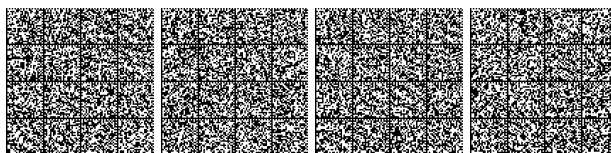
5. un contributo alla crescita economica e sociale sia locale che territoriale, attraverso l'aumentata capacità trasportistica e interazione degli scambi interregionali di persone e merci;

Preso atto che:

1. il progetto definitivo per l'appalto integrato, il cui aggiornamento progettuale — intervenuto dopo l'approvazione del progetto definitivo con delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77 — non ha modificato la localizzazione dell'intervento, non ha richiesto la disponibilità di maggiori aree da espropriare e non ha introdotto innovazioni atte a rendere inefficaci le autorizzazioni già acquisite in fase approvativa;

2. il costo stimato dell'investimento (Lavori - sicurezza e servizi, somme a disposizione e oneri d'investimento), come illustrato nel QE del progetto definitivo per appalto integrato, pari a 384.452.760,96 euro, comprende la valorizzazione delle diverse prescrizioni e delle opere compensative richieste nell'ambito della fase autorizzativa del progetto definitivo e nei pareri rilasciati nell'ambito della Conferenza di servizi;

3. il recepimento delle prescrizioni e delle raccomandazioni ha comportato un maggior impegno di spesa pari a 90.012.786,51 euro (di cui 81.744.909,30 euro per lavori sicurezza e servizi, 3.712.089,85 euro per le somme a disposizione e 4.555.787,36 per i relativi oneri d'investimento);



4. le prescrizioni che hanno comportato i maggiori aumenti in valore assoluto risultano essere dovute all'aggiornamento del corpo del rilevato dallo svincolo di Gattinara a fine intervento e a modifiche al viadotto sul Fiume Sesia;

5. il limite di spesa è comprensivo dell'aggiornamento al prezzario ANAS 2022 rev. 02 attualmente in vigore (che comporta un incremento medio dei prezzi superiore al 40%), con un aumento complessivo di costo di 80.154.340,40 euro;

6. la voce «somme a disposizione» ricomprende le spese per imprevisti, e risulta aumentata da 4,6 milioni di euro a circa 15,6 milioni di euro, con un valore in termini percentuali del 5,16%, rientrante nel limite massimo del 10 per cento previsto dall'art. 42, comma 3, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010;

7. gli «oneri di investimento», che nel precedente QE di cui alla delibera n. 77 del 2021 erano calcolati in misura dell'11,20%, nel QE aggiornato, oggetto della presente deliberazione, sono ridotti al 9%, percentuale che corrisponde al limite massimo consentito in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 2, comma 2-*quaterdecies*, del decreto-legge n. 121 del 2021, sopra citato;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT, e nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni previste nella citata delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77 relativa all'approvazione del progetto definitivo, ed in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. il progetto prevede la realizzazione di una strada di categoria B «extraurbana principale», ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», di circa 15 km, che collega la S.P. 142 «Biellese Variante» con l'autostrada A26, con due corsie per senso di marcia e banchine laterali per una larghezza complessiva di 22 m.;

2. le maggiori opere sono costituite da quattro svincoli (a Masserano, Roasio, Gattinara e Ghemme con interconnessione con l'A26), un viadotto sul fiume Sesia, cinque ponti, sei cavalcavia (di cui uno autostradale), sei sottopassi scatolari, una barriera di esazione alla progressiva km 38+800);

3. dall'istruttoria e la relazione tecnica generale emerge la necessità di una specifica convenzione relativamente alla cessione alla medesima ASPI dell'area di esazione e del tratto autostradale compreso tra l'area di esazione stessa e lo svincolo di Ghemme sull'A26;

4. il Ministero ha indicato nella relazione istruttoria le integrazioni progettuali necessarie per il rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni previste nella delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77, tra le quali quelle che hanno comportato un maggior incremento dei costi sono le seguenti:

4.1. aggiornamento del corpo del rilevato dallo svincolo di Gattinara a fine intervento, ivi compreso tratto A26, con allargamento del rilevato del casello di esazione e modifica della pendenza delle scarpate - Richiesta di ASPI;

4.2. viadotto sul Fiume Sesia: inserimento marciapiede, modifica schema di vincolo, aggiornamento sistema «Riprap» per protezione delle pile, aggiornamento fondazioni per tener conto delle condizioni scalfamento avvenuto, aggiornamento delle verifiche strutturali dell'impalcato considerando tutti gli elementi principali e secondari con conseguente modifica dell'incidenza della carpenteria metallica - Richiesta di ASPI;

4.3. tombini: adeguamento delle sezioni dei tombini, inserimento dispositivi per passaggio condotte) - Richiesta del Consorzio di bonifica;

5. il Ministero ha inoltre indicato nella relazione istruttoria le integrazioni progettuali necessarie per il rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di ASPI:

5.1. per quanto concerne l'adeguamento dell'infrastruttura autostradale A26 e per le rampe dello svincolo di Ghemme dovrà essere utilizzata una sovrastruttura stradale coerente con gli *standard* autostradali, in ottemperanza alla specifica prescrizione ASPI;

5.2. per il cavalcavia dell'autostrada A26 svincolo Ghemme si prevede la modifica della tipologia dell'opera con il raddoppio della luce, da campata singola a tre campate oltre l'inserimento di marciapiedi di servizio;

5.3. incremento da sette a undici porte di ingresso/uscita nella barriera di esazione;

5.4. adeguamenti strutturali del sottovia dello svincolo di Ghemme, senza modifica della geometria e della posizione;

sotto l'aspetto attuativo:

1. il soggetto aggiudicatore dell'intervento è confermato in ANAS;

2. per l'esecuzione dell'intervento, ANAS potrà ricorrere all'appalto integrato, ovvero all'affidamento congiunto di progettazione ed esecuzione dei lavori, ai sensi del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (che aveva previsto la possibilità di ricorrere all'appalto integrato in deroga sino al 31 dicembre 2020), novellato 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 (che aveva prorogato tale scadenza al 31 dicembre 2021), e dal decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 (che ha prorogato ulteriormente tale scadenza al 30 giugno 2023);

3. il CUP attribuito all'intervento è C21B08000240001;

4. per la realizzazione dell'intervento sono previsti: novanta giorni naturali consecutivi per la progettazione esecutiva e millequattrocentoquaranta giorni naturali consecutivi per l'esecuzione dei lavori, come risulta dal cronoprogramma allegato alla documentazione progettuale;



sotto l'aspetto finanziario:

1. il costo del progetto definitivo, approvato con la delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77 ammontava a complessivi 214.285.634,05 euro, come risultava dal seguente QE:

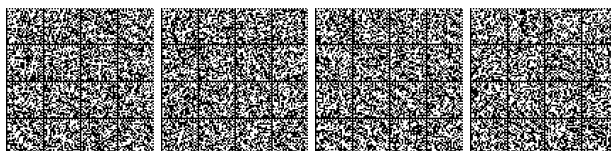
A)	Lavori a base di Appalto	(importi in euro)
a1	Lavori a Corpo e a Misura	146.907.234,20
a2	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso	8.814.434,05
a3	Protocollo di legalità non soggetto a ribasso	311.443,34
a4	Totale lavori più servizi (a1+a2+a3)	156.033.111,59
a5	Oneri relativi alla Sicurezza e protocollo di legalità non soggetti a ribasso	9.125.877,39
a6	Totale Importo lavori soggetto a ribasso (a4 - a5)	146.907.234,20
B)	Somme a disposizione stazione appaltante	
b1	Interferenze	5.385.000,00
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini	50.000,00
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi	100.000,00
b4	Imprevisti	4.600.000,00
b5	Acquisizione aree ed immobili, imposte di registro, ipotecarie e catastali	10.531.713,52
b6	Fondo art. 113, c. 2 D.Lgs. n. 50/2016	-
b7	Spese tecniche per attività di collaudo pari a 0,1502%	233.893,95
b8	Commissari (art. 205, c. 5, e 209, c. 16, D.Lgs. n.50/2016) pari a 0,1%	155.721,67
b9	Commissioni giudicatrici (art. 77, c. 10, D.Lgs. n.50/2016) pari a 0,1%	155.721,67
b10	Copertura assicurativa (art. 25, c. 4, D.Lgs. n. 50/2016)	622.886,67
b11	Spese per pubblicità e opere artistiche	80.000,00
b11a	Contributo ANAC	800,00
b12	Spese prove di laboratorio e verifiche tecniche	2.024.381,69
b13	Oneri per lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo relative ai procedimenti di valutazione ambientale. DM (MATM) 245/2016 (in parte già corrisposti)	515.344,88
b14	Oneri di legge su spese tecniche pari al 4%	21.813,49
b15	Attività di sorveglianza e indagini archeologiche	520.000,00
b16	Monitoraggio ambientale	1.975.675,66
b17	Indennizzo economico per taglio boschivo - 50 ha	3.330.450,00
b18	Oneri diritto di escavazione (art. 26 c.3 LR n. 23/2016)	1.300.000,00
b19	Compensazioni ambientali	1.067.350,36
b20	Barriere di sicurezza ANAS e corpi illuminanti	1.832.696,65
b21	Bonifica ordigni bellici legge n. 177/2012	2.166.346,53
b22	Totale Somme a disposizione	36.669.796,73
C)	Oneri d'investimento: quota corrispettivo pari a 11,2%	21.582.725,73
	Totale importo investimento (a4+b20+C)	214.285.634,05
D)	IVA per memoria al 22%	38.928.451,79

2. i valori del QE del progetto approvato dalla delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77 erano stati valorizzati con l'applicazione dell'elenco prezzi ANAS ufficiale del 2018;

3. l'incremento di costo dell'intervento, pari a 170.167.126,91 euro, rispetto all'importo approvato dalla delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77, è dovuto:

3.1. all'aggiornamento dei prezzi unitari ai più recenti prezzi ANAS (rev. 2 del 2022) che hanno registrato aumenti del 42% circa rispetto ai prezzi utilizzati per la valutazione iniziale degli interventi, a causa del caro materiali e dell'energia;

3.2. alla valorizzazione delle prescrizioni e raccomandazioni previste nella delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77;



4. il nuovo costo complessivo dell'investimento è pari a 384.452.760,96 euro, come risulta dal seguente QE:

A)	Lavori a base di Appalto	(importi in euro)
a1	Lavori a Corpo e a Misura	290.898.360,67
a2	Servizi di monitoraggio ambientale <i>ante e corso operam</i> e di caratterizzazione ambientale	1.325.997,66
a3	Spese tecniche relative alla progettazione esecutiva	3.197.010,93
a4	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso	6.485.981,90
a5	Protocollo di legalità non soggetto a ribasso	896.131,02
a6	Totale lavori più servizi (a1+a2+a3+a4+a5)	302.803.482,18
a7	Oneri relativi alla Sicurezza e protocollo di legalità non soggetti a ribasso	7.382.112,92
a8	Importo lavori soggetto a ribasso (a6 - a7)	295.421.369,26
B)	Somme a disposizione stazione appaltante	
b1	Interferenze	7.269.750,00
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini	50.000,00
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi	100.000,00
b4	Imprevisti	15.616.883,45
b5	Acquisizione aree ed immobili, imposte di registro, ipotecarie e catastali	10.531.713,52
b6	Fondo art. 113, c. 2 D.Lgs. n. 50/2016	-
b7	Spese tecniche per attività di collaudo pari a 0,1502%	454.810,83
b8	Commissari (art. 205, c. 5, e 209, c. 16, D.Lgs. n.50/2016)	100.000,00
b9	Commissioni giudicatrici pari a 0,1% (art. 77, c. 10, D.Lgs. n.50/2016)	302.803,48
b10	Spese per pubblicità e opere artistiche	80.000,00
b11	Contributo ANAC	800,00
b12	Spese prove di laboratorio e verifiche tecniche di 1,3%	3.781.678,69
b13	Oneri per lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo relative ai procedimenti di valutazione ambientale DM MITE 245/2016 (solo nel caso in cui questa voce ricorra andrà applicato a tutti gli importi esclusi espropri, Fondo art. 113, protocollo legalità)	211.305,61
b14	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b7, b8, b9)	34.304,57
b15	Sorveglianza archeologica, eventuali altre indagini e attività di conservazione, studio e divulgazione	1.506.162,91
b16	Monitoraggio ambientale <i>post operam</i>	373.165,27
b17	Monitoraggio geotecnico	256.765,95
b18	Bonifica ordigni bellici legge n. 177/2012	4.066.901,59
b19	Costi sicurezza per apprestamenti COVID (a misura)	157.920,71
b20	Indennizzo economico per taglio boschi	3.134.250,00
b21	Compensazioni ambientali	237.479,10
b22	Oneri diritto di escavazione (art. 26 c.3 LR n. 23/2016)	1.638.777,15
b23	Totale Somme a disposizione	49.905.472,83
C)	Oneri d'investimento: quota corrispettivo pari al 9%	31.743.805,95
	Totale importo investimento (a6+b23+C)	384.452.760,96
D)	IVA per memoria al 22% (ad esclusione di b4, b5, b6, b11, b13, b14, b20, b21, b22)	70.686.757,15

5. la copertura finanziaria è così determinata:

5.1. 79.550.000,00 euro dalle risorse di cui al citato decreto-legge n. 133 del 2014 (Sblocca Italia);

5.2. 124.700.000,00 euro dalle risorse di cui alla delibera CIPE n. 54 del 2016 (Fondo FSC 2014-2020);

5.3. 180.202.760,96 euro come previsto dall'atto aggiuntivo 2022 al CdP ANAS, con risorse di cui all'art. 1, comma 397, della legge n. 234 del 2021, di cui 10.035.634,05 euro, individuati in sede di approvazione del progetto definitivo con delibera n. 77 del 2021 e provvisoriamente coperti, come disposto dall'art. 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), mediante temporaneo parziale definanziamento dell'in-



intervento CA152 «SS125 - Nuova S.S. 125/133bis Olbia - Palau. Tratta Olbia Nord - al Km 330+800 San Giovanni, adeguamento tipo B», previsto nel CdP ANAS e all'epoca della delibera non immediatamente cantierabile;

5.4. nelle more della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della delibera di approvazione dell'atto aggiuntivo 2022 al CdP ANAS e del perfezionamento dell'atto contrattuale, al fine di consentire l'immediato avvio delle procedure di gara, ANAS ha chiesto al MIT di utilizzare il meccanismo dell'anticipazione di cui all'art. 1, comma 873, della legge n. 208 del 2015, attraverso il temporaneo parziale definanziamento dei seguenti interventi:

5.4.1. FI526 «S.S. n. 2 Cassia - lotto Siena (viadotto Monisindoli sulla S.S. 223 di Paganico) - svincolo di Monteroni d'Arbia Nord» intervento previsto nel Contratto di programma 2016-2020, finanziato per 90.000.000,00 euro da Fondo unico ANAS, di non immediata cantierabilità - per l'importo di 84.202.760,96 euro;

5.4.2. MI639 «S.S. n. 300 di Passo Gavia - intervento di *by-pass* viario sulla ex S.P. 29 di 3 km sezione categoria C1 innesto abitato S. Caterina all'altezza dell'immissione torrente Sobretta, per ricondursi sulla ex S.P. del Gavia in corrispondenza dell'abitato di San Antonio, per la messa in sicurezza della frana del Ruinon», intervento previsto nel Contratto di programma 2016-2020, finanziato per 100.000.000,00 euro da Fondo unico ANAS, di non immediata cantierabilità - per l'importo di 96.000.000,00 euro;

6. le modalità di revisione dei prezzi prevedono che, in caso di riduzione dei nuovi prezzi di riferimento, ANAS assicura che nel caso in cui «i prezzi possano registrare delle significative riduzioni in tempi utili, si evidenzia che il bando di gara provvederà, ai sensi dell'art. 29 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con modificazioni dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, specifiche clausole di revisione dei prezzi applicabili sia in aumento che in diminuzione»;

7. la previsione di utilizzo dei suddetti finanziamenti è la seguente:

						(importi in milioni di euro)
Annualità	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Spese	50	80	90	90	74,452	384,452

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»;

Considerate le richieste del DIPE e del Ministero dell'economia e delle finanze rappresentate nel corso della riunione preparatoria del Comitato, ed in particolare riguardo la necessità di sottoscrivere la convenzione, come già prescritto dalla delibera di questo Comitato del 22 dicembre 2021, n. 77;

Preso atto, in particolare, che la convenzione, per il trasferimento alla stessa ASPI della gestione del tratto di strada tra la nuova barriera di esazione (alla progressiva km 38+800 della nuova strada di «tipo B») e l'A26 è stata trasmessa dall'ANAS al MIT, con nota prot. n. 50450 del 24 gennaio 2023;

Preso atto, altresì, che la competente Direzione generale del MIT, ai sensi dell'art. 9, comma 2, lettera *h*), del Contratto di programma MIT-ANAS 2016-2020, ha espresso la propria valutazione ai fini della sottoscrizione della stessa;

Vista la convenzione sottoscritta dalle parti in data 7 febbraio 2023, come risulta dalla documentazione inviata dal MIT con la sopra citata nota n. 3141 del 7 febbraio 2023;

Vista la nota n. 1246-P dell'8 febbraio 2023 predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che l'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 prevede che in caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di Vice Presidente del Comitato stesso;

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. Approvazione del progetto definitivo ai soli fini della definizione del nuovo limite di spesa.

1.1. È approvato il progetto definitivo della «Pedemontana piemontese - Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri-Gravellona Toce) in località Ghemme, tratta Masserano-Ghemme - lotto 1, stralcio 1 e stralcio 2», ai soli fini della definizione del nuovo limite di spesa, pari a 384.452.760,96 euro, al netto di IVA, nel rispetto di quant'altro già previsto dalla delibera CIPESS 22 dicembre 2021, n. 77, ivi incluse le prescrizioni e raccomandazioni ancora da adempiere, la cui ottemperanza non potrà comunque comportare ulteriori incrementi del limite di spesa.

1.2. Nel rispetto di quanto previsto al precedente punto 1.1. ed ai fini della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, rimangono valide le disposizioni approvate con delibera CIPESS 22 dicembre 2021, n. 77, con le relative scadenze.

1.3. ANAS S.p.a. è autorizzata a procedere con le successive fasi progettuali, nelle quali dovrà includere anche le modifiche presentate ai fini della definizione del nuovo limite di spesa e apportate a valle degli adeguamenti progettuali conseguenti al recepimento delle prescrizioni effettuate, incluse quelle di ASPI.

1.4. Il finanziamento del progetto, di cui al precedente punto 1.1. e sulla base delle precedenti premesse, è imputato sulle seguenti risorse:

1.4.1. 79.550.000,00 euro dalle risorse di cui al decreto-legge n. 133 del 2014 (Sblocca Italia);

1.4.2. 124.700.000,00 euro dalle risorse di cui alla delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54 (Fondo FSC 2014-2020);

1.4.3. 180.202.760,96 euro come previsto dall'atto aggiuntivo 2022 al Contratto di programma 2016-2020 di ANAS S.p.a., con risorse di cui all'art. 1, comma 397, della legge n. 234 del 2021, di cui 10.035.634,05 euro, individuati in sede di approvazione del progetto definitivo con delibera CIPESS n. 77 del 2021 e provvisoriamente coperti, come disposto dall'art. 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), mediante temporaneo parziale definanziamento dell'intervento identificato con codice ANAS «CA152» e denominato «S.S. n. 125 - Nuova S.S. n. 125/133bis Olbia - Palau. Tratta Olbia Nord - al Km 330+800 San Giovanni, adeguamento tipo B», previsto nel Contratto di programma 2016-2020 di ANAS e all'epoca della delibera non immediatamente cantierabile;

1.4.4. nelle more della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della delibera di approvazione dell'atto aggiuntivo 2022 al Contratto di programma 2016-2020 di ANAS e del perfezionamento dell'atto contrattuale, al fine di consentire l'immediato avvio delle procedure di gara, ANAS ha chiesto al MIT di utilizzare il meccanismo dell'anticipazione di cui all'art. 1, comma 873, della legge n. 208 del 2015, attraverso il temporaneo parziale definanziamento dei seguenti interventi:

1.4.4.1. codice FI526 «S.S. n. 2 Cassia - lotto Siena (viadotto Monisindoli sulla S.S. 223 di Paganico) - svincolo di Monteroni d'Arbia Nord» intervento pre-

visto nel Contratto di programma 2016-2020 di ANAS S.p.a., finanziato per 90.000.000,00 euro da Fondo unico ANAS, di non immediata cantierabilità - per l'importo di 84.202.760,96 euro;

1.4.4.2. codice MI639 «S.S. n. 300 di Passo Gavia - intervento di *by-pass* viario sulla ex S.P. n. 29 di 3 km sezione categoria C1 innesto abitato S. Caterina all'altezza dell'immissione torrente Sobretta, per ricondursi sulla ex S.P. del Gavia in corrispondenza dell'abitato di San Antonio, per la messa in sicurezza della frana del Ruinon», intervento previsto nel Contratto di programma 2016-2020 di ANAS S.p.a., finanziato per 100.000.000,00 euro da Fondo unico ANAS, di non immediata cantierabilità - per l'importo di 96.000.000,00 euro.

1.5. ANAS S.p.a. deve comunicare tempestivamente alla competente soprintendenza il nominativo della ditta incaricata alla esecuzione del Piano di indagini archeologiche, la comunicazione della data di inizio attività e gli esiti delle indagini archeologiche.

1.6. ANAS S.p.a. deve rispettare le condizioni ambientali dettate con il parere della Commissione VIA n. 3281/2020 anche al fine della verifica della loro osservanza e della corretta realizzazione.

2. Convenzione.

2.1. La convenzione fra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANAS S.p.a. e Autostrade per l'Italia S.p.a. per il trasferimento ad Autostrade per l'Italia S.p.a. della gestione del tratto di strada tra la nuova barriera di esazione e l'innesto con l'autostrada A26, non dovrà comportare ulteriori maggiori oneri a carico dell'intervento in oggetto.

3. Disposizioni finali.

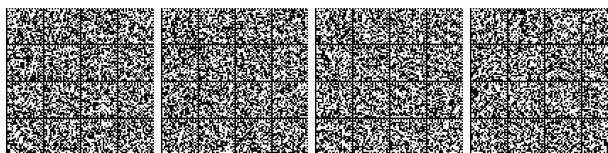
3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto in esame.

3.2. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero competente di esprimere le proprie valutazioni e di proporre, se del caso, misure alternative.

3.3. La società ANAS S.p.a. si adopererà per l'accelerazione delle procedure, anche in fase realizzativa, e ad una pronta revisione dei prezzi nel caso in cui gli stessi dovessero registrare, in tempi utili, significative riduzioni nei nuovi ulteriori prezziari rispetto al prezzario ANAS rev. 2.0 del 2022.

3.4. In ogni caso ANAS S.p.a., con apposite comunicazioni, terrà informati tempestivamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulle variazioni dei costi in corso di esecuzione in caso di un maggiore o minore fabbisogno, anche derivante dall'adeguamento dei costi dei materiali.

3.5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà, altresì, a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003, richiamata in premessa.



3.6. Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura tempestivamente il caricamento dei dati ai fini del monitoraggio ai sensi del decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229, aggiornando e garantendo l'omogeneità dei dati presenti nel sistema CUPweb, nella Banca dati e nel sistema MOP, in particolare per l'aggiornamento delle fonti di finanziamento.

3.7. Ai sensi della delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

3.8. 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, 8 febbraio 2023

Il Vice Presidente: GIORGETTI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 6 aprile 2023
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 407

23A02323

CONSIGLIO DI PRESIDENZA DELLA GIUSTIZIA TRIBUTARIA

DECRETO 14 aprile 2023.

Indizione delle elezioni per il rinnovo del Consiglio di presidenza della giustizia tributaria.

IL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO DI PRESIDENZA

Visti gli articoli 17, 20, 21, 22 e 23 del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 545, recante «Ordinamento degli organi speciali di giurisdizione tributaria ed organizzazio-

ne degli uffici di collaborazione in attuazione della delega al Governo contenuta nell'art. 30 della legge 30 dicembre 1991, n. 413»;

Visto l'art 8, comma 5 della legge n. 130 2022, come modificato dall'art. 40, comma 1, lettera b), del decreto-legge n. 13 del 2023;

Visto il «Regolamento per l'elezione dei componenti del Consiglio di presidenza della giustizia tributaria», approvato con delibera del Consiglio di presidenza della giustizia tributaria n. 527/2023 del 12 aprile 2023, in particolare l'art. 2, comma 1, concernente le modalità di indizione delle elezioni mediante provvedimento del Presidente del Consiglio di presidenza della giustizia tributaria, che devono comunque aver luogo in giorno festivo;

Decreta:

Art. 1.

Sono indette le elezioni per la nomina di sette giudici tributari e quattro magistrati tributari provenienti dalle diverse magistrature quali componenti il Consiglio di presidenza della giustizia tributaria, secondo le modalità di cui al regolamento richiamato in premessa.

Art. 2.

Le operazioni di voto si svolgeranno il giorno 28 maggio 2023.

Roma, 14 aprile 2023

Il Presidente: LEONE

23A02335

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di sertralina cloridrato, «Sertralina Pensa».

Estratto determina AAM/PPA n. 220/2023 del 22 marzo 2023

È autorizzata la seguente variazione: B.1.z.

Aggiornamento sostanziale del ASMF della sostanza attiva sertralina cloridrato prodotta da Lee Pharma Ltd, dalla versione 3.0 del 20 ottobre 2005 alla versione 9.0 (Ref. LEE/SR/EU/AP-v9.0), per il medicinale «SERTRALINA PENZA» (A.I.C. 045922), nelle seguenti confezioni autorizzate all'immissione in commercio:

- (010) «50 mg compressa rivestita con film» 15 compresse in blister PVC/AL;
- (022) «50 mg compressa rivestita con film» 30 compresse in blister PVC/AL;
- (034) «100 mg compressa rivestita con film» 15 compresse in blister PVC/AL;
- (046) «100 mg compressa rivestita con film» 30 compresse in blister PVC/AL.

