

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 13 dicembre 2013.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) Metropolitana di Napoli - Linea 1 Tratta Centro Direzionale - Capodichino (CUP B41E04000210001) Approvazione progetto definitivo e assegnazione definitiva finanziamento.** (Delibera n. 88/2013).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un programma (da ora in avanti anche «Programma Infrastrutture Strategiche») formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Visto il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, recante «Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali», che all'art. 243-*bis*, comma 9, prevede che in caso di accesso al Fondo di rotazione di cui all'art. 243-*ter* del medesimo decreto legislativo, l'Ente deve adottare entro il termine dell'esercizio finanziario misure di riequilibrio della parte corrente del bilancio tra cui, come riportato alla lettera *d*), il blocco dell'indebitamento, fatto salvo quanto previsto dal primo periodo del comma 8, lettera *g*), del medesimo articolo, per i soli mutui connessi alla copertura di debiti fuori bilancio pregressi;

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, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 — oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato — reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate (FAS);

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'art. 4, commi

134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e s.m.i., e visti in particolare:

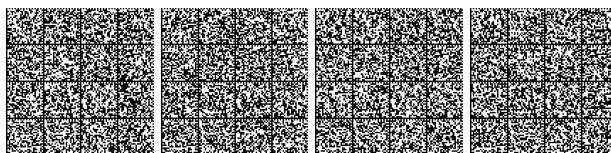
la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione», alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 166, comma 4-*bis*, il quale dispone che il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di sette anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace la delibera di questo Comitato che approva il progetto definitivo dell'opera, salvo che nella medesima deliberazione non sia previsto un termine diverso. Questo Comitato può disporre la proroga dei termini previsti dal predetto 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 predetto comma deroga alle disposizioni dell'art. 13, commi 4 e 5, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come integrato e modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 5 maggio 2009, n. 42, recante la delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione e, in particolare, l'art. 16 che, in relazione agli interventi di cui all'art. 119 della Costituzione, diretti a promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, a rimuovere gli squilibri economici e sociali e a favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, ne prevede l'attuazione attraverso interventi speciali organizzati in piani organici finanziati con risorse pluriennali;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;



Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, in attuazione dell'art. 16 della richiamata legge delega n. 42/2009 e in particolare l'art. 4 del medesimo decreto legislativo, il quale dispone che il FAS di cui all'art. 61 della citata legge n. 289/2002 assuma la denominazione di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale, che sono rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e visto in particolare l'art. 8, comma 9-bis, che dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisca un comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Visto l'art. 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, «Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia», convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, e visti in particolare:

il comma 1, con il quale, per consentire nell'anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, è stato istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione complessiva di 2.069 milioni di euro, di cui 335 milioni di euro per l'anno 2013, 405 milioni di euro per l'anno 2014, 652 milioni di euro per l'anno 2015, 535 milioni di euro per l'anno 2016 e 142 milioni di euro per l'anno 2017;

il comma 2, che prevede la individuazione di specifici interventi da finanziare, a valere sul fondo di cui al comma 1 e già in parte specificati nello stesso comma 2, e la assegnazione delle relative risorse mediante decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

il comma 3, che prevede che con delibere di questo Comitato, da adottarsi entro quarantacinque giorni dalla entrata in vigore del decreto stesso, possono essere finanziati, a valere sul fondo di cui al comma 1, nei limiti delle risorse annualmente disponibili, l'asse viario Quadrilatero Marche - Umbria, la tratta Colosseo - piazza Venezia della metropolitana di Roma, la linea M4 della metropolitana di Milano, il collegamento Milano - Venezia 2° lotto Rho - Monza, nonché, qualora non risultino attivabili altre fonti di finanziamento, la linea 1 della metropolitana di Napoli, l'asse autostradale Ragusa - Catania e la tratta Cancellone - Frasso Telesino della linea AV/AC Napoli - Bari;

il comma 11, che prevede che il mancato conseguimento, alla data del 31 dicembre 2013, delle finalità indicate al comma 1, determina la revoca del finanziamento assegnato ai sensi dell'art. 18; che con i provvedimenti di assegnazione delle risorse di cui ai commi 2 e 3 sono stabilite, in ordine a ciascun intervento, le modalità di utilizzo delle risorse assegnate, di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e di applicazione di misure di revoca; e che le risorse revocate confluiscono nel fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011,

n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il «Primo Programma delle opere strategiche», nonché il relativo allegato 1, che include nella sezione «Sistemi Urbani» la voce «Napoli Metropolitana»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *G.U.* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), 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 è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 90 (*G.U.* n. 57/2006), con la quale questo Comitato ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare della «Metropolitana di Napoli - linea 1, tratta Centro Direzionale di Napoli (CDN) - Capodichino»;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, in cui, all'interno dell'allegato 1, trova conferma, nell'ambito dei «Sistemi Urbani», la voce «Napoli Metropolitana - Metropolitana linea 1: tratta centro direzionale-Capodichino»;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (*G.U.* n. 3/2012 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 176, comma 3, lett. e), del decreto legislativo n. 163/2006, ha approvato le linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) — istituito ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 20 aprile 2002, n. 190 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con la Prefettura competente - Ufficio territoriale del Governo (UTG) e il concessionario o il contraente generale;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*G.U.* n. 304/2011 S.O.), con la quale questo Comitato, tenuto conto dell'esigenza di destinare risorse per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud (PNS), ha assegnato 300 milioni di euro a valere sul FSC all'intervento «Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale 1° lotto»;



Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136 (G.U. n. 103/2013 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Sistema Metropolitano regionale campano», che comprende l'intervento «Metro Napoli Linea 1 Tronco Capodichino aeroporto - Centro Direzionale»;

Vista la delibera 8 agosto 2013, n. 61, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato:

ha assegnato programmaticamente, ai sensi dell'art. 18, comma 3, del citato decreto-legge n. 69/2013, 113.100.000 euro, a valere sul fondo di cui al comma 1 del medesimo art. 18, alla «linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro direzionale - Capodichino», subordinando l'assegnazione definitiva del finanziamento alle seguenti condizioni:

stipula, entro il 10 settembre 2013, di un Accordo di programma quadro tra lo Stato, la Regione Campania e il Comune di Napoli, che formalizzasse le disponibilità derivanti da altre fonti di finanziamento a totale copertura del costo del progetto;

approvazione, entro il 31 dicembre 2013, da parte di questo Comitato del progetto definitivo dell'opera, corredato di una versione aggiornata del piano economico-finanziario analitico, che tenesse conto del finanziamento programmatico sopra citato;

e disponendo che, in sede di approvazione del progetto definitivo dell'opera, fosse esattamente quantificato l'importo programmaticamente assegnato, nei limiti dell'assegnazione medesima;

ha disposto, tra l'altro, che in sede di assegnazione definitiva del finanziamento, ai sensi dell'art. 18, comma 11, del citato decreto-legge n. 69/2013, il Comitato dovesse stabilire, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori;

Visto il decreto 30 gennaio 2013, n. 27, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 8, comma 9-bis, del citato decreto-legge n. 179/2012 — è stato istituito il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Considerato che con nota 9 settembre 2013, n. 28217, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato al Presidente di questo Comitato che in data 7 settembre 2013 la Regione Campania e il Comune di Napoli hanno siglato uno schema di accordo di programma quadro per la Metropolitana di Napoli - Linea 1, precisando che si intendeva superata la prescrizione di revoca prevista al punto 3 della citata delibera n. 61/2013;

Vista la nota 22 novembre 2013, n. 39500, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria relativa all'argomento «Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Tratta Centro Direzionale-Capodichino - Progetto definitivo»;

Vista la nota 6 dicembre 2013, n. 41766, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha aggiornato e integrato la documentazione istruttoria relativa all'argomento «Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Tratta Centro Direzionale-Capodichino - Progetto definitivo»;

Vista la nota 10 dicembre 2013, n. 42260, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del punto «Metropolitana di Napoli Linea 1 Tratta Centro Direzionale Capodichino - Progetto definitivo»;

Vista la documentazione acquisita nel corso della seduta preparatoria di questo Comitato del 10 dicembre 2013 ed assunta ai protocolli del DIPE in data 10 dicembre 2013, nn. 5040-5041-5042-5043-5044, relativa all'argomento in esame;

Vista la nota 12 dicembre 2013, n. 42720, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Considerato che l'intervento è incluso nel 1° Accordo Attuativo, sottoscritto in data 31 ottobre 2002, dell'Intesa Generale Quadro tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regione Campania del 18 dicembre 2001, nella sezione «Sistema di Metropolitana Regionale» alla voce «Completamento linea 1 Metropolitana di Napoli»;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 12 dicembre 2013, n. 5080, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Vista la nota acquisita nel corso della seduta di questo Comitato del 13 dicembre 2013 ed assunta al protocollo del DIPE in data 13 dicembre 2013, n. 5106, contenente una dichiarazione a verbale del presidente del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

#### PRENDE ATTO

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che la tratta Centro Direzionale - Capodichino della Linea 1 della Metropolitana di Napoli prevede la realizzazione di quattro nuove stazioni (Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale, Capodichino), con oltre tre chilometri di gallerie e la realizzazione di tre importanti nodi di interscambio in corrispondenza delle stazioni Centro Direzionale, Poggioreale e Capodichino;

che il progetto in esame prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

realizzazione della stazione Centro Direzionale;

esecuzione delle gallerie tra la stazione Centro Direzionale e la stazione Tribunale;





realizzazione della stazione Tribunale;  
 camera di ventilazione della tratta Centro Direzionale - Tribunale;  
 esecuzione galleria a cielo aperto a doppio binario tra la stazione Tribunale e la stazione Poggioreale;  
 camera di ventilazione della tratta Tribunale - Poggioreale;  
 costruzione della stazione Poggioreale;  
 realizzazione delle gallerie a foro cieco tra la stazione Poggioreale e la stazione Capodichino;  
 realizzazione della camera di ventilazione della tratta Poggioreale - Capodichino;  
 realizzazione della stazione di Capodichino;  
 realizzazione dei manufatti speciali per sottopasso delle gallerie;  
 attrezzaggio delle stazioni Centro Direzionale e Tribunale;  
 attrezzaggio della stazione Capodichino;  
 attrezzaggio della galleria tra Centro Direzionale e Tribunale;  
 attrezzaggio di una delle gallerie tra Poggioreale e Capodichino;  
 impianti integrativi Posto Centrale;  
 completamento stazione Poggioreale;  
 realizzazione del Manufatto di Ricovero Rotabili;  
 realizzazione del parcheggio di interscambio di Capodichino;  
 realizzazione di manufatto di retrocessione e gallerie di raccordo a Capodichino;  
 attrezzaggio della galleria tra Tribunale e Poggioreale;  
 attrezzaggio della seconda galleria tra Poggioreale e Capodichino;  
 realizzazione di manufatto di retrocessione e manufatto di ricovero rotabili;  
 sistemazioni esterne;

che, successivamente all'approvazione da parte di questo Comitato del progetto preliminare dell'opera con la citata delibera n. 90/2005 e di ulteriori approfondimenti sulle strategie in tema di trasporti nel contesto urbano e regionale, preso anche atto di una serie di nuove problematiche connesse al parallelismo della linea in oggetto con altre linee su ferro (Circumvesuviana), si è reso indispensabile procedere ad una sostanziale riprogettazione della tratta;

che la società Metropolitana di Napoli S.p.A. (MN S.p.A.) ha elaborato il progetto definitivo aggiornato poi trasmesso al Comune di Napoli per la relativa approvazione in data 10 febbraio 2006 e successivamente integrato in data 1° giugno 2007;

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che il Comune di Napoli, con delibera di Giunta n. 66 del 6 febbraio 2009, ha approvato il progetto definitivo della linea 1 di Napoli - tratta Centro Direzionale-Capodichino;

che in data 16 aprile 2009 è stata aperta la Conferenza dei Servizi, i cui lavori si sono chiusi il 9 giugno 2009,

con il solo parere negativo della società gestore dell'aeroporto di Capodichino (Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A. - GE.S.A.C. S.p.A.);

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che, con nota 19 ottobre 2011, n. 218, la società GE.S.A.C. ha proposto una soluzione alternativa per la posizione della stazione Capodichino e di conseguenza è stata elaborata una nuova versione progettuale che prevedeva l'arretramento della stazione Capodichino in una area disponibile dell'ex Terminal 2, con posizionamento del fine lotto a valle della stazione stessa;

che il nuovo progetto definitivo «Rev. 2012» è stato approvato dal Comune di Napoli con delibera di Giunta 21 novembre 2012, n. 840;

che in data 29 novembre 2012 il Comune di Napoli, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il suddetto progetto definitivo e in data 20 dicembre 2012 ha perfezionato l'invio del progetto a tutte le amministrazioni ed enti coinvolti;

che il Comune di Napoli, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha pubblicato sui quotidiani «La Repubblica» e «Il Mattino» l'avviso di avvio delle procedure di dichiarazione di pubblica utilità in data 20 dicembre 2012;

che lo stesso Comune di Napoli ha pubblicato sui medesimi quotidiani l'avviso ai fini della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) in data 12 marzo 2013;

che la Conferenza di servizi relativa al progetto definitivo «Rev. 2012» della Linea 1 della Metropolitana di Napoli: tratta Centro Direzionale-Capodichino è stata convocata in data 16 gennaio 2013 e si è conclusa in data 18 febbraio 2013;

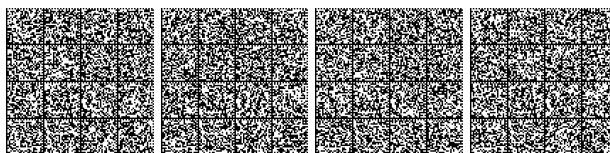
che, a seguito della sottoscrizione in data 15 febbraio 2013 di un apposito protocollo di intesa con il Comune di Napoli e la società Metropolitana di Napoli S.p.A. finalizzato a risolvere le problematiche sollevate in ordine alla posizione della stazione Capodichino, la società GE.S.A.C., con nota 18 febbraio 2013, n. ASI/040, ha formulato parere positivo con prescrizioni sul progetto definitivo in questione;

che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Campania, con nota 4 febbraio 2013, n. 1402, ha espresso, in sede di Conferenza di Servizi, parere favorevole con prescrizioni sul progetto sopra citato;

che i soggetti interferiti, in sede di Conferenza di Servizi, si sono pronunciati favorevolmente, con prescrizioni, sul progetto sopra citato;

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che:

con nota 13 maggio 2013, n. 7868, il suddetto Ministero ha richiesto parere al Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi sul progetto in esame «in termini di confronto delle scelte tecniche e delle congruità economiche con le altre realtà dell'intero territorio nazionale»;



con nota 22 maggio 2013, n. 3295, e successiva nota 11 luglio 2013, n. 4446, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ha richiesto al Comune di Napoli integrazioni progettuali volte a consentire di operare le valutazioni di congruità economica come sopra richieste dal Ministero competente;

con nota 2 luglio 2013, n. 529876, e successiva nota 15 luglio 2013, n. 568068, il Comune di Napoli ha trasmesso alcune integrazioni progettuali in riscontro alle richieste di cui sopra;

che il citato Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, con voto 26 luglio 2013, n. 6/CTP-NA, ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica sul progetto, subordinatamente alle osservazioni e prescrizioni espresse nel paragrafo C della relazione 25 luglio 2013, n. 4671, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici - Direzione generale del trasporto pubblico locale;

che, con nota 15 novembre 2013, n. 855775, il Comune di Napoli ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elaborati grafici con relativa stima economica relativi a rivisitazioni delle soluzioni progettuali adottate sulle aree di pertinenza e sulle finiture e arredi delle stazioni;

che con nota 16 novembre 2013, n. 18550, il Comune di Napoli e la Regione Campania hanno trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo da parte di questo Comitato;

che la Regione Campania, con delibera di Giunta 18 novembre 2013, n. 492, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo, esprimendo il consenso sulla localizzazione dell'opera e prendendo atto del parere favorevole con prescrizioni della commissione regionale VIA - VAS ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, espresso nella seduta del 18 novembre 2013;

che, con nota 19 novembre 2013, n. 869439, il Comune di Napoli ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Piano Economico Finanziario e le schede ex delibera n. 63/2003, tenendo conto del ridimensionamento complessivo del progetto operato a seguito delle sopraccitate rivisitazioni progettuali;

che, con nota 20 novembre 2013, n. 874224, il Comune di Napoli, ha integrato la documentazione trasmessa con la sopraccitata nota precisando che il ridimensionamento complessivo del costo del progetto a seguito delle richiamate rivisitazioni progettuali tiene conto anche di approfondimenti condotti in ordine alla bonifica di una piccola parte dell'area in prossimità della stazione Tribunali;

che il Ministero istruttore precisa che le suddette rivisitazioni progettuali non hanno influenza né sulla parte strutturale delle stazioni né sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'Allegato A alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo;

che la relazione istruttoria indica gli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;

*sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore è il Comune di Napoli;

che il cronoprogramma prevede il completamento dell'opera entro gennaio 2018;

che il CUP assegnato all'opera è B41E04000210001;

*sotto l'aspetto finanziario:*

che il costo dell'opera previsto dal progetto definitivo «Rev. 2012», approvato dal Comune di Napoli con delibera di Giunta 21 novembre 2012, n. 840, era pari a 820.167.341,04 euro (IVA compresa);

che il predetto progetto definitivo presentava un costo superiore rispetto al progetto preliminare approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 90/2005 per:

approfondimenti progettuali;

inserimento ed eliminazione di opere strettamente connesse alla linea metropolitana;

inserimento di opere complementari di riqualificazione urbana;

effetto dell'adeguamento dei prezzi, considerato che il costo del progetto preliminare era stimato con riferimento all'anno 2002 mentre la stima del costo del progetto definitivo è stata fatta con riferimento all'anno 2007 tenendo conto dell'aggiornamento per gli anni successivi;

che, ai fini della verifica di congruità del costo dell'opera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici - Direzione generale del trasporto pubblico locale ha considerato le sole voci del quadro economico riguardanti il sistema di trasporto;

che, a seguito di tale verifica, dal progetto sono state stralciate le seguenti voci:

sistemazioni superficiali relative alle stazioni;

quota parte del percorso pedonale attrezzato;

parcheggio di interscambio e area bus;

parcheggio compensativo;

sottoattraversamento viabilità di ingresso;

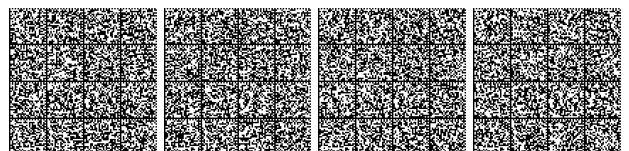
riqualificazione area tra le stazioni Tribunale e Poggioreale;

oneri per opere civili, impianti ed espropri necessari alla realizzazione della seconda uscita in via D'Aulizio relativa alla stazione Centro direzionale;

voce «Opere elettromeccaniche integrative per chiusura anello e nuovi standard», che non può essere posta a carico della sola tratta Centro Direzionale - Capodichino;

che, inoltre, le verifiche condotte dalla suddetta Direzione generale del trasporto pubblico locale hanno portato a una ulteriore rimodulazione dei costi del progetto definitivo, dovuta principalmente ai seguenti fattori:

l'importo delle opere (lavori e forniture) strettamente connesse alla linea metropolitana stimati a prezzi aggiornati al 2007 non è stato aggiornato al 2013 in quanto già adeguato;



l'importo relativo a finiture e arredi è stato ridotto del 30 per cento, in analogia a quanto già esposto in precedenti voti del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

gli oneri di concessione sono stati rimodulati eliminando il riconoscimento forfettizzato degli interessi a breve che l'atto di concessione originario riconosceva al 3 per cento;

che il quadro economico del progetto congruito, rimodulato a seguito delle disposizioni sopra illustrate, su cui il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi si è espresso favorevolmente in linea tecnico-economica con voto 26 luglio 2013, n. 6/CTP-NA, prevedeva un costo dell'opera pari a 699,137 milioni di euro, inclusivo di 63,558 milioni di euro per IVA;

che le rivisitazioni progettuali, trasmesse dal Comune di Napoli al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le citate note 15 novembre 2013, n. 855755, 19 novembre 2013, n. 869439, e 20 novembre 2013, n. 874224, riguardavano sostanzialmente:

eliminazione dell'intervento di riqualificazione urbana dell'intera area compresa tra le stazioni Tribunale e Poggioreale con lo studio di nuove viabilità ed aree pedonali;

riduzione dell'area di nuova pavimentazione attorno all'edificio della stazione Centro Direzionale e riduzione della qualità delle pavimentazioni interne e del rivestimento in copertura;

riduzione dei volumi emergenti della stazione Tribunale;

rinuncia all'utilizzo dell'edificio ex dogana come ingresso alla stazione di Poggioreale, sostituzione dell'uscita lato cimitero con un'altra meno onerosa all'interno della piazza ed eliminazione di due scale mobili;

eliminazione, nella stazione di Capodichino, del sottoattraversamento pedonale dell'asse stradale verso l'area parcheggi e del collegamento pedonale attrezzato con relativa copertura;

riduzione dell'importo relativo all'intervento di bonifica da idrocarburi;

riduzione delle somme a disposizione per consolidamento, viabilità e bonifiche;

eliminazione dell'intervento di riqualificazione dell'area Tribunale-Poggioreale;

che le suddette rivisitazioni progettuali hanno concorso alla rielaborazione del quadro economico del progetto definitivo ora sottoposto a questo Comitato, che prevede un costo dell'opera aggiornato pari a 652,410 milioni di euro, di cui 593,100 milioni di euro per la realizzazione delle opere e gli ulteriori oneri del progetto e 59,310 milioni di euro per IVA;

che la distribuzione annuale del costo del progetto al netto di IVA è la seguente:

Anno	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Importo (euro)	39.156.000	127.697.000	182.131.000	154.499.000	89.617.000	593.100.000

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di assegnare definitivamente alla Linea 1 della metropolitana di Napoli - tratta Centro Direzionale-Capodichino l'importo di 113.100.000 euro, già assegnato programmaticamente con la citata delibera n. 61/2013 a valere sul fondo di cui al citato art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013, riportando nella relazione istruttoria la seguente articolazione a copertura totale del costo dell'opera al netto di IVA:

(milioni di euro)

Fonte di finanziamento	Importo
Risorse a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione di cui decreto legislativo n. 88/2011, assegnati per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud (PNS) con delibera n. 62/2011.	300,000
Mutuo da stipulare da parte del Comune di Napoli	180,000
Risorse statali a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 assegnati programmaticamente con delibera n. 61/2013.	113,100
Totale	593,100

che gli eventuali costi delle prescrizioni proposte dal Ministero istruttore nell'Allegato A alla relazione istruttoria dovranno trovare capienza nell'ambito delle somme a disposizione del quadro economico;

che l'Unità tecnica di finanza e di progetto (UTFP) ha espresso il 10 dicembre 2013 parere favorevole sul Piano Economico Finanziario (PEF) relativo alla Linea 1 della metropolitana di Napoli - tratta Centro Direzionale-Capodichino, rilevando che il contributo pubblico appare sufficiente a coprire il fabbisogno di investimento del progetto, pur residuando un margine operativo lordo negativo;





2. che il Comune di Napoli, per gli effetti citato art. 243-*bis*, comma 9, lettera *d*), del decreto legislativo n. 267/2000, si trova giuridicamente nell'impossibilità di contrarre mutui e che nel corso della presente seduta il Presidente di questo Comitato ha dichiarato, come riportato nella sopra citata nota acquisita a protocollo DIPE n. 5106, che il Consiglio dei Ministri, tenutosi in data odierna, ha approvato, nell'ambito di un decreto-legge contenente misure per la realizzazione di opere pubbliche, una norma che autorizza il Comune di Napoli a derogare a quanto previsto dall'art. 243-*bis*, comma 9, lettera *d*), del decreto legislativo n. 267/2000;

3. che il decreto dirigenziale 9 dicembre 2013, n. 267, del Dipartimento della salute e delle risorse naturali della Regione Campania, nell'esprimere parere favorevole di valutazione di impatto ambientale sul progetto in esame, riporta integralmente il parere favorevole, con prescrizioni, sull'intervento all'esame, espresso dalla Commissione Regionale V.I.A. - V.A.S. nella seduta del 18 novembre 2013, superando in tal modo la relativa osservazione di cui alla predetta nota 12 dicembre 2013, n. 5080;

4. che il 10 dicembre 2013 è stato stipulato un Accordo di programma quadro tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Campania e Ministro per la coesione territoriale, in linea con l'accordo di cui al punto 3 della delibera n. 61/2013, e che il suddetto Accordo di programma quadro prevede modalità di monitoraggio in itinere ed ex post dell'intervento, nonché le relative sanzioni, tra cui le condizioni di revoca del finanziamento a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione di cui decreto legislativo n. 88/2011 e le relative modalità;

5. che l'IVA sui lavori sarà a carico del soggetto aggiudicatore Comune di Napoli;

6. che il Ministero istruttore, come richiesto dalla citata delibera di questo Comitato n. 61/2013 ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, propone le seguenti modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori:

i. alla data della stipula del contratto di finanziamento il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare il rispetto del cronoprogramma dei lavori con opportune azioni di verifica e controllo, attuate ai sensi della legge n. 443/2001 e della circolare dello stesso Ministero n. 189/2008;

ii. le ulteriori azioni di monitoraggio, cui sarà sottoposto l'avanzamento dei lavori e il relativo cronoprogramma di attività, fino al termine della realizzazione dell'opera, saranno puntualmente identificate successivamente alla stipula del contratto di finanziamento;

iii. relativamente al periodo di gestione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a puntuale monitoraggio gli adempimenti che derivano dalla definizione dei corrispettivi erogati dal Comune di Napoli in relazione alla articolazione dei rischi connessi all'attuazione dei rapporti contrattuali. Il Comune di Napoli trasmetterà periodicamente al suddetto Ministero una relazione di monitoraggio al riguardo, sulla base di una tempistica concordata con lo stesso Ministero.

7. che con l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento in data odierna si intendono conseguite, ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, le finalità di cui al comma 1 del medesimo articolo, cui era subordinata l'assegnazione programmatica di cui alla delibera n. 61/2013;

Delibera:

#### 1. Approvazione progetto definitivo.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è 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 le prescrizioni e raccomandazioni di cui al successivo punto 1.3, il progetto definitivo dell'intervento «Linea 1 della Metropolitana di Napoli - Tratta Centro Direzionale-Capodichino», di cui alla precedente presa d'atto.

La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2 L'importo di 652,410 milioni di euro, di cui 593,100 milioni di euro per la realizzazione delle opere e gli ulteriori oneri del progetto e 59,310 milioni di euro per IVA, di cui alla precedente presa d'atto, costituisce il limite di spesa dell'intervento.

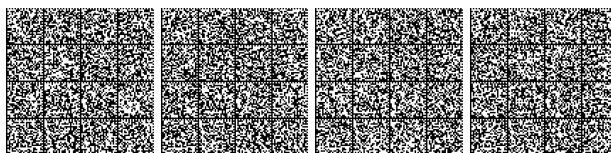
1.3 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.2.

Le raccomandazioni, citate al precedente punto 1.1, sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte del richiamato allegato 1. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 Gli elaborati del progetto definitivo, in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze, sono indicati nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato 2 alla presente delibera, che forma parte integrante della medesima, mentre gli elaborati del medesimo progetto in cui sono indicati gli immobili da espropriare sono riportati nella 2<sup>a</sup> parte del predetto allegato 2. La realizzazione degli interventi mirati alla risoluzione delle interferenze non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.2.

#### 2. Assegnazione finanziamenti.

2.1 Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 1.1 è disposta l'assegnazione definitiva al Comune di Napoli del finanziamento di 113,1 milioni di euro, a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto



legge n. 69/2013, già assegnato programmaticamente con la citata delibera n. 61/2013, con la seguente articolazione temporale:

Anno	2013	2014	2015	2016	2017	Totale
Importo (euro)	10.000.000	0	30.000.000	40.000.000	33.100.000	113.100.000

2.2 La copertura finanziaria della quota di IVA di cui al punto 1.2, pari a 59,310 milioni di euro, è a carico del Comune di Napoli.

2.3 La copertura finanziaria del progetto di cui al punto 1.1 è articolata come segue:

(milioni di euro)

Fonte di finanziamento	Importo
Risorse FSC ex delibera n. 62/2011	300,000
Comune di Napoli - mutuo a copertura del quadro economico - IVA	180.000 59.310
Risorse statali a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013	113,100
Totale	652,410

### 3. Disposizioni finali.

3.1 Ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, fermo restando quanto stabilito nell'Accordo di programma quadro tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Campania e Ministro per la coesione territoriale del 10 dicembre 2013 in merito a monitoraggio in itinere ed ex post dell'intervento e alle relative sanzioni, le modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori sono le seguenti:

a) alla data della stipula del contratto di finanziamento il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare il rispetto del cronoprogramma dei lavori con opportune azioni verifica e controllo, attuate ai sensi della legge n. 443/2001 e della circolare dello stesso Ministero n. 189/2008;

b) le ulteriori azioni di monitoraggio, cui sarà sottoposto l'avanzamento dei lavori e il relativo cronoprogramma di attività, fino al termine della realizzazione dell'opera, saranno puntualmente identificate dal suddetto Ministero successivamente alla stipula del contratto di finanziamento;

c) relativamente al periodo di gestione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a puntuale monitoraggio gli adempimenti che derivano dalla definizione dei corrispettivi erogati dal Comune di Napoli in relazione alla articolazione dei rischi connessi all'attuazione dei rapporti contrattuali. Il Comune di Napoli trasmetterà periodicamente al suddetto Ministero una relazione di monitoraggio al riguardo, sulla base di una tempistica concordata con lo stesso Ministero.

3.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo di cui al punto 1.1.

3.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che la Commissione VIA - VAS della Regione Campania procederà a effettuare le verifiche di competenza ai sensi della normativa regionale vigente.

3.5 Il medesimo Ministero provvederà 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 n. 63/2003 sopra richiamata.

3.6 Il soggetto aggiudicatore avrà l'obbligo di stipulare apposito protocollo con la Prefettura competente - UTG e il concessionario, inteso a recepire le linee guida per i controlli antimafia approvate con la richiamata delibera n. 58/2011.

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

Roma, 13 dicembre 2013

*Il Presidente:* LETTA

*Il segretario delegato:* GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 30 aprile 2014

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registrazione economia e finanze foglio n. 1313





## ALLEGATO I

## PRESCRIZIONI - PRIMA PARTE

1. Il Soggetto Aggiudicatore dovrà verificare, prima della progettazione esecutiva delle stazioni, che il traffico di utenti prevedibile in ognuna, valutato nell'arco di vita utile dell'opera e tenendo presente la massima capacità di trasporto del sistema e la massima frequenza sostenibile, sia compatibile con i valori stimati di massima capacità delle discenderie e massimo affollamento in banchina, ex norma UNI 7508.

2. Il progetto, prima della progettazione esecutiva, dovrà essere sottoposto al Comando Provinciale dei VV.F.F. per il parere di cui all'art. 3 del D.P.R. n. 151/11.

3. In riferimento a tutte le stazioni si prescrive di:

Studiare il posizionamento del Banco Agente di Stazione (BAS) in modo che sia baricentrico rispetto alle tornellerie e adiacente al previsto varco per i passaggi degli abbonati e tale da permettere il controllo dei titoli di viaggio e il colloquio con i viaggiatori;

Attestare, in sede di progettazione esecutiva, il grado di antiscrucciolevolezza delle pavimentazioni delle aree aperte al pubblico;

Presentare, in sede di progettazione esecutiva, gli specifici elaborati tecnici attestanti il rispetto delle norme UNI 8686 (locali di servizio delle stazioni), UNI 9406 (atri di stazione), UNI 8097 (illuminazione di stazione) armonizzate con la norma CEI 64.8 di nuova emissione.

4. In riferimento alla Stazione Centro Direzionale si prescrive di:

Sostituire la rampa di accesso al piano mezzanino con una gradinata, poiché la rampa progettata non è idonea all'utilizzo da parte dei portatori di handicap in quanto collega dislivelli maggiori di 3,20 m e non si ritiene sufficiente la prevista apposizione di cartelli dissuasivi;

Assicurare l'utilizzo dell'attuale coppia di ascensori di collegamento del piazzale del Centro Direzionale con il piano mezzanino e la viabilità di accesso ai parcheggi;

Eliminare la seconda uscita verso via D'Aulio, in quanto opera che non comporta alcun beneficio in ordine alla domanda trasportistica, dal momento che attualmente il completamento del Centro Direzionale non è ancora in fase realizzativa.

5. In riferimento alla Stazione Tribunale si prescrive di:

Prevedere, al piano mezzanino, i servizi igienici per il personale di servizio;

Verificare in maniera puntuale una delle estremità della banchina laterale, lato CDN, che dista oltre 50 metri dall'uscita più vicina, in contrasto con quanto previsto dal DM. 11 gennaio 1988.

6. Nella Stazione Poggioreale, in riferimento alle precedenti versioni progettuali, era stato prescritto che si dovesse prevedere un sistema di chiusura delle scale esterne che includesse anche le scale mobili. In risposta è stata adottata la soluzione di eliminare il collegamento con scala mobile dall'ultima rampa dell'uscita prospiciente l'ingresso monumentale del cimitero, sostituendola con una semplice scala fissa. Si prescrive di studiare una soluzione che connubi l'opportunità di dotare di scala mobile completa l'uscita prospiciente l'ingresso monumentale del cimitero con l'esigenza di includere la stessa in un idoneo sistema di chiusura dell'accesso metropolitano.

7. Nella Stazione Capodichino, stante la configurazione a pozzo della stazione e l'elevata profondità del pozzo stesso, si prescrive che tutti i ballatoi e gli affacci del piano mezzanino siano protetti da balaustre con altezze minime pari a:

2,00 m per dislivelli oltre i 12 m;

1,30 m per dislivelli fino a 12 m.

8. Le banchine delle stazioni, per la caratteristica di essere tutte in curva, dovranno essere attentamente verificate, in funzione delle normative vigenti, con particolare riferimento all'iscrizione dei rotabili, alle conseguenti distanze orizzontali tra le porte degli stessi e il filo banchina, e alla necessità di eventuali sussidi tecnologici per assicurare al Personale di Macchina la completa visione sulla banchina servita.

9. Dovrà essere elaborato uno studio delle dinamiche di allontanamento dei fumi dalle stazioni profonde e dalle gallerie tenendo conto delle osservazioni di cui sopra, nonché delle interconnessioni con il deposito, e analizzando anche le fasi iniziali, dall'insorgere dell'incendio alla messa a regime del sistema di ventilazione.

10. Manufatto di ricovero: dovrà essere realizzata, mediante evacuatori di fumo e di calore, una netta soluzione di continuità tra linea e manufatto di ricovero. Il sistema di segnalamento dovrà tenere conto delle problematiche connesse all'innesto in linea dei binari che portano al manufatto di ricovero.

11. Alimentazione: dovrà essere adeguato lo studio prodotto per quanto attiene la protezione nei confronti degli effetti delle correnti vaganti, in considerazione della contiguità delle gallerie di linea 1 e di Circumvesuviana nella tratta interessata.

12. Anche in considerazione della circostanza che la valutazione di impatto archeologico si è svolta nell'ambito della progettazione definitiva, si prescrive:

ai fini di verificare la potenza del giacimento stratigrafico, la sua integrità ed il suo rapporto con il contesto ambientale di pertinenza, una fase di indagini geo archeologiche, da eseguirsi preventivamente nelle stazioni Tribunale, Poggioreale, Capodichino, deposito dei treni di Poggioreale, manufatto di raccordo ed asta di manovra alle spalle della stazione Capodichino;

sulla scorta dei risultati di tali prospezioni, l'esecuzione, prima della realizzazione delle paratie perimetrali, di saggi archeologici nelle aree descritte ed in quelle delle gallerie a cielo aperto;

per quanto attiene alla stazione di Poggioreale e la contigua area del ricovero dei treni si ritengono particolarmente importanti, ai fini di una esaustiva valutazione della compatibilità delle opere previste, una congrua campagna di carotaggi archeologici e saggi di adeguata estensione.

13. Si prescrive che venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010, modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture. Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare Esercito competente per territorio.

14. Dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, «Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica», la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV.

15. Dovrà essere osservato quanto disposto dal decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.

16. Si prescrive l'osservanza di quanto disposto dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

17. Attesa la vicinanza alla canna ex Circumvesuviana dei pozzi drenanti impiegati per l'abbassamento della quota di falda nella canna della Metropolitana di Napoli, dovrà essere predisposto un monitoraggio continuo ante, in itinere e post operam, delle aree sottese al sedime della canna ex Circumvesuviana, i cui oneri saranno a carico di MN S.p.A.

18. Occorre che venga prodotta una dettagliata relazione idro-geologica al fine di accertare che l'impermeabilizzazione della canna di galleria della Metropolitana di Napoli non comporti necessariamente l'impermeabilizzazione anche della canna di ex Circumvesuviana, per effetto della variazione della falda freatica.

19. È necessario predisporre opportuni interventi di consolidamento statico che tengano conto del diverso comportamento strutturale nella fase transitoria, ove per la realizzazione delle opere di Metropolitana di Napoli (nuova canna) sono previste strutture provvisorie che impattano direttamente con le strutture preesistenti della canna ex Circumvesuviana. In tali casi è necessario assicurare un monitoraggio strutturale continuo della canna ex Circumvesuviana.

20. Atteso che l'intervento di adeguamento strutturale della Stazione Centro Direzionale comporta la realizzazione e/o implementazione di nuove strutture su aree di Circumvesuviana, adibite ad impianti tecnologici in esercizio, gli oneri per lo spostamento degli impianti tecnologici saranno a carico di MN S.p.A.

21. Gli eventuali futuri interventi di manutenzione della canna di galleria ex Circumvesuviana non dovranno essere assoggettati ad oneri derivanti dalla soggezione di esercizio della attigua linea 1 della Metropolitana di Napoli.

22. Trattandosi di opere ricadenti nella fascia di rispetto ferroviario, i futuri rapporti intercorrenti tra le Amministrazioni di MN S.p.A., Comune di Napoli, Regione Campania ed EAV (ex Circumvesuviana), dovranno essere disciplinati da apposita convenzione, a titolo oneroso per MN S.p.A., ai sensi e per gli effetti del D.P.R. n. 753/1980.

23. Dovrà sempre essere assicurata la continuità e la regolarità dell'esercizio ferroviario ex Circumvesuviana; qualora condizioni particolari impongano limitazioni alla precedente condizione, le stesse dovranno essere autorizzate da EAV s.r.l.



24. L'utilizzo di parte dell'area della dismessa sede ferroviaria di Poggioreale della ex Circumvesuviana, su cui insistono beni immobili (ex fabbricato viaggiatori, etc.), al fine di consentire la realizzazione del manufatto di ricovero rotabili della Metropolitana di Napoli, così come previsto nel progetto *de quo*, è subordinato al ripristino dello status quo al termine dei lavori, salvo diverso avviso dell'AGC Trasporti della Regione Campania e dell'Agenzia del Demanio, nonché al ristoro ad EAV del mancato reddito per indisponibilità dei beni da occupare.

25. Relativamente alla Stazione Capodichino e, in particolare, alla gestione delle servitù sul sedime aeroportuale ed alle inevitabili interferenze si prescrive quanto segue:

la stazione della metropolitana dovrà prevedere uscite che non vadano ad impattare con la viabilità aeroportuale; l'ubicazione di tali uscite dovrà essere individuata di concerto con la Società GESAC S.p.A.;

dovrà essere istituito un coordinamento costante tra la direzione dei lavori, la Società GESAC e la Direzione Aeroportuale;

il pozzo di attacco della galleria da lato di Via Di Vittorio coinvolge parte del sedime in area air side. L'impiego delle attrezzature ivi previste potrebbe determinare l'interferenza con i piani di decollo e di atterraggio, pertanto la corsa del carroponte dovrà essere bloccata in modo da evitare con certezza tale sfioramento;

l'impianto di cantiere dovrà essere dotato di segnaletica cromatica diurna e notturna, come da regolamento ENAC;

dovrà essere esclusa l'emissione di polveri e fumi in quanto pericolosi per la navigazione aerea e la predisposizione del cantiere dovrà essere compatibile con i tempi necessari per la pubblicazione delle informazioni aeronautiche;

dovrà essere predisposta una analisi delle interferenze elettromagnetiche sugli apparati per la navigazione aerea e detta analisi dovrà essere validata dall'ENAV ed approvata dall'ENAC.

26. In sede di progettazione esecutiva l'intervento dovrà essere adeguato alle risultanze, in termini di accessibilità, del redigendo Piano di Sviluppo Aeroportuale.

27. I lavori e/o le opere e/o l'occupazione delle aree, dovranno rispettare fedelmente quanto previsto negli elaborati grafici riportati in premessa e pertanto qualsiasi esigenza di variazione risultasse necessaria in corso d'opera, dovrà essere comunicata all'Agenzia del Demanio per la preventiva obbligatoria approvazione, con espresso divieto di eseguire opere e/o svolgere attività che possano essere in contrasto con altre leggi e regolamenti vigenti, con particolare riguardo a quelle in materia di edificabilità dei suoli e dell'ambiente.

28. Le opere a realizzarsi non dovranno produrre effetti dannosi alla restante proprietà demaniale.

29. In merito alla viabilità di accesso alla Stazione Capodichino si prescrive quanto segue:

La viabilità prevista nel Progetto, relativa alle aree esterne e di avvicinamento all'Aerostazione (forecourt), dovrà essere modificata, di intesa con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione civile) e GESAC, con un nuovo sistema di viabilità unidirezionale ad anello, con i relativi adeguamenti infrastrutturali necessari su Viale Fulco Ruffo di Calabria e Viale Umberto Maddalena (rispettivamente nuovi punti di accesso e uscita della viabilità aeroportuale), che interesserà anche le aree del demanio militare che saranno all'uopo trasferite a sedime aeroportuale civile e concesse alla GESAC.

In particolare per quanto riguarda Viale Fulco Ruffo gli adeguamenti infrastrutturali funzionali alla nuova viabilità aeroportuale dovranno riguardare: *a)* realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione con Via Oreste Salomone e rampe di accesso/uscita alla tangenziale di Napoli; *b)* modifica della sezione stradale al fine di realizzare una viabilità a carreggiata unica a tre corsie e ad unico senso di marcia.

Per quanto riguarda invece Viale Umberto Maddalena gli adeguamenti infrastrutturali funzionali alla viabilità aeroportuale dovranno riguardare: *a)* realizzazione di un nuovo sottopasso stradale per l'attraversamento di Viale Umberto Maddalena e collegamento alla tangenziale (uscita di Secondigliano) attraverso una nuova intersezione a rotatoria su Viale Umberto Maddalena in prossimità di Via De Giaxa; *b)* allargamento a tre corsie per senso di marcia del tratto di strada di Viale Umberto Maddalena tra la nuova rotatoria e il Terminal Merci dell'Aeroporto con inserimento di un nuovo ramo per la manovra di inversione.

Le aree intercluse all'interno dell'anello della viabilità saranno specializzate per riproteggere indispensabili servizi aeroportuali fra i quali quelli oggi presenti nelle aree di proprietà oggetto dell'esproprio per la realizzazione della stazione della metropolitana, quali lo stazionamento dei charter bus.

Allo scopo di garantire il mantenimento della necessaria funzionalità ed operatività dell'Aeroporto la nuova viabilità aeroportuale e gli adeguamenti infrastrutturali delle aree esterne dovranno essere realizzati secondo la tempistica concordata con GESAC, tenendo conto delle priorità temporali già condivise con il Comune.

30. Il Soggetto aggiudicatore, in merito al trasferimento di aree a sedime aeroportuale in concessione a GESAC, dovrà provvedere all'avvio, previa intesa nel rispetto delle competenze istituzionali dell'ENAC, delle procedure necessarie:

*a)* al trasferimento delle aree del demanio aeronautico militare al demanio aeronautico civile da assegnare in concessione alla GESAC;

*b)* all'estensione delle aree di sedime aeroportuale su Viale Fulco Ruffo di Calabria a partire dalla nuova intersezione rotatoria tra Viale Fulco Ruffo di Calabria e Via Oreste Salomone e rampe della tangenziale compresa la nuova viabilità di accesso alla US. Navy/Atitech che include un tratto di Via del Riposo da adeguare.

In alternativa alle previsioni di cui al punto *b)*, si prescrive che venga affidata dal Comune di Napoli alla GESAC, attraverso apposito atto convenzionale, la concessione per la gestione di tali tratti di viabilità; i relativi costi saranno recuperati nel processo di determinazione delle tariffe aeroportuali, previa autorizzazione di ENAC, o in alternativa considerati nel suddetto atto convenzionale.

31. Il progetto dovrà prevedere che, per gli stalli sottratti in ragione delle costruendo infrastrutture e della nuova viabilità, il Comune realizzi un parcheggio multipiano di circa 500 stalli in gestione a GESAC nelle aree del demanio militare da acquisire al demanio aeroportuale civile, impegnandosi altresì ad esprimersi favorevolmente all'eventuale estensione della capacità di tale parcheggio a spese di GESAC.

32. Il progetto del parcheggio di interscambio/Bus Terminal incluso nel "Progetto di completamento" dovrà essere modificato come segue: *a)* il parcheggio dovrà prevedere solo due piani interrati; *b)* la capacità massima del parcheggio non dovrà superare i 300 posti auto; *c)* dovranno essere ridotti gli stalli autobus per linee regionali ed interregionali previsti, dagli attuali 34 a massimo 12 stalli complessivi localizzati in superficie; *d)* la gestione del parcheggio dovrà essere affidata alla GESAC attraverso la definizione di appositi atti convenzionali con il Comune di Napoli concordando una politica tariffaria idonea ad evitare una flessione dell'utilizzo dei parcheggi già realizzati presso il sedime aeroportuale a servizio dell'utenza.

33. Il soggetto aggiudicatore dovrà predisporre, d'intesa con GESAC un piano che definisca: *a)* modalità e tempi dei lavori (cantierizzazione e fasizzazione dei lavori) per minimizzare l'impatto sull'operatività aeroportuale; *b)* la successione temporale degli interventi da realizzare inclusi quelli relativi alla nuova viabilità ed alle opere compensative. Dovranno essere, inoltre, predisposte adeguate soluzioni progettuali per realizzare, durante la fase dei lavori, accessi indipendenti per l'ingresso e l'uscita dal cantiere della nuova stazione della metropolitana in modo da non gravare sulla viabilità di accesso e uscita dall'aeroporto.

34. Il soggetto aggiudicatore dovrà favorire la ricollocazione delle volumetrie che verranno sottratte alla GESAC per la realizzazione della stazione della metropolitana, pari a circa metri cubi 95.000, anche valutando favorevolmente il piano di sviluppo aeroportuale per quanto attiene alla ricollocazione delle suddette volumetrie, provvedendo alternativamente:

*a)* a rilasciare alla GESAC concessione edilizia sui suoli di proprietà della stessa per la ricollocazione della suddetta volumetria con destinazioni compatibili con le esigenze prima espresse (turistiche, operative, commerciali, ecc.);

*b)* a concedere alla GESAC l'utilizzo parziale della predetta cubatura consentendo l'edificazione di immobili commerciali o uffici in sopraelevazione — fino a tre piani — sul parcheggio di interscambio, previa acquisizione del diritto di superficie.

35. Il soggetto aggiudicatore dovrà:

*a)* ridurre considerevolmente — anche grazie alla limitazione dell'area prevista per lo stazionamento dei bus regionali ed interregionali — le aree di esproprio attualmente di proprietà GESAC, in modo da mantenere una porzione di dette aree pari a circa 9000 mq per la ricollocazione di strutture e servizi;

*b)* mantenere la concessione in capo a GESAC relativamente alle aree per le quali è prevista in progetto l'occupazione per il percorso di collegamento.

36. Il soggetto aggiudicatore dovrà impegnarsi a non consentire nelle aree esterne alla stazione metropolitana lo svolgimento di attività commerciali, e ad affidare alla GESAC, anche attraverso appositi atti convenzionali, le attività relative alla manutenzione e decoro di det-



te aree. Gli oneri relativi a tali attività saranno recuperati nel processo di determinazione delle tariffe aeroportuali, previa autorizzazione dell'ENAC, o resteranno a carico del soggetto aggiudicatore.

37. Durante l'esecuzione dei lavori di costruzione della stazione dovrà essere garantita la continuità dell'esercizio tranviario di attraversamento dell'emiciclo di Poggioreale, per garantire i collegamenti tra via Poggioreale e via Stadera.

38. La verifica di congruità dei recapiti finali delle acque di pioggia dovrà essere effettuata dall'ente gestore degli stessi.

39. La risoluzione di interferenze riguardanti le canalizzazioni telefoniche di proprietà Telecom Italia dovrà avvenire, non tramite la costruzione di un cunicolo condiviso in sostituzione delle canalizzazioni esistenti ma, bensì, con la costruzione di una canalizzazione di pari potenzialità in sostituzione di quella esistente.

40. È necessario condurre specifiche indagini di caratterizzazione nonché stimare i volumi di scavo relativamente alla cosiddetta sacca di terreno per la quale è stato accertato un inquinamento da idrocarburi in posizione interessata dalla realizzazione della stazione Tribunale.

41. Condurre ulteriori indagini integrative a corredo del progetto esecutivo, sia per quanto riguarda la natura dei terreni, sia relativamente allo studio della falda.

42. In sede di progetto esecutivo si prescrive di redigere il piano di monitoraggio da sottoporre alla autorità competente, nonché di provvedere al continuo monitoraggio della falda in corso d'opera a mezzo di una rete di piezometri, nel rispetto dell'art. 28 del d.lgs. n. 152/2006.

43. In sede di progetto esecutivo si dovrà provvedere alla modellazione del fenomeno di emungimento della falda a mezzo di well point e pozzi drenanti in relazione agli effetti su fabbricati e manufatti preesistenti; in corso d'opera occorrerà il continuo monitoraggio dei cedimenti indotti dalle operazioni di aggotamento.

44. Si prescrive di giustificare l'utilizzo, per gli scavi di diaframmi in c.a., dei fanghi bentonitici in luogo dei fanghi polimerici tensioattivi;

45. Si prescrive di presentare alla competente UOD Regionale la rielaborazione aggiornata ed adeguata del piano di utilizzo ai sensi del D.M. n. 161/2012, privilegiando il riutilizzo ed il recupero dei materiali.

46. Dovrà essere sviluppato ulteriormente in sede di progettazione esecutiva il piano di cantierizzazione in cui siano approfondite, anche con riferimento ai dati del piano di utilizzo, le tematiche relative alle aree per l'installazione dei campi principali e secondari, le aree per lo stoccaggio temporaneo in cantiere dei materiali da costruzione, dei materiali di scavo da smaltire e/o riutilizzare, dei rifiuti, le modalità di accesso alle aree dove svolgere i lavori (piste di cantiere temporanee varchi, accessi), i mezzi ed i veicoli usati con i relativi volumi di traffico per l'approvvigionamento di materiali, per la movimentazione dei materiali sia destinati al riutilizzo che allo smaltimento/trattamento, anche ai fini dell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni in termini di viabilità cittadina; il medesimo piano di cantierizzazione dovrà in oltre contenere adeguati presidi ed accorgimenti ambientali atti a minimizzare gli impatti, nonché le soluzioni tecniche da adottare affinché sia ripristinato lo stato dei luoghi circostanti nelle condizioni ante operam (dismissione aree di cantiere, piste di accesso, ecc.).

47. Con riferimento alle verifiche dei sistemi di drenaggio e smaltimento delle acque meteoriche, sviluppate con periodo di ritorno T=50 anni, dovranno essere specificati gli adeguati ricettori finali. Per eventi più rari è necessario dettagliare piani di emergenza a tutela della pubblica incolumità.

48. Entro 8 mesi a far data dall'inizio dei lavori, il Comune di Napoli si impegna a redigere il progetto definitivo della tratta Capodichino-Di Vittorio (staz. esclusa), corredato da un'analisi tecnica che attesti l'idoneità della soluzione progettuale proposta (a singola canna e/o a doppia canna) per il sotto attraversamento della pista dell'aeroporto di Capodichino. Tale progettazione ha il fine di consentire l'indispensabile chiusura dell'anello metropolitano fino a Secondigliano, e dovrà assicurare che la soluzione tecnologica inerente alla tratta Centro Direzionale-Capodichino sia compatibile e congruente con quella adottata nella tratta Capodichino-Di Vittorio, anche in funzione della successiva tratta Di Vittorio-Secondigliano. Tale progettazione dovrà essere corredata di tutti i pareri tecnico-amministrativi atti a permetterne l'approvazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del d.lgs. n. 163/2006.

49. Per accelerare i tempi di realizzazione di tutta la tratta Capodichino-Di Vittorio-Secondigliano, indispensabile alla chiusura totale dell'anello della metropolitana di Napoli, i soggetti attuatori, si impegnano ad unificare le procedure realizzative della tratta indicata in capo ad un solo soggetto attuatore, ed alla possibilità di ricercare eventuali risorse nell'ambito dei finanziamenti comunitari o anche facendo ricorso a forme di defiscalizzazione, tenendo comunque impegnato il Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti a finanziare la tratta Capodichino-Di Vittorio (stazione esclusa), facendo ricorso alle disponibilità finanziarie di cui all'art. 18, comma 1 del d.l. n. 69/2013, per una somma fino a 42,4 milioni di euro

50. Comune di Napoli si impegna altresì ad assicurare che la tratta Capodichino-Di Vittorio (stazione esclusa) venga realizzata in funzione dei tempi previsti per la realizzazione della tratta Centro Direzionale-Capodichino.

51. Nell'ambito delle opere per la stazione di Poggioreale, lo specifico progetto di restauro dell'edificio della Dogana, dichiarato di interesse storico e artistico con D.P.R. n. 88 del 12 giugno 2007, nonché la sistemazione dell'emiciclo, costituiranno parte integrante del programma di intervento.

#### RACCOMANDAZIONI - SECONDA PARTE

52. Si raccomanda di prevedere, nell'ambito del mezzanino di stazione, appositi spazi informativi nel rispetto della norma UNI 11168-1.

53. Vista la ridotta capacità di accumulo delle aree protette al piano banchina (comprese fra il dispositivo di ostacolo ai fumi e le scale fisse e mobili), pur se rispondenti ai minimi previsti dal D.M. 11 gennaio 1988, si raccomanda di adottare provvedimenti atti ad ampliare il più possibile tale aree, in coerenza con quanto già prescritto per analoghe situazioni in talune stazioni della tratta "Dante - Garibaldi".

54. Si raccomanda che le soluzioni adottate, in riferimento agli impianti generali, siano sempre supportate dai necessari piani di manutenzione, prevedendo le eventuali attrezzature per l'attuazione degli stessi, fermo restando che dovranno essere privilegiate soluzioni che consentano la semplificazione delle operazioni di manutenzione.

55. Nell'ambito della progettazione e costruzione della stazione ferroviaria della Metropolitana 1 "Aeroporto Capodichino", si raccomanda di prevedere almeno 4 stalli di sosta per lo stazionamento di due autolinee, da assegnare all'A.N.M. all'atto della messa in esercizio.

56. Nell'ambito della progettazione e costruzione della stazione ferroviaria della Metropolitana di "Poggioreale", si raccomanda di prevedere almeno 4 stalli di sosta per lo stazionamento di due autolinee, oltre gli spazi per capolinea tranviario, come attualmente già in essere, ed un binario di sorpasso.

ALLEGATO 2

#### PARTE 1<sup>^</sup> - INTERFERENZE

Progr.	Descrizione
4629	Planimetria generale delle interferenze
4631	Planimetria generale interferenze - Carta del rischio archeologico
2102	Sottoservizi esistenti-Planimetria generale
2103	Deviazione dei sottoservizi-Planimetria generale
2104	Sottoservizi esistenti-Planimetria generale
2105	Deviazione dei sottoservizi-Planimetria generale
2106	Sottoservizi esistenti-Planimetria generale
2107	Deviazione dei sottoservizi-Planimetria generale
2108	Fogne e cunicoli-Planimetria
2109	Arin e gas-Planimetria
2110	ENEL ed IP Planimetria
2111	Telefonici-Planimetria
2112	Fasi lavorative-Planimetria
2113	Sezioni Tipo A-A e B-B
2114	Profili e sezioni Tipo cunicoli
2115	Profili e sezioni Tipo-Fogne





2116	Camere-Fogne
2117	Camere-ENEL ed IP
2118	Camere-Telefonici
2119	Particolari cunicoli
2120	Camere-ARIN

PARTE 2<sup>^</sup> - ESPROPRI

Progr.	Descrizione
4642	Piano particellare grafico descrittivo
4668	Relazione stime espropri Centro direzionale
4669	Relazione stime espropri

14A03687

## ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

### AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

**Annullamento della determina V&A/N/T n. 464 del 28 febbraio 2014 di trasferimento della titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Ranitidina TS» e di cambio denominazione in «Ranitidina Pensa».**

*Estratto determina n. 884 del 5 maggio 2014*

È annullata, ai sensi degli artt. 21-*octies* e *nonies* della legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. la determinazione V&A/N/T n. 464 del 28/02/2014 di trasferimento di titolarità delle autorizzazioni all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale

Medicinale: RANITIDINA TS.

Confezioni:

AIC n. 035334022 - "150 mg compresse rivestite con film" 20 compresse;

AIC n. 035334034 - "300 mg compresse rivestite con film" 20 compresse,

dalla società Farmaceutici T.S. S.r.l. (codice fiscale 05777711002) con sede legale e domicilio fiscale in via Maria Gabriella dell'Unità n. 2 pal. 13, 00046 - Grottaferrata - Roma alla società Pensa Pharma S.p.a. (codice fiscale 02652831203) con sede legale e domicilio fiscale in via Rosellini Ippolito, 12, 20124 - Milano, e di cambio della denominazione del medicinale in Ranitidina Pensa, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 64 del 18/03/2014, supplemento ordinario n. 24.

La presente determinazione sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata ai soggetti interessati.

14A03728

### AGENZIA PER LA RAPPRESENTANZA NEGOZIALE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

**Contratto collettivo nazionale quadro per la ripartizione dei distacchi e permessi alle organizzazioni sindacali rappresentative nelle aree della dirigenza per il triennio 2013 - 2015.**

In data 5 maggio 2014 alle ore 12.00 presso la sede dell'ARAN ha avuto luogo l'incontro tra:

L'ARAN:

nella persona del Presidente – Dott. Sergio Gasparrini firmato

e le seguenti Confederazioni sindacali:

CGIL firmato

CISL firmato

UIL firmato

CIDA firmato

CONFEDIR-MIT non firmato

CONFSAL firmato

COSMED firmato

Al termine della riunione le parti sottoscrivono l'allegato Contratto Collettivo Nazionale Quadro per la ripartizione dei distacchi e permessi alle organizzazioni sindacali rappresentative nelle Aree della dirigenza nel triennio 2013 - 2015

ALLEGATO

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE QUADRO PER  
LA RIPARTIZIONE DEI DISTACCHI E PERMESSI ALLE  
ORGANIZZAZIONI SINDACALI RAPPRESENTATIVE NELLE  
AREE DELLA DIRIGENZA PER IL TRIENNIO 2013 - 2015

#### INDICE

Art. 1 - Campo di applicazione

CAPO I - Ripartizione delle prerogative sindacali nelle Aree II, III e IV

Art. 2 - Distacchi e permessi sindacali nelle Aree II, III e IV

CAPO II - Ripartizione delle prerogative sindacali nelle restanti Aree

Art. 3 - Distacchi sindacali

Art. 4 - Permessi sindacali

Art. 5 - Permessi per le riunioni di organismi direttivi statutari

CAPO III - Disposizioni particolari e finali

Art. 6 - Disposizioni particolari per l'Area V

Art. 7 - Adempimenti e procedure connesse alla fruizione delle prerogative sindacali

Art. 8 - Ulteriori modalità di recupero delle prerogative sindacali

Art. 9 - Norme transitorie

Art. 10 - Disposizioni finali

ALLEGATI - Tavole dalla n. 1 alla n. 19 di ripartizione delle prerogative sindacali nelle Aree

