

Visto il parere della Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta del 3 dicembre 2013;

Visto il parere del Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 30 gennaio 2014;

Vista la deliberazione n. 13 in data 29 aprile 2014 del Consiglio di amministrazione dell'AIFA adottata su proposta del Direttore generale;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale GANFORT (bimatoprost/timololo) nelle confezioni sotto indicate è classificato come segue:

Confezione: 300 mcg/ml/5 mg/ml collirio, soluzione – uso oftalmico – contenitori monodose (LDPE) 0,4 ml – 30 contenitori monodose (LDPE).

AIC n. 037140047/E (in base 10) 13FFLH (in base 32).

Classe di rimborsabilità: A.

Prezzo ex factory (IVA esclusa): € 19,00.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 31,36.

Sconto obbligatorio alle strutture pubbliche sul prezzo ex factory come da condizioni negoziali.

Validità del contratto: 24 mesi.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale Ganfort (bimatoprost/timololo) in 30 contenitori monodose è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR).

Art. 3.

Disposizioni finali

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

Roma, 20 maggio 2014

Il direttore generale: PANI

14A04216

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 14 febbraio 2014.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Accessibilità Metropolitana Fiera di Milano (CUP F60H0500000001). Autorizzazione aggiuntiva utilizzo contributi. (Delibera n. 2/2014).

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, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma 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;

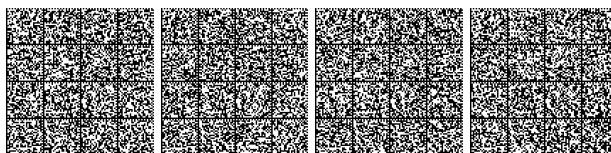
Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti d'impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Vista la legge 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 (da ora in avanti "CUP");

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e 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. 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 modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;



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, concernente “Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia”, 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;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all’allegato 1 include, nell’ambito dei “sistemi urbani”, l’infrastruttura “accessibilità metropolitana Fiera di Milano”;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corregge 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 27 giugno 2003, n. 22 (*G.U.* n. 263/2003), con la quale questo Comitato ha assegnato all’intervento “accessibilità metropolitana Fiera di Milano”, un contributo, in termini di volume di investimenti, di 110,283 milioni di euro, specificando che la relativa quota annua di contributo, da imputare sul 3° limite di impegno quindicennale previsto dal richiamato art. 13 della legge n. 166/2002 per l’anno 2004, non avrebbe potuto superare l’importo di 10,104 milioni di euro;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha:

- rideterminato, in base ad un “tasso di riferimento” aggiornato, le assegnazioni in termini di quote di limiti d’impegno disposte in precedenti sedute e da intendere quale limite massimo di contributo a carico dei fondi di cui al citato art. 13 della legge n. 166/2002;

- rideterminato, in particolare, per l’intervento “accessibilità metropolitana Fiera di Milano”, tale quota massima aggiornata di limite d’impegno in 10,023 milioni di euro, a fronte dell’invariato volume d’investimenti di 110,283 milioni di euro;

- formulato 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. 97 (*G.U.* n. 264/2005), con la quale questo Comitato ha modificato il soggetto aggiudicatore dell’intervento in esame, individuandolo nell’Azienda Trasporti Milanese S.p.A. (A.T.M. S.p.A.);

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006), con la quale questo Comitato ha rivisitato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*G.U.* n. 207/2005), che all’allegato 1 ha confermato, tra i “sistemi urbani”, l’infrastruttura “accessibilità metropolitana Fiera di Milano”;

Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136 (*G.U.* n. 103/2013), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull’Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che, nella tabella 0, “Programma infrastrutture strategiche”, tra i “Sistemi urbani”, alla voce “accessibilità metropolitana Fiera di Milano”, include l’intervento “Milano prolungamento M1 – materiale rotabile”;

Vista la delibera 8 marzo 2013, n. 12 (*G.U.* n. 189/2013), con la quale questo Comitato:

- ha autorizzato l’utilizzo, da parte dell’Azienda Trasporti Milanese S.p.A. (A.T.M. S.p.A.), della quota residua del contributo assegnato per la realizzazione dell’intervento “accessibilità metropolitana Fiera di Milano” con la citata delibera n. 22/2003 e rideterminato con delibera n. 63/2003, destinandolo all’acquisto di 2 nuovi treni per la linea 1 della metropolitana di Milano, del costo complessivo allora stimato in 18,8 milioni di euro, IVA esclusa;

- ha subordinato la predetta autorizzazione alla stipula del relativo contratto applicativo, che avrebbe dovuto precisare, tra l’altro, il costo dei predetti treni all’esito della gara e i relativi tempi di consegna;

Viste le note 4 dicembre 2013, n. 41251, 23 dicembre 2013, n. 44075, e 30 gennaio 2014, n. 3894, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto l’iscrizione all’ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell’argomento “Accessibilità Fiera di Milano – riassegnazione residuo dei contributi per l’acquisto del materiale rotabile” e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

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 14 febbraio 2014, n. 693, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione 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;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l’intesa del Ministro dell’economia e delle finanze;

Prende atto delle risultanze dell’istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture ed in particolare:



- sotto l'aspetto tecnico-procedurale

- che l'intervento "accessibilità metropolitana Fiera di Milano" di cui alla citata delibera n. 22/2003 concerneva:

- il prolungamento della metropolitana M1 dall' allora stazione terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero - Rho, del costo di 148,40 milioni di euro, già finanziati;

- l'acquisizione di 11 treni, da utilizzare sul citato prolungamento, per un costo complessivo di 116 milioni di euro, di cui 110,283 milioni di euro a valere sui fondi ex art. 13 della citata legge n. 166/2002, assegnati con la stessa delibera n. 22/2003, e i rimanenti 5,717 milioni di euro a carico della Regione Lombardia;

- che, previa gara espletata secondo le procedure europee in materia di appalti nei settori speciali per forniture d'importo superiore alla soglia comunitaria, in data 8 luglio 2005 A.T.M. S.p.A., soggetto aggiudicatore dell'intervento, e AnsaldoBreda S.p.A., hanno sottoscritto un accordo quadro per la fornitura di treni per le linee 1, 2 e 3 della metropolitana di Milano;

- che, come risulta dalla citata delibera n. 97/2005:

- gli 11 treni sopra richiamati rappresentavano il numero "minimo" dei convogli da acquisire;

- il finanziamento statale di 110,283 milioni di euro era stato destinato all'acquisizione di 13 treni, in luogo degli 11 inizialmente previsti, tenuto conto dell'incremento del 25 per cento della capacità di trasporto della linea derivante dal rinnovato sistema di segnalamento, nel frattempo approvato;

- che l'aumento del numero dei treni non avrebbe comportato la variazione degli importi finanziati;

- che con decreto 27 dicembre 2007, n. 16623, dell'allora Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono state indicate le modalità di utilizzo del suddetto contributo quindicennale, di cui alla delibera n. 63/2003, pari a 10,023 milioni di euro annui, dall'anno 2007 all'anno 2021, il cui netto ricavo è stato stimato in complessivi 109,2 milioni di euro;

- che, in data 26 novembre 2008, A.T.M. S.p.A. e AnsaldoBreda S.p.A. hanno sottoscritto il contratto a seguito del succitato accordo quadro, con il quale hanno disciplinato la fornitura dei 13 treni destinati alla linea 1 della metropolitana di Milano;

- che in data 1° dicembre 2008 è stato stipulato il contratto quadro di mutuo tra A.T.M. S.p.A. e Cassa depositi e prestiti S.p.A., per un ammontare fino a 109,2 milioni di euro, prevedendo che le somme finanziate fossero erogate in più rate a seguito di specifici atti di erogazione e quietanza debitamente autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- che, in base agli stati di avanzamento lavori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha autorizzato erogazioni per complessivi 109,2 milioni di euro;

- che, a fronte dei succitati contributi quindicennali di 10,023 milioni di euro, con riferimento alle annualità dal 2012 al 2021, l'ottimale utilizzo dei contributi stessi e il favorevole andamento dei tassi d'interesse hanno fatto sì che emergesse un residuo contributo non utilizzato di 2,529 milioni di euro annui, pari a complessivi di 25,296 milioni di euro;

- che, con nota 30 gennaio 2012, la suddetta A.T.M. S.p.A.:

- ha chiesto di poter utilizzare la disponibilità sopra citata per la fornitura, nel periodo 2012-2013, di 2 ulteriori nuovi treni, destinati alla linea 1 della metropolitana di Milano, per garantire un più elevato standard di efficienza della flotta e compensare le carenze del servizio di trasporto, imputabili anche al progressivo invecchiamento della flotta medesima;

- ha stimato in 19 milioni di euro il netto ricavo derivante dall'attualizzazione del residuo contributo complessivo di 25,296 milioni di euro;

- si è impegnata a coprire con risorse proprie l'eventuale quota del costo dei nuovi treni non coperta dal finanziamento pubblico disponibile;

- che il 14 febbraio 2012 il Consiglio d'Amministrazione di A.T.M. S.p.A. ha autorizzato l'acquisto di 2 treni per la citata linea 1 della metropolitana di Milano, subordinandolo all'assegnazione delle suddette risorse pubbliche residue, e ha impegnato la società al cofinanziamento dell'eventuale maggior costo della fornitura;

- che il disciplinare di gara per la fornitura di 60 nuovi treni per le linee della metropolitana di Milano, di cui 40 treni per la linea 2 e 20 treni per la linea 1, comprensivi dei due treni da finanziare a carico delle citate risorse pubbliche residue ha previsto, tra l'altro:

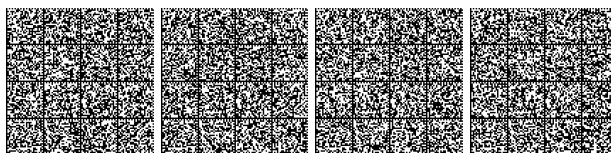
- il costo massimo stimato di 9,4 milioni di euro (IVA esclusa) per ogni treno della linea 1;

- la sottoscrizione di contratti applicativi con l'aggiudicatario, che avrebbero dovuto disciplinare le singole attività da svolgersi;

- che il primo contratto applicativo avrebbe riguardato la progettazione, produzione, consegna e messa in servizio di 30 treni, di cui 20 da destinare alla linea 1 e 10 da destinare alla linea 2;

- la messa in servizio dei primi 2 treni della linea 1 entro 24 mesi a decorrere dal 36° giorno dalla data di aggiudicazione definitiva;

- che, con la citata delibera n. 12/2013, questo Comitato ha autorizzato A.T.M. S.p.A. a impiegare la quota



residua di contributo, non utilizzata, per l'acquisto di 2 nuovi treni destinati alla linea 1 della metropolitana di Milano, del costo complessivo stimato di 18,8 milioni di euro, IVA esclusa, subordinatamente alla stipula del relativo contratto applicativo, che avrebbe dovuto precisare, tra l'altro, il costo dei predetti treni all'esito della gara e i relativi tempi di consegna;

- che la suddetta gara è stata aggiudicata definitivamente sulla base di un costo unitario dei treni della linea 1 pari a 6,823 milioni di euro, IVA esclusa;

- che A.T.M. S.p.A. e AnsaldoBreda S.p.A., all'esito della gara, hanno sottoscritto un accordo quadro con il quale hanno definito le condizioni generali relative alla fornitura dei suddetti treni;

- che le predette società, come previsto dal disciplinare di gara, hanno sottoscritto anche il contratto applicativo del suddetto accordo quadro, con il quale:

- hanno previsto la fornitura di un lotto di 30 treni, di cui 20 per la linea 1 e 10 per la linea 2, secondo i prezzi unitari, le condizioni e le clausole previsti dal richiamato accordo quadro;

- hanno previsto le date di consegna e di messa in servizio dei citati 30 treni, tra cui i primi 2 treni della linea 1 da mettere in servizio entro il 28 novembre 2014;

- che, a valle della gara, il prezzo di ogni treno della linea 1 (6,823 milioni di euro, IVA esclusa) è risultato inferiore all'importo stimato all'atto della citata delibera n. 12/2013 (9,4 milioni di euro, IVA esclusa);

- che l'effettivo costo della suddetta fornitura di 2 treni ammonta a complessivi 13,646 milioni di euro, IVA esclusa, con un risparmio di 5,154 milioni di euro rispetto al costo stimato di 18,8 milioni di euro, IVA esclusa, di cui alla citata delibera n. 12/2013;

- che, con nota 30 ottobre 2013, n. 41209, A.T.M. S.p.A. ha chiesto di poter utilizzare il suddetto risparmio di 5,154 milioni di euro per l'acquisto di un ulteriore treno, sempre al costo di 6,823 milioni di euro, IVA esclusa, garantendo il finanziamento a proprio carico della differenza di 1,669 milioni di euro;

- che con nota 20 dicembre 2013, n. 49235, A.T.M. S.p.A. si è ulteriormente impegnata a garantire con risorse proprie la copertura del costo di acquisto del terzo treno, per la parte non coperta dai contributi statali;

- che l'acquisto del terzo treno avverrà secondo le condizioni del succitato contratto applicativo dell'accordo quadro, che prevede, in particolare, per il terzo treno in questione, la messa in servizio entro il 28 dicembre 2014;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto a questo Comitato di autorizzare la predetta società A.T.M. S.p.A. all'utilizzo delle citate ulteriori ri-

sorse residue, pari a 5,154 milioni di euro, per l'acquisto del terzo treno destinato alla linea 1 della metropolitana di Milano;

Delibera:

1. Autorizzazione all'utilizzo dei contributi

1.1 È autorizzato l'utilizzo da parte dell'Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (A.T.M. S.p.A.) della quota residua del contributo assegnato, con la citata delibera di questo Comitato n. 22/2003, come rideterminato con delibera n. 63/2003, alla realizzazione dell'intervento "accessibilità metropolitana Fiera di Milano", per l'acquisto di un ulteriore nuovo treno, destinato alla linea 1 della metropolitana di Milano.

1.2 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 6,823 milioni di euro, IVA esclusa, pari al costo dell'ulteriore treno di cui alla precedente presa d'atto.

1.3 Il finanziamento del nuovo treno di cui al citato punto 1.1 è imputato per 5,154 milioni di euro sulla quota non utilizzata del contributo di cui medesimo punto 1.1 e per 1,669 milioni di euro su risorse proprie di A.T.M. S.p.A.

2. Altre disposizioni

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti l'intervento di cui al precedente punto 1.

2.2 Il citato 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 n. 63/2003 sopra richiamata.

2.3 Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 14 febbraio 2014

Il Presidente: LETTA

Il segretario delegato: GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 22 maggio 2014
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze
reg.ne prev. n. 1662

14A04161

