

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 1° agosto 2014.

Interventi nel settore dei sistemi di Trasporto Rapido di Massa. (Delibera n. 30/2014).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista legge 29 dicembre 1969, n. 1042, che all'art. 2 prevede l'acquisizione del parere della commissione di cui all'art. 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, appositamente integrata, ai fini dell'approvazione dei progetti di massima e dei progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», e in particolare:

l'art. 5, comma 2, che prevede l'integrazione della commissione di cui al citato art. 2 della legge n. 1042/1969;

l'art. 6, che, per l'attuazione degli interventi di cui alla stessa legge n. 211/1992 e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori, prevede la costituzione di una Commissione di alta vigilanza (C.A.V.);

l'art. 9, che prevede contributi per la realizzazione di interventi di trasporto rapido di massa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, recante «Devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537», e visto, in particolare, l'art. 3, comma 1, che attribuisce a questo Comitato le funzioni del soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211/1992;

Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, 4 dicembre 1996, n. 611, 27 febbraio 1998, n. 30, 18 giugno 1998, n. 194, 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria 1999), 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), 6 agosto 2008, n. 133, con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211/1992 ed è stato previsto un apporto finanziario statale nel limite rispettivamente del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse e del 100 per cento per gli interventi sulle ferrovie in gestione governativa;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, con il quale, presso l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, è stata istituita la suddetta C.A.V. con il compito di supportare il titolare di quel Dicastero nell'attività di coordinamento degli interventi di cui alla citata legge n. 211/1992, in particolare nelle attività di predisposizio-

ne delle graduatorie per il riparto dei fondi assegnati alla stessa legge e nel monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi di trasporto rapido di massa;

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 il decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 93 («Regolamento recante "Riordino, ai sensi dell'art. 29 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, come convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, degli organi collegiali ed altri organismi operanti nell'ambito del Ministero dei trasporti previsti da leggi o regolamenti"»), con il quale è stata, tra l'altro, prorogata l'operatività della commissione di cui al richiamato art. 2 della citata legge n. 1042/1969 e della C.A.V.;

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;

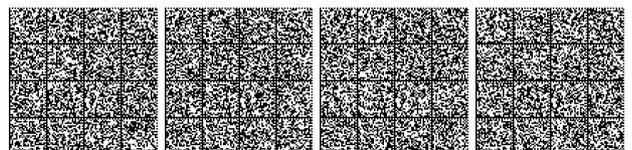
Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, recante «Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario», che all'art. 12, comma 6, prevede che, a decorrere dalla data di scadenza degli organismi collegiali operanti presso le pubbliche Amministrazioni in regime di proroga ai sensi dell'art. 68, comma 2, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le attività svolte dagli organismi stessi siano definitivamente trasferite ai competenti uffici delle Amministrazioni nell'ambito delle quali essi operano;

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 il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 gennaio 2013, n. 27, con il quale è stato istituito il citato Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato le risorse di cui alle leggi citate in esordio, ammettendo a finanziamento numerosi interventi sulla base di apposite graduatorie redatte dalla C.A.V., e provveduto a rimodulare le stesse risorse;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* 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 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* 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 di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la nota 3 luglio 2014, n. 25901, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa relazione della competente Direzione generale per il trasporto pubblico locale, subentrata alla citata C.A.V., ha formulato, tra l'altro, la richiesta di autorizzazione all'utilizzo delle economie di gara relative all'intervento di Verona;

Vista la nota 30 luglio 2014, n. 4195, con la quale il Ministero sopra richiamato ha fornito ulteriori elementi istruttori;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in particolare, per quanto concerne l'intervento relativo al «Nuovo sistema filoviario» del Comune di Verona:

che la delibera 26 giugno 2009, n. 28 (*Gazzetta Ufficiale* n. 270/2009), ha approvato la sostituzione dell'originaria «Tramvia S. Michele - Stazione FS - Stadio» nel Comune di Verona con una filovia caratterizzata da un vincolo di tipo immateriale e con possibilità di marcia autonoma mediante motore termico ausiliario;

che l'intervento, che si sviluppa per 23,8 km, include il tracciato della precedente 1^a tratta della citata tramvia tra S. Michele e lo stadio, il tracciato della 2^a tratta con alcuni inserimenti ed esclusioni e un deposito, in prossimità del parcheggio scambiatore di Verona sud;

che il sistema ha un costo di 143,053 milioni di euro, al netto dell'IVA, e fruisce di un contributo di 85,832 milioni di euro, pari al 60 per cento del costo stesso;

che con la citata delibera n. 28/2009 il Comitato ha stabilito, tra l'altro, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuovesse la modifica dell'allora vigente Accordo procedimentale, prevedendo l'aggiornamento della tempistica dell'intervento, pena la revoca del contributo;

che con la successiva delibera 6 dicembre 2011, n. 90 (*Gazzetta Ufficiale* n. 59/2012), preso atto del mancato rispetto della tempistica sopra citata per fattori indipendenti dalla volontà dei soggetti coinvolti nell'intervento, il Comitato ha previsto, tra l'altro, che il suddetto Ministero trasmettesse alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) un accordo procedimentale fra lo stesso Ministero, il Comune di Verona e il soggetto attuatore dell'intervento (l'Azienda mobilità trasporti - AMT), in cui individuare il 30 aprile 2011 quale termine per l'aggiudicazione provvisoria dei lavori e prevedere la tempistica per le date di stipula del contratto d'appalto e di consegna dei lavori;

che il progetto elaborato dall'ATI, vincitrice dell'appalto concorso per la progettazione esecutiva, l'esecuzione dei lavori e la fornitura dei veicoli, presentato da AMT al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a fine 2011, è stato oggetto di nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sulle parti infrastrutturali e impiantistiche non connesse

alla tecnologia di sistema e di parere tecnico-economico favorevole, per un importo complessivo di 119,025 milioni di euro (al netto di IVA), importo non comprensivo degli oneri per la sicurezza;

che il relativo contributo è stato conseguentemente rideterminato dal citato Ministero in 71,415 milioni di euro, pari al 60 per cento del predetto costo;

che il confronto tra il costo del progetto finanziato da questo Comitato con la citata delibera n. 28/2009, pari a 143,053 milioni di euro, e il succitato costo di 119,025 milioni di euro, integrato con l'inclusione degli oneri per la sicurezza (0,707 milioni di euro) e ammontante quindi a 119,732 milioni di euro, evidenzia economie per 23,321 milioni di euro;

che l'intervento è costituito da 4 linee di filobus (1A, 1B, 2A e 2B) che seguono le direttrici principali nord-sud ed est-ovest e che i 37 veicoli di 18 m. previsti dal progetto sono snodati e gommati, alimentati elettricamente da una linea bifilare e sono comunque in grado di marciare autonomamente grazie a un motogeneratore alimentato a gasolio EURO 6, omologato per effettuare il servizio di linea anche in marcia alternativa;

che i veicoli dispongono inoltre di un sistema di guida automatico per l'accostamento di precisione alla banchina, da usare su vie di corsa specificamente preparate, sì che con tale sistema, che prevede la collocazione di magneti all'interno del manto stradale, senza necessità di alimentazione e di manutenzione, fra il veicolo e l'infrastruttura non è presente alcun vincolo fisico;

che, nell'ambito dell'istruttoria tecnico-economica di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'intervento è stato oggetto di adeguamenti progettuali, relativi alle pensiline di fermata e derivanti dal recepimento delle prescrizioni formulate in Conferenza di servizi;

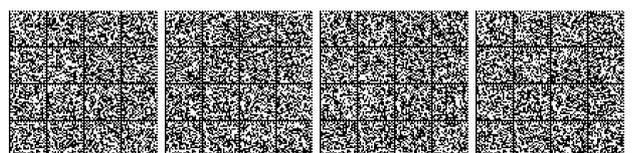
che i suddetti adeguamenti progettuali sono stati valutati favorevolmente dal Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, che si è espresso con voto 23 aprile 2014, n. 25;

che il costo complessivo dell'intervento, al lordo dei citati oneri per la sicurezza, è stato quantificato in 130,711 milioni di euro: rispetto al costo di 119,025 milioni di euro, sul quale era stato calcolato il citato contributo di 71,415 milioni di euro, l'intervento ha quindi registrato un incremento in valore pari a 11,686 milioni di euro;

che, con provvedimento 13 maggio 2014, n. R.D. 82, i citati adeguamenti progettuali sono stati inoltre oggetto di nulla osta ai fini della sicurezza e hanno ricevuto il parere tecnico-economico favorevole del predetto Ministero, che ha ritenuto congruo il succitato costo complessivo di 130,711 milioni di euro;

che per il finanziamento del citato costo aggiornato, il Ministero istruttore propone l'utilizzo di quota parte delle economie di gara, tale da contenere il finanziamento statale a 78,427 milioni di euro, pari al tetto massimo del 60 per cento del predetto costo aggiornato;

che, in particolare, tenuto conto che la quota statale delle succitate economie è pari a 13,993 milioni di euro (il 60 per cento dei citati 23,321 milioni di euro), l'uti-



lizzo di economie per 7,012 milioni di euro consente di elevare il finanziamento pubblico al suddetto importo di 78,427 milioni di euro;

che il cofinanziamento dell'intervento è assicurato da un mutuo garantito dal Comune e dal gestore del trasporto pubblico locale;

Ritenuto di includere, tra gli obblighi del soggetto aggiudicatore, quello di assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144;

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 1° agosto 2014, n. 3327, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 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;

Delibera:

1. È autorizzato l'utilizzo di quota parte delle economie di gara, pari a 7,012 milioni di euro, per la realizzazione dell'intervento del Comune di Verona denominato «Nuovo sistema filoviario» di cui in premesse, il cui costo ammissibile a finanziamento ammonta a 130,711 milioni di euro.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilerà sull'attuazione della presente delibera, sollecitando i soggetti interessati ad adottare tutte le misure per una tempestiva realizzazione dell'opera di cui al precedente punto 1.

3. I soggetti aggiudicatori di interventi comprensivi di una spesa per rotabili, che siano almeno in parte a carico della finanza pubblica, dovranno assicurare che i rotabili stessi restino di proprietà pubblica, salvo che il servizio venga poi posto a gara.

4. Restano ferme le direttive formulate in precedenza e non esplicitamente modificate con la presente delibera, compreso l'onere di relazione annuale, da espletare entro il 31 gennaio di ogni anno fino alla completa realizzazione del programma di interventi.

5. Il codice unico di progetto (CUP) relativo all'intervento di cui al suddetto punto 1, ai sensi della citata delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile concernente l'intervento stesso.

6. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento di cui al citato punto 1 dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al richiamato art. 1 della legge n. 144/1999.

Roma, 1° agosto 2014

Il Presidente: RENZI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 18 novembre 2014

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 3482

14A09307

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Rinnovo, dell'autorizzazione all'immissione in commercio, secondo procedura di mutuo riconoscimento, del medicinale per uso umano «Valsartan e Idroclorotiazide Teva Italia», con conseguente modifica stampati.

Estratto determina FV n. 353/2014 del 3 novembre 2014

Procedura di mutuo riconoscimento DK/H/1524/001-002/R/001.

Medicinale: VALSARTAN E IDROCLOROTIAZIDE TEVA ITALIA.

Confezioni:

040259 018 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 1 compressa in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 020 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 10 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 032 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 14 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 044 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 15 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 057 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 20 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;

040259 069 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 28 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 071 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 30 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 083 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 50 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 095 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 56 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 107 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 60 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 119 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 90 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 121 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 98 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 133 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 100 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 145 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 280 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al;
040259 158 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 30 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al confezione ospedaliera;
040259 160 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 50 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al confezione ospedaliera;
040259 172 "80 mg/12.5 mg compresse rivestite con film" 56x1 compresse in blister pvc/pe/pvdc-al confezione ospedaliera monouso;

