

- è rimessa: all'ordine del giorno della prima riunione in programma del Consiglio dei ministri, quando l'amministrazione dissidente è un'amministrazione statale; ai soggetti di cui all'art. 1, comma 1, che si esprimono entro sette giorni, negli altri casi.

Art. 5.

Copertura finanziaria

1. Agli oneri connessi alla realizzazione delle iniziative d'urgenza di cui alla presente ordinanza si provvede con le risorse previste nella delibera del Consiglio dei ministri del 22 ottobre 2020 citata in premessa.

2. Per la realizzazione degli interventi previsti nella presente ordinanza, è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al commissario delegato.

3. La Regione Siciliana è autorizzata a trasferire sulla contabilità speciale di cui al comma 2 eventuali ulteriori risorse finanziarie finalizzate al superamento del contesto emergenziale in rassegna.

4. Con successiva ordinanza sono identificati la provenienza delle risorse aggiuntive di cui al comma 3 ed il relativo ammontare.

5. Il Commissario delegato è tenuto a rendicontare ai sensi dell'art. 27, comma 4, del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.

Art. 6.

Relazione del Commissario delegato

1. Il commissario delegato trasmette al Dipartimento della protezione civile, con cadenza trimestrale, a partire dalla data di approvazione del piano di cui all'art. 1, comma 3, una relazione inerente le attività espletate ai sensi della presente ordinanza contenete anche lo stato di attuazione fisico ed economico del piano, nonché, entro trenta giorni prima della scadenza del termine di vigenza dello stato di emergenza, una relazione conclusiva sullo stato di attuazione delle stesse.

La presente ordinanza sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 17 novembre 2020

Il Capo del Dipartimento: BORRELLI

AVVERTENZA:

Gli allegati tecnici alla presente ordinanza sono consultabili sul sito istituzionale del Dipartimento della protezione civile (www.protezionecivile.it) al seguente link http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/it/allegati_tecnici.wp

20A06410

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 25 giugno 2020.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali. Parere sullo schema di convenzione della proposta di *project financing* (CUP H41B0900116005). (Delibera n. 24/2020).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Visto il nuovo «Piano generale dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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

a) la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;



c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 24 aprile 1996, n. 65, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», con la quale questo Comitato, ha, tra l'altro, previsto l'istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito NARS, presso questo Comitato, istituzione poi disposta con delibera 8 maggio 1996, n. 81;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, e successive modificazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e in particolare, l'art. 1, comma 1, il quale prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità, tra cui il settore autostradale;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

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 successive modificazioni;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39, con la quale questo Comitato ha dettato criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine all'allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica, di seguito DFP, 2010 - 2013, che nella tabella 1, nel testo risultante a seguito dell'intesa con la Conferenza unificata, include l'intervento «A4 Venezia - Trieste ed il sistema turistico del litorale veneto: collegamento con le tratte Meolo, Jesolo e Alvisopoli», intervento che è riportato con la denominazione atualizzata «Superstrada Via del mare: collegamento A4 - Jesolo e Litorali» nell'allegato infrastrutture al documento di economia e finanza, di seguito DEF, 2012, sul quale questo Comitato si è pronunciato con la delibera 21 dicembre 2012, n. 136;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39/2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», disponendone l'applicazione alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data di adozione della delibera medesima, non fosse stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si fosse ancora proceduto all'invio delle lettere di invito;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e

i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, con la quale il CIPE ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, e in particolare:

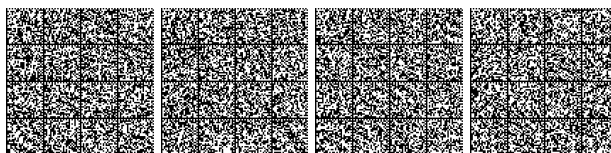
1. l'art. 200, comma 3, il quale prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo documento pluriennale di pianificazione, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, il quale prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito e ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

4. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5. l'art. 214, comma 11, il quale prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;



6. l'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono, rispettivamente, che:

6.1. lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

6.2. per gli interventi ricompresi tra le grandi opere già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

6.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle infrastrutture strategiche, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni e, in particolare, di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la legge della Regione del Veneto 9 agosto 2002, n. 15, recante «Norme per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali e relative disposizioni in materia di finanza di progetto e conferenza di servizi» ed in particolare l'art. 3, comma 4, a norma del quale «La Giunta regionale, qualora l'autostrada o strada a pedaggio regionale vada a connettersi con altre autostrade nazionali, promuove i necessari accordi con l'ANAS ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 56, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'intervento stabilendo, in particolare al punto 2.2, che entro quindici giorni dalla data di pubblicazione della delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dovuto sottoporre a questo Comitato lo schema di Convenzione da porre nella documentazione a base di gara e il relativo piano economico finanziario, previo parere del NARS, aggiornato anche sulla base di quanto evidenziato dall'Unità tecnica finanza di progetto, di seguito UTFP, in merito all'esigenza di integrare la documentazione economica finanziaria con un'analisi del traffico in linea con gli standard di settore e di aggiornare le ipotesi sottostanti alla strutturazione finanziaria del progetto a condizioni di accesso al credito più attuali;

Visto il parere NARS 28 marzo 2014, n. 1, la cui acquisizione era stata prescritta dalla suindicata delibera al punto 2.2;

Vista la successiva delibera 18 aprile 2014, n. 20, con la quale questo Comitato aveva espresso il proprio parere sullo schema di Convenzione e sul piano economico finanziario, proposti dal promotore «La Strada del Mare S.r.l.»;

Vista la deliberazione n. SCCLEG/33/2014/PREV, con la quale la Corte dei conti ha ruscato il visto alla succitata delibera di questo Comitato, con riferimento tra l'altro alla mancanza di un atto convenzionale tra la Regione, il Ministero e l'ANAS;

Vista la legge della Regione del Veneto 6 agosto 2015, n. 15, e, in particolare l'art. 4 che detta disposizioni transitorie in materia di revisione delle procedure di finanza di progetto per gli interventi infrastrutturali per la mobilità promossi dalla Regione del Veneto, ai sensi della presente legge regionale, in base alle quali l'intervento in oggetto è stato individuato tra quelli da sottoporre in via prioritaria alla procedura di revisione e verifica di sostenibilità da parte del Comitato scientifico;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e, in particolare:

1. che l'opera autostradale fa parte del sistema di accessibilità al litorale veneto, collegando direttamente l'autostrada A4 Venezia - Trieste con le località di interesse turistico balneare (Jesolo). L'infrastruttura stradale attraversa il territorio delle Province di Treviso e di Venezia, per circa 19 km, partendo dal nuovo casello autostradale di Meolo (in fase di realizzazione), lungo la A4, fino alle porte di Jesolo;

2. che l'opera, di competenza della Regione del Veneto, è prevista quale superstrada a pedaggio da realizzare in regime di concessione, ai sensi della legge regionale n. 15 del 2002: «Norme per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali e relative disposizioni in materia di finanza di progetto e conferenza di servizi»;

3. che le tratte in gestione sono di 19 km, di cui 7 km sono di competenza ANAS;

4. che Strade del Mare S.r.l. è il soggetto promotore unico;

5. che il concedente è la Regione del Veneto, con una durata di concessione di quaranta anni a decorrere dall'entrata in esercizio dell'opera;

6. che l'intervento principale è il seguente:

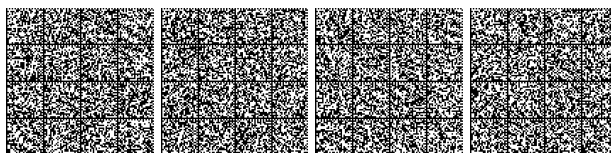
tratto 1: S.R. da 89 casello Meolo a S.S. 14;

tratto 2: dalla S.S. 14 alla S.R. 43;

tratto 3: della S.R. 43 fino a Jesolo;

7. che il costo d'investimento è di 200 milioni di euro circa, con finanziamento privato;

8. che la Regione del Veneto ha emanato il bando di gara per l'affidamento in concessione, mediante finanza di progetto, della progettazione definitiva ed esecutiva nonché della costruzione e gestione dell'intervento e che in detto bando si è precisato che la sta-



zione appaltante si riserva di comunicare, nelle lettere di invito, le eventuali modifiche apportate allo schema di Convenzione in conseguenza dell'applicazione del punto 2.2 della delibera del Comitato n. 56 del 2012;

9. che il NARS si era espresso con il parere n. 1 del 2014 ritenendo, in particolare:

9.1 condivisibile la tesi della Regione secondo cui il Piano economico-finanziario, di seguito PEF, non deve essere improntato ai criteri della delibera del Comitato n. 39 del 2007, ma solo risultare conforme ai principi della legge regionale n. 15 del 2002, tenuto conto che l'opera è inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche solo ai fini dell'applicazione delle procedure della legge obiettivo e che la valutazione favorevole della proposta del promotore è stata effettuata ai sensi dell'art. 175, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006 nel testo previgente alle modifiche di cui al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

9.2 di non formulare specifiche osservazioni in ordine ai contenuti del piano economico-finanziario osservando, peraltro, che, trattandosi di un'opera non statale per la quale è stata prevista l'applicazione di un regime tariffario diverso da quello stabilito a livello nazionale, non dovrebbe essere considerata ammissibile alle agevolazioni previste dalla legislazione statale e in particolare alle misure di defiscalizzazione introdotte dall'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 e dall'art. 33 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

9.2 di formulare una serie di indicazioni puntuali sullo schema di Convenzione, reputando «opportuno demandare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verificare se la Regione si sia adeguata alle indicazioni che il CIPE riterrà di formulare in recepimento delle proposte avanzate dal NARS»;

10. che la Corte dei conti ha ricusato il visto con deliberazione del 20 novembre 2014 per le seguenti motivazioni:

10.1 la presenza della clausola convenzionale dell'art. 8, comma 2, lettera b), che consentendo la proroga nel caso in cui, nel corso della concessione, si verificano eventi tali da modificarne l'equilibrio economico finanziario (senza prevedere il preventivo assenso dell'Unione europea), si pone in contrasto con le norme del Trattato dell'Unione europea in tema di concorrenza;

10.2 la mancanza di un atto endoprocedimentale quale l'accordo Regione, ANAS e MIT, come previsto dall'art. 3, comma 4, della legge regionale 9 agosto 2002, n. 15;

11. che il MIT, nel manifestare la propria disponibilità alla sottoscrizione dell'accordo previsto all'art. 3, comma 4, della legge regionale n. 15 del 2002, aveva chiesto alla Regione del Veneto con nota della Direzione generale per le strade e le autostrade, prot. n. 58 del 4 gennaio 2018, in qualità di soggetto concedente, di attestare:

a. la propria disponibilità ad espungere dall'art. 8, comma 2 della bozza di Convenzione la lettera b), relativa all'utilizzo della proroga della durata della concessione;

b. la permanenza dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera in oggetto;

c. il mantenimento della sostenibilità economico-finanziaria delle proposte presentate dai concorrenti in sede di gara, stante il consistente lasso di tempo trascorso dalla loro presentazione;

12. che la Regione del Veneto, con delibera 7 agosto 2018, n. 1183, confermava la propria disponibilità ad espungere dall'art. 8, comma 2, della bozza di Convenzione la lettera b); rinviava, all'esito della procedura di revisione di cui all'art. 4 della legge regionale n. 15 del 2015, ogni ulteriore valutazione sulla sussistenza del preponderante interesse pubblico alla realizzazione dell'opera; stabiliva che la valutazione in merito alla sostenibilità economico-finanziaria delle proposte presentate dai concorrenti in sede di gara, potesse avvenire solo a seguito del superamento della ricusazione del visto da parte della Corte dei conti;

13. che il citato intervento risulta ricompreso nel Programma delle infrastrutture strategiche ai soli fini dell'applicazione delle procedure della cosiddetta «legge obiettivo»;

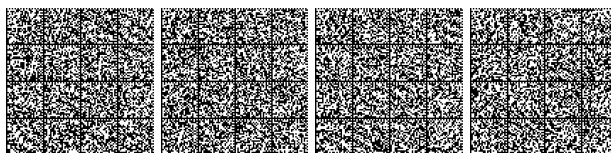
14. che la procedura relativa al progetto in esame è stata già avviata alla data del 28 dicembre 2011 e che, quindi, la valutazione favorevole della proposta del promotore è stata effettuata ai sensi dell'art. 175, comma 4, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, con riferimento alla stesura dell'articolo vigente prima delle modifiche apportate dal decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

Vista la deliberazione della Regione del Veneto del 12 luglio 2019, n. 1041, con la quale la Giunta ha confermato il preponderante interesse pubblico alla prosecuzione dell'iter di reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, nonché ha confermato il parere favorevole alla localizzazione dell'intervento, sentiti i sindaci dei comuni interessati;

Vista la delibera 24 luglio 2019, n. 43, con la quale questo Comitato ha approvato la reiterazione di ulteriori sette anni del vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 56 del 2012, con la quale è stato approvato il progetto preliminare dell'opera «Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali»;

Vista la nota 2 marzo 2020, n. 9206, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, ai sensi del punto 2.2 della delibera CIPE n. 56 del 2012, l'iscrizione, all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, dell'intervento in argomento per l'acquisizione del relativo parere sull'allegato schema di Convenzione della proposta di *project financing* aggiornato;

Vista la nota del 2 marzo 2020, n. 99281, con la quale la Regione del Veneto allega la delibera della Giunta regionale n. 1183 del 2018, lo schema di Convenzione aggiornato e i relativi allegati, facendo presente che la nuova versione dello schema di Convenzione inviato per il richiesto parere è stato adeguato alle prescrizioni contenute nel parere NARS n. 1 del 2014 e dei rilievi della Corte dei conti;



Vista la nota, prot. DIPE n. 1348 del 6 marzo 2020, con la quale il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, ha comunicato che, all'esito dell'istruttoria effettuata, non ha ritenuto matura la sottoposizione dell'argomento al Comitato per le seguenti motivazioni:

1. non si è conclusa la valutazione sulla sussistenza del preponderante interesse pubblico alla realizzazione dell'opera da parte del Comitato scientifico regionale, ai sensi dell'art. 4 della legge regionale n. 15 del 2015, come, peraltro, affermato dalla stessa Regione nella delibera di Giunta regionale n. 1183 del 2018;

2. solo all'esito della verifica di cui al punto 1 potranno essere effettuate le valutazioni in merito alla sostenibilità economico-finanziaria delle proposte presentate dai concorrenti;

3. l'accordo nelle forme di Protocollo d'intesa tra il MIT, ANAS e Regione dovrà essere sottoscritto anch'esso all'esito della valutazione di cui al punto 1;

Vista la nota del 15 aprile 2020, n. 17, con la quale il MIT ha inviato al DIPE un'informativa, con la quale ha fatto presente di essere in attesa delle valutazioni di competenza della Regione del Veneto in seguito alle quali si sarebbe proceduto alla sottoposizione dell'argomento ad una prossima riunione del CIPE;

Vista la nota del 5 maggio 2020, n. 179160, con la quale la Regione del Veneto, allegando la nota del 28 aprile 2020, n. 171135 dell'Avvocatura regionale, ha trasmesso al DIPE, in riscontro alla richiamata nota del 6 marzo 2020, n. 1348, le seguenti considerazioni:

1. la Giunta regionale ha dichiarato, con la deliberazione n. 1041 del 12 luglio 2019, il permanere dell'interesse pubblico alla prosecuzione dell'opera in occasione del rinnovo del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dalla costruzione dell'infrastruttura;

2. il Comitato tecnico scientifico svolge funzione consultiva all'organo di governo regionale e non è sovraordinato ad esso, come da deliberazione della Giunta regionale 1° settembre 2015, n. 1149, con la quale è stato attivato il Comitato scientifico presso la segreteria generale della programmazione, al fine di fornire qualificato supporto alle strutture regionali nel procedimento di revisione, a norma dell'art. 4 della legge regionale n. 15 del 2015, degli interventi infrastrutturali per la mobilità relativi a progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali promossi dalla Regione secondo le previsioni della legge regionale 9 agosto 2002, n. 15;

3. le valutazioni in merito alla sostenibilità economico-finanziaria delle proposte presentate dai concorrenti non potranno che avvenire solo dopo che saranno conosciute le offerte dei concorrenti e che, quindi, nella presente fase della procedura, è prematuro un esame su tale condizione;

4. la Giunta regionale, con delibera 5 maggio 2020, n. 559 ha approvato lo schema di Protocollo d'intesa «per la connessione con l'autostrada A4 "Venezia-Trieste" e per l'utilizzo di un tratto della S.S. 14 "della Venezia Giulia" ai fini della realizzazione della Superstrada a pedaggio denominata Via del mare», tra MIT, ANAS e Regione;

Vista la nota 5 maggio 2020, n. 18409, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto, inviando la relativa documentazione istruttoria, l'iscrizione, all'ordine del giorno della prima seduta utile del Comitato, dell'intervento in argomento per l'acquisizione del relativo parere sullo schema di Convenzione della proposta di *project financing*, ai sensi del punto 2.2 della delibera del CIPE n. 56 del 30 aprile 2012, su proposta della Regione del Veneto con nota 5 maggio 2020 n. 179160, inoltrata con nota MIT 5 maggio 2020, n. 4246;

Vista la deliberazione della Giunta regionale 5 maggio 2020, n. 559, con la quale viene approvato lo schema di Protocollo d'intesa tra MIT, ANAS S.p.a. e Regione del Veneto per la connessione funzionale con l'autostrada A4 «Venezia - Trieste» e per l'utilizzo di un tratto della S.S. 14 «della Venezia Giulia», Variante 1° lotto, ai fini della realizzazione della Superstrada a pedaggio denominata: «Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali»;

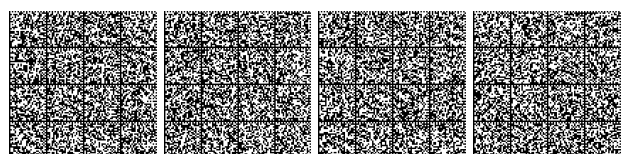
Considerato che nella seduta del CIPE del 14 maggio 2020, si è preso atto dell'informativa del MIT sull'argomento in questione e si è fatto riserva di ulteriori opportuni approfondimenti in merito alla sostenibilità economico-finanziaria della proposta di *project financing*, anche ad esito delle valutazioni del NARS, la cui istruttoria era stata avviata il 6 maggio 2020;

Vista la nota 22 maggio 2020, n. 4906, con la quale il MIT ha integrato la documentazione già inviata con nota n. 18409 sopramenzionata, con lo schema di Protocollo d'intesa sottoscritto tra MIT, ANAS e Regione del Veneto;

Visto il parere del NARS n. 3 del 17 giugno 2020, con il quale il NARS, nel precisare che la Convenzione sarà sottoscritta solo dopo che sarà stata data attuazione alla previsione di cui al punto 2.2 della citata delibera CIPE n. 56 del 2012, ha rappresentato di aver esaurito il proprio compito, pronunciandosi, secondo quanto indicato nel predetto punto 2.2 della richiamata delibera CIPE n. 56 del 2012, con il parere n. 1 del 2014, sul cui contenuto tecnico non ha inciso la delibera della Corte dei conti che ha riacquisito il visto e la conseguente registrazione della delibera CIPE n. 20 del 2014 e ha rimesso al Comitato ogni valutazione circa l'attuazione della previsione di cui al sopraccitato punto 2.2 della predetta delibera n. 56 del 2012, fatte salve le determinazioni che la Regione del Veneto vorrà assumere in merito alla procedura di gara, tenuto conto del considerevole lasso di tempo trascorso, della sostenibilità economico-finanziaria delle offerte, del collegamento con le altre tratte ed, eventualmente, degli orientamenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, ove conferenti;

Vista la nota DIPE n. 3559-P del 25 giugno 2020, predisposta congiuntamente dal DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato, nel corso della quale la Regione del Veneto ha ricordato come la procedura di evidenza pubblica sia avviata prima dell'entrata in vigore delle disposizioni che attribuiscono nuove competenze all'ART e che, su tale punto, il Comitato stesso ha condiviso, pertanto, l'opportunità di espungere ogni riferimento ad ulteriori valutazioni da acquisire presso la citata ART;



Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto

1. delle valutazioni espresse con il parere NARS n. 3 del 17 giugno 2020, con il quale, in particolare:

1.1 viene confermata la validità del proprio parere n. 1 del 2014, espresso secondo quanto indicato nel punto 2.2 della citata delibera CIPE n. 56 del 2012, facendo presente che la deliberazione assunta dalla Sezione centrale di controllo di legittimità della Corte dei conti, con la quale è stato ricusato il visto e la conseguente registrazione della menzionata delibera CIPE n. 20 del 2014, non appare incidere a livello procedurale sul parere NARS n. 1 del 2014, che resta generalmente estraneo agli effetti della ricusazione del visto;

1.2 viene rimessa al CIPE ogni valutazione circa l'attuazione della previsione di cui al punto 2.2 della citata delibera n. 56 del 2012, fatte salve le determinazioni che la concedente Regione del Veneto vorrà assumere in merito alla procedura di gara, tenuto conto sia del considerevole lasso di tempo, sia della sostenibilità economico-finanziaria delle offerte, del collegamento con le altre tratte;

1.3 viene fatto presente che il MIT non ha formulato osservazioni in merito al recepimento, a cura della Regione del Veneto, delle indicazioni fornite dal NARS con parere n. 1 del 2014;

2. che la Regione del Veneto ha dichiarato di aver tenuto conto, nel nuovo schema di Convenzione inviato per il richiesto parere, delle raccomandazioni contenute nel parere NARS n. 1 del 2014 e di essersi attenuta ai rilievi della Corte dei conti nei seguenti punti:

1) è stato eliminato dallo schema di Convenzione l'art. 8, comma 2, lettera *b*), che prevedeva la possibilità di proroga della concessione;

2) è stato trasmesso il prescritto Protocollo d'intesa, firmato da Regione, MIT e ANAS, con la citata nota MIT n. 4906;

Delibera:

1. Ai sensi del punto 2.2 della citata delibera n. 56 del 2012, è valutato favorevolmente con raccomandazioni il nuovo schema di Convenzione dell'intervento denominato «Via del mare: Collegamento A4 - Jesolo e litorali».

2. Il Comitato, conformemente a quanto espresso dal NARS nel parere n. 3 del 17 giugno 2020, fa proprie le raccomandazioni formulate dal NARS stesso nel parere n. 1 del 2014, che si allegano e che fanno parte integrante della presente delibera e di cui la Regione del Veneto ha dichiarato di aver già tenuto conto nel nuovo schema di Convenzione inviato a questo Comitato.

3. La Regione del Veneto valuterà la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate, anche tenuto conto del considerevole lasso di tempo trascorso e del collegamento con altre tratte.

4. Sono fatte salve le determinazioni che la Regione del Veneto vorrà assumere in merito alla procedura di gara e

alla sostenibilità economico-finanziaria in seguito all'avvenuta conoscenza delle offerte dei concorrenti.

5. Considerato che l'opera risulta inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche, il MIT vigilerà sul prosieguo della stessa e sulle raccomandazioni all'uopo formulate dal Comitato e provvederà a comunicare l'esito della gara al DIPE.

6. Il MIT provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto.

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

Roma, 25 giugno 2020

Il Presidente: CONTE

Il segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 10 novembre 2020

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1366

ALLEGATO

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
VIA DEL MARE: COLLEGAMENTO A4-JESOLO E LITORALI PARERE SULLO SCHEMA DI CONVENZIONE DELLA PROPOSTA DI PROJECT FINANCING CUP (H41B0900116005)

Raccomandazioni.

1. Ai sensi dell'art. 143, comma 8-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006, lo schema di convenzione deve essere integrato con la definizione dei presupposti e delle condizioni di base del Piano economico finanziario, di seguito PEF le cui variazioni, se non imputabili al concessionario e qualora determinino una modifica dell'equilibrio del PEF medesimo, ne comportano la revisione. In particolare, al fine di evitare che il riequilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione dipenda da eventi non puntualmente specificati con l'effetto di trasferire il rischio di realizzazione ed esercizio dell'opera sul concedente pubblico, il 16° alinea delle premesse deve essere modificato:

a) sostituendo la generica formulazione della lettera *e*), con una più precisa indicazione dei principali presupposti e condizioni a base del PEF;

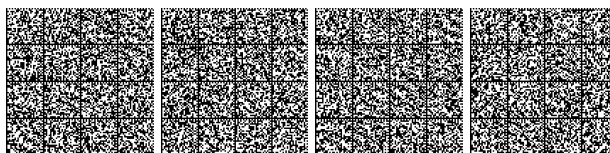
b) espungendo la lettera *f*), poiché il profilo di rischio dell'opera, che influisce sulle condizioni di riequilibrio, dipenderebbe dai contenuti di un «accordo diretto tra il concessionario gli istituti finanziari», ancora da sottoscrivere e di cui il concedente non è parte.

Andrebbe, inoltre, espunto dall'art. 8, comma 2, lettera *a*), il riferimento alle modalità di adeguamento delle tariffe, al fine di evitare modifiche del metodo tariffario durante la vita della concessione.

Lo schema deve, altresì, essere integrato con «una definizione di equilibrio economico-finanziario che fa riferimento ad indicatori di redditività e di capacità di rimborso del debito» e con l'indicazione della «procedura di verifica e» con «la cadenza temporale degli adempimenti connessi».

2. L'art. 7 deve essere integrato in modo da prevedere che — qualora le verifiche postulate dall'art. 7, comma 2, della legge regionale Veneto n. 15 del 2002 evidenzino un'eccedenza di ricavi tariffari rispetto alle stime del PEF — deve essere apportata una riduzione, percentualmente corrispondente, alle tariffe.

Deve essere conseguentemente stralciato dal novero degli allegati menzionati all'art. 2 dello schema l'allegato G sulle modalità di determinazione del risultato economico della concessione ai fini dell'applicazione della suddetta disposizione regionale.



3. Fermo restando quanto indicato al precedente punto 1, l'art. 8, concernente le fattispecie che legittimano la revisione del PEF, deve risultare pienamente coerente con le indicazioni di cui all'art. 143, comma 8 del decreto legislativo n. 163 del 2006. Tutti gli allegati — e, in particolare, il cronoprogramma allegato sotto la lettera F e che fissa il collaudo al 21 dicembre 2011 — devono essere temporalmente adeguati alle nuove scadenze del PEF.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà interessare la Regione ad adeguarsi alle seguenti indicazioni:

5.1 art. 3: il comma 1, lettera i), dovrebbe essere aggiornato in modo da prevedere che il concessionario si impegni a prestare o farsi prestare da appaltatori, progettisti ed aggiudicatari delle gare tutte le garanzie e coperture assicurative stabilite dal decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni con le modalità di cui al Titolo IV del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, nonché eventuali ulteriori garanzie previste dalla vigente normativa sulle esecuzioni dei lavori e per la gestione di opere affidate in concessione.

5.2 art. 5: deve essere completato il comma 7, concernente le modalità di cessione delle quote sociali, in quanto non subordina le variazioni soggettive e oggettive ad alcuna autorizzazione del concedente né prevede alcuna verifica sulla permanenza dei requisiti di solidità patrimoniale, come invece praticato per le società concessionarie di autostrade nazionali (v. ora delibera CIPE 19 luglio 2013, n. 30).

5.3 art. 7: fermo restando quanto indicato al precedente punto 2, è opportuno che la clausola venga modificata in modo da prevedere tempi più ristretti per l'elaborazione dell'indicatore di qualità del servizio offerto. Più specificatamente tale elaborazione dovrebbe essere effettuata prima della sottoscrizione della convenzione, in modo da evitare che il meccanismo di adeguamento tariffario — in caso di mancato accordo delle parti — venga demandato a determinazioni successive di «organismo di certificazione tecnica indipendente», estraneo al contratto, anche al fine di agevolare la bancabilità dell'opera. Risulta, altresì, opportuno che nella convenzione sia reiterato l'obbligo, riportato nel bando, di redigere ed aggiornare annualmente, nei termini di legge, la «carta dei servizi» con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 27 gennaio 1994, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 e del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, prevedendo penali — anche riferibili al primo quinquennio di entrata in esercizio dell'infrastruttura — nell'ipotesi che gli standard non siano rispettati.

5.4 art. 8: sotto il profilo formale è necessaria una maggiore coerenza tra il titolo, riferito al piano economico-finanziario, ed il testo della clausola, che invece, cita prevalentemente la revisione della «concessione», mentre, sotto il profilo sostanziale, la clausola di cui al comma 3, che prevede la «verifica» del PEF anche «al termine dei lavori», deve essere formulata in modo che non contrasti con il principio dell'assunzione del rischio di costruzione, da parte del concessionario, all'approvazione del progetto definitivo. Inoltre, al medesimo comma 3, dovrebbe essere modificato l'ultimo periodo che conferisce valore vincolante al piano sino alla scadenza della concessione, in modo che non si verificino dubbi interpretativi rispetto a quanto previsto dal precedente periodo che prevede revisioni anche periodiche del piano stesso.

5.5 art. 9: il comma 1 riferisce il sistema di esenzione dal pedaggio in esso contemplato al «periodo prestabilito di anni», rinviando — per quanto concerne «termini e modalità» — all'allegato A, che prevede l'applicazione del sistema stesso per tutta la durata della concessione: è, quindi, opportuno riportare analoga specificazione al comma in questione.

5.6 art. 10: anche il comma 6 di tale articolo deve essere completato quantificando l'aliquota per spese generali in conformità a quanto previsto in sede di stesura del PEF, mentre all'ultimo periodo del comma 7 vanno depennate le parole «e/o di gestione» si da riferire l'applicazione della disciplina di cui all'art. 8 solo all'ipotesi di modifiche al progetto definitivo che comportino incrementi dei costi di costruzione tali da incidere sull'equilibrio economico-finanziario.

5.7 art. 14: il comma 1 deve essere integrato con l'indicazione delle località o dei valori chilometrici da prendere a riferimento per l'identificazione del tratto stradale di cui alla parte finale del comma.

5.8 art. 17: deve essere completato il comma 1, indicando, per maggiore chiarezza ed anche al fine di evitare che eventuali ritardi nella realizzazione dell'opera incidano sulla durata della concessione, la data di scadenza della concessione medesima ed inserendo quindi una frase del seguente tenore «e scadrà pertanto al massimo, entro la fine del 2055»: il PEF, infatti, colloca il collaudo nell'anno 2015.

5.9 art. 18: il comma 3, che disciplina l'indennizzo da riconoscere al concessionario nel caso venga dichiarata la decadenza della concessione, è opportuno aggiungere, dopo le parole «valore delle opere realizzate», la precisazione «ed approvate dal concedente» e stralciare le parole «più gli oneri accessori».

5.10 Lo schema di convenzione disciplina le ipotesi della decadenza (art. 18) e della risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente o di revoca della concessione per motivi di pubblico interesse (art. 19), ma non contempla l'irrogazione di penali nelle ipotesi di ritardo nell'esecuzione dei lavori o di inottemperanza del concessionario agli altri obblighi assunti a proprio carico. È opportuno che lo schema venga per tale profilo adeguatamente integrato.

5.11 È, altresì, opportuno che lo schema di convenzione sia integrato:

includendo, tra gli obblighi del concessionario, quello di fornire flussi costanti di informazioni al MIT e, suo tramite, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPE con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999;

riportando la clausola del bando di gara, che — in conformità a quanto stabilito al punto 3.5 della delibera CIPE del 30 aprile 2012, n. 56 — prevede la stipula di un protocollo di legalità tra Prefettura competente UTG, concedente e concessionario che recepisca le linee antimafia approvate con la delibera CIPE del 3 agosto 2011, n. 58: tra l'altro, come si deduce del pari dal bando, nell'importo complessivo delle spese tecniche e generali di cui al quadro economico del progetto preliminare approvato è inclusa una percentuale dello 0,4 per cento, rispetto all'importo dell'investimento, per oneri antimafia, percentuale che il punto 3.1 della richiamata delibera ha disposto venga evidenziata nel PEF e di cui, ai sensi dell'art. 176 del decreto legislativo n. 163 del 2006, debbono essere specificate le modalità di utilizzo;

riportando la clausola presente nel bando di gara sull'obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla legge n. 136 del 2010, e successive modificazioni, clausola che deve essere integrata con l'assunzione, da parte del concessionario, dell'obbligo di conformarsi alle direttive che il CIPE adotterà in tema di monitoraggio ai sensi del richiamato art. 176 del decreto legislativo n. 163 del 2006.

20A06374

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Revoca, su rinuncia, dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Furosemide Aristo».

Con la determina n. aRM - 224/2020 - 3773 del 13 novembre 2020 è stata revocata, ai sensi dell'art. 38, comma 9, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, su rinuncia della Aristo Pharma GmbH, l'auto-

rizzazione all'immissione in commercio del sottoelencato medicinale, nelle confezioni indicate:

medicinale: FUROSEMIDE ARISTO;

confezione: 035979018;

descrizione: «500 mg compresse» 20 compresse.

Qualora nel canale distributivo fossero presenti scorte del medicinale revocato, in corso di validità, le stesse potranno essere smaltite entro e non oltre centottanta giorni dalla data di pubblicazione della presente determina.

20A06345

