

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 14 aprile 2022.

Metropolitana leggera automatica di Torino - linea 1 - tratta Lingotto-Bengasi: autorizzazione all'utilizzo delle economie di gara e delle risorse residue a valere sul finanziamento di cui alla delibera CIPE n. 40/2009 - CUP: J34C03000000001. Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo). (Delibera n. 12/2022).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al «CIPE» deve intendersi riferito al «CIPESS»;

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

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 ed integrazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», con il compito di for-

nire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

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

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

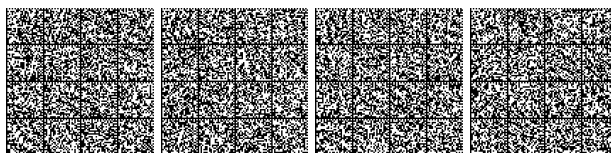
2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto l'art. 1, comma 245, legge 27 dicembre 2013, n. 147, in cui si prevede che il monitoraggio degli interventi cofinanziati dall'Unione europea per il periodo 2014/2020, a valere sui fondi strutturali, FEASR e FEAMP, nonché degli interventi complementari previsti nell'ambito dell'Accordo di partenariato finanziati dal Fondo di rotazione di cui alla legge 16 aprile 1987, n. 183, ai sensi del comma 242, è assicurato dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, di seguito MEF-RGS;

Visto l'art. 1, comma 703, lettera l, legge 23 dicembre 2014, n. 190, in cui si prevede che, per la verifica dello stato di avanzamento della spesa riguardante gli interventi finanziati con le risorse del Fondo di sviluppo e coesione, le amministrazioni titolari degli interventi comunicano i relativi dati al sistema di monitoraggio unitario di cui all'art. 1, comma 245, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, sulla base di un apposito protocollo di colloquio telematico;



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 stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo n. 50 del 2016, 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, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

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

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

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

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

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

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

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

Visto il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale» e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il sistema di monitoraggio degli investimenti;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, con i quali sono stati adottati i regolamenti concernenti l'organizzazione del MIT e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e in particolare l'art. 5, il quale ha previsto che il MIT sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;

Viste le precedenti delibere di questo Comitato:

1. la delibera di questo Comitato del 21 dicembre 2001, n. 121, riguardante il Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, nel quale è ricompresa l'infrastruttura «Metropolitana di Torino», ai sensi di quanto disposto dalla legge 21 dicembre n. 443 del 2001, c.d. «Legge obiettivo»;

2. 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 MIT è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

3. la delibera del 31 gennaio 2008, n. 9, con la quale questo Comitato ha approvato, ai sensi degli articoli 3 e 17 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, il progetto preliminare della tratta «Lingotto - Bengasi», assegnando, in via programmatica, le risorse atte a consentire la realizzazione per un costo di 193.551.722 euro;

4. la delibera del 26 giugno 2009, n. 40, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della suddetta tratta, assegnando contestualmente alla società GTT S.p.a. (ora *INFRA.TO*), in qualità di soggetto attuatore, il finanziamento di 193.551.722,00 euro, di cui:

4.1. 111.131.033 euro di quota statale (legge n. 244/2007 e decreti interministeriali MIT-MEF n. 444/2012 e 103/2013);

4.2. 35.000.000 euro a carico della Regione Piemonte;



4.3. 7.420.689 euro a carico della società GTT S.p.a.;

4.4. 40.000.000 euro a carico del Comune di Torino;

5. la delibera 23 marzo 2012, n. 24, con la quale questo Comitato ha individuato in Infratrasporti.To s.r.l. (*Infra.To*) il nuovo soggetto aggiudicatore del «prolungamento della linea 1, tratta 4 Lingotto - Bengasi» della metropolitana di Torino (di cui alle delibere di questo Comitato n. 9 del 2008 e n. 40 del 2009);

6. la delibera 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato 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, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il MIT;

7. la delibera di questo Comitato del 1° dicembre 2016, n. 54, recante il riparto del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 per il Piano Operativo Infrastrutture, con la quale è stato assegnato al Comune di Torino:

7.1. per l'intervento in argomento, il contributo di 28.900.000,00 euro, a parziale copertura del finanziamento originariamente in capo al comune medesimo, quest'ultimo risultando ridotto di conseguenza da 40.000.000 euro a 11.100.000 euro;

7.2. un ulteriore contributo di 28.600.000 euro per l'acquisto di 4 treni da destinare alla tratta Lingotto - Bengasi;

Considerata la comunicazione della Commissione europea in data 11 dicembre 2019 al Parlamento europeo, al Consiglio dell'Unione europea, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con la quale è stato illustrato un *green deal* per l'Unione europea, consistente in una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse;

Visto il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088;

Vista la comunicazione della Commissione europea C (2021) 1054 del 12 febbraio 2021 - Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento (UE) 2021/241, ovvero del c.d. «*do no significant harm*», di seguito DNSH;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «Linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», le quali indicano che progetti e piani di investimenti pubblici posti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità, sulla base di una delibera di questo Comitato da emanare entro il 2022;

Vista la nota DIPE n. 268 del 21 gennaio 2022, con indicazioni preliminari in materia di sostenibilità per progetti infrastrutturali, relativa alle proposte che verranno sottoposte al CIPESS, inviata nelle more dell'emanazione della delibera di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Vista la nota 30 marzo 2022, n. 11291, con la quale il MIMS ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di utilizzo delle economie di gara e delle risorse residue a valere sul finanziamento di cui alla delibera di questo Comitato n. 40 del 2009, trasmettendo la relazione istruttoria;

Vista la nota del 4 aprile 2022, n. 2557, con la quale il MIMS ha integrato la documentazione inviata con la suddetta nota del 30 marzo 2022;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIMS e in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. nella città di Torino è in esercizio la linea 1 della metropolitana leggera automatica tipo VAL 208 [metropolitana leggera automatica VAL - acronimo di Véhicule Automatique Léger, nome commerciale della metropolitana su pneumatici] che collega Collegno con il Lingotto, passando per la stazione FS di Porta Nuova;

2. la tratta si sviluppa interamente in galleria unica a doppio binario dalla stazione di Lingotto fino ad arrivare alla stazione Bengasi, per una lunghezza complessiva di circa 1,8 km ed è prevista la fornitura per la linea 1 di Torino di dodici ulteriori treni, che portano il totale a ventiquattro;

3. la tratta «Lingotto - Bengasi» rappresenta il prolungamento a sud della linea 1 «Collegno-Porta Nuova-Lingotto», attualmente in esercizio; la tratta mantiene le stesse caratteristiche infrastrutturali e di sistema; sono presenti due stazioni «Italia 61» e «Bengasi» con distanza tra le stazioni, a partire da Lingotto, rispettivamente di oltre 800 m e oltre 900 m;

sotto l'aspetto attuativo e dello sviluppo sostenibile:

1. il CUP dell'opera è J34C03000000001;

2. con la messa in esercizio della tratta Lingotto-Bengasi, dalle stime effettuate nel periodo preCovid, si ritiene che il numero dei passeggeri possa incrementare da 42 milioni annui a circa 48 milioni annui;

3. con l'allungamento della Metropolitana, si è proceduto ad una riorganizzazione del trasporto pubblico di superficie, nell'ambito del quale è stato realizzato in piazza Bengasi un parcheggio temporaneo in superficie per auto private (400 posti), in attesa della realizzazione di un parcheggio sotterraneo (3 piani), collegato direttamente con la stazione della Metro, per incrementare utilizzo infrastruttura;

4. è stata riorganizzata tutta la rete del trasporto pubblico di superficie, in particolare delle linee 1, 18 e 35 che non transitano più nella tratta percorsa dalla metro;

5. si assiste ad una riduzione del traffico veicolare pubblico e si stima un'analoga decrescita al termine della pandemia anche per il trasporto privato;



6. con la messa in esercizio della tratta si stima, in maniera analoga, anche una riduzione del traffico privato nella misura del 10-15%;

7. con l'incremento dei passeggeri della metropolitana, stimato in circa 5 milioni annui, si è assistito ad un trasferimento di 9 milioni di km/anno, percorsi dalla metropolitana in sostituzione del trasporto di superficie;

8. il passaggio dal trasporto su bus a trasporto su metro possa aver portato ad una riduzione di circa 1.000 tonnellate di CO²/annue;

sotto l'aspetto finanziario:

1. la delibera di questo Comitato n. 40 del 2009 prevedeva un costo iniziale stimato pari a 232.906.832 euro, incluso il materiale rotabile, e un costo finale definitivo fissato in 193.551.722,00 euro, con esclusione del materiale rotabile;

2. nell'ambito della delibera di questo Comitato n. 54 del 2016 è stato assegnato al Comune di Torino un ulteriore contributo di euro 28.900.000,00, a parziale copertura del cofinanziamento originariamente in capo al comune medesimo, ridotto di conseguenza da 40.000.000 euro a 11.100.000 euro, e un ulteriore contributo di euro 28.600.000 per l'acquisto di quattro treni da destinare alla tratta Lingotto - Bengasi, con contestuale previsione di un minore contributo per GTT S.p.a. pari a 7.147 euro;

3. il costo totale è dunque salito a 222.144.575 euro, interamente coperto con l'integrazione dei finanziamenti contenuti nella delibera di questo Comitato n. 54 del 2016;

4. nel 2021 il Comune di Torino ha trasmesso un nuovo Quadro economico, di seguito Q.E., che stima un nuovo costo totale pari a 246.064.617 euro;

5. nel Q.E. è riportato un aumento di costo stimato dal Comune di Torino di 23.920.042 euro derivante da: 11.646.066 euro per maggiori opere civili, 5.056.478 euro per maggiori somme a disposizione, 4.052.119 euro per incremento di opere di sistema e materiale rotabile, 3.024.183 euro per oneri COVID-19, e 1.902.860 euro di economie di gara, dal cui totale però andrebbero sottratti 1.761.664 euro per minori costi per espropri;

6. tale Q.E. tuttavia riporta tra i costi, per errore materiale, la voce «economie di gara» per 1.902.860 euro, voce che invece deve essere esclusa dai costi, determinando quindi una riduzione del costo dell'opera ad un totale di 244.161.757 euro;

7. da tale importo vanno inoltre detratti i costi considerati non ammissibili dal MIMS, come riportato nella relazione istruttoria, pari a 1.991.336 euro, e conseguentemente il costo totale dell'opera è stato ulteriormente rideterminato dal MIMS in 242.170.421 euro;

8. la differenza di costo tra il nuovo importo di 242.170.421 euro e quello di 222.144.575 euro risulta essere pari a 20.025.847 euro;

9. l'ulteriore copertura finanziaria necessaria per i sopra citati 20.025.847 euro viene identificata con la delibera odierna tra le risorse statali già assegnate, di cui:

9.1. 1.902.860 euro provenienti da economie di gara;

9.2. 18.122.987 euro provenienti da quote di contributi ancora disponibili a seguito di minori interessi passivi rispetto a quanto preventivato nel 2009, sulle risorse di cui alla legge n. 244 del 2007, art. 2, comma 257;

10. le risorse statali disponibili di cui alla legge n. 244 del 2007 e ai decreti interministeriali MIT-MEF n. 444 del 2012 e n. 103 del 2013, per effetto delle minori erogazioni di interessi passivi dal 2012 rispetto alle previsioni, risultano essere 195.621.786,99 euro, di cui 188.656.879 euro di finanziamento assegnato e 5.062.047,99 euro di ulteriori risorse ancora disponibili dopo la presente delibera, come descritto nella tabella seguente:

Evoluzione delle coperture finanziarie a carico dei vari soggetti istituzionali		
Soggetti finanziatori	Delibera n. 40 del 2009	Delibera odierna (2022)
Stato	111.131.033,00	188.656.879,00*
Comune di Torino	40.000.000,00	11.100.000,00**
Regione Piemonte	35.000.000,00	35.000.000,00
INFRA.TO (ex GTT S.p.a.)	7.420.689,00	7.413.542,00***
Totale	193.551.722,00	242.170.421,00
* Quota comprensiva dei fondi FSC introdotti con la delibera CIPE n. 54 del 2016, delle economie di gara e dei contributi ancora disponibili per minori interessi passivi.		
** Come modificato con la delibera CIPE n. 54 del 2016.		
*** Il cofinanziamento complessivo della Regione Piemonte, del Comune di Torino e del Soggetto Aggiudicatore è nel 2022 pari a 53.513.542 euro. L'importo a carico di INFRA.TO (ex GTT) è inferiore nel 2022 di 7.147 euro rispetto alla delibera CIPE n. 40 del 2009.		

11. il soggetto aggiudicatore ha approvato le seguenti 6 perizie di varianti (per un totale di 11.357.497,91 euro):

11.1 situazioni impreviste ed imprevedibili legate sia allo stato dei luoghi che dei terreni (rinvenimento materiali interrati contenenti amianto, sottoservizi non mappati, anomalie ferromagnetiche dei terreni in fase di bonifica da ordigni bellici, ...), per l'importo di 1.249.747,40 euro, oltre ad economie derivanti da ottimizzazioni per 4.940.002,25 euro, queste ultime confluite tuttavia fra le «somme a disposizione» ad invarianza del Q.E.;

11.2 finiture architettoniche e impianti non di sistema, per l'importo di 1.148.149,85 euro;

11.3 ottimizzazioni tratto fognario Via Nizza, non determinano incremento di costo avendo, come per parte delle ottimizzazioni della prima perizia di variante di cui al precedente punto 6.1. determinato delle economie conseguenti mancata esecuzione di opere a corpo previste in



progetto poi confluite fra le «somme a disposizione» a invarianza del Q.E., economie di cui si riporta solo per memoria il valore pari a 41.130,22 euro;

11.4 assestamento contabile e interventi aggiuntivi retrostazione Lingotto, per l'importo di 4.307.127,73 euro;

11.5 intervenuti aggiornamenti normativi e standard di sicurezza di riferimento, adeguamento delle sistemazioni superficiali, interventi aggiuntivi al Pozzo P22 e oneri della sicurezza, per l'importo di 4.055.038,40 euro;

11.6 barriere fotoelettriche, modifiche all'impianto di ventilazione, modifiche alle pavimentazioni, oneri della sicurezza COVID-19, per l'importo di 597.434,53 euro;

12. il decreto interministeriale n. 444 del 2012 prevede che:

Decreto interministeriale n. 444/2012	Importi in euro
Fondo disponibile su base annuale per 15 anni	4.954.436,00
Fondi D.I. n. 444/2012; Totale 15 anni	74.316.540,00
di cui Contributo assegnato al netto quota interessi	53.065.516,50
di cui Quota interessi prevista 2012	21.251.023,50
Disponibilità per minore erogazione interessi passivi al 2021	21.251.023,50
di cui Fondi perenti	6.311.428,82
di cui Residui passivi non perenti	14.939.594,68

13. il decreto interministeriale n. 213 del 2013 prevede che:

Decreto interministeriale n. 103/2013	Importi in euro
Fondo disponibile su base annuale per 15 anni	4.954.343,00
Fondi D.I. n. 103/2013; Totale 15 anni	74.315.145,00
di cui Contributo assegnato al netto quota interessi	53.065.516,50
di cui Quota interessi prevista 2012	21.249.628,50
Disponibilità complessiva per mancati interessi al 2021	21.249.628,50
di cui Fondi perenti	11.101.328,19
di cui Residui passivi non perenti	10.148.300,31

14. conseguentemente risultano le seguenti disponibilità:

Riepilogo residui D.I. n. 444 del 2012 e n. 103 del 2013	Importi in euro
Residui passivi non perenti D.I. n. 444/2012	14.939.594,68
Residui passivi non perenti D.I. n. 103/2013	10.148.300,31
Residui passivi non perenti totali due D.I. (finanziamenti statali già assegnati e generati da minori interessi passivi rispetto alle previsioni iniziali)	25.087.894,99

Preso atto, come emerge dalla relazione istruttoria, che nel tempo intercorso fra la delibera di questo Comitato n. 40 del 2009 e l'attuale proposta il costo dell'intervento è passato da 193.551.722,00 euro a 222.144.575,00 euro della delibera di questo Comitato n. 54 del 2016, al nuovo costo totale odierno di 242.170.421,00 euro, per effetto dell'ultimo incremento di costo di 20.114.323,00 euro approvato dal MIMS;

Tenuto conto dell'esame della proposta, svolta ai sensi della delibera di questo Comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera di questo Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

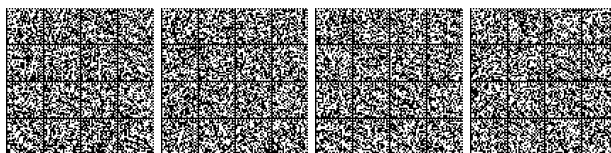
Vista la nota prot. DIPE n. 2142 del 14 aprile 2021, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni ed integrazioni, il Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri. In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro per gli affari regionali e le autonomie Mariastella Gelmini risulta essere, tra i presenti, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente del Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto in seduta;



Delibera:

1. Per il progetto della metropolitana leggera automatizzata di Torino - Linea 1 - tratta «Lingotto - Bengasi», il cui costo aggiornato risulta essere pari a 242.170.421 euro, è autorizzato l'utilizzo della quota parte di economie di gara di competenza statale pari a 1.902.860 euro.

2. Nell'ambito delle coperture finanziarie dell'intervento di cui al precedente punto 1, è assegnata una ulteriore quota di contributo pari a 18.122.987 euro a copertura dei maggiori costi connessi alla realizzazione della tratta «Lingotto - Bengasi» della linea 1 della metropolitana di Torino, proveniente dalle risorse statali residue sugli impegni contabili assunti a seguito della delibera di questo Comitato n. 40 del 2009. Pertanto il quadro aggiornato della copertura finanziaria risulta essere:

Soggetti finanziatori	Importi finanziati in euro
Stato	188.56.879,00
Comune di Torino	11.100.000,00
Regione Piemonte	35.000.000,00
INFRA.TO	7.413.542,00
Totale	242.170.421,00

3. Riguardo ad eventuali rimodulazioni del contributo derivanti dalle valutazioni tecnico-economiche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla fornitura del nuovo materiale rotabile, il medesimo Ministero valuterà l'effettivo costo del materiale rotabile ed eventuali modifiche al numero di rotabili da acquisire, verificando la congruità del costo dei rotabili prima di procedere a qualsiasi pagamento, informando successivamente questo Comitato in merito.

4. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto.

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

6. Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio, aggiornando e garantendo l'omogeneità dei dati presenti nel sistema CUP e nella Banca dati unitaria.

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

8. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, richiamata in premessa, il CUP assegnato all'intervento in esame dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento.

Roma, 14 aprile 2022

*Il Ministro per gli affari
regionali
e le autonomie con funzioni
di presidente*
GELMINI

Il Segretario
TABACCI

*Registrato alla Corte dei conti il 24 giugno 2022
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, n. 1096*

22A04016

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di rizatriptan benzoato, «Maxalt».

Estratto determina AAM/PPA n. 525/2022 del 30 giugno 2022

Trasferimento di titolarità: MC1/2022/617.

È autorizzato il trasferimento di titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale, fino ad ora intestato a nome della società MSD Italia S.r.l., codice fiscale 00422760587, con sede legale e domicilio fiscale in Via Vitorchiano, 151, 00189 Roma, Italia (IT).

Medicinale: MAXALT.

Si modificano le seguenti confezioni autorizzate, per adeguamento agli *standard terms*,

da:

034115016 - «5» 3 compresse in blister;
034115028 - «5» 6 compresse in blister;

034115030 - «5» 12 compresse in blister;
034115042 - «10» 3 compresse in blister;
034115055 - «10» 6 compresse in blister;
034115067 - «10» 12 compresse in blister;
034115079 - «Rpd5» 3 liofilizzati orali in blister;
034115081 - «Rpd5» 6 liofilizzati orali in blister;
034115093 - «Rpd5» 12 liofilizzati orali in blister;
034115105 - «Rpd10» 3 liofilizzati orali in blister;
034115117 - «Rpd10» 6 liofilizzati orali in blister;
034115129 - «Rpd10» 12 liofilizzati orali in blister;

a:

034115016 - «5 mg compresse» 3 compresse in blister;
034115028 - «5 mg compresse» 6 compresse in blister;
034115030 - «5 mg compresse» 12 compresse in blister;
034115042 - «10 mg compresse» 3 compresse in blister;
034115055 - «10 mg compresse» 6 compresse in blister;
034115067 - «10 mg compresse» 12 compresse in blister;

