

Vista la determina AIFA del 3 luglio 2006, concernente «Elenco dei medicinali di classe *a*) rimborsabili dal Servizio sanitario nazionale (SSN) ai sensi dell'art. 48, comma 5, lettera *c*), del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326 (Prontuario farmaceutico nazionale 2006)», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale, n. 156 del 7 luglio 2006;

Vista la determina AIFA del 27 settembre 2006, recante «Manovra per il governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale, n. 227 del 29 settembre 2006;

Vista la determina AIFA AAM/AIC n. 137/2020 del 29 settembre 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale, n. 276 del 5 novembre 2020, con la quale la società Farmitalia industria chimico farmaceutica S.r.l. ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale «Etonogestrel e Etinilestradiolo Farmitalia» (etonogestrel), relativamente alle confezioni aventi i codici A.I.C. nn. 048049011, 048049023 e 048049035;

Visto il comunicato della società Farmitalia industria chimico farmaceutica S.r.l. relativo al cambio di denominazione del medicinale da «Etonogestrel e Etinilestradiolo Farmitalia» a «Kirkos», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Parte seconda, n. 140 del 28 novembre 2020;

Vista la domanda presentata in data 5 gennaio 2023 con la quale la società Farmitalia industria chimico farmaceutica S.r.l. ha chiesto la riclassificazione dalla classe Cnn alla classe C del medicinale «Kirkos»;

Visto il parere espresso dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta del 3-5 aprile 2023;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale KIRKOS (dispositivi vaginali) nelle confezioni sotto indicate è classificato come segue:

confezioni:

«0,12 mg + 0,015 mg 24 ore» 1 dispositivo vaginale - A.I.C. n. 048049011 (in base 10);

classe di rimborsabilità: C;

«0,12 mg + 0,015 mg 24 ore» 3 dispositivi vaginali - A.I.C. n. 048049023 (in base 10);

classe di rimborsabilità: C;

«0,12 mg + 0,015 mg 24 ore» 6 dispositivi vaginali - A.I.C. n. 048049035 (in base 10);

classe di rimborsabilità: C.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Kirkos» (dispositivi vaginali) è la seguente:

per le confezioni con A.I.C. nn. 048049011 e 048049023: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR);

per le confezioni con A.I.C. n. 048049035 medicinale soggetto a prescrizione medica da rinnovare volta per volta (RNR).

Art. 3.

Disposizioni finali

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

Roma, 15 maggio 2023

Il dirigente: TROTTA

23A03010

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 29 marzo 2023.

Tratta AV/AC Verona - Vicenza - Padova 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza» - Autorizzazione per nuovo limite di spesa e impegno programmatico al finanziamento programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo) - (CUP J41E91000000009). (Delibera n. 6/2023).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 29 MARZO 2023

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;

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;

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», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» (cosiddetta «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, recante «Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222 e, in particolare, l'art. 7, comma 3, il quale prevede che «per la realizzazione di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano» è autorizzata «la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007, da utilizzare ai sensi degli articoli 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità», e successive modificazioni;

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

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera di questo Comitato 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso 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 ordinamentali 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, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, 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 autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. 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;

Vista la delibera CIPE del 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 programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni recante «Norme in materia ambientale»;

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, limitatamente agli articoli di legge a cui è stata conferita ultra-vigenza ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)» e, in particolare, l'art. 2, commi 232 e 233, concernenti la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di «specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro» in relazione ai quali è



stabilito che «con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili (...), allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e successive modificazioni;

Vista la legge 27 dicembre 2013, n. 147, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)», che all'art. 1, comma 76, stabilisce che:

1. la tratta Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della citata legge n. 191 del 2013;

2. questo Comitato può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi, a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;

3. a tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029;

4. a valere sui già menzionati contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che — ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 — aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «tratta AV/AC Verona Padova»;

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 ha disposto che i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono 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 15 luglio 2015, n. 112, recante «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», come modificato dall'art. 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose» e convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, che ha previsto adeguamenti della preesistente normativa «al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ... nonché di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari», stabilendo, tra l'altro, che «entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma (...). Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS», salvo che si tratti di aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi;

Vista la delibera CIPE del 6 agosto 2015, n. 62, come aggiornata dalla delibera CIPE del 26 novembre 2020, 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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016, e visti in particolare:

1. l'art. 59, comma 1-bis, che prevede che le stazioni appaltanti possano «ricorrere all'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione di lavori sulla base del progetto definitivo dell'amministrazione aggiudicatrice nei casi in cui l'elemento tecnologico o innovativo delle opere oggetto dell'appalto sia nettamente prevalente rispetto all'importo complessivo dei lavori»;



2. l'art. 200, comma 3, che 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, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche» che sostituisce tutti i predetti strumenti;

3. 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;

4. 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;

5. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il 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 citato decreto legislativo n. 50 del 2016, 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 citato 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 al progetto «tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova», della più ampia linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano-Venezia, alla luce delle sopracitate disposizioni e, in particolare, di quanto previsto al citato art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del predetto decreto legislativo n. 50 del 2016, risultano applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Viste le delibere CIPE 29 marzo 2006, n. 94, 10 novembre 2014, n. 45, 22 dicembre 2017, n. 84 e 1° agosto 2019, n. 61, concernenti l'infrastruttura «tratta AV/AC Verona-Padova», e, in particolare, la delibera CIPE del 26 novembre 2020, n. 64 con cui questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova: 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza», autorizzando il limite di spesa dell'opera pari a 849,15 milioni di euro (al netto di IVA), il cui contenuto si intende qui interamente richiamato;

Visto, l'art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, nella formulazione prevista dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure di accelerazione degli interventi infrastrutturali» convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e successive modificazioni, il quale prevede la nomina di Commissari straordinari per la realizzazione o il completamento di «interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 16 aprile 2021 con cui l'ing. Vincenzo Macello, dirigente di RFI, è stato nominato Commissario straordinario, ai sensi del suddetto art. 4, per la realizzazione dell'opera in questione;

Visto il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante «Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti», convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 e, in particolare, l'art. 4, comma 1, con cui sono stati resi disponibili 925 milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto costruttivo di cui al secondo lotto funzionale relativo alla tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova, concernente «Attraversamento di Vicenza»;



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», prevedendo che i progetti ed i Piani di investimenti pubblici sottoposti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità;

Vista la nota DIPE del 21 gennaio 2022, n. 268, contenente indicazioni preliminari in materia di relazioni 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;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

Considerato che la progettazione e la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Padova, ad eccezione dell'ingresso urbano a Verona (nodo AV/AC di Verona ingresso Est), è affidata al *general contractor*, di seguito GC, Iricav Due;

Vista la delibera CIPESS del 2 agosto 2022, n. 25, con la quale questo Comitato ha approvato il contratto di programma 2022-2026, parte investimenti, tra il MIT e RFI, di seguito CdP-I, ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nel quale era riportato in aumento il costo a vita intera, di seguito CVI, dell'intervento pari a 1.650 milioni di euro;

Visto il CdP-I sottoscritto dal MIT e da RFI, rispettivamente, in data 19 e 20 dicembre 2022 e le relative tavole, tabelle e allegati, che ne costituiscono parte integrante;

Vista la delibera CIPESS del 2 agosto 2022, n. 35, con la quale questo Comitato ha deliberato l'assegnazione al MIT, ai sensi dell'art. 1, comma 178, lettera *d*), della legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023» di risorse per fronteggiare l'aumento eccezionale dei prezzi in relazione agli interventi infrastrutturali di cui alla delibera CIPESS n. 1 del 2022;

Vista la nota 19 dicembre 2022, n. 42735, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di autorizzare il nuovo limite di spesa dell'intervento denominato «Tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova - 2° lotto funzionale - attraversamento di Vicenza», assumendo l'impegno programmatico a finanziare l'opera per 1.225 milioni di euro ulteriori rispetto al nuovo costo pari a 2.300 milioni di euro, e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota del 19 dicembre 2022, n. 8153, con cui il MIT, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, ha trasmesso una nota contenente una breve sintesi illustrativa della realizzazione dell'intervento per lotti costruttivi, nonché il documento denominato «All. 1a - Relazione AV/AC Brescia Verona-Padova», elaborato dal Commissario Macello;

Vista la nota del 20 dicembre 2022, n. 7088, con cui la Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, ha chiesto al MIT chiarimenti istruttori e, in particolare, di:

1. inviare una tabella di raffronto fra i tre quadri economici previsti relativamente all'intervento:

1.1. nel 2020 (approvazione progetto definitivo dal costo complessivo di 849,15 milioni di euro interamente finanziato - delibera CIPE n. 64 del 2020);

1.2. nel luglio 2022 (approvazione del CdP-I - delibera CIPESS n. 25 del 2022 - che riporta un costo di 1.650 milioni di euro, di cui 1.075 finanziati);

1.3. nella proposta di dicembre 2022 di 2.300 milioni di euro, di cui 1.075 finanziati;

2. fornire maggiori chiarimenti sugli incrementi di costo;

3. fornire il dettaglio delle circostanze che hanno causato l'aumento di costi, elencate solo genericamente nella sopra citata nota n. 42735 del MIT;

4. fornire informazioni meno succinte in merito al suddetto aumento di costi, non limitandosi al richiamo di un «eccezionale incremento dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici»;

5. chiedere al Commissario di fornire informazioni più dettagliate sull'evoluzione della tempistica dell'opera;

6. fornire la consueta sezione relativa alla compatibilità dell'opera con gli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile per le richieste di deliberazione del CIPESS;

Vista la nota del 21 dicembre 2022, n. 8258, con cui il MIT ha trasmesso il riscontro fornito da RFI e dal Commissario alle richieste istruttorie del DIPE, con elementi relativi alle ragioni degli aumenti di costo a 2.300 milioni di euro;

Preso atto di quanto evidenziato nella documentazione trasmessa dal MIT e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. la tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova costituisce parte della linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia, nell'ambito dei progetti individuati per il corridoio «Mediterraneo» delle Reti TEN-T (*ex* corridoio n. 5) Tarragona-Barcellona-Perpignan-Marsiglia/Lione-Torino-Novara-Milano-Verona-Padova-Venezia-Ravenna/Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest;

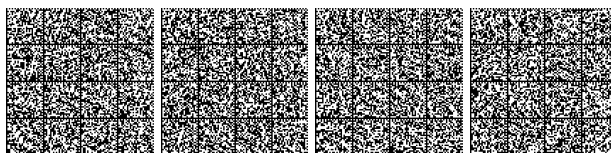
2. il corridoio «Mediterraneo», in territorio italiano, si connette con il corridoio «Reno Alpi», mediante i nodi di Milano e Novara, con il corridoio «Scandinavo-Mediterraneo», mediante il nodo di Verona, e con il corridoio «Baltico-Adriatico», mediante i nodi di Padova e Cervignano del Friuli, e pertanto rappresenta il principale collegamento per l'interconnessione dei quattro corridoi TEN-T che interessano l'Italia;

3. la tratta AV/AC Verona-Padova è articolata in tre lotti funzionali:

3.1. primo lotto funzionale: Verona-bivio Vicenza (in realizzazione);

3.2. secondo lotto funzionale: attraversamento di Vicenza;

3.3. terzo lotto funzionale: Vicenza-Padova;



4. il secondo lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza» si estende per 6,2 km di nuova linea e prevede, inoltre, il rifacimento di circa 2,7 km di linea storica. In particolare, il progetto ferroviario ha inizio al km 44+250 nel Comune di Altavilla e termina in uscita dall'impianto di Vicenza, subito dopo l'attraversamento del fiume Retrone, al km 49+827: detta progressiva costituisce il limite d'intervento delle opere civili. Da tale chilometrica fino al km 50+457 sono inoltre previsti interventi sulla sovrastruttura ferroviaria e di tipo tecnologico. Il progetto include, inoltre, interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della stazione di «Vicenza viale Roma», la realizzazione della nuova fermata «Vicenza fiera», interventi di riassetto della viabilità, funzionali a garantire un accesso rapido alla stazione di viale Roma da Ovest e da Est, e la realizzazione di una nuova linea di trasporto pubblico locale di 12 km, di seguito TPL, prevalentemente in sede promiscua e caratterizzata da diciotto fermate;

5. il secondo lotto costruttivo comprende le opere civili di completamento del secondo lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza», con relative attività ed interventi propedeutici, nonché l'armamento e gli impianti tecnologici dell'intero lotto funzionale;

sotto l'aspetto attuativo:

1. la tratta AV/AC Verona/Padova è stata articolata in tre progetti distinti (lotti funzionali):

1.1. primo lotto funzionale Verona-bivio Vicenza, inserito nel PNRR;

1.2. secondo lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza»;

1.3. terzo lotto funzionale Vicenza-Padova;

2. la progettazione e la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Padova, ad eccezione dell'ingresso urbano a Verona (nodo AV/AC di Verona ingresso Est), è affidata al GC Iricav Due;

3. con delibera CIPE del 26 novembre 2020, n. 64 è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova, secondo lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza»;

4. l'opera rientra tra gli interventi «infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale», per i quali si può fare ricorso ai lotti costruttivi, individuati all'art. 4, comma 1, del citato decreto-legge n. 32 del 2019;

5. il GC Consorzio Iricav Due ha sviluppato il progetto definitivo del secondo lotto funzionale e, a seguito di successive revisioni, in data 4 novembre 2022 ha trasmesso l'ultimo aggiornamento dell'offerta tecnico-economica, esponendo un prezzo forfettario della sola voce lavori (costo tecnico) di 1.950 milioni di euro ed una durata di centotto mesi;

6. in data 3 agosto 2022 RFI ha avviato l'iter autorizzativo sul progetto definitivo;

7. con l'ordinanza n. 8 dell'8 agosto 2022, il Commissario straordinario ha autorizzato RFI:

7.1. ad avviare l'iter autorizzativo e la verifica di ottemperanza ai sensi degli articoli 166 e 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006, relativamente alle parti

di progetto ricomprese all'interno del corridoio urbanistico individuato dal progetto preliminare approvato dal CIPE con la delibera n. 64 del 2020;

7.2. a convocare la Conferenza di servizi di cui all'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, relativamente alle parti di progetto variate, per effetto delle prescrizioni rese sul progetto preliminare, ricadenti all'esterno del corridoio urbanistico individuato dalla citata delibera CIPE n. 64 del 2020;

8. riguardo all'iter autorizzativo avviato dal Commissario straordinario con l'ordinanza di cui al precedente punto 4, risultano ad oggi pervenute le espressioni di tutti gli enti ed amministrazioni interessate dal progetto definitivo e, in particolare:

8.1. il decreto direttoriale MITE-VADEC n. 393 del 13 dicembre 2022 (contenente il parere CTVIA n. 618 del 25 novembre 2022) il MASE ha reso il previsto parere di ottemperanza al progetto definitivo;

8.2. la nota prot. n. 44476 del 15 dicembre 2022 con cui il MIC, integrando il parere già reso con nota prot. n. 36204 del 6 ottobre 2022 ha dichiarato l'ottemperanza del progetto definitivo;

8.3. la deliberazione di giunta regionale n. 1433 del 18 novembre 2022, con la quale la Regione Veneto ha espresso il parere di competenza ai fini del perfezionamento dell'intesa per la localizzazione delle opere di progetto definitivo ricadenti all'esterno del corridoio urbanistico individuato dal CIPESS con l'approvazione del progetto preliminare;

9. il CUP assegnato all'opera è J41E91000000009; sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile:

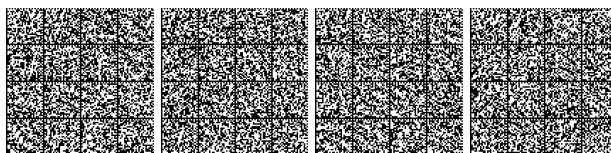
il completamento della rete TEN-T, di cui fa parte la tratta AV/AC Verona-Padova, è strategico nell'ambito della politica UE dei trasporti con particolare riferimento agli obiettivi definiti dalla «Sustainable and smart mobility strategy» (CE 2020) per promuovere la coesione, ridurre i divari territoriali e migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno attraverso collegamenti più sostenibili e, in particolare, contribuisce il raggiungimento dei seguenti obiettivi sviluppo sostenibile:

1. obiettivi definiti nella «Sustainable and smart mobility strategy» rispetto all'iniziativa Faro 3 - rendere più sostenibile e sana la mobilità interurbana e urbana volta al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari sulle brevi e medie distanze ed all'incentivazione di scelte *carbon neutral* per i viaggi all'interno dell'UE;

2. neutralità climatica, come stabilito nel *green deal*, mediante accelerazione della transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente per ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90% entro il 2050 con il trasferimento di una parte sostanziale del trasporto delle merci su ferro;

3. miglioramento dei livelli di coesione economica, sociale e territoriale delle aree interessate per promuovere «un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità» (obiettivo n. 5 della politica di coesione UE 2021-2027);

4. sviluppo territoriale più equilibrato mediante il miglioramento delle reti policentriche che restituiscono una rinnovata centralità alle città di piccole e medie dimensioni come Vicenza, in coerenza con gli indirizzi definiti dall'Agenda territoriale 2030;



sotto l'aspetto finanziario:

1. con delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 64, è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova: secondo lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza», autorizzando il limite di spesa dell'opera pari a 849,15 milioni di euro (al netto di IVA);

2. al momento dell'approvazione del progetto preliminare, di cui al precedente punto 1, i costi a vita intera dell'opera, suddivisa in due lotti costruttivi, erano rispettivamente pari a circa 150 milioni di euro e circa 655 milioni di euro, per un totale arrotondato di 805 milioni di euro, come riportato nella delibera n. 64 del 2020, rispetto all'importo di 804,99 milioni di euro, a cui erano stati aggiunti circa 44,16 milioni di euro per prescrizioni e richieste di misure di ristoro territoriale e ambientale presentate in Conferenza dei servizi, per un totale di 849,15 milioni di euro, la cui copertura economica era prevista per il solo primo lotto costruttivo a valere sulle risorse previste nell'aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021, ed in particolare nella tabella B «Investimenti realizzati per lotti costruttivi - direttrice trasversale»;

3. con decreto-legge n. 59 del 2021, sono stati resi disponibili ulteriori 925 milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto costruttivo a copertura degli incrementi di costo che si stimava potessero essere sufficienti a coprire le variazioni di costo connesse al passaggio dal progetto preliminare al progetto definitivo, in pendenza dello sviluppo della progettazione definitiva e dell'offerta tecnico-economica da parte del GC Iricav Due;

4. conseguentemente, il suddetto limite di spesa di 849,15 milioni di euro, e la relativa disponibilità finanziaria di 150 milioni di euro per il solo primo lotto costruttivo, nell'aggiornamento 2020-2021 del contratto di programma parte investimenti RFI-MIT 2017-2021, sono stati aggiornati in 1.075 milioni di euro, risultando il secondo lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova interamente finanziato;

5. in data 7 gennaio 2022, il GC Iricav Due ha completato la progettazione definitiva dell'intervento in oggetto e presentato la propria offerta tecnico-economica con un prezzo forfettario della sola voce lavori di 1.450,02 milioni di euro e una durata dei lavori di ottantanove mesi;

6. nel CdP-I, nella tabella B «Investimenti realizzati per lotti costruttivi», è stato aggiornato il CVI dell'intervento in 1.650 milioni di euro (lavori più somme a disposizione), con rappresentazione aggregata per i due lotti costruttivi ed indicazione dell'importo già finanziato pari a 1.075 milioni di euro e un fabbisogno da finanziare per il restante importo di 575 milioni di euro;

7. in data 4 novembre 2022 il GC Iricav Due ha trasmesso l'aggiornamento dell'offerta tecnico-economica costo tecnico della sola voce lavori di 1.950 milioni di euro ed una durata di centotto mesi;

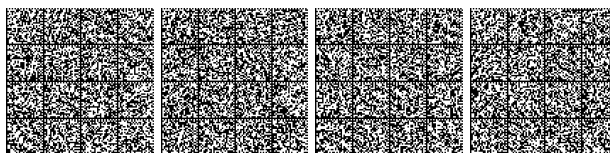
8. sulla base dell'aggiornamento dell'offerta di cui al punto precedente, il CVI del secondo lotto funzionale dell'attraversamento di Vicenza è stato stimato in 2.300;

9. dall'esame congiunto e da un confronto dei tre quadri economici relativi ai periodi 2020 (delibera CIPE n. 64 del 2020), gennaio 2022 (offerta tecnico-economica a 1.650,02 milioni di euro), e novembre 2022 (offerta tecnico-economica a 2.300 milioni di euro), si evince che:

9.1. le voci di aumento dei costi riguardano: le opere civili, la nuova linea di TPL, l'acquisizione delle aree ed asservimenti, la sovrastruttura ferroviaria, gli impianti tecnologici, l'adeguamento monetario e le garanzie a rimborso, gli imprevisti, lavori di ingegneria, i costi interni di RFI ed altri oneri, le opere di ristoro socio ambientali, le prescrizioni di enti e amministrazioni di enti in Conferenza dei servizi, e le relative giustificazioni di RFI fatte proprie dal MIT sono riportate di seguito nella tabella A1:

Tabella A1

Voci del quadro economico	Variazione (milioni di euro)	Giustificazione dettagliata dell'incremento del costo, delle voci del quadro economico che presentano il maggiore incremento fra progetto definitivo delibera CIPE n. 64/2020 e proposta presentata a dicembre 2022
Opere civili	302,94	recepimento dei nuovi livelli tariffari 2022 conseguenti all'eccezione e sensibile aumento dei prezzi di mercato delle materie prime e prodotto energetici registratosi; ulteriori approfondimenti progettuali legato al passaggio dal progetto preliminare al progetto definitivo conseguenti alla revisione progettuale a cura di Italferr; necessità di un maggior ricorso a lavorazioni da prevedersi in regime di interruzione notturna della circolazione ferroviaria, con conseguente incremento dei costi delle lavorazioni e della durata delle stesse; variazioni delle opere connesse ad una diversa e più articolata fasistica delle modifiche alle linee ferroviarie esistenti e al Piano regolatore della stazione di Vicenza, connessa alla esigenza di assicurare in ogni fase dell'intervento la corretta funzionalità delle attività merci dei numerosi raccordati all'impianto di Vicenza;



Sovrastruttura ferroviaria	62,57	recepimento dei nuovi livelli tariffari conseguenti al sensibile aumento dei prezzi delle materie prime e prodotto energetici registratosi negli anni 2021-2022; variazioni delle opere connesse (viabilità, risoluzioni interferenze) legate ad una diversa e più articolata fasistica delle modifiche alle linee ferroviarie esistenti e al Piano regolatore della stazione di Vicenza, connessa alla esigenza di assicurare in ogni fase dell'intervento la corretta funzionalità delle attività merci dei numerosi raccordati di Vicenza;
Impianti tecnologici	116,15	recepimento dei nuovi livelli tariffari 2022 conseguenti al sensibile aumento dei prezzi delle materie prime e prodotto energetici registratosi negli anni 2021-2022; necessità di un maggior ricorso allo svolgimento di lavorazioni da prevedersi in regime di interruzione notturna della circolazione ferroviaria, con conseguente incremento dei costi delle lavorazioni;
Adeguamento monetario	39,47	allineamento dei costi degli oneri assicurativi e fidejussori agli attuali valori di mercato, rispetto al prezzo forfettario individuato precedentemente; aggiornamento della stima dell'adeguamento monetario per tener conto della forte crescita dell'inflazione.
Imprevisti	71,84	
Ingegneria (PP, VPD, VPE e DL)	19,72	variazione in relazione all'incremento della valutazione tecnica dei lavori, alla maggiore durata e alla maggiore articolazione delle fasi di intervento.
Costi interni di RFI ed altri oneri	33,45	

9.2. dal 2020 a gennaio 2022, il CVI dell'opera ha subito un incremento del 94,31%;

9.3. dal 2020 a novembre 2022, il CVI dell'opera ha subito un incremento del 170,74%;

Valutato che alla luce delle informazioni sopra descritte fosse necessario un ulteriore approfondimento;

Vista la nota del 12 gennaio 2023, n. 281, con cui il DIPE, comparati i quadri economici rispettivamente del 2020, del gennaio 2022 e del novembre 2022, ritenuti necessari ulteriori approfondimenti istruttori, ha chiesto al MIT:

1. di motivare con maggior grado di dettaglio quanto già esposto in maniera sintetica in merito all'incremento della voce di spesa «opere civili», altresì, evidenziando che, riguardo all'aumento delle voci «opere civili», «nuova linea TPL», «sovrastuttura ferroviaria» e «impianti tecnologici», la cui causa sarebbe «il recepimento dei nuovi livelli tariffari conseguenti all'eccezionale e sensibile aumento dei prezzi di mercato delle materie prime e prodotti energetici», il prezzario ANAS 2022 rev. 2 prevede un aumento medio dei prezzi di circa il 42%, e l'aumento 2022 del prezzario RFI non sembra contenere una variazione significativamente diversa, valori molto inferiori all'aumento complessivo del 170% richiesto. Sul punto, è anche evidenziata l'inversione della curva dei prezzi internazionali delle materie prime verificatasi nella seconda metà del 2022;

2. di chiarire la specifica correlazione tra l'entità dell'aumento di costo e le giustificazioni addotte nella documentazione trasmessa;

3. di spiegare l'aumento monetario significativo rispetto al 2020 (+435%, da 20 a 107 milioni di euro), considerato che il tasso di inflazione ISTAT per il 2020 e il 2021 era rispettivamente pari a -0,2% e +1,9%;

4. di chiarire il costo al chilometro dell'opera, per la sola parte ferroviaria, comparandola con quello di opere analoghe;

5. di rappresentare l'adozione di misure volte al contenimento dei costi in generale, anche al fine preventivo per il futuro;

6. di trasmettere una nuova relazione istruttoria, contenente una valutazione del Ministero proponente sulla documentazione trasmessa da RFI, nonché circa la possibilità di una revisione al ribasso dei costi dell'opera;

Vista la nota del 24 gennaio 2023, n. 530, con cui il MIT, nel trasmettere ad RFI la suddetta nota con le richieste del DIPE, in coerenza con la posizione del Dipartimento, ha avanzato al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale richiesta di valutare una revisione al ribasso dei costi prima della sottoposizione al CIPESS della proposta in esame;

Vista la nota del 31 gennaio 2023, n. 495, con cui RFI ha chiarito che il nuovo CVI, pari a circa 2.180 milioni di euro, riporta una riduzione di 120 milioni di euro rispetto alla proposta dicembre 2022 e, inoltre, è determinato già considerando i livelli tariffari di RFI relativi all'anno 2023;

Vista la nota del 31 gennaio 2023, n. 670, con la quale il MIT ha inoltrato, condividendoli, i suddetti ulteriori chiarimenti istruttori, nonché la nuova relazione istruttoria aggiornata, che, a valle delle richieste del DIPE, ha comunicato una riduzione del costo complessivo di 120 milioni di euro, così passando dall'importo inizialmente richiesto di 2,3 miliardi di euro al nuovo limite di spesa richiesto di circa 2,18 miliardi di euro, precisando in particolare che:



1. Italferr, soggetto incaricato della verifica di congruità dell'offerta tecnico-economica del GC, ha congruito un prezzo forfettario della sola voce lavori pari a circa 1.840 milioni di euro, in diminuzione per oltre 110 milioni di euro rispetto all'offerta presentata dal GC in data 4 novembre 2022, livello di costo rispetto al quale sono tuttora in corso i necessari confronti con il GC per la definizione del relativo atto integrativo;

2. la voce somme a disposizione è stata ridotta di 10 milioni di euro;

3. alla luce della rideterminazione delle somme a disposizione di RFI correlate alla nuova valorizzazione a seguito della verifica di congruità, il CVI dell'opera è rideterminato in circa 2.180 milioni di euro, con una riduzione di 120 milioni di euro rispetto al CVI di cui alla documentazione trasmessa da RFI a novembre 2022;

4. la valutazione sull'adeguatezza dei livelli di prezzo contenuti nel quadro economico deve essere effettuata unicamente da soggetti muniti delle necessarie competenze tecniche a seguito della verifica della documentazione di progetto, pertanto, la verifica effettuata da Italferr, soggetto dotato di un sistema di gestione integrato qualità, ambiente, salute & sicurezza sul lavoro, un sistema di gestione BIM certificati ed accreditata per la verifica progetti ai sensi della ISO/IEC 17020, sia elemento di garanzia ai fini della valutazione del quadro economico dell'intervento;

5. la verifica di congruità è stata svolta con riferimento ai livelli tariffari aggiornati al 2023, messi a punto da RFI, ancorché non ancora pubblicati sul sito informatico della stessa, i quali contemplano un ulteriore incremento, ancorché limitato ad una media del 5% circa, e non già una diminuzione dei livelli di prezzo;

Considerato che alla sopra citata nota sono allegati i chiarimenti forniti direttamente da RFI fra i quali:

1. allegato 1: Riepilogo sintetico dei principali passaggi di variazione del CVI del progetto, di seguito CVI, dall'iniziale CVI, di cui alla delibera CIPE n. 64 del 2020 avente a riferimento i prezzi del 2017, al definitivo CVI, avente a riferimento i prezzi attuali;

2. allegato 2: Relazione contenente i riscontri puntuali alla nota DIPE, prot. n. 281 del 12 gennaio 2023, trasmessa con nota MIT, prot. n. 530 del 24 gennaio 2023;

3. allegato 3: Relazione tecnico-descrittiva dei principali elementi progettuali variati nel passaggio tra il progetto preliminare ed il progetto definitivo;

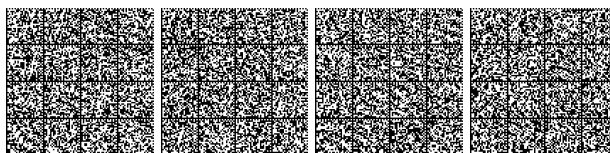
4. allegato 4: Relazione riportante gli elementi giustificativi di variazione del CVI tra il valore di circa 1.650 milioni di euro, conseguente all'offerta del GC del 7 gennaio 2022, ed il nuovo valore definitivo con CVI di circa 2.180 milioni di euro;

5. allegato 5: Quadro economico del progetto;

Considerato che dal confronto dei quattro quadri economici, esaminati durante l'istruttoria, emerge una evoluzione del CVI come rappresentato nella tabella sottostante:

Tabella A2

Voci del quadro economico (importi in milioni di euro)	PROGETTO PRELIMINARE CVI=805 M€ (delibera CIPE n. 64/2020)	PROGETTO DEFINITIVO CVI=1.650 M€ (prezzo forfettario di 1.450 M.€ 7.01.2022)	PROGETTO DEFINITIVO CVI=2.300 M€ (prezzo forfettario di 1.950 M.€ 4.11.2022)	PROGETTO DEFINITIVO CVI=2.180 M€ (prezzo forfettario di 1.840 M€ 27.01.2023)
Opere civili	391,83	794,88	1.097,80	1.071,00
Nuova Linea TPL	25,55	28,59	36,09	38,66
Acquisizioni	124,75	335,99	332,36	309,42
Sovrastruttura ferroviaria	31,13	75,83	138,40	90,04
Impianti tecnologici	89,31	157,27	273,42	244,52
Assicurazioni e fideiussioni	20,00	57,46	71,93	86,20
Subtotale Valutazione Tecnica Lavori	682,57	1.450,02	1.950,00	1.839,84
Imprevisti	59,10	64,17	111,00	96,85
Ingegneria (PP,VPD,VPE e DL)	36,70	58,61	78,33	73,98
Costi interni di RFI	24,42	67,22	100,67	95,53
Attività a cura di RFI	7,41	-	25,00	25,00
Adeguamento monetario	-	10,00	35,00	48,64
Prescrizioni	38,95	-	-	-
Subtotale Somme a disposizione e Prescrizioni	166,58	200,00	350,00	340,00
Limite di spesa e CVI	849,15	1.650,02	2.300,00	2.179,84



Considerato che dalla suddetta documentazione di RFI emerge che:

1. il maggior costo delle opere civili e degli altri importi del quadro economico dell'opera riguarda prevalentemente incrementi prezzi, valorizzazione interferenze, prescrizioni e altre tipologie di incrementi non determinabili nel progetto definitivo;

2. il costo a km è ipotizzabile in 86,7 milioni di euro, precisando che la lunghezza equivalente di nuova linea da utilizzare per la determinazione del costo al chilometro è di 13,5 km, in quanto ai 6,5 km di nuova linea si aggiungono il rifacimento di 4,8 km di linea storica a doppio binario e 4,4 km di singolo binario merci di collegamento alla stazione di Vicenza. RFI argomenta che il suddetto costo a km, aggiornando i prezzi del 2020 con quelli attuali, risulta confrontabile con quello del primo lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza», pari a 62 milioni di euro a km;

3. le misure attuabili per la riduzione del costo in futuro sono determinabili nella consueta attività ed azione di RFI di controllo e monitoraggio dell'andamento dei costi, dei prezzi e i rapporti anche contrattuali con i contraenti;

4. è in corso la rinegoziazione dell'atto integrativo con il GC;

5. è stata condotta la rivalutazione delle somme a disposizione;

6. l'aggiornamento tariffario di RFI, in via di prossima emissione, prevedrà un ulteriore aumento medio dei livelli tariffari pari a circa il 5% rispetto al 2022;

Preso atto dei contenuti della nota del MIT prot. n. 1892 del 27 marzo 2023 e della nota allegata di RFI n. 1072 in pari data, in cui, nel confermare che le opere ferroviarie relative all'«Attraversamento di Vicenza» non possono essere suddivise in due lotti funzionali ma solo in lotti costruttivi, viene precisato che l'eventuale individuazione di un lotto funzionale potrebbe riguardare soltanto gli interventi relativi alla viabilità stradale di contorno al progetto di potenziamento ferroviario, ma che ciò richiederebbe una rivisitazione del progetto definitivo, con conseguente aggravamento dell'*iter* procedurale stante la necessità di acquisire nuove autorizzazioni, oltre che una preventiva verifica dei servizi minimi che potrebbero essere attivati e dei benefici sulla mobilità che ne deriverebbero;

Tenuto conto che la richiesta di chiarimenti effettuata dal DIPE, nonché i relativi approfondimenti istruttori svolti dal MIT, hanno portato ad una riduzione del CVI dell'opera calcolato a prezzi forfettari e sulla base dei computi metrici stimativi del progetto definitivo per un totale di 120 milioni di euro;

Considerato che l'approvazione del Commissario potrà intervenire solo dopo aver acquisito da parte del CIPESS l'autorizzazione al nuovo limite di spesa dell'intervento (da 1.650 a 2.180 milioni di euro) nonché all'avvio del primo lotto costruttivo ai sensi di quanto previsto dall'art. 2, commi 232 e 233, della legge n. 191 del 2009, con contestuale impegno programmatico a finanziare l'intera opera;

Preso atto che l'approvazione del progetto definitivo, con il connesso quadro economico contenente il nuovo limite di spesa, potrà essere perfezionata a cura del

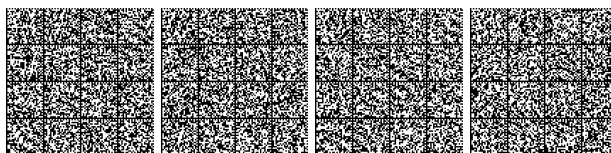
Commissario straordinario di Governo, individuato con l'art. 2 del D.C.P.M. del 16 aprile 2021, essendo già state acquisite da RFI tutte le autorizzazioni/nulla osta o altre determinazioni necessarie;

Considerato che nella relazione informativa di RFI relativa al CdP-I approvato con la delibera CIPESS n. 25 del 2022 veniva spiegato che, come nel caso dell'attraversamento di Vicenza: «È opportuno evidenziare che, nel presente CdP-I 2022-2026, le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati facendo riferimento alle tariffe dell'anno 2021, al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici successivamente intervenuti. Si tratta di una rappresentazione che risponde all'effettivo stato delle conoscenze, in quanto i quadri economici dei progetti/programmi sono ancora in corso di adeguamento e si prevede che le coperture finanziarie per tale fattispecie di fabbisogno siano regolate da specifici provvedimenti normativi emanati ed in corso di emanazione»;

Considerato che in calce alle tabelle allegate al CdP-I è presente una nota che specifica «le stime di costo degli interventi e i relativi fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art. 1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate per gli interventi PNRR e per le altre opere che nel contratto risultano finanziate»;

Visto l'art. 1, comma 6, del CdP-I, in cui è previsto che: «Al fine di assicurare il rispetto dei cronoprogrammi delle opere comprese nel contratto di programma parte investimenti, in considerazione dell'incremento del costo per effetto delle nuove tariffe, RFI, previa istruttoria e autorizzazione di ogni singola fattispecie da parte del MIMS, corredata da apposita informativa al CIPESS per le sole opere ricomprese nell'appendice «Opere incluse nel programma delle infrastrutture strategiche», potrà utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie stanziata a legislazione vigente e assegnate ad interventi non ancora avviati e per i quali non sia prevista la revoca del finanziamento in caso di mancata assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti verso terzi entro un termine prefissato. La realizzazione degli interventi oggetto di temporaneo definanziamento, da individuare ove possibile nell'ambito del medesimo territorio regionale, resta sospesa nelle more del reintegro della relativa copertura finanziaria. Di tali variazioni viene tempestivamente informato il MEF»;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modifica-



ta dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, questo Comitato è presieduto «dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di Vice Presidente di questo stesso Comitato. 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 Antonio Tajani risulta essere, tra i presenti in seduta, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente di questo 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;

Vista la nota predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Delibera:

1. Autorizzazioni.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2, commi 232 e 233, della legge n. 191 del 2009, di autorizzare per il 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza» della tratta ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Vicenza-Padova:

1.1. il nuovo limite di spesa, corrispondente al costo a vita intera come meglio riportato in premessa, pari a circa 2.180 milioni di euro, di cui:

1.1.1. un primo lotto costruttivo, con costo di 1.075 milioni di euro, interamente finanziato;

1.1.2. un secondo lotto costruttivo dal costo di circa 1.105 milioni di euro, interamente da finanziare;

1.2. l'avvio dei lavori del primo lotto costruttivo del progetto «Attraversamento di Vicenza», assumendo l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera, quando saranno disponibili le necessarie coperture finanziarie.

2. Ulteriori disposizioni e prescrizioni.

2.1. Per le successive fasi dell'opera, RFI S.p.a. si occuperà per l'accelerazione delle procedure, anche in fase realizzativa, e a mantenere tutte le iniziative volte a contenere i costi dell'opera.

2.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà informare il CIPESS sull'avvenuta sottoscrizione dell'atto integrativo tra RFI S.p.a. ed il *General contractor*.

2.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI S.p.a. dovranno attivarsi per l'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti 2022-2026 (CdP-I) e l'inserimento nello stesso del nuovo costo a vita intera dell'opera in esame.

2.4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti terrà informato il CIPESS sulla conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare, e sulle conseguenti misure poste in atto.

2.5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione dell'opera ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

2.6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

2.7. Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del citato decreto legislativo n. 229 del 2011, aggiornando e garantendo l'omogeneità dei dati presenti nei sistemi di monitoraggio e nella banca dati delle amministrazioni pubbliche.

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

2.9. Ai fini di una migliore programmazione delle risorse pubbliche stanziare per investimenti ferroviari e finalizzate nell'ambito del contratto di programma, RFI S.p.a. dovrà presentare al MIT ed al MEF, ai fini dell'aggiornamento del CdP-I ai sensi dell'art. 5 del decreto-legge n. 152 del 2021, una ricognizione degli interventi non ancora avviati o che presentino uno stato progettuale o realizzativo non compatibile con il tempestivo utilizzo delle relative risorse, con indicazione della quota delle medesime potenzialmente disponibile, anche al fine del reperimento delle risorse necessarie alla copertura del secondo lotto costruttivo dell'attraversamento di Vicenza.

*Il Ministro degli affari esteri
e della cooperazione internazionale
con funzioni di Presidente*
TAJANI

Il segretario
MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 15 maggio 2023
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 767

23A03060

