

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 IP n. 408 dell'11 giugno 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 156 del 5 luglio 2019, con la quale la società New Pharmashop S.r.l. ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale «Tavor» (lorazepam) relativamente alla confezione avente il codice A.I.C. n. 043341039;

Vista la domanda presentata in data 14 giugno 2022, con la quale la società New Pharmashop S.r.l. ha chiesto la riclassificazione dalla classe C(nn) alla classe C del medicinale «Tavor» (lorazepam);

Visto il parere espresso dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta del 7-9 e 14 settembre 2022;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale TAVOR (lorazepam) nelle confezioni sotto indicate è classificato come segue.

Confezione:

«1 mg compresse» 20 compresse - A.I.C. n. 043341039 (in base 10);

classe di rimborsabilità: C.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Tavor» (lorazepam) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR).

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, 24 ottobre 2022

Il dirigente: TROTTA

22A06266

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 2 agosto 2022.

Contratto di programma 2022-2026 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a. Approvazione ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. (Delibera n. 25/2022).

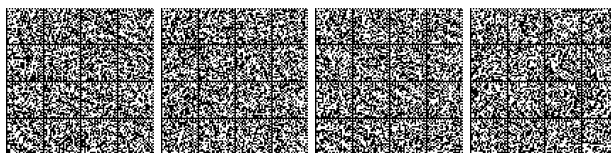
IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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 visto, 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, e successive modificazioni, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

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, istituisce 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 e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, con il quale è stata rilasciata a favore di Ferrovie dello Stato S.p.a., di seguito FS, e successivamente, a decorrere dalla data della sua



costituzione, a Rete ferroviaria italiana S.p.a., di seguito RFI, la concessione, con scadenza al 31 ottobre 2060, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 novembre 2002, n. 60T, e 19 gennaio 2006, n. 3T, e nel contratto di programma;

Considerato che RFI è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di FS a norma dell'art. 2497-*sexies* del codice civile e del 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)» il quale, in particolare, all'art. 15, comma 1, prevede che «I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato» siano «disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma», stipulati «per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II» e prevede altresì che le «condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto»;

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 delibera di questo stesso 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 medesimo CUP dev'essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve altresì 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, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico dev'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;

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;

4. il decreto-legge n. 76 del 2020, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre

2020, n. 120, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, da ultimo modificato dall'art. 2 del trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 e ratificato dall'Italia con la legge 2 agosto 2008, n. 130;

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-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che, all'art. 37, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 e successive modificazioni, 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»;

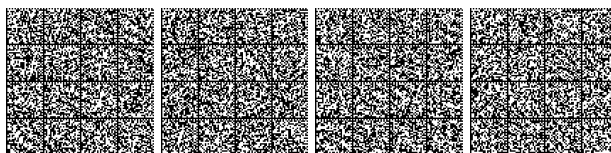
Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, «sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE»;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, «che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913 del 2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010»;

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»;

Visti, in particolare, nel citato decreto legislativo n. 112 del 2015:

1. l'art. 1, comma 7, il quale prevede che il MIMS trasmetta «alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma di cui all'art. 15, un documento strategico, con validità di norma quinquennale, recante l'illustrazione delle esigenze



in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici. Il documento strategico contiene, altresì, la descrizione degli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria, con particolare riferimento a: programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, anche in ottemperanza di specifici obblighi di legge; programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni con riferimento alla rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo e secondo livello; interventi prioritari sulle direttrici, nonché interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale; attività relative al fondo per la progettazione degli interventi e le relative indicazioni di priorità strategica; individuazione delle priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti; localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno..., le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali, la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria, le metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale e all'accessibilità per le persone con disabilità, i criteri di valutazione delle prestazioni rese dal gestore e delle relative penalità»;

2. il comma 7-bis del succitato art. 1, il quale prevede che le Commissioni parlamentari e la succitata Conferenza unificata si esprimano «sul documento strategico nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile procede all'approvazione» del documento stesso «con proprio decreto»;

3. l'art. 15, comma 1, che «I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato» siano «disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma», stipulati «per un periodo minimo di cinque anni»;

4. l'art. 15, comma 2, il quale prevede che il «Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per quanto attiene ai profili finanziari, entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatorio sottopone lo schema di contratto all'approvazione» di questo Comitato, «che adotta la relativa delibera entro trenta giorni»; la procedura prevede inoltre che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, di seguito MIMS, informi «l'organismo di regolazione, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che» il contratto stesso «sia sottoposto all'approvazione» di questo Comitato. «La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità

da parte della Corte dei conti» e al «fine di permettere una più celere realizzazione degli interventi ferroviari, è ammessa la registrazione anche parziale» della delibera stessa, «che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate. Lo schema di contratto di programma è sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e il gestore dell'infrastruttura entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione del medesimo schema» ed «entro cinque giorni dalla sottoscrizione» il suddetto contratto è trasmesso dal MIMS alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, e a questo Comitato «con apposita informativa». «Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante. Gli aggiornamenti di cui al comma 2-bis danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge»;

5. il medesimo art. 15, comma 2-bis, il quale prevede che, «entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma», coerentemente con quanto previsto dal succitato documento strategico, distinguendo tra «aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi» («approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS») e aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi (ai quali «si applica la procedura di cui al comma 2»). I suddetti «aggiornamenti, entro cinque giorni dall'emanazione del decreto di approvazione ovvero, nei casi previsti dal terzo periodo, dalla loro sottoscrizione, sono trasmessi alle Camere, corredati della relazione di cui al comma 2-ter.»;

6. il medesimo art. 15, comma 2-ter, il quale prevede che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile riferisca annualmente alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, concernente «Codice dei contratti pubblici», e seguenti modificazioni, che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

Visto il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, concernente l'«Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria»;



Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, di recepimento della direttiva UE 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie;

Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, di recepimento della direttiva UE 2016/797, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica» convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, che all'art. 13, comma 5 prevede che «Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del gestione ai sensi e per gli effetti del infrastrutture gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per la manutenzione e per l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei contratti di programma di cui all'art. 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112»;

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, che ha introdotto nel sistema normativo europeo la tassonomia delle attività economiche eco-compatibili, una classificazione delle attività che possono essere considerate sostenibili in base all'allineamento agli obiettivi ambientali dell'Unione europea e al rispetto di alcune clausole di carattere sociale;

Visto il citato decreto-legge n. 76 del 2020, ed in particolare gli articoli 41 e 42, rispettivamente rubricati «Semplificazione del Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici e riduzione degli oneri informativi a carico delle Amministrazioni pubbliche» e «Semplificazioni dell'attività del CIPE»;

Visto il regolamento UE, n. 2020/2094, del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 dicembre 2020, che istituisce lo strumento dell'Unione europea per la ripresa, a sostegno dell'economia per gli effetti del Covid-19, ed in particolare il piano denominato «Next generation EU»;

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, rispettivamente, del MIT e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

Visto il «Regolamento UE 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il Dispositivo per la ripresa e la resilienza»;

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, ed in particolare l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato che il Piano nazionale di ripresa e resilienza, di seguito PNRR, è stato ufficialmente trasmesso il 30 aprile 2021 dal Governo alla Commissione europea, ai sensi dell'art. 18 del citato regolamento (UE) 2021/241;

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;

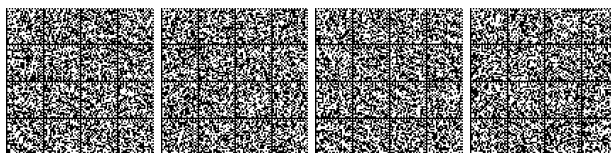
Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante «Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure», convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

Considerato che il 13 luglio 2021 il Consiglio dell'Unione europea ha approvato il PNRR della Repubblica italiana, mediante l'adozione della decisione di esecuzione di cui all'art. 20 del citato regolamento (UE) 2021/241, e che tale Piano include, in particolare, la Missione 3, recante «infrastrutture per una mobilità sostenibile», la quale mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, potenziando il trasporto su ferro di passeggeri e merci su rete ferroviaria, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri;

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 ed i piani di investimenti pubblici posti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità e rispondere ad alcuni parametri misurabili durante il percorso di programmazione, progettazione e autorizzazione, sulla base di una delibera di questo Comitato da emanare entro il 2022;

Valutata la necessità di ricevere, insieme alle relazioni istruttorie in tutte le fattispecie in cui questo Comitato è chiamato ad esprimersi, una scheda di accompagnamento che descriva sinteticamente le azioni orientate allo sviluppo sostenibile previste o attuate nell'abito della fattispecie medesima, di natura prevalentemente qualitativa e, ove possibile, di tipo quantitativo;

Vista la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024», ed in particolare i commi 394 e 395 dell'art. 1, come modificati dall'art. 9, comma 1, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, («Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la



funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)), che hanno stanziato, rispettivamente, complessivi 5 miliardi di euro dal 2022 al 2035 per la realizzazione della linea ferroviaria Adriatica con caratteristiche di alta velocità e alta capacità e complessivi 5,75 miliardi di euro dal 2024 al 2036 per il rifinanziamento del CdP-I 2022-2026;

Viste anche le precedenti disposizioni normative di finanziamento del CdP-I 2022-2026 o di singoli investimenti, piani e programmi in esso inclusi, come riportate peraltro nell'Appendice 5 del CdP-I;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha approvato i progetti preliminari o definitivi delle infrastrutture strategiche incluse nei contratti di programma tra MIT e RFI e/o ha assegnato risorse alle medesime infrastrutture, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;

Vista la delibera 7 agosto 2017, n. 66, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sul Contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti, di seguito CdP-I 2017-2021, poi sottoscritto il 20 dicembre 2018 e il 28 gennaio 2019, rispettivamente da RFI e dal MIT;

Vista la delibera 24 luglio 2019, n. 37, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento per gli anni 2018-2019 del succitato CdP-I 2017-2021;

Vista la delibera 27 luglio 2021, n. 45, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del suddetto CdP-I 2017-2021;

Vista la delibera 15 febbraio 2022, n. 1, con la quale questo Comitato ha assegnato al MIMS finanziamenti a carico delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, di seguito FSC, 2021-2027, prevedendo, «relativamente agli interventi a titolarità di RFI S.p.a.», che «i prossimi contratti di programma, e i successivi aggiornamenti, dovranno dare separata evidenza degli interventi finanziati con la presente delibera, in apposito elenco recante il CUP, il codice attribuito nell'ambito del Contratto di programma, il costo dell'intervento, lo stato progettuale e/o realizzativo, le eventuali altre fonti di finanziamento e il fabbisogno residuo»;

Considerato che il PNRR ha iniziato a dare attuazione al programma *Next Generation EU*, varato per integrare il Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 dell'Unione europea alla luce delle conseguenze economiche e sociali della pandemia Covid-19;

Considerato il ruolo di RFI e le sue principali attività in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che includono:

1. la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al citato decreto legislativo n. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei

sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta velocità/Alta capacità;

2. gli altri compiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa ed in particolare del citato decreto legislativo n. 112 del 2015, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti autorità nazionali e comunitarie e che in tale ambito, le funzioni principali sono relative a:

2.1. assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;

2.2. gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;

2.3. promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione europea;

Vista la nota 5 luglio 2022, n. 4670, del MIMS relativa alla trasmissione all'ART del CdP-I 2022-2026;

Vista la nota 8 luglio 2022, n. 994, di RFI relativa alla trasmissione ai soggetti richiedenti del CdP-I 2022-2026, ai sensi del citato decreto legislativo n. 112 del 2015, per i quali ad oggi ha risposto il solo Comune di Brescia con la nota 15 luglio 2022, n. 224263;

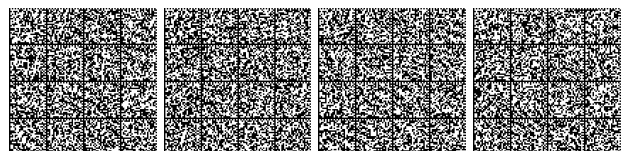
Viste le note:

1. 9 luglio 2022, n. 4769, con la quale il MIMS – Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici ha anticipato la trasmissione a questo Comitato, tra l'altro, della relazione istruttoria, della presentazione e delle appendici concernenti il CdP-I 2022-2026;

2. 15 luglio 2022, n. 24944, con la quale il Capo di Gabinetto del MIMS, in riferimento alla predetta nota n. 4769, ha chiesto tra l'altro l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del succitato CdP-I 2022-2026, trasmettendo nuovamente il testo del CdP-I 2022-2026 aggiornato con tutte le relative appendici;

Vista la nota 26 luglio 2022, n. 17017, con la quale l'ART ha trasmesso, per i profili di competenza, le proprie osservazioni non vincolanti in merito al contenuto dello schema di Contratto di programma RFI 2022-2026 – parte servizi, di seguito CdP-S, formulando in particolare osservazioni relativamente allo spostamento di previsioni di spesa per manutenzione dal CdP-I al CdP-S, ha precisato, nel proprio parere n. 8, di essersi espressa solo sul predetto CdP-S e non sul CdP-I («in considerazione di tali tempi ristretti viene adottato il presente parere solo con riferimento al contenuto del Contratto di programma - parte servizi»);

Vista la nota 1° agosto 2022, n. 5292, con la quale, rispetto al parere ART n. 8, il MIMS ha confermato che le attività di manutenzione straordinaria sono state correttamente spostate dal CdP-I al CdP-S: «Il trasferimento



proposto nel nuovo CdP-S 2022 -2026, pertanto, riporta l'attuazione di detti programmi di intervento nell'ambito contrattuale più consono per detta tipologia di attività»;

Vista la nota 2 agosto 2022, n. 5330, con la quale il MIMS ha trasmesso, in vista dell'odierna riunione di questo Comitato, la documentazione aggiornata relativa al CdP-I 2022-2026 (articolato, tavole, tabelle e appendici), che recepisce le «indicazioni emerse in sede di seduta preparatoria e in sede di concertazione con le Amministrazioni competenti», incluso quanto concordato con il MEF, a valle delle interlocuzioni intercorse prima dell'odierna riunione di questo Comitato;

Preso atto dei contenuti dello schema di CdP-I 2022-2026, dell'istruttoria MIMS, della relazione informativa di RFI e, in particolare, che:

1. il CdP-I 2017-2021, aggiornamento 2020-2021, aveva come naturale scadenza il 31 dicembre 2021;

2. il MIMS ha prorogato la vigenza CdP-I 2017-2021, ai sensi di quanto previsto dall'art. 3 dello stesso contratto, consentendo, nelle more della sottoscrizione del nuovo contratto, la prosecuzione degli interventi inseriti nella sezione 1 «opere in corso» del vigente CdP-I 2017-2021, aggiornamento 2020-2021, con i relativi trasferimenti di risorse;

3. il 30 dicembre 2021 il MIMS ha trasmesso al Parlamento e alla Conferenza unificata il Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, di seguito DSMF;

4. il DSMF costituisce la declinazione degli obiettivi della politica delle infrastrutture e della mobilità ferroviaria nazionale alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci, nonché il quadro di riferimento per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie;

5. l'VIII Commissione del Senato «lavori pubblici» e la IX Commissione della Camera «trasporti, poste e telecomunicazioni» hanno espresso parere favorevole sul DSMF, rispettivamente in data 24 febbraio e 2 marzo 2022, con osservazioni e condizioni;

6. la Conferenza unificata si è pronunciata il 16 marzo 2022;

7. il DSMF è stato oggetto di integrazioni da parte del MIMS, in quanto le osservazioni e le condizioni espresse dalle Commissioni parlamentari e dalla Conferenza unificata contenevano raccomandazioni di carattere generale e puntuale, come la richiesta di finanziamento di interventi strategici, l'avvio di studi di fattibilità su nuovi investimenti di interesse regionale e l'assegnazione di priorità programmatica a specifici investimenti;

8. il contratto è costituito dai seguenti articoli:

1 Oggetto, che tra l'altro definisce la materia trattata, individua le sezioni in cui il piano degli investimenti in corso e programmatici, in ottemperanza a richieste di questo Comitato (Sezione 1 – Opere in corso finanziate, riferita alle opere oggetto del Contratto dotate di integrale copertura finanziaria; Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2023-2026, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto; Se-

zione 3 – Fabbisogni finanziari 2027-2031, riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio; Sezione 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano);

2 Definizioni;

3 Durata e aggiornamenti, che specifica la durata del contratto (dal 2022 al 2026) e prevede che alla sua scadenza proseguirà l'applicazione della medesima disciplina contrattuale nelle more del rinnovo e per un termine massimo di ulteriori due anni, assicurando alle «opere in corso» i «corrispondenti trasferimenti di risorse, fino all'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale»;

4 Obblighi del gestore, che – oltre a richiamare il rispetto degli obblighi derivanti dalla concessione – precisa gli ulteriori obblighi in capo a RFI, compresi la relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti d'investimento, prevista entro il 30 giugno, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione del contratto, e i «libretti regionali» che sintetizzano i citati programmi e progetti suddivisi per regioni;

5 Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti, che tra l'altro precisa che la tavola 2 «Prospetto di sintesi fonti-impieghi di cassa della Tabella A, B» riporta «la pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento contrattualizzata»;

6 Facoltà del gestore, che tra l'altro includono quella di utilizzare le risorse per la soppressione dei passaggi a livello ancora esistenti sulle linee della rete complementare per la realizzazione di opere sostitutive, funzionali e complete, «senza limiti d'importo massimi predefiniti per singolo intervento»;

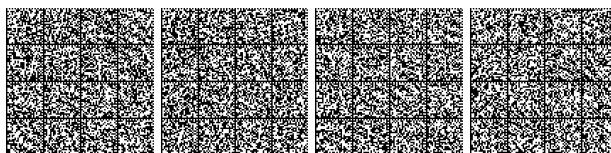
7 Poteri e compiti del concedente;

8 Valutazione *performance* e penalità, riferite a obiettivi di *performance* dell'anno in corso e misurazione della *performance* dell'anno precedente per determinate tipologie di interventi, con connessa quantificazione delle eventuali penali in caso di scostamenti;

9 Indicatori di monitoraggio sullo stato della rete, che sono riportati nella tabella inserita nello stesso art. 9 e devono essere comunicati entro il mese di giugno di ogni anno, accompagnandoli con una relazione che evidenzia tra l'altro la progressiva evoluzione della rete e i benefici ottenuti;

10 Pagamento delle penali pecuniarie;

11 Clausola risolutiva espressa e procedure di rinegoziazione del Contratto, che specifica i casi in cui il MIMS ha il diritto di risolvere il contratto stesso e che precisa come, «nel caso in cui non fosse garantita la copertura finanziaria prevista nel presente Contratto e nei relativi aggiornamenti annuali espressa nei fabbisogni nell'anno di riferimento, le Parti potranno rinegoziare le priorità degli investimenti con le risorse già precedentemente contrattualizzate secondo la procedura di cui al precedente art. 3, comma 3. Nelle more di tale aggiornamento resta salva la facoltà di RFI di salvaguardare l'avvio degli interventi previsti nella «Tabella A01 - «Sicurezza, adeguamento a nuovi *standard* e resilienza al *climate change*» ricorrendo alla riallocazione delle risorse già contrattualizzate, ma non ancora oggetto di atti negoziali con terzi, ovvero al mercato finanziario»;



12 Vigilanza e controllo, che definisce l'ambito delle attività di vigilanza e controllo svolte dal MIMS;

13 Disposizioni finali, che precisa la vigenza delle disposizioni relative alla gestione degli investimenti contenute nei precedenti contratti di programma ovvero nei loro aggiornamenti;

14 Comunicazioni, che riporta i dati delle parti per lo scambio delle comunicazioni;

15 Controversie, che definisce le procedure di risoluzione delle eventuali controversie che dovessero insorgere durante l'esecuzione del Contratto;

Preso atto dei contenuti delle tavole di sintesi, come di seguito elencate:

1. Figura 1 – Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato;

2. Figura 2 – Fabbisogni finanziari programmatici con articolazione per sezione: programma quinquennale di vigenza contrattuale, programma a completamento del piano decennale, oltre Piano;

3. Tavola 1: articolazione degli investimenti in corso e programmatici per *status* attuativo e finanziario;

4. Tavola 1-bis: Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione;

5. Tavola 2 – Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa tabelle A e B;

Preso atto dei contenuti delle tabelle, denominate:

1. «Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici per *status* attuativo e finanziario»;

2. «Tabella B – Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali per *status* attuativo e finanziario»;

3. «Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici per classe tipologica di destinazione»;

4. «Tabella B – Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali per classe tipologica di destinazione»;

5. «Tabella C – Opere ultimate»;

Preso atto dei contenuti delle appendici di seguito elencate, aggiornate e adeguate alle richieste formulate da questo Comitato con la richiamata delibera n. 45 del 2021:

1. Appendice 1: Dettaglio delibere CIPE per intervento;

2. Appendice 2: Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2022-2026;

3. Appendice 3: Schede interventi CdP-I 2022 – 2026;

4. Appendice 4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e *dossier* allegati;

5. Appendice 5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento;

6. Appendice 6: Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del decreto-legge n. 43 del 2013;

7. Appendice 7: Distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate;

8. Appendice 8: Elenco delle opere del Programma delle infrastrutture strategiche;

9. Appendice 9: Elenco opere inserite nel Piano nazionale di ripresa e resilienza – PNRR, Missione 3, *Component* 1;

10. Appendice 10: Progetti di fattibilità tecnico economica e studi di fattibilità;

11. Appendice 11: Il contributo dei Contratti di programma MIMS – RFI allo sviluppo sostenibile;

Considerato che l'attività di costruzione, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria è fondamentale per favorire la riduzione delle emissioni di gas climalteranti, nell'ambito delle azioni per contrastare i cambiamenti climatici, sia grazie all'adeguamento/modernizzazione e all'elettrificazione della rete ferroviaria e sia grazie allo spostamento del flusso dei trasporti di persone e merci dalla gomma al ferro;

Preso atto che il nuovo contratto comprende, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione del contratto stesso, anche gli investimenti già presenti nelle tabelle del precedente Cdp-I 2017–2021 in corso di realizzazione e le relative fonti di finanziamento;

Preso atto che il valore del portafoglio di progetti finanziati nel nuovo Cdp-I 2022-2026 si attesta su circa 119,4 miliardi di euro, in aumento rispetto ai circa 109,2 miliardi di euro dell'aggiornamento 2020-2021 del Cdp-I 2017-2021, tenuto conto della riduzione per le opere ultimate (circa 2,8 miliardi di euro) e dell'incremento derivante dalle nuove risorse finanziarie per circa 13 miliardi di euro, al netto di definanziamenti per circa 36,6 milioni di euro;

Preso atto che il differenziale tra i finanziamenti disponibili e la proiezione programmatica di spesa indicata dal contratto risulta pari a circa 128,7 miliardi di euro, come illustrato nella tabella seguente:

Tipologia intervento	Costo 2022-2026 (in miliardi di euro)	Finanziamenti disponibili (in miliardi di euro)	Differenziale con la proiezione programmatica (in miliardi di euro)
A. Portafoglio investimenti in corso e programmatici	229,4	104,2	125,2
B. Investimenti realizzati per lotti costruttivi	18,7	15,2	3,5
Totale A+B	248,1	119,4	128,7

Preso atto che il fabbisogno dei suddetti circa 128,7 miliardi di euro, attualmente non coperto, ha natura pro-



grammatica ed è riferibile agli anni, riportati nella tabella seguente, che superano in parte la durata del contratto in esame:

(importi in miliardi di euro)

Riferimento temporale del fabbisogno	Importo
Anno 2023	22,3
Anni 2024-2026	33,8
2° quinquennio 2027-2031	45,5
Oltre 2031	27,1
Totale	128,7

Considerato che, la concertazione tra le amministrazioni interessate ha comportato degli adeguamenti allo schema di CdP-I 2022-2026, sulla base di quanto rilevato in fase istruttoria, lasciando sostanzialmente inalterata la struttura di articolato, tavole, tabelle e appendici;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera di questo stesso Comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS);

Vista la nota 2 agosto 2022, n. 4317, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal MEF, posta a base della odierna seduta di questo Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna di questo Comitato e, in particolare, la formulazione in riunione del concerto del MEF alla proposta del MIMS;

Delibera:

1. Approvazione dello schema di contratto

Lo schema di Contratto di programma 2022-2026, parte investimenti, tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a., è approvato ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come modificato dall'art. 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, con le prescrizioni riportate nei punti che seguono.

2. Prescrizioni ulteriori rispetto al testo del Contratto di programma RFI 2022-2026 – parte investimenti, concertate fra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Ministero dell'economia e delle finanze:

2.1. I fabbisogni indicati dal Contratto di programma 2022-2026 – parte investimenti hanno valore programmatico, pertanto saranno oggetto di valutazione in sede di definizione dei provvedimenti di finanza pubblica per gli anni di vigenza del Contratto stesso.

2.2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di Amministrazione vigilante, e Rete ferroviaria italiana S.p.a., in qualità di società concessionaria della rete infrastrutturale ferroviaria nazionale e titolare del Contratto di programma 2022-2026 – parte investimenti, dovranno prevedere, nel prossimo aggiornamento del medesimo Contratto di programma 2022-2026 – parte investimenti, l'inserimento di un documento contenente la valutazione complessiva della coerenza del contratto stesso con i principi dello sviluppo sostenibile, includendo, tra l'altro, una valutazione quantitativa dell'impatto sulla riduzione, a interventi conclusi, delle emissioni di gas ad effetto serra, oggetto degli obiettivi europei definiti nel piano «Fit for 55».

2.3. Lo schema di contratto dovrà essere emendato ogniqualvolta vi sia il riferimento all'espressione del «parere favorevole» di questo Comitato sullo schema stesso, anziché all'«approvazione» del medesimo schema.

2.4. Nell'art. 1, punto 1, del contratto dovrà essere fatto riferimento allo «sviluppo sostenibile» e non alla sola «sostenibilità» (sostituire «migliori prassi orientate alla sostenibilità» con «migliori prassi orientate allo sviluppo sostenibile»).

2.5. All'art. 1, punto 8, dopo «Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito atto integrativo al contratto», aggiungere «previa verifica delle coperture finanziarie».

2.6. Nell'art. 2 («Definizioni») dovrà essere inserita la denominazione estesa corrispondente all'acronimo CIPESS.

2.7. All'art. 3 («Durata e aggiornamenti»), alla fine del punto 2 («... in vigore del nuovo atto contrattuale»), dovrà essere aggiunta la specifica «nei limiti delle risorse disponibili».

2.8. Rete ferroviaria italiana S.p.a., in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dovrà predisporre una periodica relazione sull'andamento del contratto di programma, con particolare attenzione per le opere rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, alle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, anche al fine di una successiva informativa a questo Comitato, da parte del medesimo Ministero. Tale informativa dovrà essere trasmessa entro il 30 settembre di ogni anno, fino a chiusura dello stesso Piano nazionale di ripresa e resilienza.

2.9. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti del Contratto di programma 2022-2026 – parte investimenti.

Roma, 2 agosto 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 25 ottobre 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1569

22A06336

