

## Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR)

I requisiti per la presentazione degli PSUR per questo medicinale sono definiti nell'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-*quater*, paragrafo 7, della direttiva 2001/83/CE e successive modifiche, pubblicato sul sito web dell'Agenzia europea dei medicinali.

*Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale*

## Piano di gestione del rischio (RMP)

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve effettuare le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel RMP approvato e presentato nel modulo 1.8.2 dell'autorizzazione all'immissione in commercio e in ogni successivo aggiornamento approvato del RMP.

Il RMP aggiornato deve essere presentato:

su richiesta dell'Agenzia europea dei medicinali;

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio).

Misure aggiuntive di minimizzazione del rischio

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio ha creato una scheda di allerta per il paziente che sarà inclusa nella scatola esterna. Il testo della scheda di allerta per il paziente fa parte dell'etichettatura - vedere Allegato III, A. Etichettatura.

Per mezzo della scheda di allerta per il paziente si intende informare i pazienti che l'uso di «Arikayce Liposomiale» può essere associato alla comparsa di alveolite allergica.

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti infettivologo, pneumologo (RNRL).

22A00497

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 3 novembre 2021.

**Fondo per le infrastrutture portuali - Decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40 - Parere sullo schema di decreto di riporto.** (Delibera n. 57/2021).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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

Visto in particolare l'art. 16, comma 2 della citata legge n. 48 del 1967, come modificato dall'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, re-

cante «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, il quale dispone che «in caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri», questo Comitato sia «presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice presidente» di questo stesso Comitato e che, «in caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

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;

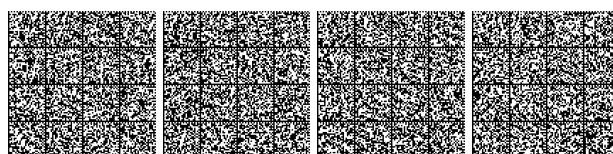
Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante «Riordino della legislazione in materia portuale», che all'art. 6 ha istituito le autorità di sistema portuale, di seguito ADSP, indicando nell'allegato A alla stessa legge i porti rientranti nelle predette autorità;

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

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

1) la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera 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, dispone che ogni progetto d'investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165,



che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

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 citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1;

Visto l'art. 4, comma 6 del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, e successive modificazioni, che:

1) ha istituito il «Fondo per le infrastrutture portuali», destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale;

2) ha previsto che il Fondo sia ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, per i programmi nazionali di riparto, e con le singole regioni interessate, per finanziamenti specifici riguardanti i singoli porti, nonché previo parere di questo Comitato;

3) ha previsto che al medesimo Fondo sia trasferita, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro competente, una quota non superiore al cinquanta per cento delle risorse ancora disponibili destinate all'ammortamento del finanziamento statale previsto per l'opera «Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma», revocato ai sensi del comma 7 del medesimo art. 4, da utilizzare come spesa ripartita in favore delle autorità portuali che abbiano speso, alla data del 31 dicembre 2009, una quota superiore almeno all'80 per cento dei finanziamenti ottenuti fino a tale data;

4) ha previsto che le predette risorse debbano essere destinate a progetti, già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili e finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici;

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»;

Visto 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», questo Comitato assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)» e che «a decorrere dalla medesima data ... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al Comitato interministeriale per la programmazione economica deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

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

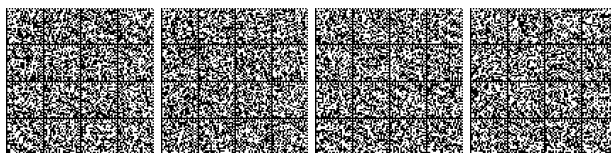
Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 139, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente il riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali» per l'importo complessivo di 82.315.150 euro;

Vista la nota 19 ottobre 2021, n. 38084, con la quale il MIMS ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato della richiesta di parere sullo «Schema di decreto relativo alla programmazione e ripartizione delle risorse previste dal «Fondo infrastrutture» relative all'annualità 2021», ai sensi del richiamato art. 4, comma 6 del decreto-legge n. 40 del 2010, e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 26 ottobre 2021, n. 31107, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso ulteriore documentazione, comprensiva dello schema aggiornato del decreto interministeriale previsto dal succitato art. 4, comma 6 del decreto-legge n. 40 del 2010;

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

1) a seguito dell'iniziale parere di questo Comitato reso con la citata delibera n. 139 del 2012, è stato adottato il decreto interministeriale 20 marzo 2013, n. 111, con il quale sono stati finanziati interventi delle autorità portuali indicati nella seguente tabella, nella quale sono anche riportate le risorse assegnate, pari a complessivi 82.315.150 euro, e lo stato di attuazione aggiornato degli interventi finanziati comunicato dal MIMS con la succitata istruttoria:



(importi in euro)

Autorità portuali/interventi	Finanziamenti	Stato attuazione lavori
Autorità portuale di Genova: riorganizzazione, ampliamento ed ottimizzazione delle potenzialità delle infrastrutture portuali e della funzionalità dell'area di Sestri Ponente del Porto di Genova	20.000.000	Lavori avviati
Autorità portuale di Savona: realizzazione <i>terminal</i> contenitori di Vado Ligure (piastra multifunzionale)	25.000.000	Lavori ultimati e collaudati
Autorità portuale di Gioia Tauro: finalità ex art. 5, comma 7- <i>duodecies</i> del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194	3.311.044	Trasferimento fondi completato
Autorità portuale di Cagliari: finalità ex art. 5, comma 7- <i>duodecies</i> del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194	919.044	Trasferimento fondi completato
Autorità portuale di Civitavecchia: completamento Porto commerciale di Gaeta	33.085.062	Lavori prossimi all'ultimazione
Totale ...	82.315.150	

2) a valere sul citato finanziamento complessivo di 82.315.150 euro, risultano spesi 68.449.891 euro, pari all'83% circa dello stesso finanziamento;

3) le ADSP interessate al finanziamento in esame hanno speso, alla data del 2009, una quota superiore all'80% per cento dei finanziamenti ottenuti fino a tale data;

4) la 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» ha tra l'altro rifinanziato il Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'art. 4, comma 6 del citato decreto-legge n. 40 del 2010, e che le conseguenti disponibilità, pari a complessivi 400.000.000 di euro, sono state appostate sul capitolo 7258 — piano gestionale 1 — dello stato di previsione della spesa del MIMS, con la seguente ripartizione temporale, dall'anno 2021 all'anno 2035:

(importi in milioni di euro)

Annualità	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Importo	2	2	5	5	6	10	10	40	40

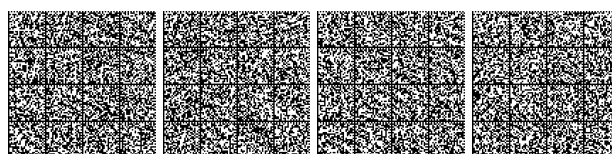
Annualità	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Totale
Importo	40	50	50	50	50	40	400

5) il MIMS ha trasmesso, per l'acquisizione del parere di questo Comitato, lo schema di decreto interministeriale concernente il finanziamento, per complessivi 400.000.000 di euro, degli interventi proposti dalle ADSP, in coerenza «con la strategia nazionale sulla mobilità» del medesimo Ministero, come delineata nell'allegato sugli interventi infrastrutturali al Documento di economia e finanza del 2021;

6) gli interventi sono tutti riferiti a porti di rilevanza nazionale, in quanto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, e successive modificazioni, che ha riformato la legge 28 gennaio 1994, n. 84, «con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale — enti pubblici vigilati dallo Stato — ha inserito nella gestione di tali enti i porti già classificati come di rilevanza nazionale» e pertanto «gli interventi sono tutti riferiti a porti di rilevanza nazionale facenti parte delle Autorità di sistema portuale»;

7) su tale schema di decreto è stata acquisita, ai sensi dell'art. 9, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, l'intesa della Conferenza unificata, che si è pronunciata nel corso della seduta del 4 agosto 2021, facendo proprie le richieste sotto elencate, formulate dalle regioni, e alle quali l'istruttoria in esame ha precisato che verrà dato corso «compatibilmente con le risorse finanziarie che risulteranno utili allo scopo»:

7.1) «finanziare con le ulteriori risorse MIMS, disponibili nel fondo di conto capitale alimentato dal riaccertamento dei residui passivi perenti, per la somma complessiva di 41 milioni di euro, i progetti relativi al molo Martello del Porto di Ortona nell'ambito dell'ADSP del mare Adriatico centrale, per un importo pari a 4 milioni di euro e quelli dell'ADSP Stretto di Messina per 37 milioni»;





7.2) «finanziare, in via prioritaria, a valere sulla prima fonte di finanziamento utile, come indicato nelle premesse dello schema di decreto di riparto del Fondo infrastrutture 2021»;

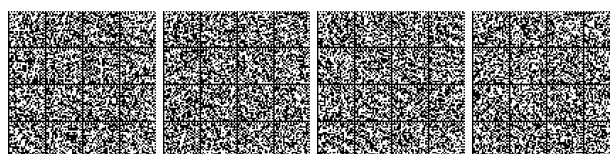
7.2.1) «gli interventi dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, in particolare l’opera denominata «Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. I° stralcio in attuazione al P.R.P. portuale», fino a 30 milioni e a condizione che il progetto sia presentato entro il 31 ottobre 2021»;

7.2.2) «gli interventi dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, in particolare il progetto presentato dalla Regione Molise, relativo al Porto di Termoli, per l’importo fino a 30 milioni e una volta conclusa l’integrazione della citata autorità entro il 31 ottobre 2021»;

8) lo schema di decreto interministeriale, sul quale deve essere acquisito il parere di questo Comitato, riporta in apposito allegato al decreto stesso, il programma d’interventi infrastrutturali da finanziare a carico dei 400 milioni di euro sopra citati:

(importi in milioni di euro)

Beneficiario	Porto	Denominazione intervento	CUP	Finanziamento
Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale	Genova	Nuova diga foranea	C39B18000060006	100,00
Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale	Piombino	Nuova strada di acceso al porto di Piombino: bretella di Piombino SS 398 tratto 2 Gagno-Porto	B71B21003880001	55,00
Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno meridionale e dello Ionio	Gioia Tauro	Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	F52B19000050005	50,00
Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centrale	Napoli	Ultimo/penultimo miglio ferroviario – potenziamento dello scalo ferroviario asservito al porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	G61B21008970006	38,80
Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale	Pescara	Interventi di deviazione del porto canale	J24E21001210006	21,20
	Ortona	Interventi di potenziamento del porto	J74E21000100005	6,00
	Ancona	Banchina del fronte esterno del Molo Clementino (nuova banchina crociere)	J31H16000140005	22,00
		Demolizione parziale dell’attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali	J32I15000230005	11,00
		Approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali	J37H21006030001	12,00
	San Benedetto del Tronto	Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	J84E21003870001	18,00
	Pesaro	Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	J74E21001480001	11,00
Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale	Venezia	Intervento di accessibilità al porto di Venezia: escavo del canale Malamocco Marghera	F71B21004080005	55,00
<b>TOTALE</b>				<b>400,00</b>



9) per i singoli interventi da finanziare è stato comunicato quanto segue:

9.1) Porto di Genova - nuova diga foranea: il progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) è stato approvato in linea tecnica con decreto 25 ottobre 2021, n. 1112, del Presidente della competente ADSP, nonché commissario straordinario per la predetta diga; il 17 settembre 2021 il progetto è stato trasmesso al Ministero della transizione ecologica per relativa la valutazione d'impatto ambientale; l'intervento comprende la progettazione delle fasi *a*) e *b*) e la realizzazione della sola fase *a*) e ha un costo di 950 milioni di euro, le cui fonti di finanziamento previste, oltre ai 100 milioni di euro di cui alla precedente tabella, sono costituite da un contributo di 500 milioni di euro a valere sul Fondo complementare di cui al 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» e convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dalla concessione di un'operazione finanziaria con la Banca europea degli investimenti per 253 milioni di euro, da un contributo della Regione Liguria per 57 milioni di euro e da risorse già nelle disponibilità dell'ADSP per circa 40 milioni di euro, per un totale di 850 milioni di euro. La progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento e le autorizzazioni delle amministrazioni competenti per l'intero intervento (fasi *a*) e *b*)) saranno acquisite entro l'anno, mentre i lavori di costruzione della fase *a*) dovrebbero durare 5 anni;

9.2) Porto di Piombino - nuova strada di accesso al Porto di Piombino: bretella di Piombino SS 398, tratto 2 Gagno-Porto: con provvedimento del presidente 19 ottobre 2021, n. 159, l'ADSP ha adottato il PFTE ai fini dell'avvio dei procedimenti propedeutici alla predisposizione del bando di gara; l'opera ha un costo complessivo di 66,67 milioni di euro. Il tempo di realizzazione dei lavori è previsto in 18 mesi, tenendo conto dell'eliminazione delle interferenze e della bonifica ambientale;

9.3) Porto di Gioia Tauro - lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante, tratti A-B-C: con decreto del presidente dell'ADSP 19 ottobre 2021, n. 63, è stato approvato il PFTE dell'intervento, dal costo di 50 milioni di euro; il termine delle operazioni di collaudo è previsto per il 31 dicembre 2026;

9.4) Porto di Napoli - ultimo/penultimo miglio ferroviario - potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse: con delibera del presidente dell'ADSP 19 ottobre 2021, n. 348, è stato approvato il documento preliminare alla progettazione dell'intervento, che individua univocamente la configurazione delle opere, contiene le indicazioni vincolanti per le successive fasi progettuali e prevede un importo complessivo, allo stato della progettazione, di 203,6 milioni di euro. La realizzazione degli interventi è prevista in quattro lotti di cui il primo è stato appaltato e i lavori sono di prossimo avvio. L'importo richiesto di 38,8 milioni di euro concorre al finanziamento di interventi dei lotti 2 e 3 e in particolare:

9.4.1) il potenziamento con sei binari di modulo 720 m e la predisposizione di un'ampia area operativa di carico e scarico, del sistema ferroviario del nuovo *terminal* contenitori della Darsena di Levante;

9.4.2) il miglioramento del sistema di collegamento del settore doganale di ponente con l'autostrada, realizzando un raccordo diretto, e il potenziamento della connessione dei *terminal* traghetti con l'autostrada, con una viabilità dedicata;

9.5) Porto di Pescara - interventi di deviazione del porto canale: il PFTE è stato approvato con delibera 16 aprile 2020, n. 18, del presidente dell'Azienda regionale per le attività produttive (ARAP) — ente pubblico economico che svolge le funzioni di soggetto attuatore in attuazione della convenzione 10 novembre 2016, sottoscritta con la Regione Abruzzo a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 169 del 2016 — e con la stipula del protocollo ricognitivo e di coordinamento tra l'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico centrale e la stessa Regione Abruzzo in data 13 settembre 2017. L'intervento ha un costo complessivo di 52,2 milioni di euro e le risorse già disponibili ammontano a 31 milioni di euro, a valere su finanziamenti di cui alle delibere di questo comitato 10 agosto 2016, n. 26, recante «Fondo sviluppo e coesione 2014-2020: Piano per il Mezzogiorno. assegnazione risorse», e 20 febbraio 2018, n. 26, recante «Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020 - ridefinizione del quadro finanziario e programmatico complessivo». La realizzazione dell'intervento è prevista in quattro fasi. Il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche del Lazio, Abruzzo e Sardegna ha già avviato le opere di una prima fase relativa alla realizzazione di una scogliera sommersa a nord del porto e del taglio della diga foranea. Le fasi 2 e 3 risultano finanziate con le suddette risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione. La quarta fase sarà finanziata con le risorse di cui allo schema di decreto in esame;

9.6) Porto di Ortona - interventi di potenziamento del porto: con delibera del commissario straordinario della competente ADSP 20 ottobre 2021, n. 123, è stata approvata la «scheda progettuale sintetica» che individua univocamente la configurazione dell'intervento di funzionalizzazione di un edificio in stato d'incompiuta realizzazione, sito nella zona nord del porto e che potrà ospitare spazi strettamente legati ai traffici e alle attività operative del porto stesso. L'intervento ha un costo di 6 milioni di euro; il cronoprogramma prevede la realizzazione della progettazione esecutiva entro maggio 2022 e la messa in esercizio entro dicembre 2023;

9.7) Porto di Ancona - banchina del fronte esterno del Molo Clementino (nuova banchina crociere): con delibera del commissario straordinario della competente ADSP 20 ottobre 2021, n. 124, è stato approvato il PFTE dell'intervento; sul progetto è stata svolta la Conferenza di servizi preliminare. Il costo stimato dell'intervento è di 22 milioni di euro;

9.8) Porto di Ancona - demolizione parziale dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali: ad ottobre 2005 è stato predisposto il progetto definitivo dei lavori «porto di Ancona - Opere di ammodernamento e potenziamento in attuazione del piano regolatore portuale - Lavori di terza fase delle opere a mare. Realizzazione del molo foraneo di sopraflutto e demolizione di parte del molo nord». La delibera 4 luglio 2006 del comitato portuale dell'Autorità portuale di Ancona ha



stralciato dal progetto dell'intervento la demolizione del molo nord. Nel mese di marzo 2017 sono stati conclusi e collaudati i lavori di realizzazione del molo di sopraflutto, mentre in relazione alla demolizione parziale del molo nord, l'autorità portuale, nel 2014, ha adottato un adeguamento tecnico funzionale (ATF) al Piano regolatore portuale vigente, che individua univocamente la configurazione dell'intervento. Con delibera del commissario straordinario della competente ADSP 20 ottobre 2021, n. 125, è stata approvata formalmente la suddetta documentazione tecnico-progettuale. È in corso, da parte del competente Provveditorato interregionale del MIMS, la progettazione esecutiva dell'intervento;

9.9) Porto di Ancona - approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali: con delibera del commissario *pro-tempore* dell'Autorità portuale di Ancona 21 giugno 2013, n. 18, è stato approvato il progetto preliminare dei lavori di escavo per l'adeguamento dei fondali del primo tratto della nuova banchina rettilinea. Tale progetto preliminare ha necessità di essere adeguato alle disposizioni del decreto ministeriale 15 luglio 2016, n. 173 («Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini»), a seguito delle risultanze di approfondimenti tecnico scientifici condotti dall'Agenzia regionale per la protezione ambientale delle Marche (ARPAM), dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e dall'Università politecnica delle Marche - Dipartimento di scienze della vita e dell'ambiente (UNIVPM - DISVA), ed esteso fino al molo di sopraflutto del porto per raggiungere le quote previste dal Piano regolatore portuale. Con delibera del commissario straordinario della competente ADSP 20 ottobre 2021, n. 120, è stata approvato il documento «scheda progettuale sintetica» dell'intervento, che contiene le finalità, strategiche, i tempi di attuazione e individua univocamente la configurazione dell'intervento, del costo di 12 milioni di euro. Il cronoprogramma prevede, per l'effettuazione dei lavori di escavo, circa centosettantacinque giorni naturali consecutivi;

9.10) Porto di San Benedetto del Tronto - vasca di colmata per sedimenti dragaggi: con delibera del commissario straordinario della competente ADSP 20 ottobre 2021, n. 122, è stato approvato il PFTE dell'intervento, del costo di 18 milioni di euro;

9.11) Porto di Pesaro - vasca di colmata per sedimenti dragaggi: con delibera del commissario straordinario della competente ADSP 20 ottobre 2021, n. 121, è stato approvato il PFTE dell'intervento. L'intervento ha un costo di 11 milioni di euro;

9.12) Porto di Venezia - intervento di accessibilità al porto di Venezia: escavo del canale Malamocco-Marghera: con decreto del presidente della competente ADSP 19 ottobre 2021, è stato approvato il PFTE dell'intervento, che riguarda la realizzazione di lavori per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco-Marghera. L'intervento ha un costo di 55 milioni di euro;

10) all'art. 3 lo schema di decreto prevede che le modalità e i tempi di esecuzione degli interventi finanziati siano individuati, ai sensi dell'art. 15 della legge 7 ago-

sto 1990, n. 241, in appositi accordi procedurali tra il MIMS - Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e le stesse ADSP, nei quali saranno anche definiti le modalità e gli obblighi connessi al monitoraggio delle opere nonché all'erogazione del contributo pubblico;

11) all'art. 5 lo schema di decreto prevede:

11.1) che le risorse assegnate debbano essere «revocate qualora i soggetti beneficiari delle stesse non provvedano all'assunzione di una obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro diciotto mesi dall'assegnazione delle stesse salvo oggettive e comprovate cause ostative»;

11.2) che «la verifica del rispetto dei termini avviene attraverso il sistema di cui» al successivo «art. 6»;

12) all'art. 6 lo schema di decreto specifica le modalità del monitoraggio delle attività e degli interventi, da effettuare «attraverso il sistema di «monitoraggio delle opere pubbliche - MOP» della «banca dati delle pubbliche amministrazioni - BDAP», ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, dal soggetto attuatore, ovvero dal titolare del CUP», e prevede che l'alimentazione del sistema MOP avvenga «assicurando il principio di unicità dell'invio previsto dall'art. 3, comma 1, lettera gg-gg-bis) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50»;

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 20 dicembre 2019, 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 3 novembre 2021, n. 5826, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base dell'odierna seduta di questo comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

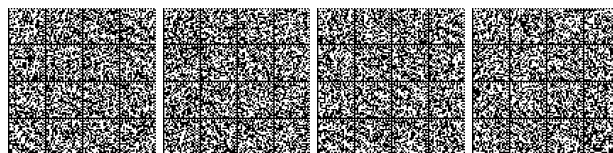
Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, risulta essere, tra i presenti, il Ministro componente più anziano e che dunque svolge le funzioni di presidente del comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del citato decreto-legge n. 32 del 2019;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

Esprime parere favorevole

sullo schema di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente il riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali» sopra illustrato.





## Raccomanda

al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:

1. di valutare, per l'intervento da realizzare nel porto di Pescara, se il soggetto attuatore non debba essere individuato nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, in luogo della Regione Abruzzo/Azienda regionale attività produttive (ARAP), tenuto conto che l'art. 4, comma 6 del citato decreto-legge n. 40 del 2010 individua le Autorità di sistema portuale quali beneficiarie dei finanziamenti;

2) di richiedere una rimodulazione del profilo di spesa del richiamato capitolo 7258 - piano gestionale 1 - dello stato di previsione di competenza, per consentire una più sollecita realizzazione degli interventi.

Roma, 3 novembre 2021

*Il Ministro delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili  
con funzioni di Presidente*  
GIOVANNINI

*Il segretario*  
TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 18 gennaio 2022  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle  
finanze, reg. n. 84

22A00500

## UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI

DECRETO RETTORALE 13 gennaio 2022.

## Modifiche dello statuto.

## IL RETTORE

Vista la legge 9 maggio 1989, n. 168 e successive modificazioni ed integrazioni recante l'autonomia statutaria e regolamentare degli Atenei;

Vista la legge 30 dicembre 2010, n. 240 e successive modificazioni ed integrazioni recante le norme in materia di organizzazione delle università;

Visto il vigente statuto emanato con decreto rettorale del 9 luglio 2019, n. 765;

Ravvisata la necessità di modificare gli articoli 17 e 22 dello statuto in merito alla modalità di elezione delle rappresentanze studentesche rispettivamente nel nucleo di valutazione e nel consiglio degli studenti;

Vista la delibera con la quale il Senato accademico, con il parere favorevole del consiglio di amministrazione, nella seduta del 26 ottobre 2021 (del. n. 145/21S) ha approvato la proposta di modifica degli articoli dello statuto sopra indicati;

Vista la nota prot. UniCa n. 258696 del 29 dicembre 2021 con la quale il MUR comunica che non si hanno osservazioni da formulare alle proposte di modifica allo statuto così come deliberato dal Senato accademico nella sopra richiamata seduta;

Richiamato l'art. 6 della legge 9 maggio 1989, n. 168 che dispone la pubblicazione dello statuto di Ateneo nella *Gazzetta Ufficiale*;

Decreta:

Art. 1.

Lo statuto di Ateneo è modificato così come di seguito riportato. Lo statuto entra in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Contestualmente all'entrata in vigore dello statuto emanato con il presente decreto, lo statuto emanato con decreto rettorale n. 765 del 9 luglio 2019 è da intendersi abrogato.

Cagliari, 13 gennaio 2022

*Il Rettore:* MOLA

ALLEGATO

## STATUTO DI ATENEIO

TITOLO I  
PRINCIPI GENERALIArt. 1.  
*Finalità istituzionali*

1. L'Università degli studi di Cagliari, di seguito denominata «Università» o «Ateneo», è un'istituzione pubblica dotata di personalità giuridica, sede primaria di libera ricerca ed alta formazione, luogo di approfondimento, elaborazione del pensiero critico e disseminazione delle conoscenze. L'Università opera combinando in modo organico ricerca e didattica, per il progresso culturale, economico e sociale nella prospettiva regionale, nazionale ed internazionale.

2. L'Università, attraverso l'Azienda ospedaliero Universitaria di Cagliari, svolge altresì l'assistenza sanitaria funzionale ai compiti istituzionali di didattica e di ricerca che con essi si integra.

3. L'Università persegue le proprie finalità istituzionali, comprese quelle di terza missione, in piena autonomia, in conformità ed in attuazione dell'art. 33 della Costituzione della Repubblica italiana e in adesione ai principi della Magna Charta delle Università europee.

4. L'Università opera per il raggiungimento delle proprie finalità con i docenti, i ricercatori, i dirigenti, il personale tecnico amministrativo e gli studenti, nel rispetto dei principi etici di non discriminazione e di pari opportunità. L'Ateneo valorizza il pluralismo delle idee e lo sviluppo della persona.

Art. 2.  
*Autonomia*

1. L'Università è dotata di autonomia scientifica, didattica, amministrativa, finanziaria ed organizzativa, nell'ambito della normativa vigente e delle previsioni del presente Statuto. L'Università opera in modo pluralista e libero da ogni condizionamento ideologico, confessionale e politico.

2. L'Università, nell'ambito della propria autonomia, adotta i regolamenti ed ogni altro provvedimento necessario o utile per l'organizzazione e l'attività delle strutture didattiche, di ricerca e di servizio.

