

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA



PARTE PRIMA

Roma - Venerdì, 18 marzo 2022

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima**, oltre alla **Serie Generale**, pubblica cinque **Serie speciali**, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:

- 1^a **Serie speciale**: Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)
- 2^a **Serie speciale**: Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)
- 3^a **Serie speciale**: Regioni (pubblicata il sabato)
- 4^a **Serie speciale**: Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)
- 5^a **Serie speciale**: Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda**, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale*, le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

Ministero dell'economia e delle finanze

DECRETO 11 marzo 2022.

Riapertura delle operazioni di sottoscrizione dei buoni del Tesoro poliennali 0,95%, con godimento 12 gennaio 2021 e scadenza 1° marzo 2037, sesta e settima *tranche*. (22A01783) Pag. 1

DECRETO 11 marzo 2022.

Riapertura delle operazioni di sottoscrizione dei buoni del Tesoro poliennali 0,45%, con godimento 15 novembre 2021 e scadenza 15 febbraio 2029 settima e ottava *tranche*. (22A01784) Pag. 2

DECRETO 11 marzo 2022.

Riapertura delle operazioni di sottoscrizione dei buoni del Tesoro poliennali 0,00%, con godimento 16 dicembre 2021 e scadenza 15 dicembre 2024, settima e ottava *tranche*. (22A01785) Pag. 4

Ministero dell'università e della ricerca

DECRETO 27 gennaio 2022.

Istituzione della Scuola superiore meridionale. (22A01654) Pag. 5

DECRETO 28 gennaio 2022.

Ammissione alle agevolazioni del progetto di cooperazione internazionale «EMILIO» nell'ambito del programma AAL Call 2021. (Decreto n. 1319/2022). (22A01655) Pag. 16

Ministero della giustizia

DECRETO 3 marzo 2022.

Adeguamento dei diritti di protesto e delle indennità di accesso relativi alla levata dei protesti cambiari. (22A01711) Pag. 20



Ministero della salute

DECRETO 30 novembre 2021.

Misure di adeguamento dell'idoneità delle strutture presso cui viene condotta la sperimentazione clinica alle disposizioni del regolamento (UE) n. 536/2014. (22A01712)..... *Pag.* 20

Ministero della transizione ecologica

DECRETO 25 gennaio 2022.

Approvazione dell'accordo per la delega dei compiti di certificazione statutaria per le navi registrate in Italia di cui alla convenzione Ballast Water stipulato con Bureau Veritas. (22A01714) *Pag.* 24

Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali

DECRETO 9 febbraio 2022.

Modifica dell'allegato B del decreto 1° marzo 2016 recante determinazione dei criteri e delle modalità per la concessione di contributi concernenti iniziative volte a sviluppare azioni di informazione per migliorare la conoscenza, favorire la divulgazione, garantire la salvaguardia e sostenere lo sviluppo dei prodotti agricoli ed alimentari contraddistinti dal riconoscimento U.E., ai sensi del regolamento (UE) n. 1151/2012, del regolamento (UE) n. 1308/2013, e del regolamento (CE) n. 607/2009. (22A01713)..... *Pag.* 27

DECRETO 14 febbraio 2022.

Modifica del decreto 3 aprile 2019, riguardante l'attuazione del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Consiglio e del Parlamento europeo, dei regolamenti delegato (UE) n. 2016/1149 e di esecuzione (UE) n. 2016/1150 della Commissione per quanto riguarda l'applicazione della misura degli investimenti e della ristrutturazione e riconversione dei vigneti. Modifica dei termini di presentazione delle domande di aiuto. (22A01691) *Pag.* 29

Ministero dello sviluppo economico

DECRETO 28 gennaio 2022.

Modifiche ai decreti 3 luglio 2015 e 8 marzo 2017 recanti la disciplina della concessione delle agevolazioni in favore delle imprese operanti nell'ambito dell'economia sociale e del settore culturale e creativo. (22A01699)..... *Pag.* 29

DECRETO 4 marzo 2022.

Liquidazione coatta amministrativa della «Studiotiesse società cooperativa a responsabilità limitata», in Chieti e nomina del commissario liquidatore. (22A01659)..... *Pag.* 31

Presidenza del Consiglio dei ministri

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO AI FINI DELLA RICOSTRUZIONE NEI TERRITORI INTERESSATI DAGLI EVENTI SISMICI VERIFICATISI A FAR DATA DAL 24 AGOSTO 2016

ORDINANZA 23 dicembre 2021.

Attuazione degli interventi del Piano complementare al PNRR nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, sub-misura A2 «Comunità energetiche, recupero e rifunzionalizzazione edifici pubblici e produzione di energia / calore da fonti rinnovabili», Linea di intervento n. 3, «Realizzazione sistemi centralizzati di produzione e distribuzione intelligente di energia e/o calore da fonti rinnovabili», e Linea di intervento n. 4, «Supporto alla creazione di comunità energetiche locali per condivisione dell'energia elettrica da fonti pulite». (Ordinanza n. 4). (22A01695)..... *Pag.* 32

ORDINANZA 23 dicembre 2021.

Attuazione degli interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, sub-misura A1 «Innovazione digitale», Linea di intervento n. 1, intitolata «Potenziamento infrastrutturazione di base finalizzata all'aumento della resilienza della comunicazione», Linea di intervento n. 2, intitolata «Realizzazione di sistemi informativi (piattaforme telematiche) per la gestione digitale in tempo reale di servizi», e Linea di intervento n. 3, intitolata «Realizzazione di una piattaforma territoriale informatica», ai sensi dell'art. 14-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108. (Ordinanza n. 5). (22A01696). *Pag.* 35

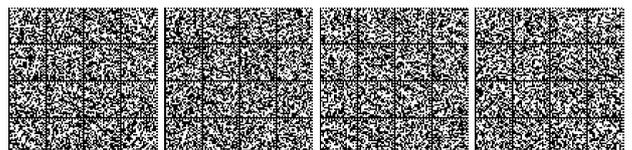
ORDINANZA 30 dicembre 2021.

Attuazione degli interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, «Infrastrutture e mobilità», Linea di intervento 5, intitolata «Investimenti sulla rete stradale comunale». (Ordinanza n. 6). (22A01697). *Pag.* 39

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ**Agenzia italiana del farmaco**

DETERMINA 8 marzo 2022.

Riclassificazione del medicinale per uso umano «Lenalidomide Krka», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 180/2022). (22A01693)..... *Pag.* 42



DETERMINA 8 marzo 2022.

Riclassificazione del medicinale per uso umano «Insulina Aspart», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 195/2022). (22A01694)..... *Pag.* 44

DETERMINA 8 marzo 2022.

Riclassificazione del medicinale per uso umano «Arsenico Triossido», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 179/2022). (22A01698)..... *Pag.* 46

DETERMINA 11 marzo 2022.

Regime di rimborsabilità e prezzo, a seguito di nuove indicazioni terapeutiche del medicinale per uso umano «Bavencio». (Determina n. 215/2022). (22A01786)..... *Pag.* 48

Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile

DELIBERA 15 febbraio 2022.

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera. Approvazione rimodulazione lotti costruttivi n. 3, n. 4, n. 5, e autorizzazione lotto costruttivo n. 4 ai sensi della legge 23 dicembre 2009, n. 191, art. 2, comma 232, lettere "B" e "C" e comma 233 modifica prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018 (CUP C11J05000030001C). (Delibera n. 3/2022). (22A01715)..... *Pag.* 50

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

Agenzia italiana del farmaco

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Bortezomib Baxter» (22A01716)..... *Pag.* 66

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Icatibant Aguetant» (22A01717)..... *Pag.* 66

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Pyrilvex» (22A01718)..... *Pag.* 67

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Aproxamlo». (22A01719)..... *Pag.* 68

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio dei medicinali per uso umano «Paracetamolo e Codeina Mylan Pharma». (22A01720)..... *Pag.* 69

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Ezateiros» (22A01721)..... *Pag.* 69

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Micomicen» (22A01722)..... *Pag.* 69

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Bimatoprost e Timololo Zentiva» (22A01787)..... *Pag.* 70

Agenzia per l'Italia Digitale

Linee guida operative per la fruizione dei servizi SPID da parte dei minori (22A01724)..... *Pag.* 70

Banca d'Italia

1° Aggiornamento della circolare n. 302/2018 - L'Anagrafe dei Soggetti. (22A01700)..... *Pag.* 71

Ministero dello sviluppo economico

Nomina del Segretario generale dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (22A01692)..... *Pag.* 141

Modifica dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività fiduciaria rilasciata alla società «Fidentia S.r.l. - società fiduciaria», con sede legale in Reggio Emilia. (22A01723)..... *Pag.* 141

RETTIFICHE

ERRATA-CORRIGE

Comunicato relativo al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, recante: «Attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili». (22A01725)..... *Pag.* 142



COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 15 febbraio 2022.

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera. Approvazione rimodulazione lotti costruttivi n. 3, n. 4, n. 5, e autorizzazione lotto costruttivo n. 4 ai sensi della legge 23 dicembre 2009, n. 191, art. 2, comma 232, lettere "B" e "C" e comma 233 modifica prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018 (CUP C11J05000030001C). (Delibera n. 3/2022).

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 di questo Comitato;

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

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, 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 l'Accordo 29 gennaio 2001 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ratificato dal Parlamento francese con legge 28 febbraio 2002, n. 291 e dal Parlamento italiano con legge 27 settembre 2002, n. 228;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche e la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma infrastrutture strategiche» l'infrastruttura «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione»;

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

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve 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 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, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

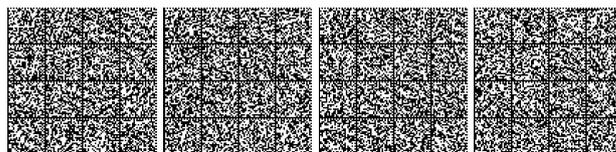
4. il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

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

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191, che, all'art. 2, commi da 232 a 234, ha previsto che, con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari per i quali questo Comitato può autorizzare l'avvio alla realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso Comitato, e visti in particolare:

1. il comma 232, che stabilisce:

«Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati 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 due miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a un miliardo di euro, per i quali il CIPE può autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a dieci miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni:

a) il costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, devono costituire almeno il venti per cento del costo complessivo dell'opera; in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il dieci per cento del costo complessivo dell'opera;

b) il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiornamento di tutti gli elementi della medesima relazione;

c) il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'alinea, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria».

2. il comma 233, il quale stabilisce:

«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 in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma»;

3. il comma 234, il quale stabilisce:

«il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato Infrastrutture dà distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233»;

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»;

Vista la normativa vigente 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 dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 concernente il Codice dei contratti pubblici, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

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

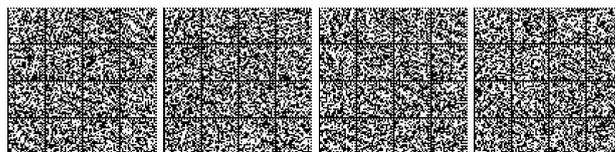
Visto l'Accordo 30 gennaio 2012 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, ratificato in Italia con legge 23 aprile 2014 n. 71 ed in Francia con legge 2 dicembre 2013, n. 1089, definito come «protocollo addizionale all'Accordo» del 29 gennaio 2001;

Considerato che ai sensi dell'accordo citato del 30 gennaio 2012 (che individua, per la realizzazione dell'opera, un promotore pubblico, quale organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese, che viene qualificato come ente aggiudicatore, con la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera), si è perfezionata la configurazione della società Lyon Turin Ferroviaire, di seguito LTF, nel ruolo del Promotore pubblico e che LTF ha in seguito modificato la propria denominazione sociale in Tunnel Euralpin Lyon Turin Société par Actions Simplifiée, di seguito TELT;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge di stabilità 2013) che all'art. 1, comma 208, per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ha autorizzato la spesa di sessanta milioni di euro per l'anno 2013, di cento milioni di euro per l'anno 2014, di seicentoottanta milioni di euro per l'anno 2015 e di centocinquanta milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029;

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, di seguito TEN-T, 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, che modifica il regolamento UE n. 913/2010 e che abroga i regolamenti CE n. 680/2007 e CE n. 67/2010;



Vista la legge 23 aprile 2014, n. 71, recante «Ratifica ed esecuzione da parte dell'Italia dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Roma il 30 gennaio 2012»;

Visto l'ulteriore Accordo 24 febbraio 2015 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori della sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, 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 sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle competenti direzioni generali del MIT, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

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

Vista la Convenzione di sovvenzione in data 1° dicembre 2015, relativa al finanziamento dell'azione n. 2014-EU-TM-0401-M, denominata «Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Tunnel di base del Moncenisio» per il periodo 2016-2019, di seguito «Grant Agreement», con risorse dell'Unione europea per complessivi 813,78 milioni di euro, di cui 451,26 milioni per la parte italiana e 362,52 milioni per la parte francese;

Visto il protocollo addizionale, all'Accordo del 24 febbraio 2015, dell'8 marzo 2016 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

Considerato che l'art. 2, punto 2.2, del sopra citato Protocollo addizionale 8 marzo 2016, stabilisce che «Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi. Tale attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino al completamento dei lavori, sulla base dell'indice di riferimento come definito al punto 3. dell'allegato al presente protocollo addizionale con adeguamento finale degli eventuali scostamenti rilevati»;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, e visti in particolare:

1. 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, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

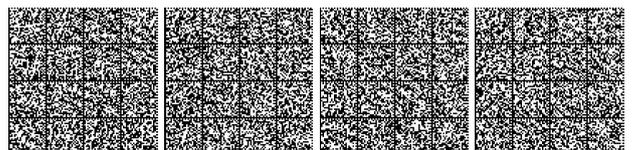
2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di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

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

4. l'art. 214, comma 11, che 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;

5. l'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, 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, che per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente e che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;



Vista la legge 5 gennaio 2017, n. 1, recante «Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016», e, in particolare, l'art. 3, che dispone, tra l'altro, che la realizzazione della sezione transfrontaliera avvenga con le modalità previste dall'art. 2, comma 232, lettere b) e c), e comma 233, della citata legge n. 191 del 2009, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente e la realizzazione dell'opera per successivi lotti costruttivi non funzionali;

Vista la legge 1° febbraio 2017, n. 116 di ratifica degli Accordi del 2015 e del Protocollo del 2016 pubblicata sul *Journal Officiel de la République Française*;

Vista la delibera di questo Comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera di questo Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

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)»;

Visto l'*Amendment al Grant Agreement* n. 1 del 14 aprile 2020, che ha prorogato il contributo finanziario europeo di 813.781.900 euro per la realizzazione dell'opera fino al 31 dicembre 2022;

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»;

Vista 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», che ha previsto sul capitolo n. 7532 dello stato di previsione del MIMS ulteriori finanziamenti pari a quattrocentonove milioni di euro;

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, di seguito MIMS;

Visto il contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Ferrovie dello Stato italiane S.p.a. e Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., di seguito CdP TELT, sottoscritto in data 21 maggio 2021, «per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della Sezione transfrontaliera della Parte comune della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione»;

Visto il decreto MIMS 3 agosto 2021, n. 52, con il quale è stato approvato il CdP TELT con arco temporale 2021-2029, «per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della Sezione transfrontaliera della Parte comune della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione e delle relative opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale della suddetta infrastruttura»;

Viste le delibere di questo Comitato relative alla Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, il cui contenuto si intende qui richiamato e viste in particolare:

1. le delibere CIPE 3 agosto 2011, n. 57 e 20 febbraio 2015, n. 19, con le quali questo Comitato ha approvato rispettivamente i progetti preliminare e definitivo del «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo francese - Sezione transfrontaliera: tratta in territorio italiano»;

2. la delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 67, con la quale questo Comitato ha autorizzato:

2.1 l'avvio alla realizzazione per lotti costruttivi della «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera», indicando il nuovo limite di spesa dell'opera, per la parte di competenza italiana, pari a 5.631,46 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,20 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 milioni di euro per ulteriori opere compensative, anche definite come misure di accompagnamento ulteriori rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera;

2.2 l'avvio del 1° lotto costruttivo «Tunnel di base», dal costo di competenza italiana di 2.563,70 milioni di euro, e del 2° lotto costruttivo «Opere all'aperto Francia», dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro, per un valore complessivo di 2.892,62 milioni di euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera per la parte di competenza italiana entro il limite di spesa di 5.631,46 milioni di euro;

3. la delibera CIPE 28 febbraio 2018, n. 6, con la quale questo Comitato ha espresso parere sul CdP TELT per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della Sezione transfrontaliera della Parte comune italo-francese della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

4. la delibera CIPE 21 marzo 2018, n. 30, con la quale questo Comitato ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo della variante cantierizzazione in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della delibera n. 19 del 2015, nell'ambito del lotto costruttivo n. 1;



5. la delibera CIPE 26 aprile 2018 n. 39, con la quale questo Comitato ha approvato con prescrizioni la parziale modifica degli allegati alla citata delibera CIPE n. 30 del 2018 e, in particolare, di alcune prescrizioni richieste dall'allora Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo;

Vista la nota prot. n. 41941 del 17 novembre 2021, con la quale il Capo di Gabinetto del MIMS ha trasmesso la documentazione utile per l'istruttoria, predisposta dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e, allo stesso tempo, ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Approvazione della rimodulazione dei lotti costruttivi n. 3, n. 4 e n. 5 e autorizzazione, ai sensi dell'art. 2, comma 233, della legge n. 191/2009, all'avvio del 4° lotto costruttivo "Opere all'aperto Italia"»;

Preso atto che nella prima relazione istruttoria trasmessa dal MIMS il 17 novembre 2021 a pagina 12 viene riportato che le somme ancora mancanti al completo finanziamento del quarto lotto costruttivo, pari a 5,68 milioni di euro, «sono state richieste dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie nell'ambito del fabbisogno 2022 da inserire nella prossima legge di bilancio»;

Vista la nota del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, prot. n. 6276, del 26 novembre 2021, di richiesta chiarimenti e integrazione documentale;

Considerato che, con la medesima nota DIPE n. 6276, del 26 novembre 2021, il DIPE ha chiarito che l'«ottemperanza del MIMS al punto 5 della delibera di questo Comitato n. 67 del 2017» riportata a pagina 21 della relazione istruttoria, risulta essere una utile anticipazione dell'informativa richiesta con la prescrizione del sopra citato punto 5;

Considerato che non è stato possibile, nella seduta di questo Comitato del 22 dicembre 2021, procedere all'«approvazione della rimodulazione temporale dei lotti costruttivi n. 3, n. 4 e n. 5 e l'autorizzazione dell'avvio dei lavori per il lotto costruttivo n. 4 e il relativo finanziamento», in assenza della disponibilità completa dei finanziamenti necessari per il lotto costruttivo n. 4, per la mancanza dei 5,68 milioni di euro sopra menzionati;

Vista la legge del 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024» (legge di bilancio 2022), con la quale sono stati destinati alla Nuova linea ferroviaria Torino-Lione complessivi cinquantasette milioni di euro, stanziati sul capitolo n. 7532 del MIMS;

Vista la nota 4 gennaio 2022, n. 27, con la quale il MIMS ha comunicato le modalità di destinazione delle risorse stanziata con la legge di bilancio 2022, ed in particolare che 5,68 milioni di euro sono destinati prioritariamente al completamento della copertura del lotto costruttivo n. 4 e la parte residuale a copertura delle ulteriori opere compensative, per 51,32 milioni di euro;

Considerato che per l'autorizzazione all'utilizzo, a copertura delle ulteriori opere compensative, dei sopra citati 51,32 milioni di euro, è necessaria una apposita assegnazione da parte del CIPESS a seguito dell'individuazione delle opere da realizzare con indicazione del relativo CUP;

Vista l'ulteriore nota DIPE, prot. n. 81 dell'11 gennaio 2022, di richiesta di integrazione documentale a valle dell'emanazione della legge di bilancio 2022;

Vista la nota Ferrovie dello Stato italiane prot. n. FS-AD-APCA0011P\2022\0000009 del 21 gennaio 2022, con la quale si comunica l'aggiornamento, elaborato di concerto con TELT, del «Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa» relativamente «alle ulteriori risorse per cinquantasette milioni di euro stanziata dalla» legge di bilancio 2022;

Vista la documentazione integrativa, trasmessa dal MIMS con nota prot. n. 420 del 21 gennaio 2022, che fra l'altro aggiorna la relazione istruttoria e rinnova la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno del CIPESS;

Vista la nota DIPE, prot. n. 401 del 28 gennaio 2022, con la quale veniva chiesto di trasmettere al MIMS l'aggiornamento degli allegati n. 1, 2 e 3 della delibera CIPE n. 67 del 2017;

Vista la nota MIMS, prot. n. 808 del 2 febbraio 2022, che trasmette gli allegati 1 e 2, e rimanda ai documenti istruttori per la definizione degli elementi per poter effettuare l'aggiornamento nell'allegato 3 - Impieghi, fonti, e fabbisogni finanziari;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e in particolare che:

1. la Nuova linea ferroviaria Torino-Lione è parte integrante del corridoio «Mediterraneo», che costituisce il principale asse Est-Ovest della rete TEN-T a sud delle Alpi e mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa centro-orientale;

2. la Sezione internazionale della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione è costituita da tre parti: parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian; parte comune italo francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia; parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele a Settimo Torinese (Nodo di Torino);

3. la Parte comune italo-francese include la Sezione transfrontaliera, tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia, di cui costituisce la prima fase funzionale e che comprende il rifacimento dell'impianto ferroviario di Saint-Jean de Maurienne con la stazione internazionale e il raccordo alla linea storica, il tunnel di base transfrontaliero del Moncenisio di circa 57,5 km, l'attraversamento della piana di Susa con la stazione internazionale, il tunnel dell'interconnessione e le opere all'aperto per l'innesto della Interconnessione nella linea storica Torino-Modane prima della stazione di Bussoleno;

4. TELT è il promotore pubblico chiamato a compiere le attività e le operazioni previste nell'Accordo del 2012 e che ha modificato la propria denominazione sociale rispetto alla precedente LTF;



5. questo Comitato, con propria delibera 7 agosto 2017 n. 67, ai sensi dell'art. 3, comma 1, della legge 5 gennaio 2017, n. 1, ha disposto la realizzazione della Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione mediante le modalità previste dall'art. 2, commi 232 e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate, e ha approvato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: «Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera», come di seguito:

5.1. - 1° lotto costruttivo: tunnel di base 1ª fase;

5.2. - 2° lotto costruttivo: opere all'aperto Francia;

5.3. - 3° lotto costruttivo: tunnel di base (completamento);

5.4. - 4° lotto costruttivo: opere all'aperto Italia;

5.5. - 5° lotto costruttivo: attrezzaggio tecnologico;

6. come indicato all'art. 2, punto 2.1, del citato Protocollo addizionale 8 marzo 2016 all'Accordo del 24 febbraio 2015, il costo certificato a vita intera della Sezione transfrontaliera era pari a 8.300,73 milioni di euro espresso in valuta gennaio 2012;

7. il limite di spesa definito da questo Comitato con propria delibera n. 67 del 2017 per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale è complessivamente pari a 98,95 milioni di euro e che tale importo non supera il 2% del totale del costo dell'opera di 4.947,46 milioni di euro (valuta 2012) e viene ripartito come segue:

7.1. - priorità 1, pari a 9,56 milioni di euro;

7.2. - priorità 2, pari a 32,13 milioni di euro;

7.3. - ulteriori opere compensative, pari a 57,26 milioni di euro (oggetto di una prossima convenzione);

8. il suddetto protocollo addizionale 8 marzo 2016 dispone, all'art. 2, punto 2.2, che gli oneri relativi al costo certificato alla data di valuta gennaio 2012 siano, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento previsto dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi, e che tale attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino al completamento dei lavori;

9. il costo dell'intera opera rivalutata è di 9.630,25 milioni di euro di cui il costo di parte italiana è pari a 5.574,20 milioni di euro, al lordo del contributo finanziario dell'Unione europea;

10. il limite di spesa dell'opera, per la parte di competenza italiana, come definito dalla delibera CIPE n. 67 del 2017, è pari a 5.631,46 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,20 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 per ulteriori opere compensative rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera;

11. il costo della Sezione transfrontaliera con la ripartizione degli oneri tra Italia e Francia, al lordo del contributo finanziario dell'Unione europea, è riepilogato come segue:

(Importi in milioni di euro)

Voce	Importo Totale	Quota Italia	Quota Francia
Costo certificato (valuta 2012)	8.300,73	4.807,36	3.493,37
Acquisizioni fondiari, interferenze di reti e misure di accompagnamento in territorio italiano (valuta 2012)	172,23	172,23	0,00
Acquisizioni fondiari, interferenze di reti e misure di accompagnamento in territorio francese (valuta 2012)	136,72	0,00	136,72
Costo complessivo (valuta 2012)	8.609,68	4.979,59	3.630,09
Costo complessivo (valuta corrente)	9.630,25	5.574,20	4.056,04
Ulteriori opere compensative		57,26	
Costo complessivo ITALIA (valuta corrente)		5.631,46	

12. il CdP TELT rappresenta l'aggiornamento del fabbisogno di competenza che conferma il valore economico dei singoli lotti costruttivi come previsti nella delibera CIPE n. 67 del 2017;

13. sono stati avviati i lavori del lotto costruttivo n. 1, «Tunnel di base», dal costo di competenza italiana di 2.563,70 milioni di euro, e del lotto costruttivo n. 2, «Opere all'aperto Francia», dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro, per un valore complessivo di 2.892,62 milioni di euro;

14. la rimodulazione richiesta dal MIMS prevede nel lotto costruttivo n. 4, l'anticipazione di alcuni interventi afferenti ai lotti costruttivi n. 3 e n. 5, e conseguente posticipazione negli altri lotti n. 3 e n. 5 di parte degli interventi previsti inizialmente nel lotto costruttivo n. 4;

15. la posticipazione degli interventi al lotto costruttivo n. 3 riguarda, in particolare, le opere principali dei cantieri operativi 1 e 2, così come le gallerie dell'interconnessione di Bussoleno, il ponte sulla Dora, la stazione internazionale di Susa e i fabbricati dell'area tecnica sempre di Susa;

16. nella proposta di rimodulazione del lotto costruttivo n. 4 rientrano invece il differimento di interventi sulla linea storica a Susa e Bussoleno, la realizzazione



dello svincolo autostradale Susa Est, la variante autostradale dell'Autostrada A32, e la rilocalizzazione della Pista di guida sicura, nonché l'anticipazione di alcune attività, originariamente previste nel lotto costruttivo n. 3, relative al completamento delle opere civili del Tunnel di base in Francia e in Italia;

17. il MIMS prevede che i lavori per i lotti costruttivi n. 3 e n. 5 possano essere autorizzati rispettivamente a partire dal mese di gennaio 2023 e dal mese di dicembre 2023;

18. la rimodulazione temporale dei lotti costruttivi n. 3, n. 4 e n. 5 risponde a esigenze di una diversa pianificazione temporale delle opere lasciando invariato il costo a vita intera dell'opera;

19. gli importi relativi ai costi della sezione transfrontaliera dei cinque lotti costruttivi sono stati così articolati, evidenziando anche le quote Italia e Francia (al lordo del contributo finanziario dell'Unione europea):

(Importi in milioni di euro)

Lotto costruttivo	Importo Totale	Quota Italia	Quota Francia
N. 1: Tunnel di base 1 ^a Fase	4.492,64	2.563,70	1.928,94
N. 2: Opere all'aperto Francia	568,08	328,92	239,16
N. 3: Tunnel di base (Completamento)	2.200,90	1.274,32	926,58
N. 4: Opere all'aperto Italia	654,32	414,68	239,64
N. 5: Attrezzaggio tecnologico	1.714,30	992,58	721,72
Costo Complessivo (valuta corrente)	9.630,25	5.574,20	4.056,04

20. il costo complessivo del lotto costruttivo n. 4 da autorizzare è pari 414,68 milioni di euro, alla cui copertura finanziaria sono destinati 409 milioni di euro stanziati dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di bilancio 2021), e 5,68 milioni di euro nell'ambito dei 57 milioni di euro stanziati dalla legge 30 dicembre 2021 n. 234 (legge di bilancio 2022);

21. le tavole 1 e 2 del CdP TELT, relative rispettivamente a «costi e finanziamenti» e al «prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa», sono state aggiornate con gli stanziamenti previsti dalla legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio 2022);

22. il cronoprogramma dei lavori prevede la messa in servizio della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione dopo nove anni dall'inizio dello scavo della galleria di base, inclusa la fase di collaudo e di pre-esercizio;

23. le diverse fasi del cronoprogramma prevedono:
23.1. a partire dall'anno T0 rispetto alla data «dell'ordine di servizio»:

23.1.1. Attrezzaggio interconnessione Bussoleno - binari dispari (della durata di un anno) con inizio attività al tempo T-2;

23.1.2. Realizzazione dell'interconnessione Bussoleno - binari pari (tre anni);

23.1.3. Allestimento cantieri (un anno);

23.1.4. Viabilità ferrovia Susa-Torino (due anni);

23.2. a partire dall'anno T1, scavo del tunnel di base (cinque anni);

23.3. a partire dall'anno T3, stazione internazionale di Susa (tre anni);

23.4. a partire dall'anno T4, attrezzaggio interconnessione Bussoleno - Binari pari;

23.5. a partire dall'anno T5, finiture tunnel di Base (tre anni);

23.6. a partire dall'anno T7, attrezzaggio tunnel di base ed area tecnica di Susa (tre anni);

23.7. a partire dall'anno T8, realizzazione fabbricati tecnologici (due anni);

24. il *Master Plan* del lotto costruttivo n. 4 descrive invece il cronoprogramma dei Cantieri operativi con le relative macro-fasi, dividendo l'inizio e la fine dei lavori in un totale di diciassette semestri, ed in particolare:

24.1. Completamento espropri e convenzioni (dodici semestri);

24.2. Valorizzazione materiali e deposito lato Italia (sette semestri) - cantiere operativo n. 10;

24.3. Opere Piana di Susa, opere di anticipazione e deviazione linea storica Susa-Bussoleno (sedici semestri totali) - cantieri operativi vari fra i quali lo svincolo Susa Est e la variante A32 (dodici semestri);

24.4. Impianti ferroviari e tecnologici (quattordici semestri) - cantieri operativi 12 a/b/.../i;

25. la dichiarazione di pubblica utilità, apposta con l'approvazione del progetto definitivo da parte della delibera di questo Comitato n. 19 del 2015, scadrà a luglio 2022;

26. il prospetto degli impieghi per l'intera opera prevede:

26.1. «consuntivo cumulato al 31 dicembre 2021», per 1.098,75 milioni di euro;

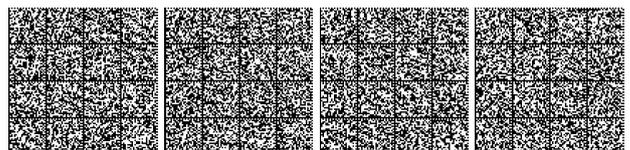
26.2. «previsionale cumulato al 31 dicembre 2029», per 4.096,36 milioni di euro;

27. il prospetto delle fonti disponibili per l'intera opera prevede:

27.1. «consuntivo cumulato al 31 dicembre 2021 per l'utilizzo delle fonti disponibili», per 1.797,69 milioni di euro;

27.2. «previsionale cumulato al 31 dicembre 2029 per l'utilizzo delle fonti disponibili», per 3.842,36 milioni di euro;

27.3. «previsionale cumulato oltre il 2029», per 4.096,36 milioni di euro e una differenza, rispetto al cumulato al 31 dicembre 2029, di 254 milioni di euro, dovendosi considerare che i pagamenti naturalmente proseguono per un tempo leggermente più lungo rispetto a quello dell'effettiva conclusione dei lavori e pertanto anche la persistenza dei finanziamenti deve seguire questa logica;



27.4. una disponibilità di 51,32 milioni di euro, derivanti dalla legge di bilancio 2022;

28. il prospetto del fabbisogno di cassa cumulato per le opere ancora da finanziare prevede un fabbisogno (non tenendo conto della disponibilità residua di 51,32 milioni di euro di cui alla Legge di bilancio 2022) di:

28.1. 1.274,32 milioni di euro per il lotto costruttivo n. 3 nel periodo 2024-2028;

28.2. 992,58 milioni di euro del lotto costruttivo n. 5 nel periodo 2023-2029;

28.3. 57,26 milioni di euro per «ulteriori opere compensative» nel periodo 2022-2027;

29. i finanziamenti attualmente disponibili (pari a 2.979,44 milioni di euro sul capitolo di bilancio previsionale n. 7532 «Somme da assegnare per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione» del MIMS e 327,86 milioni di euro a valere sui fondi CEF 2014-2020, oltre al recente finanziamento in Legge di bilancio 2022), ed il relativo fabbisogno residuo, tenuto conto dell'assegnazione disposta con la presente delibera, sono così ripartiti:

(Importi in milioni di euro in valuta corrente)

Lotto Costruttivo	Costo	Finanziamento	Fabbisogno
N. 1: Tunnel di base 1ª Fase	2.563,70	2.563,70	
N. 2: Opere all'aperto Francia	328,92	328,92	
N. 3: Tunnel di base (completamento)	1.274,32		1.274,32
N. 4: Opere all'aperto Italia	414,68	414,68	
N. 5: Attrezzaggio tecnologico	992,58		992,58
Totale complessivo Lotti costruttivi	5.574,20	3.307,30	2.266,90
Ulteriore opere compensative	57,26		57,26
Totale Lotti costruttivi + Ulteriori Opere Compensative	5.631,46	3.307,30	2.324,16
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS		51,32	-51,32
TOTALE	5.631,46	3.358,62	2.272,84

Fonte: Elaborazione DIPE su dati MIMS, RFI, TELT e Legge di Bilancio 2022

30. il MIMS ha richiesto che l'ultimo capoverso della prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018, fermo restando il limite di spesa di 2.563,70 milioni di euro del lotto costruttivo n. 1, sia modificato, aggiungendo alla fine che: «In caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti obbligati ad ogni adempimento in materia ambientale in tempi coerenti con il programma dei lavori dell'Opera, TELT è autorizzata ad eseguire in danno dei responsabili le necessarie attività di rimozione dei rifiuti, di caratterizzazione ed eventuale bonifica del sito; ove la rivalsa in danno nei confronti dei responsabili non consentisse l'integrale recupero delle spese anticipate, i relativi costi saranno a carico dell'opera ferroviaria, fermo restando il limite di spesa del 1° lotto costruttivo»;

Considerato che il MIMS ha presentato la proposta di aggiornamento della prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018 sopra citata, e che tale aggiornamento ha come obiettivo quello di consolidare e uniformare l'approccio di TELT nell'ambito delle attività di preparazione e installazione dei cantieri effettuate in Francia e in Italia, nonché di sostenere l'attività anticipatoria del Promotore stesso in coerenza con il cronoprogramma lavori ed il limite di spesa dei cinque lotti costruttivi dell'opera;

Preso atto che non è stata ancora predisposta e firmata la Convenzione fra Commissario di Governo, Regione Piemonte, MIMS, TELT e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a., necessaria per la formalizzazione delle ulteriori opere compensative previste;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato, di cui alla delibera CIPE 20 dicembre 2019, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)», così come modificata dalla delibera di questo stesso Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

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;

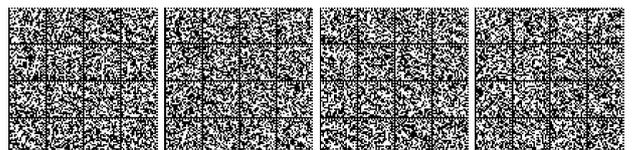
Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto lo stesso viene sottoposto direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo,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

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 2, commi 232 e 233, della legge n. 191, del 23 dicembre 2009, è autorizzato l'avvio della realizzazione del lotto costruttivo n. 4 «Opere all'aperto Italia», dal costo di competenza italiana pari a 414,68 milioni di euro e approvata la rimodulazione dei lotti costruttivi n. 3, n. 4 e n. 5 con invarianza del limite di spesa, riportato al successivo punto 2.



2. È confermato il limite di spesa dei cinque lotti costruttivi dell'opera incluse le ulteriori opere compensative, per la parte di competenza italiana, pari a 5.631,46 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,20 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dei 5 lotti costruttivi e 57,26 milioni di euro per le ulteriori opere compensative.

3. La copertura finanziaria del lotto costruttivo n. 4 è assicurata, per quattrocentonove milioni di euro, dalle risorse stanziare sul pertinente capitolo di bilancio n. 7532 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili dalla legge di bilancio 2021 e, per la residua quota di 5,68 milioni di euro, a valere sulle risorse stanziare sul medesimo capitolo dalla legge di bilancio 2022, complessivamente pari a cinquantasette milioni di euro, mentre la quota restante di 51,32 milioni di euro del finanziamento stanziato con la stessa legge di bilancio 2022 resta a disposizione in attesa di una successiva delibera del CIPESS di autorizzazione all'utilizzo.

4. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmetterà a questo Comitato un'informativa sulle ulteriori opere compensative della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, dal costo massimo pari a 57,26 milioni di euro, una volta completato l'iter di condivisione e formalizzazione di tutte le opere da realizzare in tale ambito, come già previsto dal punto 5 della delibera CIPE n. 67 del 2017.

5. La descrizione sintetica degli interventi previsti nei singoli lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari aggiornati con i finanziamenti previsti dalla legge di bilancio 2022, sono descritti nella precedente presa d'atto, e nei seguenti allegati che formano parte integrante della presente delibera:

5.1 - Allegato 1 - Articolazione dei lotti costruttivi;

5.2 - Allegato 2 - Cronoprogramma delle attività.

5.3 - Allegato 3 - Impieghi, fonti, e fabbisogni finanziari, che aggiorna le tavole n. 1 e n. 2 del Contratto di programma di TELT e la tabella n. 4 della relazione di TELT.

6. Questo Comitato conferma l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera per la parte di competenza italiana, entro il limite di spesa di cui al precedente punto 2.

7. È confermata l'autorizzazione al soggetto aggiudicatore a procedere alla contrattualizzazione dei successivi lotti costruttivi, non funzionali, impegnativi per le parti, nei limiti dei finanziamenti effettivamente disponibili.

8. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento provvederà a inserire nel bando di gara per l'affidamento dei lavori dell'opera, tra gli impegni dell'aggiudicatario, la rinuncia a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi.

9- Dalle determinazioni assunte dal CIPESS non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria.

10. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento provvederà, entro la scadenza di luglio 2022, ad approvare la proroga della dichiarazione di pubblica utilità.

11. La prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018 è modificata come segue: «Acquisire per l'area di cantiere di *Salbertrand*: la documentazione relativa alla bonifica delle terre nelle aree di deposito da parte di Itinera S.p.a. e la documentazione relativa allo spostamento della linea elettrica da parte di Terna S.p.a. In caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti obbligati ad ogni adempimento in materia ambientale in tempi coerenti con il programma dei lavori dell'opera, TELT è autorizzata ad eseguire in danno dei responsabili le necessarie attività di rimozione dei rifiuti, di caratterizzazione ed eventuale bonifica del sito; ove la rivalsa in danno nei confronti dei responsabili non consentisse l'integrale recupero delle spese anticipate, i relativi costi saranno a carico dell'opera ferroviaria, fermo restando il limite di spesa dei cinque lotti costruttivi dell'opera».

12. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili svolgerà le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

13. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili aggiornerà il CIPESS, con apposita informativa da trasmettere entro il mese di giugno di ogni anno, sulle diverse fasi di avvio, realizzazione e conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare, e sulle conseguenti misure poste in atto, ed inoltre su:

13.1 evoluzione dei costi del progetto;

13.2 andamento del tasso di attualizzazione dei costi, secondo la metodologia indicata nel Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016;

13.3 variazione dei dati economici e finanziari degli affidamenti dei lavori;

13.4 incasso dei fondi europei e loro utilizzo a copertura del fabbisogno finanziario residuo.

14. Dovrà essere garantito, da parte del soggetto attuatore, l'aggiornamento dei dati CUP e della Banca dati delle amministrazioni pubbliche.

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

16. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili assicurerà una costante informativa al CIPESS sullo stato di avanzamento dell'opera, da trasmettere entro il mese di giugno di ogni anno.

17. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

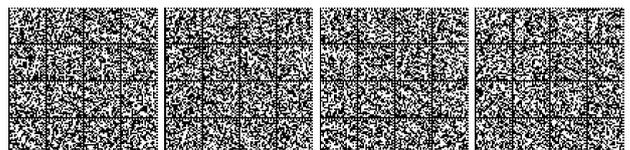
Roma, 15 febbraio 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 9 marzo 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 320



ALLEGATO I

ARTICOLAZIONE DEI LOTTI COSTRUTTIVI

Primo Lotto Costruttivo (Lotto 1) Tunnel di base

Il primo lotto costruttivo (lotto 1), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione degli interventi di seguito dettagliati relativi all'esecuzione delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia (limitatamente a quanto rappresentato nella precedente tabella 4), unitamente a:

attività di committenza del promotore pubblico per studi tecnici, funzionali, giuridici e finanziari;

attività di committenza del promotore pubblico per convenzioni e procedure (connessioni elettriche e non, etc.) e reti elettriche;

attività di funzionamento del promotore pubblico, di personale, di comunicazione e costi delle Commissioni intergovernative;

attività del promotore pubblico per CED, connettività sedi, allestimento uffici, dotazioni informatiche, sistemi di sicurezza, adeguamenti tecnologici;

attività derivanti dalle prescrizioni CIPE del 20 febbraio 2015 e dal decreto ministeriale del 2 giugno 2015, rispettivamente sul progetto definitivo (IT) e di riferimento (FR), e costi di adeguamento alle raccomandazioni del certificatore sul tunnel di base;

attività derivanti dalle misure d'accompagnamento (compensative) in Italia e in Francia;

attività relative alle interferenze delle reti insistenti sui lotti costruttivi A (tunnel di base) e B (opere all'aperto lato Francia - Piana di Saint Jean de Maurienne), e di quelli del lotto C (opere all'aperto lato Italia - Piana di Susa) da risolvere indifferibilmente prima dell'avvio delle opere. In particolare, per queste ultime interferenze trattasi di interventi per i quali la complessità e l'estensione del tipo di utenza (acquedotto di valle, fognature, cavidotti 132 kV, HVDC, gas, etc.), unitamente al relativo impatto sia sulle fasi lavorative che sui sedimi e abitati interessati, richiedono la necessità di convenzioni articolate e complete per consentire un intervento organico complessivo, al fine di procedere alla risoluzione delle stesse prima dell'ingresso in cantiere delle imprese affidatarie dei lavori principali;

attività relative alle procedure ablativo (espropri, etc.) dei tre lotti costruttivi di opere civili, inclusi delle necessarie interferenze, a meno delle imposte indirette e delle indennità di occupazione temporanea preordinate all'esproprio degli anni successivi all'avvio dell'ultimo lotto costruttivo D (ottobre 2021). L'inserimento nel primo lotto costruttivo di tali attività anche per le aree interessate dai lotti costruttivi successivi, dipende dalla necessità di acquisire preventivamente le dette aree al fine di poter avviare tempestivamente le opere una volta finanziati i Lotti successivi, rispettando così le tempistiche del programma UE.

Versante italiano:

lavori preparatori di attacco del tunnel di base costituito dal nuovo svincolo autostradale di Chiomonte sull'A32 Susa - Bardonecchia (cantiere operativo 4c), propedeutico alla cantierizzazione dello stesso Tunnel di Base nell'area Chiomonte - Maddalena, quale conseguenza dell'ottemperanza alla prescrizione n. 235 (sullo «Studio di ottimizzazione della cantierizzazione») di cui alla delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015;

lavori in sotterraneo per la realizzazione dei due tubi con TBM *dual mode* del Tunnel di base da Chiomonte verso Susa (cantiere operativo 3) secondo le percentuali di completamento previste dalla tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno, d'impermeabilizzazione e drenaggio, nonché di rivestimento definitivo tra le pk 52+000 ca e 58+700 ca;

lavori in sotterraneo per la realizzazione della seconda discenderia della Maddalena (Maddalena «2») con lo stesso diametro della canna del tunnel di Base (in sostituzione della galleria di ventilazione di Clarea) e dell'area di sicurezza Clarea, scavate invece in tradizionale (Cantiere operativo 4a) e dell'area d'interscambio della discenderia Maddalena 1 (cantiere operativo 4b), secondo le percentuali di completamento previste dalla tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno per la discenderia Maddalena 2 e di esecuzione delle nicchie d'interscambio per la discenderia Maddalena 1, rinviando il rivestimento definitivo e le finiture alla fase esecutiva dell'attrezzaggio tecnologico, mentre per l'area di sicurezza Clarea si prevede la realizzazione di tutte le opere civili fino al rivestimento definitivo in funzione delle richiamate percentuali di completamento;

lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione a San Didero dell'attuale Autoporto (Cantiere operativo 2c) ubicato, allo stato, nella Piana di Susa;

lavori realizzazione dell'*infopoint* a caserma Henry nel Comune di Susa (cantiere operativo 2e);

siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) - (cantiere operativo 10), secondo le percentuali di completamento previste dalla tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e di sistemazione preliminare, gli impianti di trattamento industriali, la classificazione dei materiali da destinare al riutilizzo e/o la messa a deposito definitiva dei volumi di scavo provenienti dai cantieri operativi del tunnel di base;

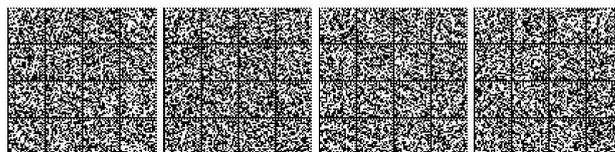
interventi di adeguamento della linea storica da Bussoleno ad Avigliana: tali interventi - il cui costo previsto è pari a circa 81 milioni di euro da reperire nell'ambito complessivo del finanziamento della prima fase dei lavori della NLTL, ai sensi dell'art. 18 dell'Accordo italo francese del 2012 - sono ricompresi nel detto Accordo e, dunque, nell'importo complessivo di 8.609,7 milioni di euro, valuta 2012. Tale circostanza rende necessario dare conto di tali interventi nel quadro della presente suddivisione dell'Opera in lotti costruttivi, richiesta dalla legge n. 1 del 5 gennaio 2017. TELT ricoprirà quindi il ruolo di finanziatore, formalizzando con la società RFI S.p.a., in qualità di gestore della linea storica, le modalità di erogazione del contributo, previo aggiornamento del relativo accordo di programma.

Versante francese:

lavori preparatori di attacco del tunnel di base costituiti dalla trincea coperta sotto la RD1006 e l'autostrada A43 nell'area di cantiere VillardClement (Cantiere operativo 9a) e lo scavo dei pozzi e delle gallerie di collegamento a Avrieux e a Modane/Villarodin-Bourget (Cantiere operativo 5a); in particolare si prevede l'esecuzione di tutte le opere di cantierizzazione e di sistemazione preliminare, di risoluzione delle interferenze viarie/altre, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno, d'impermeabilizzazione e drenaggio, nonché di rivestimento definitivo dei pozzi e dei tratti in galleria artificiale e naturale;

lavori a cielo aperto per realizzare il fronte di attacco dall'imbocco ovest a Saint-Julien Montdenis e scavo del tunnel di base in direzione di Saint-Martin-La-Porte in tradizionale su due tubi (cantiere operativo 8), secondo le percentuali di completamento previste dalla tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno, d'impermeabilizzazione e drenaggio, nonché di rivestimento definitivo tra le pk 3+920 ca e 5+860 ca;

lavori realizzati da Saint-Martin-La-Porte con scavo in tradizionale verso Saint-Julien-Montdenis e scavo della seconda canna in TBM scudata verso La Praz (cantiere operativo 7), secondo le percentuali di completamento previste dalla Tabella 4, in complemento alla canna già scavata dalla discenderia di Saint-Martin-La-Porte nell'ambito della fase relativa a studi, indagini geognostiche e gallerie esplorative iniziate



dalla società LTF nel 2001, che verrà portata a termine da TELT entro il 2020; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno, d'impermeabilizzazione e drenaggio, nonché di rivestimento definitivo tra le pk 7+600 ca e 15+800 ca;

lavori realizzati da La Praz con scavo dei due tubi con TBM aperta verso Modane/Villarodin-Bourget e sito di sicurezza in tradizionale (cantiere operativo 6), secondo le percentuali di completamento previste dalla Tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno, d'impermeabilizzazione e drenaggio, nonché di rivestimento definitivo tra le pk 20+180 ca e 26+180 ca;

lavori realizzati da Modane/Villarodin-Bourget e Avrieux con scavo dei due tubi con TBM aperta verso l'Italia, Maddalena, e sito di sicurezza in tradizionale (cantiere operativo 5), secondo le percentuali di completamento previste dalla tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari, di preconsolidamento, di scavo, di sostegno, d'impermeabilizzazione e drenaggio, nonché di rivestimento definitivo tra le pk 29+900 ca e 41+000 ca;

siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) - (cantiere operativo 11), secondo le percentuali di completamento previste dalla tabella 4; in particolare si prevede l'esecuzione delle opere di cantierizzazione e di sistemazione preliminare, gli impianti di trattamento industriali, la classificazione dei materiali da destinare al riutilizzo e/o la messa a deposito definitiva dei volumi di scavo provenienti dai cantieri operativi del tunnel di base.

Il tracciato include tutte le attività necessarie allo scavo ed alle opere civili del tunnel a due canne di circa 57,5 km tra Saint Jean de Maurienne (FR) e Susa (IT).

Il tunnel di base ha inizio alla progressiva km 3+694 del Binario Pari, all'estremità est della Piana di Saint-Jean-de-Maurienne. Da questa pk fino al km 3+921 del binario pari, la linea è in galleria artificiale, per proseguire poi in galleria naturale. Nel tratto dall'imbocco lato Francia del tunnel di base (pk 3+694) all'innesto della discenderia di Saint-Martin-La-Porte (pk 11+604) la linea corre in sotterraneo in destra orografica della valle della Maurienne.

L'andamento altimetrico è in ascesa verso l'Italia con tratti a pendenza da un minimo del sei per mille ad un massimo del nove per mille circa.

La discenderia di Saint Martin la Porte rappresenta un accesso al tunnel di base per il personale ed i mezzi di soccorso.

Dall'innesto della discenderia di Saint-Martin-La-Porte (pk 11+604) a La Praz (pk 20+589) ove è ubicata un'area di sicurezza in sotterraneo, la linea continua sotto il versante in destra orografica della valle della Maurienne, presentando alcune curve ed un andamento altimetrico sempre in ascesa verso l'Italia con livellette di poco superiori ai sei per mille.

Il tratto dall'area di sicurezza di La Praz (pk 20+589) all'Area di sicurezza in sotterraneo di Modane (pk 32+165), principale dotazione di sicurezza del Tunnel di Base del Moncenisio in cui sono presenti anche due binari di precedenza e due comunicazioni pari-dispari, si sviluppa sempre sotto il versante destro orografico della Valle della Maurienne e sempre in ascesa verso l'Italia.

Alla progressiva pk 34+170 si ha il culmine della linea, e di qui inizia la discesa verso Susa, sottopassando la Valle della Maurienne ed il Massiccio d'Ambin, dove si sviluppano le massime coperture superiori ai 2000 m.

Il tratto dall'area di sicurezza di Clarea (pk 47+998), servita dalla discenderia della Maddalena, è quello che attraversa il confine di Stato alla pk 48+671; di lì la galleria a doppio binario continua la sua discesa fino all'imbocco lato Susa del tunnel di Base (pk 61+203).

In questo lotto costruttivo sono stati inseriti anche gli interventi di adeguamento della linea storica Bussoleno Avigliana, di cui al contributo previsto dall'Accordo del 2012.

Secondo Lotto Costruttivo (Lotto 2) Opere all'aperto Francia

Il secondo Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione dei seguenti interventi relativi all'esecuzione dei lavori all'aperto sul versante francese:

lavori civili a cielo aperto a Saint-Jean de Maurienne (cantiere operativo 9b in carico a SNCF R, quale committente delle opere ferroviarie sulla linea esistente), la stazione e gli impianti ferroviari sulla Linea Storica in territorio francese (cantiere operativo 12b), nonché i lavori di completamento delle opere principali (affidate a SNCF R) nella piana di Saint-Jean de Maurienne, eseguiti invece da TELT (cantiere operativo 9c).

Il tracciato ha origine all'estremità nord-ovest della piana di Saint-Jean-de-Maurienne. Da questo punto si sviluppa la zona della nuova stazione internazionale di Saint-Jean-de-Maurienne, che serve anche la linea storica proveniente da Chambéry. La nuova linea Torino-Lione attraversa poi tutto il parco ferroviario di Saint-Jean-de-Maurienne, che viene modificato e potenziato per poter assolvere a tutte le funzioni riguardanti la sicurezza, la manutenzione e l'interconnessione con la linea storica. All'estremità est della Piana di Saint-Jean-de-Maurienne avviene l'attraversamento del fiume Arc con un ponte ad arco superiore e quindi la linea entra nel tunnel di base alla progressiva pk 3+694,50 del Binario Pari.

Terzo Lotto Costruttivo (Lotto 3) Tunnel di base (Completamento)

La rimodulazione del lotto costruttivo n. 3 prevede l'esecuzione delle opere civili di completamento del Tunnel di base in Francia e in Italia e precisamente:

versante italiano:

lavori in sotterraneo per lo scavo dei due tubi con TBM *dual mode* del tunnel di base da Chiomonte verso Susa (cantiere operativo 3), comprensivo della seconda discenderia della Maddalena (Maddalena «2») con lo stesso diametro della canna del tunnel di base (in sostituzione della galleria di ventilazione di Clarea) e dell'area di sicurezza Clarea, scavate invece in tradizionale (cantiere operativo 4a) e dell'area d'interscambio della discenderia Maddalena 1 (cantiere operativo 4b), in conformità del progetto definitivo di variante approvato dal CIPE con le delibere n. 30 e 39 del 2018;

siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) - (cantiere operativo 10);

lavori a cielo aperto a Susa (cantiere operativo 2°) per la realizzazione della piattaforma ferroviaria, della stazione internazionale, del ponte sulla Dora e di tutti gli edifici tecnici;



lavori in sotterraneo per lo scavo dei due tubi in tradizionale dell'interconnessione di Bussoleno (cantiere operativo 1) con i relativi imbocchi ovest ed est, compreso la realizzazione dei lavori civili e di piattaforma ferroviaria per raccordo alle opere realizzate in convenzione con RFI per l'interconnessione di Bussoleno (da stazione Bussoleno alla pk 2+158,50 binario dispari) della linea NLT;

convenzioni per interferenze lato Italia;

versante francese:

lavori realizzati da Saint-Martin-La-Porte con scavo in tradizionale verso Saint-Julien-Montdenis e scavo della seconda canna in TBM scudata verso La Praz (cantiere operativo 7), in complemento alla canna già scavata dalla discenderia di Saint-Martin-La-Porte nell'ambito della fase relativa a studi, indagini geognostiche e gallerie esplorative iniziata dalla società LTF nel 2001, che verrà portata a termine da TELT entro il 2020;

lavori realizzati da La Praz con scavo dei due tubi con TBM aperta verso Modane/Villarodin-Bourget e sito di sicurezza di La Praz realizzato con metodologia tradizionale (cantiere operativo 6);

lavori realizzati da Modane/Villarodin-Bourget e Avrieux con scavo dei due tubi con TBM aperta verso l'Italia, direzione Maddalena, e sito di sicurezza di Modane realizzato con metodologia tradizionale (cantiere operativo 5);

siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) - (cantiere operativo 11).

Quarto Lotto Costruttivo (Lotto 4) Opere all'aperto Italia

Il quarto lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali, come rimodulato a seguito della proposta oggetto della presente delibera, prevede l'attuazione degli interventi di seguito elencati, relativi alla esecuzione dei lavori all'aperto in Italia, in coerenza con gli importi stanziati pari a 414,68 milioni di euro a copertura del costo a vita intera:

lavori a cielo aperto a Susa per lo Svincolo Susa est, la variante dell'A32 e le deviazioni della viabilità locale e delle interferenze con i sottoservizi esistenti sul sedime autostradale (tra i quali, la rete irrigua Bealera Grande), sistemazioni idrauliche e collettore di scarico (cantiere operativo 2b);

lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione dell'attuale sito di Guida Sicura (cantiere operativo 2d);

opere anticipatorie nella Piana di Susa: interventi di demolizione dei manufatti esistenti nell'area della stazione internazionale e nell'area tecnica di Susa compreso la zona Autoporto, bonifica da ordigni bellici, indagini, ricerche e saggi archeologici, barriere antirumore, cantierizzazione e security (recinzioni, illuminazione, videosorveglianza, movimenti di materie per sistemazione siti di cantiere) dell'area tecnica di Susa compresa la zona dell'imbocco ovest del tunnel dell'interconnessione di Bussoleno, cantieri mobili nella piana di Susa per esecuzione degli interventi di fasizzazione in sud Dora per la modifica della viabilità esistente, deviazioni stradali ed opere d'arte connesse (sottopassi), interventi di mitigazione ambientale in fase di cantiere dell'area tecnica di Susa compresa la zona dell'imbocco ovest del tunnel dell'interconnessione di Bussoleno, realizzazione dell'Agriparco nell'ambito dell'area tecnica di Susa (cantiere operativo 2);

opere civili ed impiantistiche anticipatorie in cessione di committenza (RFI) dell'Interconnessione di Bussoleno e di deviazione della linea storica Susa-Bussoleno (cantieri operativi 1-12);

deviazione linea storica Torino-Modane: costruzione opere civili (cantiere operativo 1);

deviazione linea storica Torino-Modane: costruzione opere impiantistiche (cantiere operativo 12i) di Fase 1 (armamento, interventi di adeguamento alla SSE, trazione elettrica, segnalamento, distribuzione elettrica BT e illuminazione), comprese le predisposizioni impiantistiche per la NLTL nel tratto compreso tra la stazione di Bussoleno e le pk 2+158,50 (binario dispari) e 2+328,64 (binario pari) linea NLTL;

interconnessione di Bussoleno: costruzione delle opere civili (CO 01) relative all'allargamento delle piattaforme ferroviarie e realizzazione dei nuovi ponti sulla Dora e del sottopasso della SP 24, nel tratto compreso tra la stazione di Bussoleno e la pk 2+158,50 (binario dispari) della linea NLTL, comprensive delle opere necessarie per la realizzazione del punto antincendio con annessi marciapiedi di soccorso e viabilità di accesso;

deviazione L.S. Susa-Bussoleno: deviazione linea storica: costruzione opere civili (cantiere operativo 2) - ridefinizione della livellata sull'impronta dei rilevati della linea esistente (incluse opere di sostegno del rilevato e viabilità interferenti) - realizzazione in due fasi con deviazione provvisoria della linea; acquisizione aree o immobili, occupazioni temporanee, convenzioni per interferenze lato Italia;

completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia e in Italia (attività originariamente previste nel lotto costruttivo n. 3) e precisamente:

lavori a cielo aperto per realizzare il fronte di attacco dall'imbocco ovest a Saint-Julien Montdenis e scavo del tunnel di base in direzione di Sain-Martin-La-Porte in tradizionale su due tubi (cantiere operativo 8);

siti di valorizzazione materiali e deposito in Italia (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) (cantiere operativo 10);

siti di valorizzazione materiali e deposito in Francia (lavorazioni materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) (cantiere operativo 11);

costruzione delle opere impiantistiche di Fase 1 nel tratto compreso tra la stazione di Bussoleno e l'imbocco est dell'interconnessione di Bussoleno (cantiere operativo 12h);

prove e test di collaudo per l'immissione in servizio della deviazione della linea storica Torino-Modane (cantiere operativo 12t);

impianti ferroviari lato Italia (cantiere operativo 12e);

prove e test di collaudo per l'immissione in servizio della deviazione della linea storica Susa-Bussoleno (cantiere operativo 12t);

interventi di difesa spondale e di sistemazione idraulica nella piana di Susa (cantiere operativo 2).

Quinto Lotto Costruttivo (Lotto 5) Attrezzaggio tecnologico

La rimodulazione del lotto costruttivo n. 5 prevede l'attuazione dei seguenti interventi relativi all'attrezzaggio tecnologico dell'intera Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione:

impianti ferroviari lato Francia (cantiere operativo 12a);

impianti non ferroviari lato Francia (cantiere operativo 12c);

edifici tecnici lato Francia (cantiere operativo 12d);

impianti ferroviari lato Italia (cantiere operativo 12e);

impianti non ferroviari lato Italia (cantiere operativo 12f);

edifici tecnici lato Italia (cantiere operativo 12g);

impianti ferroviari interconnessione di Bussoleno (cantiere operativo 12h);

linea primaria Venaus Susa (cantiere operativo 12j);

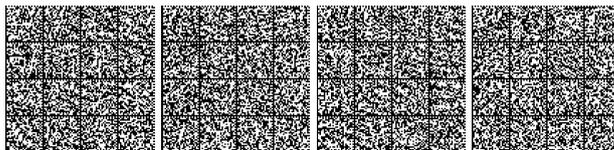
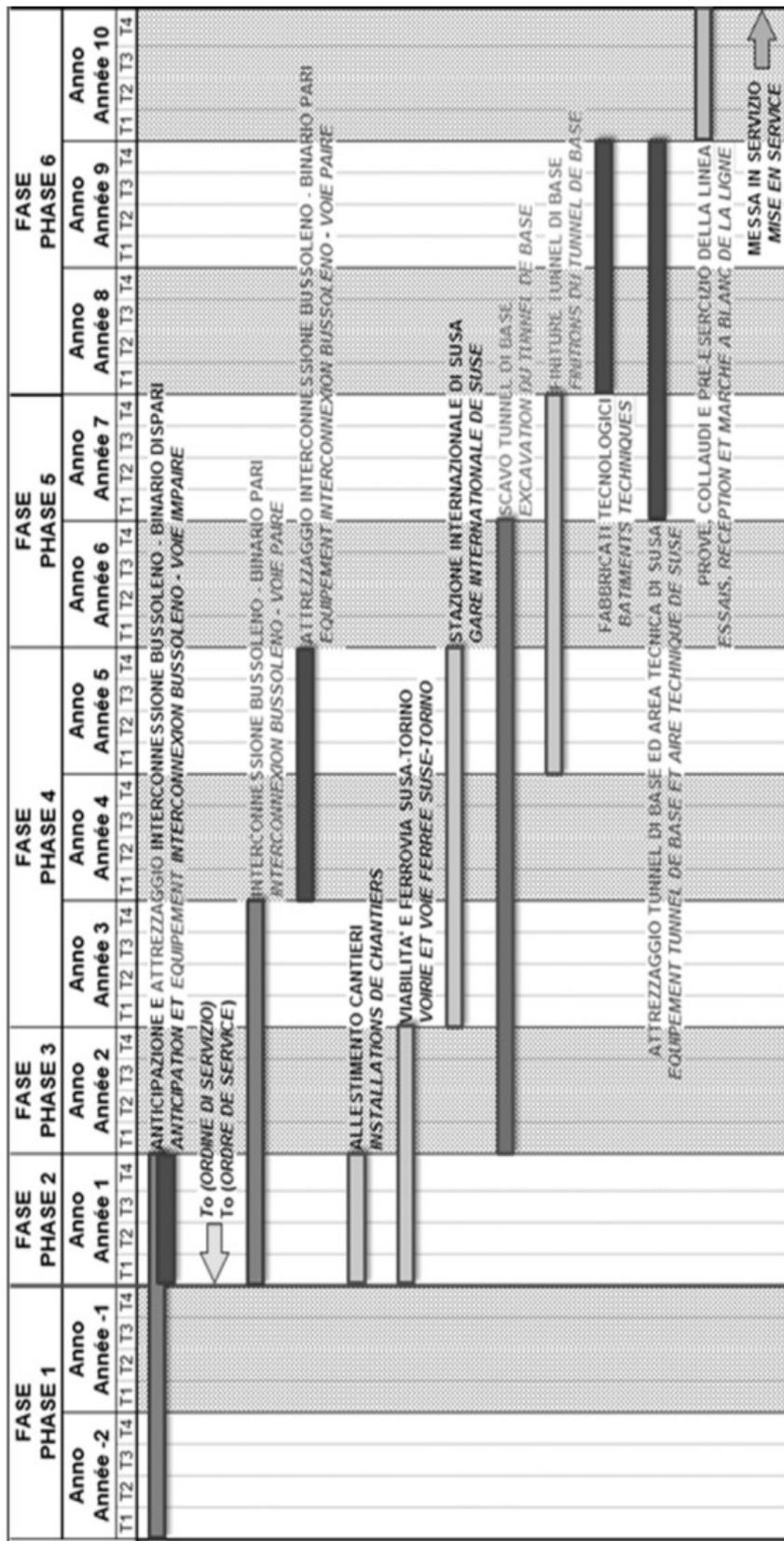
prove, collaudi e pre-esercizio;

costi derivanti dalle raccomandazioni del certificatore e del Gruppo di lavoro CIG in merito agli impianti ferroviari e di attrezzaggio tecnologico.



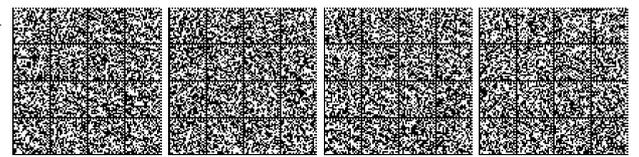
CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ

Di seguito il programma lavori previsto dal progetto della parte italiana – Sezione Transfrontaliera approvato senza modifiche dal CIPE con Delibere n. 19/2015, n. 30/2018 e n. 39/2018 (da pagina 14 della relazione TELT).



MASTER PLAN LOTTO COSTRUTTIVO 4 - CANTIERI OPERATIVI E MACROFASI

D	Nome attività	Anno 2		Anno 3		Anno 4		Anno 5		Anno 6		Anno 7		Anno 8		Anno 9		Anno 10		Anno 11		
		SZ	S1	SZ	S1	SZ	S1															
1	NUOVA LINEA TORINO LIONE- SEZIONE TRANSFRONTALIERA																					
2	4° LOTTO COSTRUTTIVO																					
3	ITALIA																					
4	Cantiere Operativo 00 - Completamento Eproppi e Convenzioni interferenze Italia (pro quota LC 4)																					
5	Fase di predisposizione atti prodromici alla stipula di procedure abilitative ed atti di Convenzione																					
6																						
7	Cantiere Operativo 10 - Valorizzazione materiali e deposito Italia (pro quota LC 4)																					
8	Fase di predisposizione documentazione di gara ed affidamento lavori di costruzione																					
9	Fase di progettazione esecutiva, cantierizzazione e lavori principali																					
10	Cantiere Operativo 2a - Piana di Susa (opere anticipatorie e deviazione L.S. Susa - Bussoleno anche pro quota Convenzione RFI)																					
11	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
12	Fase di progettazione esecutiva, cantierizzazione e lavori principali																					
13	Fase lavori preliminari (requisiti, bob, indagini archeologiche/ambientali, sistemazioni prodromiche)																					
14	Cantiere Operativo 12a - Impianti Ferroviari (opere anticipatorie e deviazione L.S. Susa - Bussoleno anche pro quota Convenzione RFI)																					
15	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
16	Fase di cantierizzazione e lavori principali																					
17	Cantiere Operativo 2b - Svincolo Susa Est e variante A32 (opere in Convenzione SITAF)																					
18	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
19	Fase di cantierizzazione e lavori principali																					
20	Cantiere Operativo 2d - Pista Guida Sicura (opere in Convenzione CONSEPI)																					
21	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
22	Fase di progettazione esecutiva, cantierizzazione e lavori principali																					
23	Cantiere Operativo 1 - Tunnel Interconnessione (opere anticipatorie e deviazione L.S. Torino - Modane anche pro quota Convenzione RFI)																					
24	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
25	Fase di progettazione esecutiva, cantierizzazione e lavori principali																					
26	Cantiere Operativo 12h - Interconnessione Bussoleno - Impianti (anche pro quota Convenzione RFI)																					
27	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
28	Fase di cantierizzazione e lavori principali																					
29	Cantiere Operativo 12i - Bussoleno - Impianti L.S. (anche pro quota Convenzione RFI)																					
30	Fase di predisposizione atti di Convenzione ed affidamento servizi di ingegneria e lavori																					
31	Fase di cantierizzazione e lavori principali																					
32	FRANCIA																					
33	Cantiere Operativo 11 Valorizzazione materiali e deposito Francia (pro quota LC 4)																					
34	Fase di affidamento lavori di costruzione																					
35	Fase di progettazione esecutiva, cantierizzazione e lavori principali																					
36	Cantiere Operativo 8 - Completamento Tunnel Base imbocco ovest (pro quota LC 4)																					
37	Fase di progettazione esecutiva, cantierizzazione e lavori principali																					



FABBISOGNI FINANZIARI

Tavola 1: COSTI E FINANZIAMENTI
 (Risorse disponibili e costo - quota Italia - dell'Opera espresso a valori correnti come definiti nell'Accordo 8/3/2016)
 "ex Tav. 1 «Costo e finanziamenti» di cui allo schema di «Contratto di programma 2015-2029» (Del. CIPE n. 6/2018)"

Situazione al 31 dicembre 2021

(importi in milioni di euro)

Fase	COSTO	Coperture Finanziarie Disponibili										Quota da Finanziare
		TOTALE COPERTURE	TOTALE STATO	STATO			TOTALE UE	UE			FABBISOGNI COMPLESSIVI	
				CAP. 7122 MEF	CAP. 7163 MIMS	CAP. 7532 MIMS		TEN-T 2001-2006	TEN-T 2007-2013	GEF 2014-2020		
Studi e opere geognostiche	737,74	737,74	402,00	390,22	11,78	0,00	335,74	87,47	126,80	121,47	-	
Lavori definitivi (Lotti Costruttivi)	5.574,20	3.307,30	2.979,44	-	-	2.979,44	327,86	-	-	327,86	2.266,90	
Lotto 1 - Tunnel Base	2.563,70	2.563,70	2.433,00	-	-	2.433,00	130,70	-	-	130,70	-	
Lotto 2 - Opere all'aperto Francia	328,92	328,92	131,76	-	-	131,76	197,16	-	-	197,16	-	
Lotto 3 - Tunnel di Base (completamento)	1.274,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.274,32	
Lotto 4 - Opere all'aperto Italia	414,68	414,68	414,68	-	-	414,68	-	-	-	-	992,58	
Lotto 5 - Attrezzaggio Tecnologico	992,58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ulteriori opere compensative	57,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,26	
Limite di spesa ex Delibera CIPE 67/2017 (Lotti costruttivi/ulteriori opere compensative)	5.631,46	4.045,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ulteriori risorse disponibili Legge di Bilancio 2022	-	51,32	51,32	-	-	-	-	-	-	-	51,32	
Totale Sezione Transfrontaliera Nuova Linea Torino-Lione	6.369,20	4.096,36	3.432,76	390,22	11,78	2.979,44	663,60	87,47	126,80	449,33	2.272,84	

Nota: Le risorse disponibili sono state aggiornate tenendo conto degli atti legislativi dello Stato Italiano e delle disposizioni dell'UE emanate fino al 31 dicembre 2021.

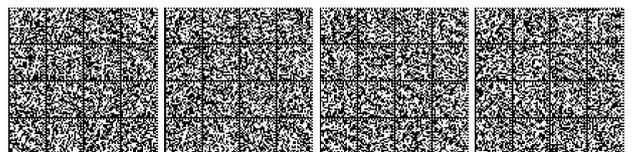


Tavola 2: PROSPETTO DELLE FONTI E DEGLI IMPIEGHI DI CASSA
(Costo "quota Italia" dell'Opera espresso a valori correnti come definito nell'Accordo 8/3/2016)
"ex Tav. 2 «Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa per studi, ricognizioni e lavori preliminari» di cui allo schema di «Contratto di programma 2015-2029» (Del. CIPE n. 6/2018)"
(Importi in milioni di euro)

Impieghi per studi/opere geognostiche e lavori definitivi finanziati	IMPIEGHI (Contabilizzazioni attività dotate di copertura finanziaria)																
	TOTALE	Consumivo al 31.12.2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Oltre
Studi e opere geognostiche	737,74	447,48	79,92	55,33	41,66	48,95	29,48	19,17	8,51	7,24							
Lavori definitivi (Lotti Costruttivi)																	
Lotto 1 - Tunnel Base	2.563,70		1,20	1,55	65,87	31,12	51,75	133,13	299,02	593,73	589,09	458,21	83,38	83,38	83,38	88,89	
Lotto 2 - Opere all'aperto Francia	328,92			0,03	0,45	8,96	42,10	40,38	23,39	50,04	59,66	45,19	58,72				
Lotto 4 - Opere all'aperto Italia	414,68					0,00	0,00	0,22	0,90	0,83	0,85	5,41	120,00	120,00	120,00	46,47	
Totale Lavori definitivi finanziati	3.307,30	0,00	1,20	1,58	66,32	40,08	93,85	173,73	323,31	644,60	649,60	508,81	262,10	203,38	203,38	135,36	0,00
Legge di Bilancio 2022, da assegnare	51,32							11,40	5,78	11,34	11,40						
Totale impieghi (Studi + Lavori)	4.096,36	447,48	81,12	56,91	107,98	89,03	123,33	192,90	343,22	657,62	660,94	520,21	273,50	203,38	203,38	135,36	0,00
Fabbisogno di cassa cumulato opere finanziate	447,48	528,60	585,51	693,49	782,52	905,85	1.098,75	1.441,97	2.099,59	2.760,53	3.280,74	3.554,24	3.757,62	3.961,00	4.096,36	4.096,36	0,00

Fonte	FONTI (finanziamenti disponibili per cassa a legislazione vigente)																
	TOTALE	Risorse disponibili al 31.12.2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Oltre
Capitolo 7163 MIMS	11,78	11,78															
Capitolo 7122 MEF	390,22	390,22															
Capitolo 7532 MIMS	3.030,76	349,20	120,54	102,54	0,00	0,00	143,54	146,54	164,94	462,48	412,48	168,94	174,94	163,54	173,54	193,54	254,00
Totale Stato Italiano	3.432,76	751,20	120,54	102,54	0,00	0,00	143,54	146,54	164,94	462,48	412,48	168,94	174,94	163,54	173,54	193,54	254,00
Unione Europea	683,60	214,27	35,03	24,68	27,96	52,36	71,12	107,91	130,27								
Totale a legislazione vigente	4.096,36	965,47	155,57	127,22	27,96	52,36	214,66	254,45	295,21	462,48	412,48	168,94	174,94	163,54	173,54	193,54	254,00
Finanziamenti cumulati	965,47	1.121,04	1.248,26	1.276,22	1.328,58	1.543,24	1.797,69	2.092,90	2.555,38	2.967,86	3.136,80	3.311,74	3.475,28	3.648,82	3.842,36	4.096,36	0,00
Avarzo (fabbisogno) annuale (finanziamenti - impieghi cumulati)	517,99	592,44	662,75	582,73	546,06	637,39	698,84	650,93	455,79	207,33	-143,94	-242,50	-282,34	-312,18	-254,00	0,00	

Fasi successive e Lotti da finanziare	IMPIEGHI / FABBISOGNI (Contabilizzazioni)																
	TOTALE	Consumivo al 31.12.2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Oltre
Lotto 3 - Tunnel base (completamento)	1.274,32																
Lotto 5 - Attrezzaggio tecnologico	992,58									0,24	0,13	0,12	350,00	330,00	311,97		
Totale lotti da finanziare	2.266,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,24	0,24	400,12	700,00	641,52	311,97	0,00
Ulteriori opere compensative	57,26								11,40	5,78	11,34	11,40	11,40	5,94			
LB 2022 da assegnare, a riduzione del fabbisogno	-51,32								-11,40	-5,78	-11,34	-11,40	-11,40	0,00			
Totale fabbisogno da finanziare	2.272,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,24	0,24	0,24	400,12	705,94	641,52	311,97	0,00
Fabbisogno di cassa cumulato	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,24	0,24	0,24	613,41	1.319,35	1.960,87	2.272,84	2.272,84

Nota: Le risorse disponibili sono state aggiornate tenendo conto degli atti legislativi dello Stato Italiano e delle disposizioni dell'UE emanate fino al 31 dicembre 2021.