**Prot.n.1501.TELT\_PEC\_OUT.1022.DG.22**

**2014-EU-TM-0401-KA  
*"Cross Border Section of the New Lyon-Turin Roil Link Mont Cenis Bose Tunnel (TBM)"*Amendment Project no. 2**

*(version 27.09.22)*

**Premise:**

The present note seeks to contribute to the debate under way by the States with the support of TELT concerning the definition of the current **Amendment no. 2 to the Grant Agreement.**

To recap, the Grant Agreement currently in force establishes a financial contribution by the European Union up to a maximum sum of EUR **813,781,900** for the two beneficiaries, MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile) and MTECT (Ministère de la Transition ecologique et de Ia Cohesion des territoires), for the "Cross Border Section of the New Lyon-Turin Rail Link Mont Cenis Base Tunnel (TBM)", to offset estimated eligible costs of EUR **1.915.054.750** (50% of study activities subsidised and 40% of the actual works), during the period running between 01/01/2014 and 31/12/2022.

It should be noted that this contract is the result of a first extension, of three years, shared between the **States,** the European Commission and CINEA in the first weeks of **2020** and approved with the signing of Amendment no. 1 on 17 April 2020. **Amendment no. 1** was formalised with the same contribution and eligible costs and with a much more detailed definition of the perimeter **of** competence compared to the original contract.

**Why an additional text no. 2:**

In the weeks immediately following the definition of Amendment 1, the effects of the global pandemic crisis led to slowdowns in activities, although these were never wholly stopped, both in France and in Italy. This led to a postponement of some of the work in progress and in the activities of the Public Promoter.

Such effects are obviously true on a global level and have affected the main TEN-T projects, which has led the European Commission to open the possibility of an **extension**

Moreover, other elements need to be considered for the TELT project:

* in 2021 the signing of the contracts for the civil engineering works of the base tunnel on the French side took place, specifically concerning 3 contracts:

Lot 1 - Operative site 5 - excavation of the base tunnel between Villarodin-Bourget Modane and Maddalena (GA activity n. 23)

Lot 2 - Operative sites 6/7 - excavation of the base tunnel between Saint Martine is Porte and Villarodin-Bourget Modane (GA activities n. 24 - 25)

Lot 3 - Operative site 8 - excavation of the base tunnel between the west entrance and Saint Martin Ia Porte (GA activity n. 26)

The sums of these contracts as well as the related work programmes have therefore formally replaced the project forecasts of the PRF, on which the Grant had been based until then.

* The tender for the Avrieux shafts (GA activity r. 15), on the critical path after the authorisation of the Board of Directors in May 2020 and the signing of the contract, encountered unforeseen geological difficulties that slowed its progress in 2022;
* The recent generalised increase in the prices of raw materials worldwide, presumably linked first to Covid  
  and then to the war in Ukraine, has particularly affected procurements, in particular, in works under management, regulated by Italian law, which required on one hand, the application of the so-called "Decreto aiuti" (Aid Decree) in order to update the reference price lists and on the other hand a variant regulated by article 169 (DLG5\_163 / 2006) which will be sent to the concerned Ministries as a preliminary step to updating the existing agreements (GA activities n. 10 —11)

**All this leads to the need to revise the work programme on which the Grant Agreement is based, while ensuring full capacity utilisation of available funds.**

**The scope of Amendment No. 2**

While **confirming the project's ability to achieve the main production targets** represented by the Grant with regard to the **33 activities by** it is necessary to consider that, in this second amendment, there are minor adjustments compared to the ASR 2022.

Main differences between the amendment proposal and the ASR 2022 are:

* *4 Exploratory activities from the foot of the Saint-Martin-la-Porte access tunnels*

This activity can be considered achieved with higher costs compared to the first amendment due to geological issues encountered in the most complex section of the tunnel, however because of some risks included in the ASR 2022 has not been materialised, the amendment records a decrease of 15 M€ compared to what has been declared in march.

* *6 TEL* T *Administrative costs for works*

This activity is around 31 M€ higher than ASR 2022 as, in march, the plan was to participate in the 2022 CEF call.

* *15 Avrieux shafts*

This activity is around 35 M€ higher than ASR 2022 for geological difficulties that slowed its progress in 2022.

* *23 Modane and Maddalena (o.w.5)*
* *24 La Pray-Modane (o.w. 6)*
* *25 St Martin la Porte-La Praz (o.w.7)*
* *26 St Julien Montdenis (West entrance)-Saint Martin la Porte (o.w. 8)*

These activities should be seen together in particular activities 24 (o.w. 6) and 25 (o.w. 7) as part of the same contract and is up to the contractor to execute the contract within a global framework. Part of the cost for these activities (insurance) have been classified in activity 33.

* *31 Management of excavated materials-Italy (o.w. 10)*

This activity is around 12 M€ lower than ASR 2022 thanks to savings that has been made possible after a detailed study of the current situation of the areas involved.

* *32 Management of excavated materials-France — (aw.11 )*

This activity is around 27 M€ lower than ASR 2022, that was developed under different hypothesis. After further appraisal it has been considered to confirm the first amendment assumptions.

* *33 Engineering and other costs not included in other OW*

This activity includes the cost for the Construction All Risks insurance initially allocated in the main work contracts. It is therefore a reclassification from other activities such as 23, 24, 25 and 26.

**Conclusions:**

With reference to the critical geopolitical and economic situation, there is no guarantee that uncontrolled price growth will not affect the realization of targets in the future.

This is a challenge that puts all promoters equally under pressure, on the various corridors, and for which general flexibility measures will perhaps have to be implemented.

**Prot.n.1501.TELT\_PEC\_OUT.1022.DG.22**

**2014-EU-TM-0401-KA  
*“Sezione transfrontaliera del nuovo tunnel del Mont Cenis Bose del collegamento Lione-Torino (TBM)".*Emendamento Progetto n. 2**

(versione 27.09.22)

**Premessa:**

La presente nota intende contribuire al dibattito in corso tra gli Stati con il supporto di TELT in merito alla definizione dell'attuale Emendamento n. 2 al Grant Agreement.

In sintesi, l'Accordo di sovvenzione attualmente in vigore stabilisce un contributo finanziario dell'Unione Europea fino a un importo massimo di 813.781.900 euro per i due beneficiari, il MIMS (Ministero Belle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile) e il MTECT (Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires), per la "Sezione transfrontaliera del Nuovo Tunnel di Base del Mont Cenis del collegamento ferroviario Lione-Torino (TBM)", per compensare i costi ammissibili stimati di 1.915.054.750 euro. 915.054.750 euro (50% delle attività di studio sovvenzionate e 40% dei lavori effettivi), nel periodo compreso tra il 01/01/2014 e il 31/12/2022.

Si ricorda che questo contratto è il risultato di una prima estensione, di tre anni, condivisa tra gli Stati, la Commissione europea e il CINEA nelle prime settimane del 2020 e approvata con la firma dell'Emendamento n. 1 il 17 aprile 2020. L'Emendamento n. 1 è stato formalizzato con lo stesso contributo e gli stessi costi ammissibili e con una definizione molto più dettagliata del perimetro di competenza rispetto al contratto originale.

**Perché un testo aggiuntivo n. 2:**

Nelle settimane immediatamente successive alla definizione dell'emendamento n. 1, gli effetti della crisi pandemica globale hanno comportato un rallentamento delle attività, anche se mai del tutto interrotte, sia in Francia che in Italia. Ciò ha comportato il rinvio di alcuni lavori in corso e delle attività del Promotore Pubblico.

Tali effetti sono ovviamente validi a livello globale e hanno interessato i principali progetti TEN-T, il che ha indotto la Commissione europea ad aprire la possibilità di una proroga.

Inoltre, per il progetto TELT è necessario considerare altri elementi:

- nel 2021 è avvenuta la firma dei contratti per le opere di ingegneria civile del tunnel di base sul lato francese, in particolare per quanto riguarda 3 contratti:

Lotto 1 - Cantiere operativo 5 - scavo del tunnel di base tra Villarodin-Bourget Modane e Maddalena (attività GA n. 23)

Lotto 2 - Cantieri operativi 6/7 - scavo del tunnel di base tra Saint Martine is Porte e Villarodin-Bourget Modane (attività GA n. 24 - 25)

Lotto 3 - Cantiere operativo 8 - scavo del tunnel di base tra l'ingresso ovest e Saint Martin Ia Porte (attività GA n. 26).

Gli importi di questi appalti e i relativi programmi di lavoro hanno quindi formalmente sostituito le previsioni progettuali del PRF, su cui si era basata la Sovvenzione fino a quel momento.

- La gara d'appalto per i pozzi di Avrieux (attività GA n. 15), sul percorso critico dopo l'autorizzazione del Consiglio di amministrazione nel maggio 2020 e la firma del contratto, ha incontrato difficoltà geologiche impreviste che ne hanno rallentato l'avanzamento nel 2022;

- Il recente aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime a livello mondiale, presumibilmente legato prima a Covid e poi alla guerra in Ucraina, ha particolarmente e poi alla guerra in Ucraina, ha inciso particolarmente sugli appalti, in particolare, nelle opere in gestione, regolati dalla legge italiana, che hanno richiesto da un lato l'applicazione del cosiddetto "Decreto aiuti" per aggiornare i listini di riferimento e dall'altro una variante regolata dall'articolo 169 (DLG5\_163 / 2006) che sarà inviata ai Ministeri interessati come passo preliminare all'aggiornamento degli accordi esistenti (attività GA n. 10 -11).

Tutto ciò porta alla necessità di rivedere il programma di lavoro su cui si basa l'Accordo di sovvenzione, garantendo al contempo il pieno utilizzo dei fondi disponibili.

**L'ambito dell'Emendamento n. 2:**

**Pur confermando la capacità del progetto di raggiungere i principali obiettivi di produzione rappresentati dalla Sovvenzione per quanto riguarda le 33 attività**, è necessario considerare che, in questo secondo emendamento, ci sono piccoli aggiustamenti rispetto all'ASR 2022.

Le principali differenze tra la proposta di emendamento e l'ASR 2022 sono:

- 4 Attività esplorative dal piede delle gallerie di accesso di Saint-Martin-la-Porte

Questa attività può essere considerata realizzata con costi più elevati rispetto al primo emendamento a causa dei problemi geologici incontrati nella sezione più complessa del tunnel, ma poiché alcuni rischi inclusi nell'ASR 2022 non si sono concretizzati, l'emendamento registra una diminuzione di 15 M€ rispetto a quanto dichiarato in marzo.

- 6 TEL T Spese amministrative per lavori

Questa attività è superiore di circa 31 milioni di euro rispetto all'ASR 2022 in quanto, a marzo, era prevista la partecipazione al bando CEF 2022.

- 15 Pozzi di Avrieux

Questa attività è superiore di circa 35 milioni di euro rispetto all'ASR 2022 per le difficoltà geologiche che ne hanno rallentato l'avanzamento nel 2022.

- 23 Modane e Maddalena (o.w.5)

- 24 La Pray-Modane (o.w. 6)

- 25 St Martin la Porte-La Praz (o.w.7)

- 26 St Julien Montdenis (ingresso ovest) - Saint Martin la Porte (o.w. 8)

Queste attività devono essere considerate insieme, in particolare le attività 24 (o.w. 6) e 25 (o.w. 7), come parte dello stesso contratto e spetta all'appaltatore eseguire il contratto in un quadro globale. Parte dei costi per queste attività (assicurazione) sono stati classificati nell'attività 33.

- 31 Gestione dei materiali di scavo - Italia (o.w. 10)

Questa attività è inferiore di circa 12 milioni di euro rispetto all'ASR 2022 grazie ai risparmi che sono stati resi possibili dopo uno studio dettagliato della situazione attuale delle aree interessate.

- 32 Gestione dei materiali di scavo-Francia - (aw.11 )

Questa attività è inferiore di circa 27 milioni di euro rispetto all'ASR 2022, che era stata sviluppata sotto diverse ipotesi. Dopo ulteriori valutazioni, si è ritenuto di confermare le ipotesi del primo emendamento.

- 33 Costi di ingegneria e altri costi non inclusi in altri OW

Questa attività include i costi per l'assicurazione Construction All Risks inizialmente allocati nei contratti di lavoro principali. Si tratta pertanto di una riclassificazione da altre attività quali 23, 24, 25 e 26.

**Conclusioni**

Con riferimento alla critica situazione geopolitica ed economica, non vi è alcuna garanzia che una crescita incontrollata dei prezzi non influisca sulla realizzazione degli obiettivi in futuro.

Si tratta di una sfida che mette sotto pressione tutti i promotori in egual misura, nei vari corridoi, e per la quale sarà forse necessario attuare misure di flessibilità generale.