

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 7 agosto 2017

**Nuova linea ferroviaria Torino-Lione sezione internazionale - parte comune Italo-Francese. Sezione transfrontaliera. (CUP C11J05000030001) - Autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi e all'avvio del 1° e del 2° lotto costruttivo. (Delibera n. 67/2017). (18A00405)
(GU n.19 del 24-1-2018)**

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

Visto il «Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (Gazzetta Ufficiale n. 54/2001), e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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

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 (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

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;

l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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;

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. 163/2006;

l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, 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. 50/2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163/2006, 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. 50/2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche e la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (Gazzetta Ufficiale n. 3/2015 S.O.), 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»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e s.m.i. e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle direzioni generali competenti del Ministero 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 25 luglio 2003, n. 63 (Gazzetta Ufficiale n. 248/2003), 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 normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (Gazzetta Ufficiale n. 87/2003, errata corrige nella Gazzetta Ufficiale n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (Gazzetta Ufficiale n. 276/2004), con le quali 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 essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «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:

l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, 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 citato decreto legislativo n. 163/2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50/2016;

la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, (Gazzetta Ufficiale n. 155/2015), che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90/2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (Gazzetta Ufficiale n. 234/2011, errata corrige Gazzetta Ufficiale n. 281/2011);

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) e vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62 (Gazzetta Ufficiale n. 271/2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato dal CCASGO nella seduta del 13 aprile 2015;

Vista la legge 27 settembre 2002, n. 228, concernente la ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001;

Vista la legge 23 aprile 2014, n. 71, concernente la 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;

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 della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso Comitato, e visti in particolare:

il comma 232, che:

individua, quali requisiti dei citati progetti, l'inclusione nei corridoi europei TEN-T e nel Programma delle infrastrutture strategiche, un costo superiore a 2 miliardi di euro, un tempo di realizzazione superiore a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo, l'impossibilita' di essere suddivisi in lotti funzionali d'importo inferiore a 1 miliardo di euro;

subordina l'autorizzazione di questo Comitato all'avvio dei lotti costruttivi a una serie di condizioni, tra cui l'esistenza di una relazione a corredo del progetto definitivo dell'intera opera che indichi le fasi di realizzazione per lotti costruttivi nonche' il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'aggiornamento, per i lotti costruttivi successivi al primo, di tutti gli elementi della stessa relazione; l'acquisizione, da parte del Contraente generale o dell'affidatario dei lavori, dell'impegno a rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i succitati decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, nonche' a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi;

precisa che dalle determinazioni assunte da questo Comitato non devono derivare, in ogni caso, nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;

il comma 233, il quale stabilisce che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, questo Comitato 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, per il finanziamento dei successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma;

il comma 234, il quale stabilisce che l'Allegato Infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria (ora Documento di economia e finanza), dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il cui completamento questo Comitato deve assegnare le risorse secondo quanto previsto dal richiamato comma 233;

Vista la legge 24 dicembre 2012 n. 228 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilita' 2013)» che, all'art. 1, comma 208, ha autorizzato la spesa di 2.940 per il finanziamento di studi, progetti, attivita' e lavori preliminari nonche' lavori definitivi della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione milioni di euro;

Vista la legge 5 gennaio 2017, n. 1, concernente la 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 relativo Protocollo addizionale, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, e visto, in particolare, l'art. 3, che dispone, tra l'altro, che la realizzazione della sezione transfrontaliera avvenga con le modalita' previste dall'art. 2, comma 232, lettere b) e c), e comma 233, della citata legge n. 191/2009, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente;

Viste le delibere:

18 novembre 2010, n. 86 (Gazzetta Ufficiale n. 79/2011, errata corregge nella Gazzetta Ufficiale n. 236/2012), e 20 gennaio 2012, n. 6, (Gazzetta Ufficiale n. 88/2012), con la quale questo Comitato ha assunto decisioni relativamente al «Cunicolo esplorativo de La Maddalena», quale opera propedeutica alla realizzazione della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

3 agosto 2011, n. 57 (Gazzetta Ufficiale n. 272/2011), e 20 febbraio 2015, n. 19 (Gazzetta Ufficiale n. 181/2015 S.O.), 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»;

23 marzo 2012, n. 23 (Gazzetta Ufficiale n. 196/2012), 26 ottobre 2012, n. 97 (Gazzetta Ufficiale 89/2013), 18 febbraio 2013, n. 8 (Gazzetta Ufficiale 129/2013), 31 maggio 2013, n. 29 (Gazzetta Ufficiale n. 227/2013), 17 dicembre 2013, n. 91 (Gazzetta Ufficiale n. 115/2014) e 1° dicembre 2016, n. 62 (Gazzetta Ufficiale n. 107/2017), con la quale questo Comitato ha assunto decisioni relativamente alle opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione»;

Viste le note 16 giugno 2017, n. 24221, 1° agosto 2017, n. 4625 e la nota acquisita al protocollo DIPE 7 agosto 2017, n. 4037, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prossima seduta di questo Comitato dell'argomento «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale, Parte comune italo-francese, sezione transfrontaliera - Articolazione in Lotti costruttivi. Proposta avvio realizzazione del 1° e 2° Lotto costruttivo» e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Considerato che la nuova linea ferroviaria Torino-Lione e' parte integrante del corridoio Mediterraneo, che costituisce il principale asse Est-Ovest della rete TEN-T;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare:

che il 23 febbraio 2015 Lyon Turin Ferroviaire (LTF) ha modificato la propria denominazione sociale in Tunnel Euroalpin Lyon Turin (TELT), che oggi e' il Promotore pubblico di cui agli articoli 2 e 6 citato Accordo del 30 gennaio 2012;

che, 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 e' pari a 8.300,73 milioni di euro espresso in valuta gennaio 2012;

che il suddetto costo certificato comprende, tra l'altro:

i costi del Promotore pubblico TELT;

il contributo per la realizzazione dei lavori di miglioramento della capacita' sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno, ai sensi dell'art. 18 del citato Accordo 30 gennaio 2012, stimati in 81 milioni di euro;

gli oneri legati alla sicurezza dei cantieri, pari a 298,7 milioni di euro alla data di valuta gennaio 2012, di cui circa 200 milioni di euro per le opere della parte in territorio italiano che, ai sensi della prescrizione n. 235 della citata delibera di questo Comitato n. 19/2015, saranno rimodulati sui cantieri di tutte le lavorazioni previste nel progetto definitivo approvato;

che il suddetto costo certificato non comprende i costi, totalmente a carico dei rispettivi Stati ai sensi dell'art. 18 del citato Accordo 30 gennaio 2012, per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento per un valore pari a 308,96 milioni di euro in valuta gennaio 2012, articolati come segue:

Parte di provvedimento in formato grafico

dove l'importo di 32,13 milioni di euro della quota a carico dell'Italia per le misure di accompagnamento (compensative), e' relativo alle sole opere «di priorita' 2» di cui alla citata delibera di questo Comitato n. 19/2015;

che pertanto il costo complessivo a vita intera della sezione

transfrontaliera e' pari a 8.609,68 milioni di euro in valuta gennaio 2012;

che il suddetto Protocollo addizionale 8 marzo 2016 dispone, all'art. 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 nel 2029, e che tale attualizzazione e' soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino a completamento dei lavori;

che tale verifica del tasso d'aumento effettivo dei prezzi per le grandi opere ha portato all'applicazione un tasso annuo nullo per il periodo 2012-2015 e pari all'1,5% per il periodo 2016-2029 e, pertanto, il costo complessivo della sezione transfrontaliera e' rivalutato pari 9.630,25 milioni di euro in valuta corrente;

che il suddetto Protocollo addizionale 8 marzo 2016 prevede, all'art. 2.3, che, fin quando l'ammontare totale delle spese attualizzate alla data di valuta gennaio 2012 non supera il costo certificato del progetto, la chiave di ripartizione delle spese reali e' del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, e che, oltre tale importo, i costi saranno ripartiti in parti uguali tra la Parte italiana e la Parte francese, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacita' sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno che sono totalmente a carico della Parte italiana;

che quindi il costo della sezione transfrontaliera con la ripartizione degli oneri tra Italia e Francia e' riepilogato come segue:

Parte di provvedimento in formato grafico

che pertanto il costo complessivo di competenza italiana della sezione transfrontaliera e' pari a 5.574,21 milioni di euro in valuta corrente;

che l'art. 1, comma 208, della citata legge n. 228/2012, per il finanziamento di studi, progetti, attivita', lavori preliminari e lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha autorizzato la spesa di 2.940 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029 e che tali risorse sono state allocate sul capitolo di bilancio 7532 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che l'importo iscritto in bilancio sul capitolo 7532 e' stato successivamente ridotto a 2.564.758.613 euro per effetto di differenti provvedimenti normativi;

che in data 1° dicembre 2015 e' stato siglato un contratto di sovvenzione (grant agreement), relativo ad una parte dell'opera, tra gli Stati italiano e francese e l'Agenzia europea per le innovazioni e le reti (INEA) per il finanziamento della sezione transfrontaliera con risorse dell'Unione europea per complessivi 813,78 milioni di euro, di cui 451,26 per la parte Italiana e 362,52 per la parte Francese;

che l'ammontare complessivo di 451,26 milioni di euro per la parte italiana, finanziato nell'ambito del suddetto contratto di sovvenzione del 2015 e' suddiviso in 123,40 milioni di euro per la fase di Studi ed indagini geognostiche (esclusa dal costo certificato) e 327,86 milioni di euro per la fase Lavori (inclusa nel costo certificato);

che pertanto le risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione della sezione transfrontaliera ammontano a complessivi 2.892.619.533 euro, di cui 2.564.758.613 euro di competenza statale e 327.860.920 di competenza europea, con l'articolazione annuale

indicata nella seguente tabella:

Anno	Risorse statali	Risorse europee	Totale
2015	349.198.613	602.160	349.800.773
2016	120.540.000	1.181.160	121.721.160
2017	102.540.000	31.542.348	134.082.348
2018	293.540.000	122.215.748	415.755.748
2019	243.540.000	172.319.504	415.859.504
2020	143.540.000		143.540.000
2021	143.540.000		143.540.000
2022	143.540.000		143.540.000
2023	143.540.000		143.540.000
2024	143.540.000		143.540.000
2025	143.540.000		143.540.000
2026	143.540.000		143.540.000
2027	143.540.000		143.540.000
2028	143.540.000		143.540.000
2029	163.540.000		163.540.000
Totale	2.564.758.613	327.860.920	2.892.619.533

che la sezione transfrontaliera e' stata articolata nei seguenti 5 Lotti costruttivi:

Parte di provvedimento in formato grafico

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta in allegato, per ciascuno dei suddetti Lotti costruttivi, la descrizione degli interventi previsti, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari annuali; che i Lotti costruttivi 1° e 2° ora da autorizzare sono integralmente finanziati e sussiste la relativa copertura finanziaria;

che la copertura finanziaria dell'opera alla data odierna, pari a 2.892,62 milioni di euro, costituisce piu' del 20 per cento del costo complessivo dell'opera in valuta corrente;

che l'importo stimato per le opere e misure compensative a seguito delle citate delibere di questo Comitato e' pari a 41,69 milioni di euro di cui:

9,56 milioni di euro per le opere «di priorita' 1», oggetto, da ultima, della citata delibera di questo comitato n. 62/2016, non comprese nel costo complessivo dell'opera di 8.609,7 milioni di euro in valuta gennaio 2012 e finanziati a valere sulle risorse recate dall'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;

32,13 milioni di euro per le opere «di priorit  2», gi  comprese nella quota a carico dell'Italia costo complessivo dell'opera di 8.609,7 milioni di euro in valuta gennaio 2012;

che, ai sensi dell'art. 165, comma 3, del citato decreto legislativo n. 163/2006, l'importo per eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalit  dell'opera non dovr  essere superiore al due per cento dell'intero costo dell'opera;

che nel caso in esame, essendo la quota a carico dell'Italia del costo dell'intera opera, al netto dell'importo gi  destinato alle misure di accompagnamento di 32,13 milioni di euro, pari a 4.947,46, il limite di spesa per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale   pari a 98,95 milioni di euro;

che a tale proposito, con nota congiunta 21 luglio 2017, n. 15729, il Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione ed il Presidente della Regione Piemonte hanno rappresentato la necessit  che venga sancito l'impegno a programmare ed eseguire, nell'ambito della realizzazione dell'opera, l'attuazione delle opere e delle misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, fino a concorrenza del suddetto limite di 98,95 milioni di euro;

che, considerata la necessit  di non intervenire sul costo certificato dell'opera, nonch  di non rallentare l'iter approvativo per l'avvio dei lotti costruttivi per consentire l'immediato avvio dei lavori,   necessario, ai fini della determinazione del limite di spesa dell'intervento, anche delle somme necessarie per l'attuazione delle ulteriori misure di accompagnamento, pari a 57,26 milioni di euro (98,95 milioni di euro meno 32,13 milioni di euro gi  previsti nel costo certificato e meno 9,56 milioni di euro per le opere di priorit  1 gi  previsti dalla delibera n. 62/2016);

che, con la predetta nota congiunta, il Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione ed il Presidente della Regione Piemonte, nel confermare che le suddette opere e misure compensative saranno strettamente correlate alla funzionalit  dell'opera, hanno altresit  garantito l'impegno, per quanto riguarda l'individuazione delle misure di accompagnamento, a trasmettere il relativo programma non appena concluso il processo di condivisione con i soggetti partecipanti all'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, nonch  che tale programma sara' coerente ed allineato al cronoprogramma dell'opera;

che, in tal senso, le somme ulteriori e pari 57,26 milioni di euro, non si renderanno immediatamente necessarie, ma potranno essere programmate, per competenza e cassa, negli anni a venire, sulla base della suddetta pianificazione;

che le suddette opere e misure compensative potranno essere attuate nei seguenti Comuni: Bussoleno, Chiomonte, Giaglione, Gravere, Mattie, Meana di Susa, Mompantero, Salbertrand Susa, Venaus, Caprie, Torrazza Piemonte, San Didero, Chianocco, Buttigliera Alta, Cesana Torinese;

che quindi per quanto sopra detto limite di spesa dell'intervento per la quota a carico dell'Italia   pari a 5.631,47 milioni di euro;

che pertanto l'opera comporta un importo residuo da finanziare per la quota italiana pari a 2.681,59 milioni di euro, inclusa la quota a carico dell'Unione europea ancora da determinare, pi  57,26 milioni di euro per ulteriori misure di accompagnamento, per un totale di 2.738,85 milioni di euro;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 7 agosto 2017, n. 4048, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 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;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, e' autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, come individuati nella precedente presa d'atto, della «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera».

2. Il nuovo limite di spesa dell'opera di cui al punto 1 e' pari, per la parte di competenza italiana, a 5.631,47 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,21 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 per misure di accompagnamento ulteriori rispetto a quelle gia' contenute nel costo complessivo dell'opera.

3. La descrizione degli interventi previsti nei singoli Lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari annuali per ciascuno di essi sono riportati rispettivamente nell'allegato 1, nell'allegato 2 e nell'allegato 3 alla presente delibera.

4. Ai sensi dell'art. 2, comma 233, della legge n. 191/2009, e' autorizzato 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 indicato al precedente punto 2.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e della Regione Piemonte, trasmettera' a questo Comitato un'informativa sul programma di attuazione delle misure di accompagnamento non appena concluso il processo di condivisione con i soggetti partecipanti all'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.

6. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento provvedera' 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.

7. La documentazione attestante il suddetto impegno sara' trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ne curera' l'inoltro a questo Comitato per la relativa presa d'atto e ai fini dell'efficacia dell'impegno programmatico di finanziare l'intera opera assunto con la presente delibera nonche' al Ministero dell'economia e delle finanze.

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuera' tempestivamente verifiche relative alla differenza tra tasso d'aumento effettivo dei prezzi per le grandi opere e tasso di attualizzazione annuo previsto dell'1,5 per cento dei costi dell'opera fino al completamento dei lavori definitivi previsti nel 2029. Dette verifiche saranno trasmesse al Ministero dell'economia e delle finanze.

Roma, 7 agosto 2017

Il Presidente: Gentiloni Silveri

Il segretario: Lotti

Registrato alla Corte dei conti il 20 dicembre 2017

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 del 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, inclusivi 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 per la 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 spa, 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 iniziata 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 6 per mille ad un massimo del 9 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 al 6 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, e' quello che attraversa il Confine di Stato alla pk 48+671; di li' 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), nonche' 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'estremita' 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'estremita' 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).

Il terzo Lotto costruttivo (Lotto 3), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede il completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia (secondo quanto rappresentato nella precedente Tabella 4), 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), secondo le percentuali di completamento previste dalla Tabella 5;

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

versante francese:

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 5;

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 5, 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 in tradizionale (Cantiere operativo 6), secondo le percentuali di completamento previste dalla Tabella 5;

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 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).

Tale lotto di completamento del Tunnel di Base non è ancora coperto da finanziamento.

Quarto Lotto costruttivo (Lotto 4) Opere all'aperto Italia.

Il quarto Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione degli interventi di seguito elencati, relativi alla esecuzione dei lavori all'aperto in Italia.

Esso include tutte le opere civili in Italia della Piana di Susa e dell'interconnessione di Bussoleno con l'inserimento dei fondi per gli espropri, afferenti le imposte indirette e le indennità di occupazione temporanea preordinate all'esproprio degli anni successivi all'avvio del quarto e ultimo lotto costruttivo (Attrezzaggio tecnologico), le interferenze e le prescrizioni residuali del CIPE in merito alle misure di sicurezza. Tale lotto non è ancora coperto da finanziamento e, tra l'altro, ne è previsto il differimento nel tempo alla luce della prescrizione n. 235 «Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione prevista dalla delibera CIPE n. 19/2015, le cui risultanze hanno individuato il nuovo fronte di attacco del Tunnel di Base a Chiomonte/Maddalena, e non più a Susa:

lavori a cielo aperto a Susa per lo Svincolo Susa est, la variante dell'A32 e le deviazioni della viabilità locale (Cantiere operativo 2b);

lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione dell'attuale sito di Guida Sicura (Cantiere operativo 2d) ubicato, allo stato, nella Piana di Susa;

lavori a cielo aperto a Susa (Cantiere operativo 2a) per la realizzazione della piattaforma ferroviaria, della stazione internazionale e di tutti gli edifici tecnici;

lavori in sotterraneo per lo scavo dei due tubi in tradizionale dell'interconnessione di Bussoleno (Cantiere operativo 1) e dei lavori all'aperto per il collegamento dell'imbocco est con la linea storica;

lavori impiantistici per l'adeguamento della linea storica di Bussoleno (Cantiere operativo 12i).

Quinto Lotto costruttivo (Lotto 5) Attrezzaggio tecnologico.

Il quinto Lotto costruttivo della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione dei seguenti interventi relativi all'attrezzaggio tecnologico dell'intera sezione

transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione. Tale lotto non e' ancora coperto da finanziamento; nel merito degli aspetti economico-finanziari, la Commissione Intergovernativa ha chiesto di valutare la possibilita' di un Partenariato pubblico privato.

Il lotto costruttivo si articola nei seguenti interventi:
impianti ferroviari lato Francia (Cantiere operativo 12a);
impianti non ferroviari lato Francia (Cantiere operativo 12c);
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.

Allegato 2

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 3

Parte di provvedimento in formato grafico