

Decreta:

La ditta Olon S.p.a. Via Schiapparelli n. 2 Settimo Torinese (TO) è autorizzata a fabbricare, per ricerca e sviluppo, e a mettere in vendita per l'estero, nel corso dell'anno 2023, la seguente quota complessiva della sostanza stupefacente tebaina:

OLON S.p.a.-Via Schiapparelli, 2-Settimo Torinese (TO)

Sostanza da destinarsi alla fabbricazione per ricerca e sviluppo	per l'estero (q.tà in Kg)
Tebaina	370*

Note: *tebaina grezza corrispondente a circa 115 Kg di tebaina 98%

Il presente decreto ha validità fino al 31 dicembre 2023.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 24 maggio 2023

Il direttore generale: IACHINO

23A03120

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 29 marzo 2023.

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - autorizzazione all'avvio del lotto costruttivo n. 3 «tunnel di base - completamento», e assegnazione delle relative risorse disponibili, ai sensi della legge 23 dicembre 2009, n. 191, articolo 2, comma 232, lettere «b» e «c» e comma 233, e modifica prescrizione n. 9 e chiarimento della raccomandazione n. 7R della delibera CIPE n. 39 del 2018 (CUP C11J05000030001). (Delibera n. 7/2023).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 29 MARZO 2023

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 di-

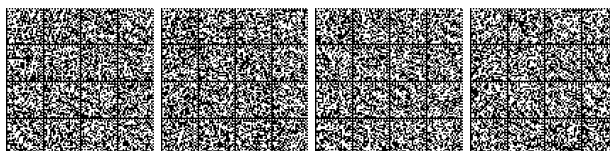
cembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, 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, 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;



Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni»;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche e la delibera CIPE 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 CIPE 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, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)» 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 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 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 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni:

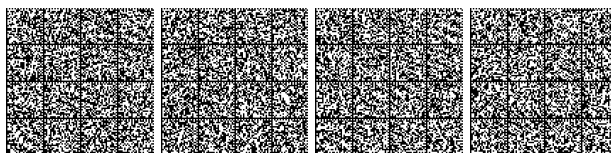
a) il costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, devono costituire almeno il 20 per cento del costo complessivo 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 10 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 18 aprile 2016, n. 50, recante «Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture», e successive modificazioni, che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;

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 n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

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, ratificato in Italia con legge 27 settembre 2002, n. 228;

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 Ferroviaria*, 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» 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 60 milioni di euro per l'anno 2013, di 100 milioni di euro per l'anno 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e di 150 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 trans-europea 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;

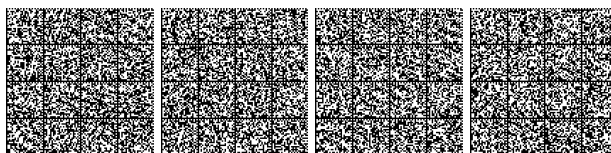
Vista la legge 23 aprile 2014, n. 71, recante «Ratifica ed esecuzione da parte dell'Italia dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Roma il 30 gennaio 2012»;

Visto l'ulteriore Accordo 24 febbraio 2015 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi 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, 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 813.781.900 euro per Italia e Francia;



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 che fissa il «costo certificato», espresso alla data di valuta 1° gennaio 2012, ai sensi del primo comma dell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, della «Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione» in 8.300,8 milioni di euro;

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»;

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*»;

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'intera 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 MIT ulteriori finanziamenti pari a 409 milioni di euro;

Visto il Contratto di programma 2021-2029 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 MIT 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»;

Visto l'*Amendment al Grant Agreement* n. 2 dell'8 dicembre 2022, che ha prorogato il contributo finanziario europeo per la realizzazione dell'opera fino al 31 dicembre 2023;

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. la delibera CIPE 18 novembre 2010 n. 86 con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, quale opera propedeutica alla realizzazione della parte italiana della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione»;

2. 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»;

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

3.1. 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;

3.2. 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;

2. 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»;

3. 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 CIPE n. 19 del 2015, nell'ambito del lotto costruttivo n. 1;

4. 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 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 57 milioni di euro, stanziati sul capitolo n. 7532 del MIT, di cui 5,68 milioni di euro a completamento della copertura del costo del lotto costruttivo n. e 51,32 milioni di euro quali ulteriori risorse disponibili;

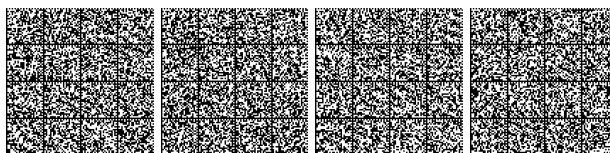
Vista la delibera CIPE 15 febbraio 2022, n. 3, con la quale questo Comitato ha autorizzato il 4° lotto costruttivo, ha modificato la prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018 ed ha autorizzato la rimodulazione della ripartizione degli interventi fra il 3°, il 4° e il 5° lotto costruttivo, evidenziando nelle disponibilità del quadro economico l'importo di 51,32 milioni di euro, quali «Ulteriori risorse disponibili da assegnare» derivanti dalla legge di bilancio 2022, secondo il seguente quadro economico, per la parte di competenza italiana:

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
Ulteriori 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

Vista la legge del 29 dicembre 2022, n. 197 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025» (Legge di bilancio 2023) con la quale, nella Sezione II, è stato disposto il rifinanziamento dell'art. 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, per complessivi 1.231 milioni di euro, di cui 91 milioni di euro per l'anno 2024, 120 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 280 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028 e 210 milioni di euro per l'anno 2029 iscritti sul capitolo 7532, piano gestionale 1, dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto, in particolare l'art. 1, comma 506, della sopracitata legge che dispone: «Entro il 31 marzo 2023, con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), è autorizzato l'avvio della realizzazione del lotto costruttivo n. 3 dell'intervento «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera» ai sensi dell'art. 2, commi 232 e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'assegnazione delle risorse, presenta apposita relazione concernente i contributi versati dall'Unione europea alla società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per l'intervento di cui al primo periodo»;

Vista la nota n. 9434 del 14 marzo 2023, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT 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 per l'autorizzazione all'avvio della realizzazione del lotto costruttivo n. 3 Tunnel di base (completamento)), della «Nuova



linea ferroviaria Torino-Lione sezione internazionale – parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera» ai sensi dell'art. 2, commi 232, lettere «b» e «c», e 233, della legge n. 191 del 2009;

Vista la nota n. 1744 del 20 marzo 2023, con la quale il MIT, in risposta ai chiarimenti richiesti dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, con nota n. 2917 del 17 marzo 2023, allega la seguente documentazione:

1. relazione concernente la quantificazione dei contributi versati dall'Unione europea alla società TELT come prescritto dal sopra citato art. 1, comma 506, della legge n. 197 del 2022;
2. elementi relativi allo sviluppo sostenibile;
3. atto con cui TELT ha prorogato la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, apposta l'8 luglio 2015, data della registrazione alla Corte dei conti della delibera n. 19 del 20 febbraio 2015 con la quale il CIPE ha approvato il Progetto definitivo della parte italiana della sezione transfrontaliera;
4. chiarimento relativamente alla raccomandazione n. 7R della delibera CIPE 39 del 2018 al fine di chiarirne in maniera autentica finalità e modalità di attuazione;
5. richiesta di modificare la prescrizione n. 9, autorizzando l'utilizzo di 2,3 milioni di euro, per le attività di rimozione delle passività ambientali nel Comune di Salbertrand, nell'ambito delle «ulteriori opere compensative»;
6. chiarimenti concernente l'avvio del processo di aggiornamento del costo a vita intera dell'opera alla luce dei recenti incrementi dei costi dei materiali, di trasporto ed energetici;

Considerato che, con la stessa nota, il MIT chiede a questo Comitato di:

1. autorizzare, ai sensi dell'art. 2, commi 232 e 233, della legge n. 191, del 2009, l'assegnazione delle risorse disponibili, ai sensi del comma 506, art. 1 della legge di bilancio 2023, al fine di consentire l'avvio della realizzazione del lotto costruttivo n. 3 «Tunnel di base (completamento)», dal costo di competenza italiana pari a 1.274,32 milioni di euro;

2. assegnare a TELT, nell'ambito delle «ulteriori opere compensative», 2,3 milioni di euro, utilizzando quota parte delle ulteriori risorse disponibili, pari a 8 milioni di euro, a copertura della spesa di pari importo sostenuta da TELT per le attività di rimozione delle passività ambientali nel Comune di Salbertrand, per la sola «Area A»;

3. modificare l'ultimo capoverso della prescrizione n. 9 della delibera CIPE 39 del 2018, autorizzando TELT ad assorbire per ragioni sociali i costi di rimozione dei rifiuti, di caratterizzazione ed eventuale bonifica del sito per la cosiddetta «Area A», di proprietà del Comune di Salbertrand e di piccoli proprietari privati;

4. prendere atto dell'informativa concernente le somme incassate da TELT dall'Unione europea;

5. prendere atto dell'avvio del processo di aggiornamento del costo a vita intera dell'opera alla luce dei recenti incrementi dei costi dei materiali e di trasporto ed energetici;

6. fare propria l'interpretazione della raccomandazione 7R della delibera CIPE n. 39 del 2018, al fine di chiarirne in maniera autentica finalità e modalità di attuazione, la cui formulazione originaria viene riportata di seguito:

«Considerata l'esigenza di garantire un'ottimale e dignitosa dimora per l'ospitalità delle maestranze e l'assenza di campi base, TELT sia invitata a valutare ed eventualmente a promuovere soluzioni per un'ottimale ospitalità delle maestranze sul territorio. Essendo la cantierizzazione trasferita a La Maddalena di Chiomonte ed in accordo a quanto prescritto nel merito dal MATTM si raccomanda di sviluppare il progetto relativo alla passerella dello spazio visitatori del cantiere di Chiomonte e le attività di informazione nel territorio dell'area che ospita i lavori principali»;

7. Il chiarimento autentico della raccomandazione n. 7R della delibera CIPE n. 39 del 2018 viene proposto dal MIT come segue:

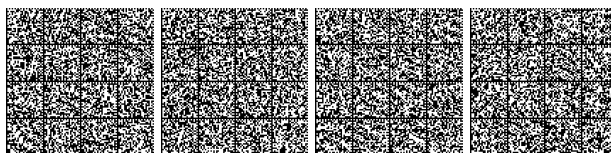
«La raccomandazione 7R è orientata alla valorizzazione del patrimonio edilizio potenzialmente utilizzabile al migliore inserimento del cantiere de La Maddalena della tratta nazionale sezione transfrontaliera della Torino Lione.

Pertanto, la raccomandazione trova applicazione nel quadro del Patto per il territorio, sottoscritto da regione, commissario e TELT, per cui le parti si impegnano a «Contribuire alla creazione di una *Maison de l'Habitat* (sul modello di quanto già realizzato sul versante francese) concepita come sportello per valorizzare le opportunità ricettive del territorio per l'ospitalità dei lavoratori impegnati nei cantieri». La Regione Piemonte, di concerto con i *partners*, assicurerà una rendicontazione dei risultati di questo progetto.

Inoltre, il recupero del patrimonio edilizio pubblico allo scopo di valorizzarne la finalità ricettiva, potrà essere sostenuto su iniziativa dei comuni interessati, a valere sui fondi compensativi già previsti ed ancora da autorizzare»;

Vista la nota MIT n. 1934 del 28 marzo 2023, con la quale è stata trasmessa, facendo propria la proposta del Presidente dell'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione, una riformulazione della proposta di aggiornamento della prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018, come modificata dalla delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile n. 3 del 2022, proponendo l'inserimento di un nuovo inciso;

Preso atto che la proposta di modifica della prescrizione n. 9 e il chiarimento della raccomandazione n. 7R sono stati ulteriormente precisati nel corso degli approfondimenti istruttori con le amministrazioni interessate, come successivamente riportato nella nota DIPE 29 marzo 2023, n. 3356, 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;



Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e degli allegati trasmessi:

- 1 Allegato n. 1 Articolazione dei lotti costruttivi: LC1, LC2, LC3, LC4 e LC5;
- 2 Allegato n. 2 Programma Lavori (*master plan*) lotto costruttivo 3;
- 3 Allegato n. 3 Tavola sinottica collocazione geografica LC3;
- 4 Allegato n. 4 I cantieri operativi Nuova linea Torino-Lione, di seguito NLTL;
- 5 Allegato n. 5 Avanzamento fisico degli interventi relativi a LC1 LC2 e LC4;
- 6 Allegato n. 6 Aggiornamento fabbisogni finanziari annuali cassa e competenza (quota Italia);
- 7 Allegato n. 7 Avanzamento ottemperanza prescrizioni delibere CIPE nn. 57 del 2011, 19 del 2015, 39 del 2018;
- 8 Allegato n. 8 Accordo Torino-Lione 30 gennaio 2012;
- 9 Allegato n. 9 Accordo Torino-Lione 24 febbraio 2015;
- 10 Allegato n. 10 Protocollo addizionale Torino-Lione 8 marzo 2016;
- 11 Allegato n. 11 legge italiana di ratifica n. 1 del 5 gennaio 2017;
- 12 Allegato n. 12 legge francese di ratifica 1° febbraio 2017;
- 13 Allegato n. 13 Protocollo di intenti Regione Piemonte;

sotto il profilo tecnico-procedurale:

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:

- 2.1. parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian;
- 2.2. parte comune italo francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;
- 2.3. 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 n. 67 del 2017 n. 67, ai sensi dell'art. 3, comma 1, della legge n. 1 del 2017, 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 n. 191 del 2009, 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. il cronoprogramma dei lavori è indicato nella relazione istruttoria del MIT e nell'allegato 2, che prevede oltre 10 anni di lavori;

7. la dichiarazione di pubblica utilità, apposta con l'approvazione del progetto definitivo di cui alla delibera di questo Comitato n. 19 del 2015, è stata prorogata, per ulteriori due anni, da TELT in data 9 maggio 2022, con determina n. 1004.TELT_UE PROV.1004.TEC.22, ai sensi del comma 4-bis dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, come integrato dall'art. 216, comma 27-novies, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e per gli effetti del comma 5 dell'art. 13 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e l'avviso della proroga è stato pubblicato sul «Corriere della Sera», edizione nazionale e su «La Stampa» edizione regionale del 3 marzo 2022;

8. in merito ai contributi versati dall'Unione europea è stato comunicato che:

8.1 l'*Amendment* n. 1 al *Grant Agreement* 2015, che ha prorogato il termine del contratto per la realizzazione dell'opera fino al 31 dicembre 2022 e l'*Amendment* n. 2 che ha ulteriormente prorogato il termine del contratto per la realizzazione dell'opera fino al 31 dicembre 2023 determinano l'importo finanziato pari a 813.781.900 euro, nonché le regole d'erogazione dei contributi:



Contributi UE (valori in euro)	Stato italiano	Stato francese	Totale
Fase studi ed indagini geognostiche ⁽¹⁾	121.474.406,50	117.325.593,00	238.799.999,50
Fase lavori ⁽²⁾	327.860.920,80	247.120.979,60	574.981.900,40
Totale	449.335.327,30	364.446.572,60	813.781.899,90

(1) fase esclusa dal costo certificato di 8.609,70 milioni di euro a valuta 2012 - cofinanziamento massimo al 50%

(2) fase inclusa nel costo certificato di 8.609,70 milioni di euro a valuta 2012 - cofinanziamento massimo al 40% già ricompresi nell'ambito dei finanziamenti italiani a copertura dei lavori del 1 e 2 Lotti Costruttivi approvati dal CIPE con delibera n. 67 del 2017.

8.2 i fondi della prima fase sono stati tutti versati in una prima fase alla società LTF e successivamente alla società TELT;

8.3 i contributi versati ad oggi da parte dell'Unione Europea sono pari a 487.981.320,85 euro, di cui 256.543.879,83 euro di spettanza dello Stato italiano e sono a copertura della fase finale della fase studi ed indagini e dei lotti costruttivi 1 e 2 per quanto riguarda la fase lavori;

sotto l'aspetto finanziario:

1 - 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;

2 - l'*Amendment* al *Grant Agreement* n. 1 del 14 aprile 2020, che ha prorogato il contributo finanziario europeo per la realizzazione dell'opera fino al 31 dicembre 2022 e l'*Amendment* al *Grant Agreement* n. 2 dell'8 dicembre 2022 che ha prorogato il contributo finanziario europeo per la realizzazione dell'opera fino al 31 dicembre 2023;

3 - il lotto costruttivo n. 3 non è attualmente oggetto di contributi europei in forza dei contratti di sovvenzione attualmente in vigore;

4 - il prossimo contratto di sovvenzione europeo è previsto venga sottoscritto nel 2024;

5 - l'ammontare di finanziamento europeo di 449,33 milioni di euro di competenza dello Stato Italiano, si suddivide in 121,47 milioni di euro relativi alla fase di studi ed indagini geognostiche (fase esclusa dal costo certificato di 8.609,70 milioni di euro a valuta 2012) e 327,86 milioni di euro relativi alla fase Lavori (fase inclusa nel costo certificato di 8.609,70 milioni di euro a valuta 2012) già ricompresi nell'ambito dei finanziamenti italiani a copertura dei lavori del 1° e 2° lotto costruttivo approvato dal CIPE con delibera n. 67 del 2017;

6 - 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 a completamento dei lavori;

7 - il costo dell'intera opera rivalutato è quindi 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;

8 - 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 milioni di euro per «ulteriori opere compensative» rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera;

9 - 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:

Voce	Importo Totale Opera	Quota Italia	Quota Francia
Costo certificato (valuta 2012)	8.300,73	4.807,36	3.493,37
Acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento in territorio italiano (valuta 2012)	172,23	172,23	0,00
Acquisizioni fondiarie, 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	



10 - 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) non sono stati modificati rispetto all'ultima decisione del Comitato e sono coerenti con gli Accordi internazionali in vigore:

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

11 - 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;

12 - che, per esigenze di una diversa pianificazione temporale e lasciando invariato il costo a vita intera dell'opera, è stata avviata la rimodulazione del 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;

13 - il lotto costruttivo 3 prevede in particolare:

13.1 - l'esecuzione delle opere civili di completamento del tunnel di base in Francia ed in Italia;

13.2 - 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 nn. 30 e 39 del 2018;

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

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

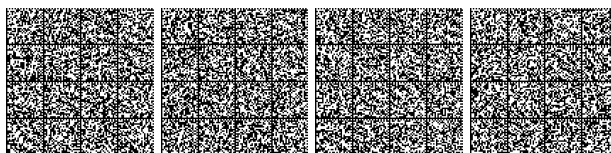
13.5 - lavori in sotterraneo per lo scavo dei due tubi in tradizionale dell'interconnessione di Bussoleno (Cantiere operativo 1) con i relativi imbocchi ovest ed est, compreso la realizzazione dei lavori civili e di piattaforma ferroviaria per raccordo alle opere realizzate in convenzione con Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. per l'interconnessione di Bussoleno;

13.6 - convenzioni per interferenze lato Italia;

14 - 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;

15 - l'articolazione del lotto 3, rimodulato ai sensi della delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile n. 3 del 2022 prevede l'esecuzione delle opere civili di completamento del tunnel di base in Francia ed in Italia secondo la seguente tabella:

LAVORI	FINANZIAMENTO ASSENTITO (milioni di euro)
Cantiere operativo 7 completamento lavori St. Martin La-Porte - La Praz	215,14
Cantiere operativo 6 completamento lavori La Praz/Modane/ Villarodin-Bourget	189,53
Cantiere operativo 5 completamento lavori Modane/Villarodin-Bourget-Maddalena	394,63
Cantiere operativo 4a completamento lavori Maddalena-Clarea	53,41
Cantiere operativo 11 Deposito e valorizzazione materiali	110,27
Cantiere operativo - Completamento opere di sicurezza (Francia)	28,33
Cantiere operativo 3 Maddalena - Imbocco Est Susa	115,33
Cantiere operativo 10 Deposito e valorizzazione materiali	26,00
Cantiere operativo - Completamento opere di sicurezza (Italia)	48,05
Cantieri operativi 1a - 1b - 2a - 2b - 2d - 12i Opere in Piana di Susa/Int. Bussoleno	81,87
Completamento Espropri e Convenzioni	11,76
TOTALE COSTO A VITA INTERA	1.274,32



16 - lo stato di avanzamento dei lotti costruttivi n. 1, 2 e 4 dal punto di vista finanziario sono riportati nella tabella seguente:

(importi in milioni di euro)

STATO LAVORI IN CORSO	QUOTA ITALIA	QUOTA FRANCIA	TOTALE CONSUNTIVO ITALIA FRANCIA
1° Lotto costruttivo: Tunnel di base 1ª Fase A	2.563,70	1.928,94	2.295,25
2° Lotto costruttivo: opere all'aperto Francia	328,92	239,16	260,42
4° Lotto costruttivo (rimodulato): opere all'aperto Italia	414,68	239,64	18,73
TOTALE INVESTIMENTO	3.307,30	2.407,74	2.574,40

17 - il fabbisogno relativo al lotto costruttivo n. 3 pari a 1.274,32 milioni di euro trova copertura nel rifinanziamento disposto dalla citata legge di bilancio 2023, pari a 1.231,00 milioni di euro, e da 43,32 milioni di euro nell'ambito delle risorse residue «disponibili da assegnare» di 51,32 milioni di euro, derivanti dalla citata legge di bilancio 2022, come disposto con delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile n. 3 del 2022, dalle quali di conseguenza residuano 8 milioni di euro;

18 - il MIT comunica che rispetto all'indice di rivalutazione dei prezzi concordato fra gli Stati nel 2015, pari all'1,5% annuo composto fino alla fine dei lavori, le proiezioni odierne sembrano indicare tendenze leggermente superiori, dell'ordine del 2%, e che TELT sta conducendo valutazioni in merito al fine di effettuare la migliore previsione del nuovo costo a vita intera.

19 - il MIT comunica che TELT ha completato nel 2022 le attività di rimozione delle passività ambientali nel Comune di Salbertrand, per la sola «Area A», con un costo di circa 2,3 milioni di euro più IVA, quali attività propeudetiche all'istallazione del Cantiere di valorizzazione del materiale di scavo qualificato come sottoprodotto;

20 - in seguito a tale informazione il MIT propone:

20.1. un riaggiornamento della prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018;

20.2. di autorizzare TELT a finanziare la spesa sostenuta per le attività di rimozione delle passività ambientali nel Comune di Salbertrand, per la sola «Area A», pari a 2,3 milioni di euro, nell'ambito delle «ulteriori opere compensative», importo che trova copertura nella quota parte delle ulteriori risorse «disponibili da assegnare», pari a 8 milioni di euro;

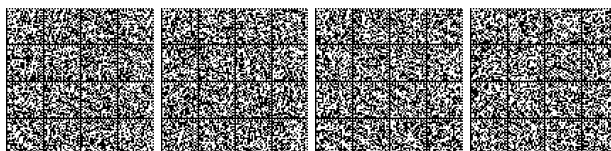
20.3. le ulteriori risorse «disponibili da assegnare» di 8 milioni di euro vengono ridotte di conseguenza a 5,7 milioni di euro;

21 - i finanziamenti attualmente disponibili ed il relativo fabbisogno residuo, aggiornati con gli stanziamenti previsti dalla legge n. 234 del 2021 (legge di bilancio 2022) e dalla legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023), nonché tenuto conto dell'assegnazione disposta con la presente delibera, sono così ripartiti:

(importi in milioni di euro)

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	4.581,62	992,58
Ulteriori opere compensative comprese le rimozioni passività ambientali «Area A» di Salbertrand	57,26	2,30	54,96
Totale Lotti costruttivi + Ulteriori opere compensative	5.631,46	4.583,92	1.047,54
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS		5,70	-5,70
TOTALE	5.631,46	4.589,62	1.041,84

22 - ai fini della raccomandazione n. 7R della delibera CIPE n. 39 del 2019, secondo la quale: «Considerata l'esigenza di garantire un'ottimale e dignitosa dimora per l'ospitalità delle maestranze e l'assenza di campi base, TELT sia invitata a valutare ed eventualmente a promuovere soluzioni per un'ottimale ospitalità delle maestranze sul territorio. Essendo la cantierizzazione trasferita a La Maddalena di Chiomonte ed in accordo a quanto prescritto nel merito dal MATTM, si raccomanda di sviluppare il progetto relativo alla passerella dello spazio visitatori del cantiere di Chiomonte e le attività di informazione nel territorio dell'area che ospita i lavori principali», il Comune di Chiomonte, con nota n. 5086 del 19 dicembre 2022, propone, di «sostenere i costi di un necessario gruppo di lavoro», per un costo di



circa 150.000 - 200.000 euro, avente il compito di individuare gli immobili del territorio più idonei a garantire l'auspicata ospitalità diffusa delle maestranze sul territorio, chiedendo alla Regione Piemonte l'anticipazione della somma relativa alla raccomandazione citata;

23 - a tal fine il MIT, che ritiene sia opportuno dare seguito alla raccomandazione 7R ma non ritiene di poter dare positivo riscontro alla proposta del Comune di Chiomonte con il finanziamento di interventi su immobili privati, propone al Comitato un chiarimento della raccomandazione n. 7R citata;

sotto l'aspetto di sostenibilità ambientale:

1. la sostenibilità economica dell'opera è legata a tre fattori fondamentali: il ruolo dell'opera all'interno del piano UE delle Reti TEN-T, l'azione del Promotore pubblico per garantire l'attenzione all'ambiente e alle ricadute sociali ed economiche in fase di realizzazione e i potenziali benefici diretti e indiretti in fase di esercizio;

2. gli elementi principali di sviluppo sostenibile, in linea con gli indicatori di sostenibilità, sono:

2.1 promuovere la sicurezza dei lavoratori nei cantieri e l'inclusione sociale (*Sustainable Development Goals* n. 8, di seguito SDG 8): per attenuare gli impatti, generare ricadute positive per i territori e garantire la sostenibilità delle trasformazioni, la Regione Piemonte, il Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e TELT si impegnano a: favorire la formazione e l'occupazione locale; attuare misure di recupero e valorizzazione del patrimonio economico, culturale e immobiliare, con particolare attenzione al recupero degli alloggi; istituire uno sportello per la valorizzazione delle possibilità di accoglienza del territorio per i lavoratori;

2.2 valorizzare l'opera come opportunità per gli enti locali interessati (SDG 11);

2.3 tutelare la biodiversità (SDG 12);

2.4 decarbonizzazione (SDG 12, 13), ed in particolare:

2.4.1 oltre il 55% delle terre e rocce sarà riutilizzato;

2.4.2 il trasporto su nastri e la logistica ferroviaria sono stati preferiti al trasporto su strada;

2.4.3 il bilancio del carbonio della Torino-Lione prevede a regime la sottrazione di 1 milione di tonnellate equivalenti di CO₂ all'anno. Una volta ripagati i costi energetici ed ambientali di costruzione entro il quindicesimo anno, resteranno solo gli effetti positivi, che dureranno per tutta la vita dell'opera;

2.4.4 la clausola ambientale, costituisce un criterio importante, dedicato ad assicurare l'accorciamento delle distanze percorse tra i luoghi di ospitalità delle maestranze ed il cantiere;

3. l'opera è volta a ridurre il traffico, soprattutto su gomma, interalpino e transalpino ad un livello tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro *habitat* ed è un intervento essenziale per raggiungere gli obiettivi ecologici di un trasferimento modale più sostanziale dei trasporti e in particolare del trasporto merci su rotaia;

Preso atto che non è stata ancora predisposta e firmata la Convenzione fra Commissario di Governo, Regione Piemonte, MIT, 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 DIPE 29 marzo 2023, n. 3356, 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;

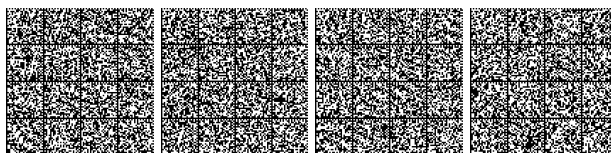
Considerato che ai sensi dell'art. 16, comma 10, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente di questo stesso Comitato. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro Antonio Tajani risulta essere, tra i presenti in seduta, il Ministro componente più anziano e che, dunque, svolge le funzioni di Presidente di questo Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato»;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;



Delibera:

1 - Ai sensi dell'art. 2, commi 232 e 233, della legge n. 191 del 2009, e dell'art. 506 della legge n. 197 del 2022 è autorizzato l'avvio della realizzazione e l'assegnazione delle relative risorse disponibili per il lotto costruttivo n. 3 «Tunnel di base (completamento)», dal costo pari a 1.274,32 milioni di euro.

2 - Il costo del lotto costruttivo n. 3, pari a 1.274,32 milioni di euro, trova copertura nel rifinanziamento disposto dalla legge di bilancio 2023, pari a 1.231 milioni di euro, e da 43,32 milioni di euro provenienti dalle risorse residue «disponibili da assegnare».

3 - È autorizzata in favore di TELT la spesa di 2,3 milioni di euro, utilizzando una ulteriore quota parte delle risorse residue «disponibili da assegnare», pari a 8 milioni di euro, a copertura della spesa sostenuta dalla stessa TELT, nell'ambito delle «ulteriori opere compensative», per le attività di rimozione delle passività ambientali nel Comune di Salbertrand, limitate alla sola «Area A».

4 - Le ulteriori risorse residue «disponibili», da assegnare con successiva delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, sono di conseguenza pari a 5,7 milioni di euro.

5 - È confermata l'autorizzazione al soggetto aggiudicatore a procedere alla contrattualizzazione del lotto costruttivo n. 3, nei limiti dei finanziamenti effettivamente disponibili.

6 - La prescrizione n. 9 della delibera CIPE n. 39 del 2018 viene 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, ad eccezione della porzione di area cosiddetta "Area A" i cui costi di rimozione nelle aree di proprietà comunale e in quelle di soggetti privati qualora cedute a titolo gratuito su base volontaria al Comune di Salbertrand sono assorbiti nell'ambito delle "ulteriori opere compensative" nei limiti delle risorse a tale scopo finalizzate nella presente delibera, 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 5 lotti costruttivi dell'opera».

7 - Il chiarimento della raccomandazione n. 7R della delibera CIPE n. 39 del 2018 è espresso come segue:

«La raccomandazione 7R è orientata alla valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico potenzialmente utilizzabile al migliore inserimento del cantiere de La Maddalena della tratta nazionale sezione transfrontaliera della Torino Lione.

Pertanto, la raccomandazione trova applicazione nel quadro del Patto per il territorio, sottoscritto da regione, commissario e TELT, per cui le Parti si impegnano a "Contribuire alla creazione di una *Maison de l'Habitat* (sul modello di quanto già realizzato sul versante francese) concepita come sportello per valorizzare le opportunità ricettive del territorio per l'ospitalità dei lavoratori impegnati nei cantieri". La Regione Piemonte, di concerto con i partners, assicurerà una rendicontazione dei risultati di questo progetto.

Inoltre, il recupero del patrimonio edilizio pubblico allo scopo di valorizzarne la finalità ricettiva, potrà essere sostenuto su iniziativa dei comuni interessati, a valere sui fondi compensativi già previsti ed ancora da autorizzare».

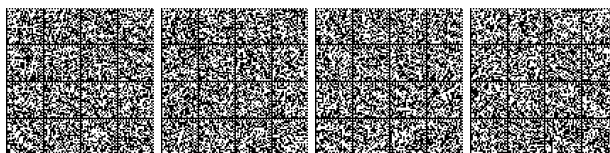
8 - Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invierà al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile opportuna relazione istruttoria ai fini dell'aggiornamento del limite massimo di spesa del finanziamento italiano della Sezione transfrontaliera e conseguentemente del Contratto di Programma 2021-2029 di TELT.

9 - Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

10 - Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invierà al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile una informativa annuale sullo stato di attuazione degli interventi relativi ai lotti costruttivi finanziati, dando evidenza del valore dei contratti di affidamento stipulati e delle previsioni di spesa, anche al fine di poter valutare l'evoluzione del costo del progetto. La predetta informativa viene resa congiuntamente a quanto previsto dal citato art. 1, comma 506, della legge n. 197 del 2022 a decorrere dall'anno 2024 relativamente alla proposta a questo Comitato della destinazione delle risorse europee a copertura del fabbisogno residuo dell'intervento.

11 - 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.

12 - Dalle determinazioni assunte dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile 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.



13 - Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

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 dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

*Il Ministro degli affari esteri
e della cooperazione internazionale
con funzioni di Presidente*
TAJANI

Il segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 16 maggio 2023

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 773

23A03061

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Rinnovo dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di ibuprofene, «Brufen 20 mg/ml sospensione orale».

Estratto determina AAM/PPA n. 337/2023 del 10 maggio 2023

L'autorizzazione all'immissione in commercio del:

medicinale: BRUFEN;

confezioni:

022593228 - «20 mg/ml sospensione orale» - flacone in PET da 100 ml con siringa dosatrice;

022593230 - «20 mg/ml sospensione orale» - flacone in PET da 200 ml con siringa dosatrice;

titolare A.I.C.: Mylan Italia S.r.l. con sede legale e domicilio fiscale in via Vittor Pisani 20, 20124 Milano, Italia - codice fiscale 02789580590;

procedura: nazionale;

codice pratica: FVRN/2017/3;

con scadenza il 22 maggio 2017 è rinnovata con validità illimitata e con conseguente modifica del riassunto delle caratteristiche del prodotto e del foglio illustrativo.

Stampati

Le modifiche devono essere apportate per il riassunto delle caratteristiche del prodotto dalla data di entrata in vigore della determina di cui al presente estratto mentre per il foglio illustrativo entro e non oltre sei mesi dalla medesima data.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto.

Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della determina di cui al presente estratto che i lotti prodotti nel periodo di cui al precedente paragrafo del presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

23A02933

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di dobutamina, «Miozac».

Estratto determina AAM/PPA n. 338/2023 del 10 maggio 2023

Codice pratica: VN2/2023/6;

Autorizzazione:

è autorizzata la seguente variazione:

tipo II - C.I.4 modifica del paragrafo 5.3 del riassunto delle caratteristiche del prodotto, allo scopo di inserire le informazioni relative alla tossicità riproduttiva

relativamente al medicinale MIOZAC nella confezione:

A.I.C. n. 033609013 - «250 mg/20 ml soluzione per infusione» - flacone 20 ml.

Titolare A.I.C.: Fisiopharma S.r.l. con sede legale e domicilio fiscale in Nucleo industriale, 84020 Palomonte, Salerno, codice fiscale 02580140651.

Gli stampati corretti e approvati sono allegati alla determina, di cui al presente estratto.

