

6. REQUISITI DEI SISTEMI INFORMATIVI REGIONALI DI CUI ALL'ART. 8 COMMI 3 E 4 DEL DECRETO

1. Le sistemi informativi regionali e provinciali di cui all'art. 8 commi 3 e 4 del decreto devono garantire la piena conformità ai medesimi standard di sicurezza, tecnici e organizzativi definiti nel presente disciplinare per la Piattaforma Nazionale, quali:

I sistemi informativi regionali e provinciali di cui all'art. 8 commi 3 e 4 del decreto devono garantire la piena conformità ai medesimi standard di sicurezza, tecnici e organizzativi definiti nel presente disciplinare per la Piattaforma Nazionale, previsti nei seguenti paragrafi:

- a. 4.2 Misure idonee a garantire la disponibilità dei dati;
- b. 4.3 Misure di sicurezza logiche;
- c. 4.4 Misure di sicurezza fisica;
- d. 4.5 Misure idonee a garantire l'integrità e la riservatezza dei dati.

I sistemi informativi regionali e provinciali devono assicurare la raccolta e la gestione del medesimo set minimo di dati (data set) previsto per la Piattaforma Nazionale, come dettagliato al paragrafo 4.12. Tale conformità è requisito indispensabile per abilitare i flussi di cooperazione applicativa di cui al precedente paragrafo.

26A05236

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 29 aprile 2026.

Nuova linea ferroviaria Torino - Lione. Sezione internazionale - Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Approvazione dell'aumento del costo a vita intera (CVI), riagggregazione dei lotti costruttivi, autorizzazione all'uso dei finanziamenti assegnati e nuova data di messa in esercizio (CUP C11J05000030001). (Delibera n. 18/2026).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 29 APRILE 2026

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 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», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibi-



le», 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;

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

Vista la delibera 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 (o, anche, codice), 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 si è definito il sistema per l'attribuzione del CUP e si è stabilito che lo stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. l'art. 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», il quale ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP che le competenti amministrazioni richiedono secondo la procedura telematica definita dal CIPE;

3. l'art. 11, comma 2-bis, della citata legge n. 3 del 2003, come introdotto dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale ha previsto, 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;

4. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

5. la delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 63, la quale ha dato attuazione all'art. 11, commi 2-bis, 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, della legge n. 3 del 2003, come modificato dall'art. 41, comma 1, del decreto-legge n. 76 del 2020, e ha, tra le altre, precisato la nozione di progetto di investimento pubblico, specificando che costituisce un complesso di azioni o di strumenti di sostegno collegati fra loro da quattro elementi: presenza di un decisore pubblico; finanziamento - anche parziale, diretto o indiretto - con risorse pubbliche, o realizzazione basata anche sull'uso di strutture pubbliche; le azioni o gli strumenti suddetti hanno un comune obiettivo di sviluppo economico e sociale, da raggiungere entro un tempo specificato;

6. l'art. 75 del decreto legislativo 19 gennaio 2026, n. 10, il quale stabilisce che le pubbliche amministrazioni non possono procedere al pagamento delle fatture elettroniche che non riportano il codice identificativo di gara (CIG) e il CUP;

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, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni, le cui disposizioni rimangono in vigore ai sensi dell'art. 225, comma 10, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», entrato in vigore il 1° aprile 2023 e le cui disposizioni, con i relativi allegati, hanno acquistato efficacia il 1° luglio 2023;

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;

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», e in particolare l'art. 1 dello stesso decreto legislativo il quale stabilisce l'obbligo per i soggetti che realizzano opere pubbliche di effettuare un monitoraggio strutturato delle stesse opere, anche attraverso il conferimento dei dati alla Banca dati delle amministrazioni pubbliche



(BDAP) del MEF, subordinando l'erogazione dei relativi finanziamenti pubblici all'effettivo adempimento di detto obbligo;

Visto l'Accordo del 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 della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, un Promotore pubblico, quale organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese, che viene qualificato come ente aggiudicatore, con la qualifica di Gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera), si è perfezionata la configurazione della società Lyon Turin Ferroviaire, di seguito LTF, nel ruolo del Promotore pubblico e che LTF ha in seguito modificato la propria denominazione sociale in Tunnel Euralpin Lyon Turin Société par Actions Simplifiée, di seguito TELT;

Vista la legge 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 del 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»;

Vista la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, con la quale, ai sensi dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, convertito dalla legge n. 114/2014, sono state approvate le modalità di esercizio del «Sistema monitoraggio finanziario delle grandi opere, MGO» relativo alle infrastrutture strategiche, concretate, tra l'altro, nella adozione di uno schema di Protocollo operativo e delle relative linee guida;

Vista la delibera di questo Comitato del 6 agosto 2015, n. 62, con la quale è stato 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, successivamente aggiornato dalla delibera CIPE del 26 novembre 2020, n. 62, con la quale sono stati approvati due nuovi schemi di «Protocolli di legalità» per l'affidamento di lavori di infrastrutture e insediamenti prioritari al contraente generale, al concessionario o all'appaltatore e le relative linee guida per prevenire il pericolo di ingerenza della criminalità organizzata e mafiosa;

Vista la Convenzione di sovvenzione in data 1° dicembre 2015, relativa al finanziamento dell'azione n. 2014-EU-TM-0401-M, denominata «Sezione Tran-

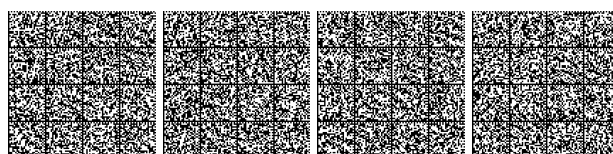
sfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Tunnel di base del Moncenisio» per il periodo 2016-2019, di seguito «Grant Agreement», nell'ambito della *Connecting Europe Facility* (CEF) 1, con risorse dell'Unione europea per complessivi 813.781.900 euro per Italia e Francia;

Visto il Protocollo dell'8 marzo 2016, addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, che fissa il «costo certificato» comune, 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 dell'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»;

Considerato che, con riferimento alla ripartizione dei costi tra Italia e Francia, il comma 3 dell'art. 2 sopracitato prevede che «Ai sensi del primo comma dell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, fin quando l'ammontare totale delle suddette spese attualizzate alla data di valuta gennaio 2012 non supera il costo certificato del progetto stabilito al punto 2.1., la chiave di ripartizione delle spese reali è 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; 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 capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno eccedenti il limite di 81 milioni di euro che, conformemente al terzo comma dell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sono totalmente a carico della Parte italiana»;

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 alla realizzazione dell'opera per successivi lotti costruttivi non funzionali;

Visto il contratto di programma 2021-2029 tra MIT, 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 il sopra citato decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici» e successive modificazioni;

Visto il regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa per la durata del quadro finanziario pluriennale («QFP») 2021-2027, c.d. *Connecting Europe Facility 2* (CEF2), abrogando i precedenti regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014;

Visto il regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che definisce i nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);

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

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

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

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

2.2. l'avvio del 1° lotto costruttivo «Tunnel di base», dal costo di competenza italiana di 2.563,70 milioni di euro, e del 2° lotto costruttivo «Opere all'aper-

to Francia», dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro, per un valore complessivo di 2.892,62 milioni di euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera per la parte di competenza italiana entro il limite di spesa di 5.631,46 milioni di euro;

3. la delibera CIPESS 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, ha autorizzato la rimodulazione della ripartizione degli interventi fra il 3°, il 4° e il 5° lotto costruttivo e, in particolare, nel 4° lotto, ha autorizzato, tra gli altri, l'intervento denominato «Cantiere Operativo CO 2D - Lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione dell'attuale sito di Guida Sicura - Opera anticipatoria quale risoluzione d'interferenza», con un finanziamento di 15.794.310,83 euro;

4. la delibera CIPESS 29 marzo 2023, n. 7, con la quale questo Comitato ha autorizzato l'avvio del terzo lotto costruttivo «Tunnel di base (completamento)» e ha rideterminato in 5,7 milioni di euro le ulteriori «Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS », utilizzabili con successive delibere;

5. la delibera CIPESS 30 novembre 2023, n. 36, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo in variante di ricollocazione del Centro di Guida Sicura nel Comune di Buttigliera Alta, in ottemperanza all'art. 3 («Disposizione di varianti») ed alle prescrizioni n. 27 e n. 132 della delibera CIPE 20 febbraio 2015, n. 19, e l'aggiornamento del Lotto Costruttivo n. 4, rideterminando il costo complessivo dell'opera in 5.635,69 milioni di euro, di cui 5.578,43 milioni di euro afferenti ai cinque lotti costruttivi e 57,26 milioni di euro relativi alle «ulteriori opere compensative»;

Vista la legge 30 dicembre 2024, n. 207, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027», di seguito legge di bilancio 2025, che al comma 535 ha previsto: «Per il completamento degli interventi relativi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale è autorizzata la spesa complessiva di 1.000 milioni di euro, di cui 158,91 milioni di euro per l'anno 2027, 82,45 milioni di euro per l'anno 2028, 173,4 milioni di euro per l'anno 2029, 281,71 milioni di euro per l'anno 2030, 206,43 milioni di euro per l'anno 2031, 81,85 milioni di euro per l'anno 2032 e 15,25 milioni di euro per l'anno 2033»;

Vista la nota prot. DIPE n. 13297-P del 5 dicembre 2025 con la quale, in un'ottica di collaborazione istituzionale e al fine di favorire la celerità dell'azione amministrativa, il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, ha formulato alcune richieste di chiarimenti preliminari, rispetto ad anticipazioni ricevute per le vie brevi dal MIT, in ordine a tipologia ed effettiva consistenza delle coperture finanziarie del maggiore fabbisogno stimato, ricostruzione e valutazione degli incrementi di costo, riaggregazione dei lotti costruttivi, con particolare riguardo a



quella concernente il lotto 3, destinato ad accogliere i buoni d'ordine su cui sono state richieste informazioni di maggior dettaglio;

Vista la nota TELT prot. n. 2077.TELT_PEC_OUT.1064.DG.25 del 23 dicembre 2025, acquisita al protocollo DIPE n. 14064-A del 24 dicembre 2025, con la quale TELT, nel fornire al MIT alcuni chiarimenti e delucidazioni in risposta alla nota DIPE del 5 dicembre 2025 sopracitata, rappresenta anche l'urgenza dell'assegnazione, da parte del CIPESS, delle risorse nazionali disponibili, al fine di evitare gravi ripercussioni sul programma lavori, e, più in particolare, sulla programmazione della produzione prevista nell'ambito del bando CEF, con possibile conseguente decurtazione dei contributi europei;

Vista la nota MIT prot. n. 232 del 14 gennaio 2026, acquisita al prot. DIPE n. 335-A in pari data, con la quale la Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, facendo seguito alla nota TELT sopracitata, ha formulato a TELT ulteriori osservazioni o e richiesto chiarimenti ed elementi di maggior dettaglio in merito all'analisi e alla valutazione dell'incremento dei costi, anche al fine di escludere rischi di «double counting»;

Vista la nota TELT prot. n. TELT 1075.TELT_PEC_OUT.1002.DG.26 del 16 febbraio 2026 (prot. DIPE n. 1625-A, di pari data), di riscontro alla sopracitata nota MIT del 14 gennaio 2026, con la quale la società TELT ha fornito al Ministero ulteriori chiarimenti e integrazioni informative e documentali, inviando la relazione istruttoria aggiornata al 13 febbraio 2026, integrata con i relativi allegati, e ha anche ipotizzato eventuali impatti finanziari negativi «che derivano dal prolungamento, in assenza di misure straordinarie di accelerazione, di ulteriori sei mesi dell'intera opera e ammontano a circa 226 milioni in euro correnti»;

Vista la nota MIT prot. n. 1077 del 24 febbraio 2026, acquisita al prot. DIPE n. 2000-A in pari data, con la quale il MIT, Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, in merito alla sopra citata nota di TELT del 16 febbraio 2026, ha rappresentato, relativamente agli impatti ipotizzati da TELT, derivanti dal presunto prolungamento di ulteriori sei mesi dell'opera, «che tale incremento non possa essere automaticamente ricondotto ai tempi dell'istruttoria in corso, la quale, per la complessità tecnico-contabile dell'aggiornamento del CVI e per la necessità di garantire completezza, adeguatezza, esaustività, coerenza e tracciabilità dei dati trasmessi, richiede fisiologicamente opportuni e proporzionati approfondimenti, anche in considerazione delle integrazioni e dei chiarimenti resisi necessari per colmare aspetti non sufficientemente esplicitati, o ritenuti incompleti, nella documentazione inizialmente prodotta»;

Vista la nota MIT prot. n. 1384 del 4 marzo 2026, acquisita al prot. DIPE n. 2358-A in pari data, con la quale il MIT, Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, Direzione generale per il trasporto e

le infrastrutture ferroviarie, ha dato riscontro alla sopra citata nota prot. DIPE n. 13297-P del 5 dicembre 2025;

Vista la nota TELT prot. n. 1135.TELT_PEC_OUT.1008.DG.26 del 9 marzo 2026 (acquisita al prot. DIPE n. 2608-A in pari data) relativa a «Aggiornamento della Nota di TELT inviata, il 16 febbraio 2026, a riscontro della nota MIT prot. n.: 0000232 del 14 gennaio 2026», con la quale TELT ha risposto alle richieste di chiarimento del MIT del 14 gennaio 2026;

Vista la nota TELT prot. n. 1182.TELT_PEC_OUT.1010.DG.26 del 19 marzo 2026 (acquisita al prot. DIPE n. 3135-A in pari data), relativa a «Aggiornamento della Nota di TELT inviata, il 9 marzo 2026 Prot.: 1135.TELT_PEC_OUT.1008.DG.26», con la quale TELT ha confermato che la metodologia di rivalutazione monetaria, come descritto negli allegati dell'istruttoria, assicura l'assenza del rischio di «double counting», in quanto ciascun elemento di costo è stato considerato e rivalutato mese per mese una sola volta, ed ha aggiornato la documentazione già trasmessa con la propria nota del 9 marzo 2026, inviando l'istruttoria completa con la relazione ed i relativi allegati, di seguito riportati, aggiornati in esito alle verifiche sugli effettivi stanziamenti sul capitolo di spesa 7532 dello stato di previsione del MIT:

Allegato 1 - Rapporto Audit a cura Grant Thornton;

Allegato 2 - Avanzamento fisico degli interventi relativi a LC1 LC2 LC3 LC4;

Allegato 3 - Aggiornamento fabbisogni finanziari annuali per cassa e competenza (quota Italia);

Allegato 4 - Nota di accompagnamento sulla sostenibilità della *governance* della Sezione Transfrontaliera della Torino - Lione al 2025;

Allegato 5 - Tabella incassi per fonte ITA FR relativa ai costi totalmente a carico degli Stati;

Allegato 6 - Stima della produzione cumulata per anno;

Allegato 7 - Metodologia e risultati della simulazione Montecarlo condotta sui possibili scenari temporali del *Planning* generale;

Allegato 8 - Tabella CVI euro costanti 2012 per categoria di costo ed evoluzione in euro correnti;

Allegato 9 - Tabella riepilogativa Evoluzione del Costo a Vita Intera euro costanti 2012;

Allegato 10 - Nota risposta alle richieste di chiarimenti del DIPE Nota DIPE n. 13294 del 5 dicembre 2025;

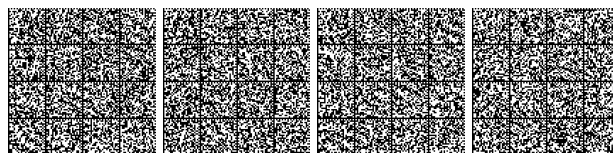
Allegato 10.a - Nota Grant Thornton firmata;

Allegato 10.b - Relazione relativa al calcolo della rivalutazione monetaria e alla scomposizione degli effetti della parte incrementale di tale rivalutazione;

Allegato 10.b.1 - Tabella 1_Calcolo-rivalutazione-monetaria;

Allegato 10.b.2 - Tabella 2_Calcolo-scomposizione-effetti;

Allegato 10.c - Relazione sugli effetti dei fattori interni ed esterni;



Vista la nota MIT prot. n. 2095 del 1° aprile 2026, acquisita al prot. DIPE n. 3845-A in pari data, con la quale il MIT, Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, ha inviato la documentazione istruttoria all'Ufficio di Gabinetto del MIT per la successiva sottoposizione al CIPESS;

Vista la nota prot. n. 11639 del 9 aprile 2026, acquisita al prot. DIPE n. 4292-A in pari data, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Approvazione dell'aumento del costo a vita intera (CVI), riagggregazione dei lotti costruttivi, autorizzazione all'uso dei finanziamenti assegnati e nuova data di messa in esercizio», trasmettendo la documentazione utile per l'istruttoria, predisposta dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;

Vista la documentazione istruttoria allegata alla nota di proposta del Capo di Gabinetto del MIT e, in particolare, la relazione istruttoria predisposta dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie in data 1° aprile 2026 e la relazione di TELT in data 19 marzo 2026, con rispettivi allegati;

Vista la nota prot. DIPE n. 4355-P del 10 aprile 2026, con cui, in esito all'esame della proposta e della documentazione istruttoria inviata dal MIT, il DIPE ha richiesto al Ministero proponente alcuni chiarimenti, sottoponendo proprie elaborazioni tabellari atte a rappresentare sinteticamente i contenuti della proposta, con particolare riguardo agli aspetti economico-finanziari (costi, coperture e fabbisogni), nonché le relative variazioni e motivazioni, anche al fine di ricevere chiarimenti relativamente ad alcuni dati ed assicurarne la coerenza;

Vista la nota MIT prot. n. 2404 del 15 aprile 2026, acquisita al prot. DIPE n. 4606-A in pari data, con la quale il MIT, Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, fornendo alcuni chiarimenti e precisazioni, ha sostanzialmente confermato la ricostruzione operata dal DIPE, di cui alla citata nota prot. DIPE n. 4355-P del 10 aprile 2026;

Vista la nota del Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, prot. n. 92991 del 22 aprile 2026, acquisita al prot. DIPE n. 5080-A del 23 aprile 2026, predisposta per la seduta preparatoria del Comitato;

Vista la nota MIT prot. n. 2711 del 28 aprile 2026, acquisita al prot. DIPE n. 5402-A del 29 aprile 2026, con la quale il MIT, sostituendo integralmente la precedente nota prot. MIT n. 2635 del 24 aprile 2026, acquisita al prot. DIPE n. 5236-A in pari data, ha fornito, sotto forma tabellare, i chiarimenti richiesti dal MEF;

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

1. Relazione istruttoria della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie finalizzata alla «approvazione dell'aumento del costo a vita intera

(CVI), riagggregazione dei lotti costruttivi, autorizzazione all'uso dei finanziamenti assegnati e nuova data di messa in esercizio»;

2. Nota TELT prot. n. 1182.TELT_PEC_OUT.1010.DG.26 del 19 marzo 2026 di trasmissione della relazione istruttoria aggiornata al 6 marzo 2026, composta da testo e dieci allegati;

3. N. 2 fogli di calcolo a supporto dell'istruttoria, allegati all'istruttoria TELT;

4. Nota TELT prot. n. 1135.TELT_PEC_OUT.1008.DG.26 del 9 marzo 2026;

5. Nota TELT prot. n. 1134.TELT_PEC_OUT.1003.AF.26 del 6 marzo 2026;

6. Allegato DGTF.xlsx, di cui:

a. Tabella 19_NEW;

b. Tavola_Fonti e Impieghi, che rappresenta il «Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa» di cui alla delibera CIPE n. 3 del 2022;

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;

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. TELT è il promotore pubblico chiamato a compiere le attività e le operazioni previste nell'Accordo del 2012;

4. questo Comitato, con propria delibera n. 67 del 2017, 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 indicato:

1° lotto costruttivo: Tunnel di base (1° Fase);

2° lotto costruttivo: Opere all'aperto Francia;

3° lotto costruttivo: Tunnel di base (Completamento);

4° lotto costruttivo: Opere all'aperto Italia (di cui fa parte il Centro di guida sicura);

5° lotto costruttivo: Attrezzaggio tecnologico;



5. TELT propone di riaggregare i lotti costruttivi secondo logiche organizzative necessarie per poter seguire in maniera funzionale l'avanzamento fisico e finanziario di tutti gli interventi;

6. la rimodulazione proposta dei lotti costruttivi è stata predisposta da TELT in varie fasi, concentrando le lavorazioni per le quali erano disponibili i finanziamenti sui lotti 1, 2 e 4, e destinando tutte le coperture a questi tre lotti, mentre per il lotto 3 in un primo momento sono state rimosse sia le lavorazioni che le coperture, rinviando a un secondo momento i buoni d'ordine per lavori futuri, in modo che risulti il seguente saldo finale delle rimodulazioni:

6.1. il lotto costruttivo 1 (denominato lotto costruttivo n. 1/2025) include la realizzazione di tutti i Cantieri operativi, ad eccezione del Cantiere operativo 2 (opere all'aperto in Italia) e del Cantiere operativo 9 (opere all'aperto in Francia) e dei buoni d'ordine assegnati al successivo lotto costruttivo 3, con costo del lotto costruttivo 1 rimodulato nell'importo di 5.067,42 milioni di euro;

6.2. il lotto costruttivo 2 (denominato lotto costruttivo n. 2/2025) include la realizzazione delle opere previste dal Cantiere operativo 9 (opere all'aperto in Francia), per un importo pari a 551,54 milioni di euro;

6.3. il lotto costruttivo 3 (denominato lotto costruttivo n. 3/2025) include il completamento delle opere già incluse nei lotti costruttivi 1/2025 e 2/2025, con tutti i buoni d'ordine di cui ai due lotti citati ancora da assegnare per 845,60 milioni di euro;

6.4. il lotto costruttivo 4 (denominato lotto costruttivo n. 4/2025) include la realizzazione delle opere previste dal Cantiere operativo 2 (opere all'aperto in Italia), per un importo pari a 385,16 milioni di euro;

6.5. il lotto costruttivo 5 (denominato lotto costruttivo 5/2025) include la realizzazione delle opere relative all'attrezzaggio tecnologico, per un importo pari a 1.390,24 milioni di euro;

7. come precisato dal MIT nella sua citata Relazione istruttoria del 1° aprile 2026, anche in risposta alla nota interlocutoria del DIPE del 5 dicembre 2025 e sulla base delle informazioni fornite da TELT, i contratti del tunnel di base sono in larga parte «accordi quadro a buoni d'ordine e appalti complementari senza importo minimo né massimo», negoziati sulla base di uno scenario tipo, il quale non costituisce un vincolo contrattuale ma è fornito esclusivamente allo scopo di poter comparare le offerte;

8. al fine di far coincidere le ulteriori risorse ad oggi disponibili (pari a 1.418,27 milioni di euro) con i fabbisogni addizionali risultanti dalle opere da realizzare di cui ai Lotti costruttivi già approvati, TELT propone di inserire nel lotto costruttivo tre i buoni d'ordine che, secondo il nuovo programma realizzativo, potranno essere assegnati in seguito, pari a 845,60 milioni di euro, ivi compreso l'importo di 11,4 milioni di euro derivante dalla riduzione relativa a risorse residue al 31 dicembre 2023, per le quali il MIT aveva richiesto, ai sensi dell'art. 30, comma 2, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196 («Legge di contabilità e finanza pubblica»), la reiscrizione in bilancio (capitolo di spesa n. 7532) per l'anno 2025, reiscrizione non assentita in quanto non in linea con i saldi programmati di finanza pubblica;

9. come precisato dal MIT nella citata nota prot. n. 2404 del 15 aprile 2026, istituzionalmente i costi capitolato ed i costi contratto sono verificati dalla Commissione contratti, così come previsto nell'Accordo tra Stati del 2012 poi ratificato dal Parlamento italiano con legge 23 aprile 2014, n. 71, e dal Parlamento francese con legge 4 settembre 2014, n. 2014 - 1002, con specifico riferimento agli appalti sopra le soglie europee, e dal Servizio permanente di controllo secondo quanto stabilito dagli Stati italiano e francese nell'Accordo 2012 (art. 7 e art. 8);

10. con decreto ministeriale 3 agosto 2021, n. 52, è stato approvato il Contratto di programma (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 dell'infrastruttura;

11. il nuovo cronoprogramma dei lavori prevede la messa in esercizio dell'opera il 31 dicembre 2033;

12. lo slittamento temporale viene attribuito al verificarsi di alcuni rischi posti a carico del committente, di natura politica, normativa, economica, ambientale e progettuale, organizzativa, umana, di sicurezza, logistica, contrattuale, che hanno avuto di fatto un impatto significativo sia sul perimetro fisico (necessità di riprogettazione, di modifiche puntuali alle opere) sia sul perimetro temporale (ritardi e slittamento della realizzazione delle opere);

13. ulteriori fattori vengono indicati come significativi rispetto all'allungamento dei tempi e all'aumento dei costi, dal 2020 al 2023: esterni (il biennio di pandemia mondiale COVID-19 e la guerra in Ucraina) e interni (l'aggiornamento di tempi e costi all'esito dell'aggiudicazione dei contratti 2021-2023);

14. all'opera è associato il CUP C11J05000030001;

sotto l'aspetto finanziario:

1. come indicato dall'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, al quale, secondo il Trattato, vanno aggiunti circa 308,96 milioni di euro di costi



totalmente a carico dei singoli Stati per espropri, interferenze di reti e misure di accompagnamento compensative (172,24 milioni di euro a carico dell'Italia e 136,72 milioni di euro a carico della Francia), per un totale di circa 8.609,7 milioni di euro, a valori 2012;

2. la chiave di ripartizione scelta è del 57,9 per cento per la parte italiana e del 42,1 per cento per la parte francese, nei limiti del costo certificato. Oltre questo importo certificato, i costi sono ripartiti al 50 per cento tra la parte italiana e la parte francese;

3. la valutazione del CVI aggiornato, relativo alla sezione transfrontaliera della NLTL, è stata effettuata dalla società TELT nel mese di aprile 2024, attraverso fasi successive:

3.1 una prima rivalutazione del «costo in euro costanti gennaio 2012» è stata effettuata da TELT, a seguito della quale la medesima TELT ha richiesto alla Società di audit Grant Thornton una certificazione in ordine alla metodologia utilizzata e all'evoluzione del costo di completamento al 1° gennaio 2023;

3.2 il costo certificato da Grant Thornton in esito all'attività di audit svolta tra l'aprile e il novembre 2023, sulla base dei dati al 31 dicembre 2022, è risultato pari a 10.412.696.327,71 euro costanti, comprensivi di 306.937.063,54 euro per espropri, interferenze di reti e misure di accompagnamento, che non fanno parte della chiave di ripartizione tra i due Stati coinvolti, essendo tali costi a carico di ciascuno Stato in funzione del territorio sul quale si trovano;

3.3 tale valore certificato dalla società Grant Thornton è stato oggetto di successivo aggiornamento da parte di TELT (nell'aprile 2024), che lo ha rideterminato in 11.110,08 milioni di euro costanti 2012, in considerazione dello slittamento dei tempi, della copertura dei rischi ed imprevisti (determinati attraverso l'applicazione del «metodo Montecarlo») e del diverso grado di consolidamento dei valori contrattuali nel frattempo aggiudicati o messi a gara.

Costo certificato dall'Advisor Grant-Thornton e costo rivalutato da TELT

	(valuta € 2012)		
	Costo certificato 2015	Costo Certificato Grant Thornton Financial Advisory Services	Nuovo costo a vita intera (CVI) dopo ulteriore incremento TELT
A - Totale costruzioni	7.701.965.669,88	8.966.439.264,17	9.619.499.046,52
B - Spese complementari	600.800.000,00	1.139.320.000,00	1.183.641.122,81
C - Spese a carico di ciascuno Stato	306.937.063,54	306.937.063,54	306.937.063,54
Totale	8.609.702.733,42	10.412.696.327,71	11.110.077.232,87

4. una fase successiva ha visto la rivalutazione, da parte della società TELT, del CVI di 11.110,08 milioni di euro costanti 2012 in euro correnti, mediante la capitalizzazione della ripartizione su base mensile dei costi, proporzionale agli stati di avanzamento dei lavori consuntivi o previsti al momento della valutazione, tramite l'applicazione dell'indice NLTL e del tasso dell'1,5% stabilito nel sopraindicato protocollo di Venezia. In esito a tale processo di rivalutazione, metodologicamente basato sulla scomposizione dell'aumento complessivo in tre componenti (*planning*, effetto inflativo misurato dall'indice NLTL, incremento reale del costo), il valore aggiornato del CVI, espresso in euro correnti, è risultato pari a complessivi 14.746,39 milioni di euro, come approvati dal consiglio di amministrazione di TELT nel luglio 2024;

5. la società TELT, con propria nota prot. n. 1182.TELT_PEC_OUT.1010.DG.26 del 19 marzo 2026, acquisita al protocollo del DIPE n. 3135-A in pari data, ha escluso effetti di «*double counting*» dei costi delle opere già completate, su cui la nota DIPE prot. n. 13297 del 5 dicembre 2025 aveva chiesto rassicurazioni, confermando che «la metodologia di rivalutazione monetaria, come dettagliatamente descritto negli allegati dell'istruttoria, assicura l'assenza del rischio di «*double counting*» in quanto ciascun elemento di costo è stato considerato e rivalutato mese per mese una sola volta»;

6. a fronte del nuovo costo proposto dal MIT, quantificato in 11.110,08 milioni di euro (valuta 2012), rivalutati in 14.746,39 milioni di euro (valuta corrente), la tabella che segue indica la differenza di costo rispetto a quanto deriva dalla precedente delibera CIPESS n. 36 del 2023. Il «delta costi» risulta pari a 5.111,92 milioni di euro complessivi, di cui 2.661,53 milioni di euro di competenza italiana:

COSTO (in milioni di euro)	Costo conseguente all'aggiornamento derivante dalla delibera CIPESS n. 36/2023 (Escluse ulteriori opere compensative)	Delibera 2026 nuovi costi rivalutati	Variazione costi
Costo TOTALE (Italia-Francia) (valuta 2012)	8.609,68	11.110,08	2.500,4
Costo TOTALE (Italia-Francia) (valuta corrente)	9.634,47	14.746,39	5.111,92
Costo ITALIA (valuta corrente)	5.578,43	8.239,96	2.661,53



7. le due tabelle che seguono rappresentano la variazione di costi, finanziamenti e fabbisogni per ciascun lotto, tra la delibera n. 36 del 2023 e la corrente proposta di delibera:

Evoluzione di costi, finanziamenti e fabbisogni per i lotti costruttivi e le opere compensative di parte italiana (2023-2026)

LOTTI COSTRUTTIVI (in milioni di euro)	Delibera CIPESS 36/2023			Proposta Delibera 2026		
	Costo	Finanzia-mento	Fabbi-sogno	Costo	Finanzia-mento	Fabbi-sogno
n. 1 Tunnel di base 1 ^a Fase	2.563,7	2.563,7	0	5.067,42	5.067,42	0
n. 2 Opere all'aperto Francia	328,92	328,92	0	551,54	551,54	0
n. 3 Tunnel di base (completamento)	1.274,32	1.274,32	0	845,6	0	845,6
n. 4 Opere all'aperto Italia	418,91	418,91	0	385,16	385,16	0
n. 5 Attrezzaggio tecnologico	992,58	0	992,58	1.390,24	0	1.390,24
Totale complessivo lotti costruttivi	5.578,43	4.585,85	992,58	8.239,96	6.004,12	2.235,84
Ulteriori opere compensative, tra cui rimozioni passività ambientali "Area A" di Salbertrand	57,26	2,3	54,96	57,26	2,3	54,96
Totale lotti costruttivi + Ulteriori opere compensative	5.635,69	4.588,15	1.047,54	8.297,22	6.006,42	2.290,80
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS	0	1,47	-1,47	0	0	0
TOTALE	5.635,69	4.589,62	1.046,07	8.297,22	6.006,42	2.290,80

LOTTO COSTRUTTIVO (in milioni di euro)	Variazione tra 2026 e 2023		
	Costo	Finanzia-mento	Fabbi-sogno
n. 1 Tunnel di base 1 ^a Fase	2.503,72	2.503,72	0
n. 2 Opere all'aperto Francia	222,62	222,62	0
n. 3 Tunnel di base (completamento)	-428,72	-1.274,32	845,60
n. 4 Opere all'aperto Italia	-33,75	-33,75	0
n. 5 Attrezzaggio tecnologico	397,66	0	397,66
Totale complessivo lotti costruttivi	2.661,53	1.418,27	1.243,26
Ulteriori opere compensative, tra cui rimozioni passività ambientali "Area A" Salbertrand	0	0	0
Totale Lotti costruttivi + Ulteriori opere compensative	2.661,53	1.418,27	1.243,26
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS	0	-1,47	1,47
TOTALE	2.661,53	1.416,80	1.244,73

8. il nuovo fabbisogno residuo, parte italiana, è pari a 2.235,84 milioni di euro per i lotti costruttivi e a tale importo si aggiunge il fabbisogno residuo delle opere compensative a carico dell'Italia, pari a 54,96 milioni di euro, per un fabbisogno complessivo di 2.290,80 milioni di euro;

9. le ulteriori risorse disponibili assegnabili all'opera hanno un importo complessivo di 1.418,27 milioni di euro, derivanti da:

ulteriori disponibilità ex art. 1, comma 535, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025), pari complessivamente a 1.000 milioni di euro (periodo 2027-2033) finalizzate al completamento degli interventi relativi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale;

una riduzione di 11,40 milioni di euro (risorse residue al 31 dicembre 2023), per le quali il MIT ha richiesto la reiscrizione, ai sensi dell'art. 30, comma 2, lettera b), della legge n. 196 del 2009, del medesimo importo per l'anno 2025. Tale reiscrizione non è stata assentita in quanto non in linea con i saldi programmati di finanza pubblica;

ulteriori risorse, per un totale complessivo di 428,20 milioni di euro, rese disponibili a seguito dei cofinanziamenti europei di pari importo, relative:

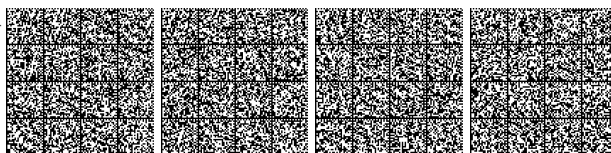
al nuovo programma di finanziamento europeo CEF2, pari a 428,75 milioni di euro (suddivise tra due *Grant Agreement*);

al vecchio programma di finanziamento europeo CEF1 che, con il terzo emendamento al *Grant Agreement*, ha ridotto le sovvenzioni europee per l'Italia di 0,55 milioni di euro;

«risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS», ai sensi della delibera n. 36/2023, pari a 1,47 milioni di euro;

10. le suddette ulteriori risorse disponibili per 1.418,27 milioni di euro vengono utilizzate per assicurare l'integrale copertura finanziaria dei lotti costruttivi riaggregati n. 1, n. 2 e n. 4;

11. una serie di fattori ha avuto un impatto sulla tempistica del processo realizzativo, influenzandone la pianificazione temporale, il perimetro tecnico ed i costi. Tra questi, sono enucleati nella relazione istruttoria del MIT: i tempi di ratifica degli accordi internazionali dei due Parlamenti nazionali, la riprogettazione di opere previste in Italia e in Francia, i tempi necessari per approfondimenti e valutazioni di natura politica da parte dei due Stati;



12. la tabella che segue sistematizza le motivazioni indicate nelle relazioni del Ministero proponente e di TELT relativamente agli aumenti di costo, in base al totale del costo corrente della delibera CIPESS n. 7 del 2023 (con riferimento al costo di 9.630,26 milioni di euro):

Motivazioni aumento del costo complessivo

Dati da relazione istruttoria MIT (in milioni di euro)	Costo in euro 2012	Rivalutazione monetaria	Costo in euro correnti
Costo certificato (delibera CIPESS n. 7/2023)	8.609,68	1.020,57	9.630,26
Nuovo Costo a Vita Intera	11.110,08	3.636,31	14.746,39
Delta Costo a Vita Intera	2.500,39	2.615,74	5.116,14
Motivazioni delle variazioni			
A) totale costruzioni	1.917,53	-	1.917,53
B) spese complementari	582,84	-	582,84
C) spese a carico di ciascuno stato	0	-	0
Totale	2.500,37		2.500,37
1) Planning		669,53	669,53
2) Evoluzione indice NLTL		1.127,84	1.127,84
2) Incremento costo in € ₂₀₁₂		818,37	818,37
Totale		2.615,74	5.116,14

Descrizione delle motivazioni di aumento di costo

A) totale costruzioni: costo opere civili e impianti;

B) spese complementari: costo ingegneria e funzionamento del promotore;

C) spese a carico di ciascuno stato: costo misure di accompagnamento, contributo LS, espropri e interferenze;

1) Planning: relativo alla previsione di un rinvio di 4 anni per la conclusione dell'opera;

2) Evoluzione indice NLTL: risultato dell'applicazione del coefficiente di rivalutazione monetario con incremento dell'1,5% all'anno da ottobre 2015 ad aprile 2024, calcolato a parità di costo a vita intera;

3) Incremento costo in €₂₀₁₂: impatto della rivalutazione monetaria sul solo incremento di costo.

13. le motivazioni (fattori di impatto) della variazione di costo certificato sono illustrate nella seguente tabella, ripartite tra i diversi cantieri operativi:

Variazione dei costi per cantiere operativo e motivazione - totale costruzioni (All. 10.c della Rel. Istruttoria TELT del 19 marzo 2026)

(valuta 2012)	Costo certificato	NCVI	DELTA	Fattori di impatto
Valore opere CO1	174.173.702,65	169.323.898,14	-4.849.804,51	1, 5, 2, 6, 7
Valore opere CO2	380.924.702,96	437.062.143,56	56.137.440,60	1 + 5, 2, 6, 7
Valore opere CO3/4	971.178.546,47	1.077.323.840,79	106.145.294,32	1 + 5, 2, 6, 7
Valore opere CO5	1.449.259.392,16	1.904.437.189,77	455.177.797,61	1 + 5, 3, 4, 6 + 7
Valore opere CO6/7	1.248.045.736,31	1.702.650.431,52	454.604.695,21	1 + 5, 4, 6, 7
Valore opere CO8	200.421.929,88	268.312.951,30	67.891.021,42	1 + 5, 4, 6, 7
Valore opere CO9	395.829.421,51	761.729.003,71	365.899.582,20	1 + 5, 3, 6, 7
Valore opere CO10	247.095.652,22	542.683.957,19	295.588.304,97	1 + 5, 2, 6, 7
Valore opere CO11	504.175.194,13	707.974.690,85	203.799.496,72	1 + 5, 6
Valore opere CO12	2.062.321.748,83	1.877.285.528,51	-185.036.220,32	1+5, 6
	7.633.426.027,12	9.448.783.635,34	1.815.357.608,22	
Voci "000", "Prescrizioni" e "Assicurazioni"	68.539.642,76	170.715.411,18	102.175.768,42	
Totale	7.701.965.669,88	9.619.499.046,52	1.917.533.376,64	

Fattori di impatto

F1. Tempi di ratifica degli accordi internazionali dei due Parlamenti nazionali: firma febbraio del 2015 ed aprile 2016, ratifica gennaio 2017 (5 gennaio 2017 Parlamento italiano e 26 gennaio 2017 Senato francese);

F2. Riprogettazione di opere previste in Italia:

Il progetto definitivo approvato dal CIPE nel febbraio 2015 per esigenze di sicurezza.

La variante è stata sottoposta al processo autorizzativo nel 2017 e approvata nell'agosto 2018 con la pubblicazione di due nuove delibere CIPE: la n. 30/2018 e n. 39/2018:

- 2.a Costi legati alla protezione e agli impatti dovuti all'opposizione violenta
- 2.b Evoluzioni normative o prescrizioni
- 2.c Imprevisti e incidenti geologici
- 2.d Semplice ripermetrazione dei CO

F3. Riprogettazione di opere in Francia a causa del mutamento del contesto o degli imprevisti geologici incontrati:

- 3.a Varianti nella Piana di Saint Jean de Maurienne da parte di SNCF-R in base alla Convenzione di studi e lavori del 2018.
- 3.b Imprevisti geologici, necessità di consolidamenti o interventi strutturali in genere
- 3.c Esigenze legate all'evoluzione normativa, quali ad esempio nuovi criteri di progettazione o sicurezza

F4. "Pause di riflessione" degli Stati (francese nel 2017 ed italiano nel 2018) per il riesame dell'intervento (17 mesi circa): ultimo termine agosto 2019, con conferma del Presidente del Consiglio italiano degli impegni di realizzazione dell'opera e voto del Parlamento;

F5. Ritardo di circa 40 mesi nella sottoscrizione del Contratto di Programma italiano firmato il 21/05/2021 a seguito dell'approvazione delle Commissioni parlamentari nel dicembre 2020.

F6. Effetti della pandemia COVID-19 con impatti su tutti i procedimenti di progettazione, gare d'appalto e costruzione.

F7. Problemi di approvvigionamento conseguenti alla guerra Ucraina - Russia.



14. la determinazione del nuovo fabbisogno residuo, che, tenuto conto del nuovo limite di spesa di competenza italiana pari a 8.239,96 milioni di euro correnti, del costo delle ulteriori opere compensative pari a 57,26 milioni di euro ai sensi della delibera CIPESS n. 36 del 2023, delle coperture già finalizzate indicate dalla medesima delibera per 4.588,15 milioni di euro e della nuova assegnazione prevista dalla presente proposta pari a 1.418,27 milioni di euro, è pari a 2.235,84 milioni di euro per i lotti costruttivi e a tale importo si aggiunge il fabbisogno residuo delle opere compensative a carico dell'Italia, pari a 54,96 milioni di euro, per un fabbisogno complessivo di 2.290,80 milioni di euro;

Fabbisogno residuo Italia

	Delibera 36/2023	Delibera 2026	Variazione 2026-2023
Totale fabbisogno lotti costruttivi (prima di eventuali ulteriori finanziamenti UE)	992,58	2.235,84	1.243,26
Ulteriori opere compensative, comprese le rimozioni passività ambientali "Area A" di Salbertrand	54,96	54,96	0
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS	-1,47	0	1,47
Totale	1.046,07	2.290,80	1.244,73

Ripartizione per Lotti Costruttivi degli ulteriori fabbisogni (solo quota Italia)

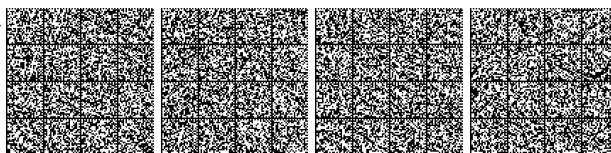
Lotti costruttivi riaggregati Valori in milioni di euro correnti - Solo quota Italia	Nuovo costo a vita intera parte italiana 2026	Fondi Del. 36/2023, con vecchia aggregazione lotti 2023	Fondi Del. 36/2023, con nuova aggregazione lotti 2026	Fondi da assegnare con la proposta di Del. 2026	Fabbisogno
1° Lotto costruttivo riaggregato: Committenza, Ingegneria, Interferenze, Tunnel di base	5.067,42	2.563,70	3.877,71	1.189,71	0,00
2° Lotto costruttivo riaggregato: Opere all'aperto Francia	551,54	328,92	354,17	197,37	0,00
3° Lotto costruttivo riaggregato: Tunnel di base (completamento)	845,60	1.274,32	0,00	0,00	845,60
4° Lotto costruttivo riaggregato: Opere all'aperto Italia	385,16	418,91	353,98	31,18	0,00
5° Lotto costruttivo riaggregato: Attrezzaggio tecnologico	1.390,24	0	0,00	0,00	1.390,24
TOTALE COSTO A VITA INTERA	8.239,96	4.585,85	4.585,85	1.418,27	2.235,84

Tabella di corrispondenza dei finanziamenti prima e dopo la riaggregazione delle lavorazioni dei lotti costruttivi (LC)

Lotti costruttivi riaggregati. Valori in milioni di euro correnti - Solo quota Italia	Nuovo costo a vita intera	Importi assegnati fino alla Delibera CIPESS n. 36/2023					Fondi assegnati ex Del. 36/2023	Fondi da assegnare Del. 2026	Fabbisogno
		ex LC 1	ex LC 2	ex LC 3	ex LC 4	ex LC 5			
1° Lotto costruttivo riaggregato: Committenza, Ingegneria, Interferenze, Tunnel di base	5.067,42	2.449,25	0,00	1.274,32	149,84	4,30	3.877,71	1.189,71	0,00
2° Lotto costruttivo riaggregato: Opere all'aperto Francia	551,54	25,25	328,92	0,00	0,00	0,00	354,17	197,37	0,00
3° Lotto costruttivo riaggregato: Tunnel di base (completamento)	845,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	845,60
4° Lotto costruttivo riaggregato: Opere all'aperto Italia	385,16	89,20	0,00	0,00	264,78	0,00	353,98	31,18	0,00
5° Lotto costruttivo riaggregato: Attrezzaggio tecnologico	1.390,24	0,00	0,00	0,00	4,30	-4,30	0,00	0,00	1.390,24
TOTALE COSTO A VITA INTERA	8.239,96	2.563,70	328,92	1.274,32	418,91	0,00	4.585,85	1.418,27	2.235,84

sotto l'aspetto di sostenibilità ambientale e socioeconomica:

1. l'allegato 4 alla Relazione della società TELT, denominato «Nota di accompagnamento sulla sostenibilità della governance della Sezione Transfrontaliera della Torino - Lione al 2025», fornisce elementi informativi sulla sostenibilità dell'opera, anche con riguardo al ruolo dell'opera all'interno delle Reti TEN-T e all'azione del Promotore pubblico per garantire l'attenzione all'ambiente e alle ricadute sociali ed economiche nelle fasi di realizzazione e di esercizio;



2. in relazione al ruolo della Nuova Linea Torino-Lione (NLTL) nell'ambito delle Reti TEN-T, si evidenzia che la NLTL rappresenta la parte fondamentale del Nuovo Corridoio Mediterraneo, che costituisce la futura «ferrovia metropolitana europea» che promuoverà, in modo ecologico e sostenibile, il movimento di persone e merci su rotaia;

3. con specifico riguardo al traffico merci tra l'Italia e la Francia, risulta dalla relazione di TELT che ogni anno viaggiano oltre 45 milioni di tonnellate di merci lungo l'arco alpino, dei quali il 92% su strada, e il collegamento ferroviario Torino-Lione contribuisce alla salvaguardia dell'ambiente alpino, grazie all'attuazione di una politica di trasferimento modale legata agli impegni della Convenzione Alpina, essenziale per la strategia europea di riduzione delle emissioni di CO₂;

4. la linea è uno strumento di fondamentale importanza per il perseguimento degli obiettivi delineati nella Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente (Comunicazione della Commissione europea 789 del 9 dicembre 2020), fra cui il raddoppio del traffico passeggeri di media e lunga distanza via ferrovia entro il 2030 e il raddoppio dei traffici merci via ferrovia entro il 2050;

5. con riguardo alle certificazioni di sostenibilità, TELT, per valutare la capacità dell'opera di generare una trasformazione positiva dei territori e valorizzare il suo impegno nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, ha intrapreso il percorso di certificazione *Envision*. Nel corso del 2023 si è svolto il *preliminary assesment* di TELT, che ha visto l'opera attestarsi al livello *Gold*, con potenziale futuro posizionamento, a seguito di dovute integrazioni, a *Platinum*;

Considerata l'importanza strategica macroeconomica dell'Opera per i collegamenti europei, in quanto la stessa 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, che è destinata a sostenere lo *shift intermodale* a favore del trasporto merci su rotaia, con le conseguenti riduzioni di emissioni climalteranti e dunque la necessità di completare i lavori, assicurando le risorse necessarie;

Considerati i fattori di aumento di costo, analizzati nelle relazioni TELT e MIT, certificati dalla Commissione contratti, che hanno comportato un aggravio di spese per la realizzazione dei lavori;

Considerata la certificazione in ordine alla metodologia utilizzata e all'evoluzione del costo, al 1° gennaio 2023, da parte della Società di Audit Grant Thornton;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato, di cui alla delibera CIPE 28 novembre 2018, 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 prot. DIPE n. 5462 del 29 aprile 2026, 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, terzo comma, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni ed integrazioni, «In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente del Comitato stesso. 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 il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del regolamento interno del CIPESS, 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;

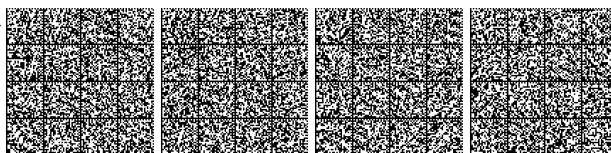
Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Ai sensi dell'art. 225, comma 10, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, trovano applicazione le disposizioni degli articoli 165 e seguenti del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, in ragione dell'avvenuto avvio della procedura di VIA in data anteriore all'entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. Autorizzazione del Nuovo Costo a vita intera

2.1 È autorizzato il nuovo limite di spesa dell'opera di 14.746,39 milioni di euro di cui 8.239,96 milioni di euro di competenza italiana.



2.2 Si prende atto dell'evoluzione dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni per i singoli lotti costruttivi e le opere compensative di parte italiana rispetto alla delibera n. 36 del 2023 ed in particolare che il nuovo fabbisogno residuo, parte italiana, è pari a 2.235,84 milioni di euro per i lotti costruttivi e a tale importo si aggiunge il fabbisogno residuo delle opere compensative a carico dell'Italia, pari a 54,96 milioni di euro, per un fabbisogno complessivo di 2.290,80 milioni di euro, come sintetizzato nelle tabelle seguenti:

TABELLA 1: Evoluzione di costi, finanziamenti e fabbisogni per i lotti costruttivi e le opere compensative di parte italiana (2023-2026)

LOTTE COSTRUTTIVI (in milioni di euro)	Delibera CIPESS 36/2023			Proposta Delibera 2026		
	Costo	Finanzia-mento	Fabbi-sogno	Costo	Finanzia-mento	Fabbi-sogno
<i>n. 1 Tunnel di base 1^ Fase</i>	2.563,7	2.563,7	0	5.067,42	5.067,42	0
<i>n. 2 Opere all'aperto Francia</i>	328,92	328,92	0	551,54	551,54	0
<i>n. 3 Tunnel di base (completamento)</i>	1.274,32	1.274,32	0	845,60	0	845,60
<i>n. 4 Opere all'aperto Italia</i>	418,91	418,91	0	385,16	385,16	0
<i>n. 5 Attrezzaggio tecnologico</i>	992,58	0	992,58	1.390,24	0	1.390,24
Totale complessivo lotti costruttivi	5.578,43	4.585,85	992,58	8.239,96	6.004,12	2.235,84
Ulteriori opere compensative, tra cui rimozioni passività ambientali "Area A" di Salbertrand	57,26	2,3	54,96	57,26	2,3	54,96
Totale lotti costruttivi + Ulteriori opere compensative	5.635,69	4.588,15	1.047,54	8.297,22	6.006,42	2.290,80
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS	0	1,47	-1,47	0	0	0
TOTALE	5.635,69	4.589,62	1.046,07	8.297,22	6.006,42	2.290,80

TABELLA 2: Ripartizione per Lotti Costruttivi dei costi, dei finanziamenti e degli ulteriori fabbisogni (solo quota Italia)

Lotti costruttivi riaggregati Valori in milioni di euro correnti - Solo quota Italia	Nuovo costo a vita intera parte italiana 2026	Fondi Del. 36/2023, con vecchia aggregazione lotti 2023	Fondi Del. 36/2023, con nuova aggregazione lotti 2026	Fondi da assegnare con la proposta di Del. 2026	Fabbisogno
<i>1° Lotto costruttivo riaggregato: Committenza, Ingegneria, Interferenze, Tunnel di base</i>	5.067,42	2.563,70	3.877,71	1.189,71	0,00
<i>2° Lotto costruttivo riaggregato: Opere all'aperto Francia</i>	551,54	328,92	354,17	197,37	0,00
<i>3° Lotto costruttivo riaggregato: Tunnel di base (completamento)</i>	845,60	1.274,32	0,00	0,00	845,60
<i>4° Lotto costruttivo riaggregato: Opere all'aperto Italia</i>	385,16	418,91	353,98	31,18	0,00
<i>5° Lotto costruttivo riaggregato: Attrezzaggio tecnologico</i>	1.390,24	0	0,00	0,00	1.390,24
TOTALE COSTO A VITA INTERA	8.239,96	4.585,85	4.585,85	1.418,27	2.235,84

3. Autorizzazione all'utilizzo di finanziamenti.

3.1 È autorizzato l'utilizzo delle ulteriori risorse disponibili per l'opera per un importo complessivo di 1.418,27 milioni di euro, derivante da:

disponibilità *ex art.* 1, comma 535, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025), di 1.000,00 milioni di euro, per il completamento degli interventi relativi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale;

una riduzione di 11,40 milioni di euro (risorse residue al 31 dicembre 2023), per le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto la reiscrizione, ai sensi dell'art. 30, comma 2, lettera *b*), della legge n. 196 del 2009, del medesimo importo per l'anno 2025. Tale reiscrizione non è stata assentita in quanto non in linea con i saldi programmati di finanza pubblica;

ulteriori risorse, per un totale complessivo di 428,20 milioni di euro, rese disponibili a seguito dei cofinanziamenti europei di pari importo, relative:

al nuovo programma di finanziamento europeo CEF2, pari a 428,75 milioni di euro (suddivise tra due *Grant Agreement*);

al vecchio programma di finanziamento europeo CEF1 che, con il terzo emendamento al *Grant Agreement*, ha ridotto le sovvenzioni europee per l'Italia di 0,55 milioni di euro;



le «risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS», ai sensi della delibera n. 36/2023, pari a 1,47 milioni di euro;

3.2 L'importo complessivo di 1.418,27 milioni di euro di cui al punto 3.1 è destinato al finanziamento dei lotti costruttivi riaggregati numeri 1, 2 e 4 di cui al successivo punto 4, per gli importi indicati nella colonna «Fondi da assegnare con la proposta di Del. 2026» della Tabella 2 del punto 2.2 della presente delibera.

4. Riagggregazione dei lotti costruttivi.

4.1 Si autorizza la riagggregazione dei lotti costruttivi dell'opera come segue:

il lotto costruttivo 1 (denominato lotto costruttivo n. 1/2025), di 5.067,42 milioni di euro, che include tutti i Cantieri Operativi, ad eccezione del Cantiere Operativo 2 (opere all'aperto in Italia) e del Cantiere Operativo 9 (opere all'aperto in Francia) e dei buoni d'ordine assegnati al successivo lotto costruttivo 3;

il lotto costruttivo 2 (denominato lotto costruttivo n. 2/2025), di 551,54 milioni di euro, che include le opere previste dal Cantiere operativo 9 (opere all'aperto in Francia);

il lotto costruttivo 3 (denominato lotto costruttivo n. 3/2025), di 845,60 milioni di euro, che comprende il completamento delle opere già incluse nei lotti costruttivi 1/2025 e 2/2025;

il lotto costruttivo 4 (denominato lotto costruttivo n. 4/2025), di 385,16 milioni di euro, che include le opere previste dal Cantiere operativo 2 (opere all'aperto in Italia);

il lotto costruttivo 5 (denominato lotto costruttivo 5/2025), di 1.390,24 milioni di euro, che include l'attrezzaggio tecnologico.

4.2 Si prende atto della ridefinizione del lotto costruttivo n. 3 (denominato Lotto costruttivo n. 3/2025), quale lotto che accoglie tutti i buoni d'ordine da stipulare per 845,60 milioni di euro.

4.3 In esito alla suddetta riagggregazione dei lotti costruttivi, si conferma al soggetto attuatore l'autorizzazione a procedere alla contrattualizzazione dei buoni d'ordine relativi ai lotti 1, 2 e 4.

5. Approvazione nuovo cronoprogramma lavori e presa d'atto del prospetto fonti-impieghi.

5.1 È approvato il nuovo cronoprogramma dei lavori, che prevede la messa in servizio commerciale della linea al 31 dicembre 2033.

5.2 Si prende atto dell'aggiornamento a marzo 2026 della Tavola 2 «Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa» di cui alla delibera CIPE n. 3 del 2022, tenuto conto di quanto formulato all'art. 5 del Contratto di Programma tra MIMS (ora MIT), TELT e FS.

6. Disposizioni finali e prescrizioni .

6.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invierà al CIPESS, entro il mese di giugno di ogni anno, una informativa sullo stato di attuazione degli interventi relativi ai lotti costruttivi rispetto al cronoprogramma aggiornato, all'evoluzione dei costi specificandone le categorie con le relative motivazioni, all'assegnazione e all'incasso effettivo dei fondi UE, inclusi i fondi *Connecting Europe Facility* (CEF), allo stato di consolidamento del costo a euro correnti, con specifica evidenza dell'applicazione del tasso NLTL effettivamente registrato.

6.2 Il MIT sottoporà ulteriori richieste di cofinanziamento europeo per l'opera in questione, partecipando agli ulteriori programmi di finanziamento europeo e ad ogni altra opportunità di finanziamento europeo disponibile.

6.3 Il Contratto di programma tra MIT, TELT e FS verrà aggiornato coerentemente con il nuovo cronoprogramma e i nuovi importi approvati.

6.4 Il MIT, in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, in materia di procedure di monitoraggio degli investimenti pubblici e di controllo della spesa, che impone, quale presupposto per l'erogazione delle risorse statali, la completa e corretta alimentazione della Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), con particolare riferimento ai dati afferenti allo stato di avanzamento fisico, procedurale e finanziario degli interventi, dovrà verificare che il promotore TELT assicuri il completo e puntuale conferimento delle informazioni relative all'esecuzione dell'opera nei sistemi di monitoraggio, al fine di consentire la prosecuzione delle attività amministrativo-contabili nel rispetto del quadro normativo e contrattuale vigente.

6.5 Le modalità di monitoraggio per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa dell'opera sono effettuate ai sensi dell'art. 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

6.6 Il MIT e TELT, in ottemperanza della normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) richiamata in premessa, verificano e assicurano che il CUP C11J05000030001 sia opportunamente evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa, a pena di nullità degli atti prodotti.

6.7 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

Il Vice Presidente: GIORGETTI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 28 settembre 2026

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1220

26A05237

