

### **Deliberazione CIPE 3 agosto 2011, 57**

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione - Sezione internazionale. Parte comune Italo-Francese - Tratta in territorio italiano approvazione del progetto preliminare. (CUP C11J05000030001).

*Gazzetta Ufficiale* 22/11/2011, n. 272

#### **IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

Vista la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN - T) e vista la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la suddetta decisione n. 1692/96/CE;

Vista la decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008 della Commissione europea, con la quale è stata approvata la concessione di un contributo finanziario a favore del progetto nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 64/2001) e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

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 ed integrazioni;

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

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti «Codice dei contratti pubblici»), così come da ultimo modificato dal decreto-legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189; Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 13 dicembre 2010, n. 220, concernente «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011)» e visto in particolare l'art. 1, comma 62, che prevede che «fino alla definizione del nuovo accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, integrativo di quello ratificato ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228, la società Rete ferroviaria italiana S.p.A. è autorizzata a destinare l'importo massimo di 35,6 milioni di euro a valere sulle risorse disponibili indicate nel contratto di programma 2007-2011, e successivi aggiornamenti, per far fronte, limitatamente alla fase di studi e progettazione, ai maggiori oneri a carico dello Stato italiano derivanti dal cambiamento di tracciato sul territorio nazionale»;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle opere strategiche, che includeva all'allegato 1 nell'ambito del «Sistema valichi» la infrastruttura ferroviaria «Frejus» con un costo di 1.807,6 milioni di euro e all'allegato 2 concernente l'articolazione del programma per regioni e per macrotipologie, tra i corridoi ferroviari della regione Piemonte, la «Tratta AV Torino-Lyon»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (Gazzetta Ufficiale n. 87/2003, errata corrige in Gazzetta Ufficiale n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (Gazzetta Ufficiale n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 5 dicembre 2003, n. 113 (Gazzetta Ufficiale n. 98/2004), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione», sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (Gazzetta Ufficiale n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (Gazzetta Ufficiale n. 199/2006 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (Gazzetta Ufficiale n. 207/2005), all'allegato 1, nell'ambito del «Sistema valichi» conferma l'infrastruttura ferroviaria «Frejus» con un costo aggiornato di 2.278 milioni di euro;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (Gazzetta Ufficiale n. 95/2011 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica che include l'opera in esame nella «Tabella 1 - Aggiornamento del programma infrastrutture strategiche luglio 2010» e nella «Tabella 2 - Programma infrastrutture strategiche: opere da avviare entro il 2013»;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 86 (Gazzetta Ufficiale n. 79/2011), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo della Maddalena quale opera propedeutica alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 2 agosto 2011, n. 30239, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento all'esame;

Vista la nota 2 agosto, n. 30291, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Viste le note 2 agosto 2011, n. 19469 e n. 88854, del Ministero dell'economia e delle finanze, con le quali, valutato positivamente il progetto per i profili tecnici, è stata ravvisata l'opportunità di procedere all'approvazione del progetto preliminare ai sensi dell'art. 165 del Codice dei contratti pubblici, e l'esigenza di sottoporre all'esame di questo Comitato gli aspetti finanziari e le forme di copertura dell'opera, non appena sarà individuata la ripartizione dei costi a carico di ciascuno Stato; Considerato che il 29 gennaio 2001 - sulla base della proposta della Commissione intergovernativa italo-francese, istituita a Parigi il 15 gennaio 1996 per la preparazione della realizzazione della linea ferroviaria fra Torino e Lione - è stato firmato a Torino un «Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione», ratificato successivamente dal Parlamento francese con legge 28 febbraio 2002, n. 2002-91 e dal Parlamento italiano con legge 27 settembre 2002, n. 228, ed entrato in vigore il 1° maggio 2003;

Considerato che, in applicazione dell'art. 6 di detto accordo, i gestori delle infrastrutture italiana e francese hanno creato una «Società per azioni semplificata», la Lyon Turin Ferroviarie S.A.S. (nel prosieguo «LTF»), cui viene affidata la conduzione di studi, ricognizioni e lavori preliminari necessari alla definizione del progetto della parte comune del collegamento;

Considerato che l'opera è inclusa tra i progetti prioritari di cui alla citata decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 aprile 2004;

Considerato che l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le «infrastrutture di preminente interesse nazionale» che interessano il territorio regionale e che rivestono carattere strategico per la medesima regione Piemonte e nella rimodulazione dell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Piemonte, approvata con deliberazione della giunta regionale in data 7 giugno 2011;

Considerato che l'opera all'esame è inclusa nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A.), sul quale questo Comitato si è espresso con delibera n. 27/2010, nelle tabelle:

«opere in corso: A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità» con i seguenti progetti ferroviari: «Alpentunnel GEIE Nuova linea Torino-Lione» con un costo di 43 milioni di euro (disponibili e già contabilizzati);

«Nuova linea Torino-Lione (studi e indagini opzionali e quota finanziata comprensiva delle risorse TEN la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)» con un costo di 916 milioni di euro, interamente coperto anche grazie al contributo finanziario comunitario; «opere programmatiche»: tabella 04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità», con riferimento al progetto ferroviario «Nuova linea Torino-Lione (completamento)», con un costo di 8.950 milioni di euro da reperire a carico dello Stato;

Considerato che con la decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008 la Commissione europea ha approvato la concessione di un contributo finanziario a favore del progetto «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese»;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia delle finanze;

#### Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare: sotto l'aspetto tecnico-procedurale: che il nuovo collegamento internazionale Torino-Lione è incluso nel programma delle infrastrutture strategiche con delibera n. 121/2001; che con delibera n. 113/2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione», sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo; che, a seguito delle manifestazioni di dissenso del territorio e di opposizione alla realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus nel dicembre del 2005, i lavori di scavo all'imbocco del cunicolo sono stati sospesi e al fine di assicurare l'opportuno coinvolgimento del territorio nella fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, è stato istituito con le comunità locali un Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, che ha individuato una soluzione progettuale che prevede lo sbocco del tunnel di base nel comune di Susa, con successiva interconnessione alla linea storica nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino, e lo spostamento dell'imbocco del cunicolo esplorativo nel massiccio d'Ambin da Venaus a Chiomonte (località La Maddalena); che, al fine di tenere conto delle citate modifiche del tracciato, il soggetto aggiudicatore (LTF) ha elaborato un nuovo progetto preliminare della parte comune dell'opera; che il progetto della predetta parte comune è destinato a un traffico di tipo misto (viaggiatori, merci a Autostrada ferroviaria - AF) ed è dimensionato per una velocità di base di 220 km/h per i treni viaggiatori e di 100-120 km/h per i merci e AF; che la sagoma ferroviaria è conseguentemente concepita per accogliere i treni AF «grand gabarit», che raggiungono i 5,2 m di altezza sopra il piano del ferro; che lo sviluppo attuale del tracciato della parte comune del collegamento internazionale Torino-Lione ha un'estensione di circa 84 km, di cui oltre 35 km in territorio italiano, e si compone delle seguenti «sezioni»:

Interconnessione Saint-Jean de Maurienne;

Tunnel di base (57 km);

Stazione di Susa e attraversamento della piana;

Tunnel dell'Orsiera;

Interconnessione Chiusa San Michele;

che in particolare il Tunnel di base è costituito da due gallerie monobinario, con sezione utile di circa 43 mq, disposte secondo un interasse variabile tra 30 e 80 m e che a intervalli di 333 metri sono previsti collegamenti pedonali tra le due gallerie;

che lungo l'intero Tunnel di base sono previsti:

la stazione di servizio in sotterraneo di Modane con funzione anche di area di sicurezza, con relativo pozzo di ventilazione e discenderia per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori;

le aree di sicurezza sotterranee di La Praz e di Clarea con relative discenderie per l'accesso dei manutentori/soccorritori;

la discenderia di St. Martin la Porte per la ventilazione e l'accesso di manutentori/soccorritori;

che in particolare l'area di sicurezza di Clarea prevede, oltre alla galleria della Maddalena, anche un pozzo di ventilazione;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, Sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano»;

che la tratta in territorio italiano si estende per circa 35,3 km e comprende:

il Tunnel di base, dal confine di Stato allo sbocco di Susa (12,2 km circa);  
il nodo di Susa con la stazione internazionale, che include un collegamento pedonale tra la nuova linea e la linea storica, e l'area tecnica di sicurezza (2,8 km circa);  
il Tunnel dell'Orsiera di circa 19,2 km, con le medesime caratteristiche del Tunnel di base);  
l'area di sicurezza della Piana delle Chiuse, in corrispondenza della quale si trova l'interconnessione alla linea storica, a Chiusa di San Michele (1,1 km circa);  
che la stazione internazionale di Susa si configura come un nodo intermodale stradale (autostradale e locale), ferroviario (internazionale e locale) e ciclabile, caratterizzato dalla presenza di aree di sosta per bus, taxi, veicoli privati, aree pedonali e zone verdi;  
che con riferimento allo smaltimento del materiale di scavo eccedente, sulla base di approfondimenti richiesti dalla commissione VIA, è stato ipotizzato un sistema di trasporto e messa a dimora con utilizzo di aree a Est di Torino, adiacenti a linee ferroviarie in esercizio, e trasporto per ferrovia, in alternativa al trasporto per teleferica nel sito della Carriere du Paradis, con eliminazione della relativa area di cantiere di Prato Giò come punto di partenza;  
che in data 10 agosto 2010 il soggetto aggiudicatore ha dato avviso di avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale, alla localizzazione e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 mediante pubblicazione su un quotidiano a tiratura nazionale (Il Sole 24 Ore) nonché su due quotidiani a tiratura locale (La Stampa edizione di Torino e la Repubblica edizione di Torino);  
che nella medesima data il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla regione Piemonte, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - struttura tecnica di missione e a tutte le amministrazioni aventi titolo a esprimere valutazioni o pareri sullo stesso nonché ai gestori di opere interferenti;  
che a seguito di richieste della Commissione tecnica VIA-VAS, in data 24 gennaio 2011, la documentazione integrativa relativa allo svincolo di Chiomonte, alla utilizzazione come sistema di trasporto del materiale di risulta della linea ferroviaria esistente, ivi compresi i tratti dismessi o semiabbandonati, alla utilizzazione del sito di area estrattiva dismessa (Caprie) come sito di deposito definitivo, è stata trasmessa ai fini della integrazione della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, dandone evidenza mediante pubblicazione di avvisi al pubblico su un quotidiano a tiratura nazionale (Il Sole 24 Ore) nonché su due quotidiani a tiratura locale (La Stampa edizione di Torino e la Repubblica edizione di Torino);  
che la regione Piemonte ha espresso, con delibera di giunta regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954, ai sensi degli articoli 165, 182-185 del codice dei contratti pubblici, una valutazione positiva ai fini dell'intesa sul progetto, condizionata al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;  
che con nota 30 maggio 2011, n. DG/PBAAC/34.19.04/18087 il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, parere favorevole con prescrizioni; che, con parere 29 luglio 2011 trasmesso dal soggetto aggiudicatore in data 10 agosto 2010, la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, ha espresso parere favorevole con prescrizioni alla compatibilità ambientale del progetto preliminare all'esame; che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria; sotto l'aspetto attuativo:  
che, ai sensi dell'art. 6 del citato accordo intergovernativo del 2001, il soggetto aggiudicatore è Lyon Turin Ferroviarie S.A.S., società costituita in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese; che il cronoprogramma di realizzazione dell'opera prevede 9 anni e 10 mesi dall'affidamento dei lavori al contraente generale alla messa in esercizio;  
che nell'ultima riunione della Commissione intergovernativa (CIG), tenutasi il 6 luglio 2011, le delegazioni dei due Paesi hanno concordato che «con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il

principio della realizzazione per fasi e che, in particolare, il progetto definitivo dovrà prevedere lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell'opera in due fasi»; sotto l'aspetto finanziario: che il costo della parte comune italo-francese è stimato da LTF in 10 circa miliardi di euro; che, come riporta la relazione istruttoria, il costo della tratta in territorio italiano della parte comune italo-francese, al netto dell'IVA, è pari a circa 4.285,5 milioni di euro, di cui 3.561,6 milioni di euro per lavori e 723,9 milioni di euro per somme a disposizione; che, rispetto a tale importo, sono previsti i seguenti ulteriori costi:

236,5 milioni di euro come costo stimato delle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, compresa la realizzazione per fasi;

41,5 milioni di euro per opere compensative; che, pertanto, il limite di spesa della tratta in territorio italiano si attesta a 4.563,5 milioni di euro; che la ripartizione dei costi tra Francia e Italia, al lordo del cofinanziamento europeo, è stata concordata nel 2004 (memorandum di intesa del 5 maggio 2004); che sono in corso negoziati tra i due Paesi per un nuovo accordo sulla ripartizione dei costi che tenga maggiormente conto della incidenza territoriale delle opere della parte comune; le coperture finanziarie disponibili sono indicate nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 citato nelle premesse; che, al fine di evitare il definanziamento del contributo comunitario assegnato all'opera in esame, si rende necessaria la sollecita approvazione del progetto in esame;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modificazioni ed integrazioni è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e accolte da questo Comitato, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano».

1.2. Le prescrizioni citate al punto 1.1 sono riportate nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a questo Comitato gli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria - secondo quanto stabilito della Commissione intergovernativa (CIG) nel corso della riunione in data 6 luglio 2011, citata nella presa d'atto della presente delibera - unitamente al dossier di valutazione aggiornato, previsto dal contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell'opera.

2. Clausole finali.

2.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese - tratta in territorio italiano», approvato con la presente delibera.

2.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

2.3. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

2.5. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: Berlusconi

Il segretario del CIPE: Micciché

Registrato alla Corte dei conti l'11 novembre 2011

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 11

Economia e finanze, foglio n. 16