

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 30 novembre 2023.

**Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - parte italiana - progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro di guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'articolo 3 («disposizione di varianti») e alle prescrizioni n. 27 e n. 132 della delibera CIPE n. 19 del 2015 e aggiornamento costo complessivo e del lotto n. 4 (CUP C11J05000030001). (Delibera n. 36/2023).**

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 2023

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 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 perseguitamento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.1 adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa

che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che, all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

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

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

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche e la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma infrastrutture strategiche» l'infrastruttura «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione»;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e, in particolare:

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve altresì essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede tra l'altro l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;



4. il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, recante «Norme in materia ambientale»;

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;

Considerata, di conseguenza, la vigenza dell'art. 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, a norma del quale «Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5. La conferenza di servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalità previste dall'art. 165, comma 4. I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Il progetto definitivo è integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare. L'approvazione del progetto comporta l'apposizione del vincolo espropriativo e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità»;

Considerata, inoltre, dello stesso art. 167, la vigenza dei seguenti commi:

1. comma 6. «Le varianti alla localizzazione dell'opera originariamente risultante dal progetto del soggetto aggiudicatore possono essere disposte dal CIPE, con la procedura di cui all'art. 165, comma 5, e 166, mediante nuova rappresentazione grafica ovvero mediante una prescrizione descrittiva di carattere normativo. Ove necessario, il CIPE, su proposta del Ministro per i beni e le attività culturali, prescrive che nella successiva fase progettuale si dia corso alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui agli articoli 95 e 96 e all' allegato XXI. A tal fine la proposta di variante, comunque formulata, è tempestivamente trasmessa, prima dell'approvazione del CIPE, al Ministero per i beni e le attività culturali»;

2. comma 7: «Ove il CIPE disponga una variazione di localizzazione dell'opera in ordine alla quale non siano state acquisite le valutazioni della competente commissione VIA o della regione competente in materia di VIA, e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o il Presidente della regione competente in materia di VIA ritenga la variante stessa di rilevante impatto ambientale, il CIPE, su conforme richiesta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o del Presidente della regione competente, ovvero del Ministro per i beni e le attività culturali in caso di aree tutelate ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, dispone l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la rinnovazione della procedura di VIA sulla parte di opera la cui localizzazione sia variata e per le implicazioni progettuali conseguenti anche relative all'intera opera. La procedura di VIA è compiuta in sede di approvazione del progetto definitivo, salvo la facoltà del soggetto aggiudicatore di chiedere la reiterazione della procedura, in sede di progetto preliminare, con successiva verifica sul progetto definitivo ai sensi dell'art. 185, comma 4. Resta fermo il disposto di cui all'art. 185, comma 5»;

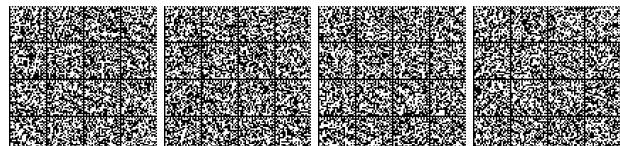
3. comma 7-bis: «Le varianti di cui ai commi 6 e 7 devono essere strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e non possono comportare incrementi del costo rispetto al progetto preliminare»;

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 l'Accordo 30 gennaio 2012 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, ratificato in Italia con legge 23 aprile 2014, n. 71, ed in Francia con legge 2 dicembre 2013, n. 1089, definito come «protocollo addizionale all'Accordo» del 29 gennaio 2001, ratificato in Italia con legge 27 settembre 2002, n. 228;

Considerato che ai sensi dell'accordo citato del 30 gennaio 2012 (che individua, per la realizzazione dell'opera, un Promotore pubblico, quale organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese, che viene qualificato come ente aggiudicatore, con la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera), si è perfezionata la configurazione della società *Lyon Turin 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;

Visto il regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, di seguito TEN-T, e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;



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

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

Visto l'ulteriore accordo 24 febbraio 2015 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione»;

Visto il decreto MIT 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle competenti direzioni generali del MIT, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il MIT;

Vista la Convenzione di sovvenzione in data 1° dicembre 2015, relativa al finanziamento dell'azione n. 2014-EU-TM-0401-M, denominata «Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Tunnel di base del Moncenisio» per il periodo 2016-2019, di seguito «*Grant Agreement*», con risorse dell'Unione europea per complessivi 813.781.900 euro per Italia e Francia;

Visto il Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, dell'8 marzo 2016, tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, che fissa il «costo certificato», espresso alla data di valuta 1° gennaio 2012, ai sensi del primo comma dell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, della «Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione» in 8.300,8 milioni di euro;

Considerato che l'art. 2, punto 2.2, del sopra citato Protocollo addizionale 8 marzo 2016, stabilisce che «Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi. Tale attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino al completamento dei lavori, sulla base dell'indice di riferimento come definito al punto 3. dell'allegato al presente protocollo addizionale con adeguamento finale degli eventuali scostamenti rilevati»;

Vista la legge 5 gennaio 2017, n. 1, recante «Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016», e, in particolare, l'art. 3, che dispone, tra l'altro, che la realizzazione della sezione transfrontaliera avvenga con le modalità previste dall'art. 2, comma 232, lettere *b* e *c*), e comma 233, della citata legge n. 191 del 2009, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente e la realizzazione dell'opera per successivi lotti costruttivi non funzionali;

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 sudetta infrastruttura»;

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

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

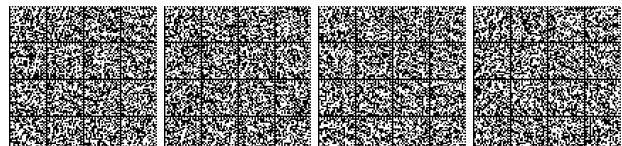
1. le delibere CIPE 3 agosto 2011, n. 57 e 20 febbraio 2015, n. 19, con le quali questo Comitato ha approvato rispettivamente i progetti preliminare e definitivo del «Nuova linea ferroviaria Torino - Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera: tratta in territorio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

2. la delibera CIPE 20 febbraio 2015, n. 19, con la quale questo Comitato prescrive, in particolare:

2.1 all'art. 3: «Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, commi 6, 7 e 7-bis, del decreto legislativo n. 163/2006, in coerenza col parere n. 1674 del 12 dicembre 2014 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, menzionato in premesse, è disposta la progettazione, in variante del “Centro di guida sicura”»;

2.2 con la prescrizione n. 27: «Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale»;

2.3 con la prescrizione n. 132: «... si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di But-



tiglieria Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distaccamento della sola pista di moto a Cesana Torinese (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi. Si ricorda a proposito che, con DGC n. 63 del 23 aprile 2014, è stato approvato un protocollo d'intesa dallo stesso Comune di Buttigliera Alta nel quale lo stesso comune ha espresso anche la propria disponibilità a valutare tale ipotesi...»;

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

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

3.2. l'avvio del 1° lotto costruttivo «Tunnel di base», dal costo di competenza italiana di 2.563,70 milioni di euro, e del 2° lotto costruttivo «Opere all'aperto Francia», dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro, per un valore complessivo di 2.892,62 milioni di euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera per la parte di competenza italiana entro il limite di spesa di 5.631,46 milioni di euro;

4. 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 il presente intervento denominato «Cantiere Operativo CO 2D - Lavori a cielo aperto per la rilocizzazione dell'attuale sito di Guida sicura – Opera anticipatoria quale risoluzione d'interferenza», con un finanziamento di 15.794.310,83 euro;

5. la delibera CIPESS 29 marzo 2023, n. 7, con la quale questo Comitato ha autorizzato l'avvio del 3° 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;

Vista la nota n. 36116 del 6 ottobre 2023, con la quale il Capo di Gabinetto del MIT ha trasmesso la documentazione utile per l'istruttoria, predisposta dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e, allo stesso tempo, ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Progetto definitivo in variante di rilocazione 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 19 del 2015 - Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione – Sezione internazionale – parte comune italo - francese – sezione transfrontaliera – parte in territorio italiano»;

Vista la nota n. 6584 del 9 novembre 2023, con la quale il MIT, ha risposto alla richiesta di chiarimenti della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, con nota n. 8861 del 12 ottobre 2023;

Considerati i chiarimenti forniti dal MIT il 9 novembre 2023 riguardanti:

1. la conferma dell'applicabilità dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163 del 2006 per l'approvazione del progetto definitivo di «rilocalizzazione del Centro di guida sicura», trattandosi di un progetto a sé stante che, sebbene rientri nel 4° lotto costruttivo della Torino-Lione e nel relativo quadro economico, è da considerarsi con una diversa localizzazione rispetto al 4° lotto, in quanto al di fuori del perimetro dell'opera ferroviaria in questione, e derivato da precedenti prescrizioni di questo Comitato;

2. il costo del Centro di guida sicura, pari a 20.021.360,52 euro al netto di IVA (pari a 4.203.485,41 euro);

3. il finanziamento proposto, così ripartito:

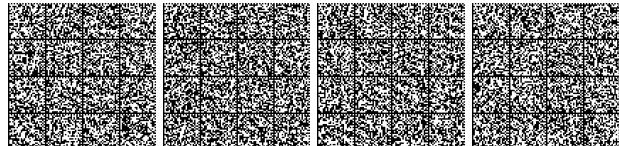
3.1. per 15.794.310,83 euro, con delibera n. 3 del 2022 di questo Comitato, entro il limite massimo di spesa del 4° lotto costruttivo pari a 414,68 milioni di euro;

3.2. per 4.227.049,69 euro, a copertura del maggior costo, con le risorse residue disponibili di cui al quadro economico del 4° lotto costruttivo, più puntualmente riferite alla voce «Interventi di difesa spondale e di sistemazione idraulica nella Piana di Susa (CO 02)»;

4. il CUP C11J05000030001, che TELT intende conservare immutato per l'attuale progetto, ritenendo che la rilocazione del Centro di guida sicura è da considerarsi risoluzione d'interferenza, costituendo un lavoro incluso nel 4° lotto costruttivo, come rimodulato ed approvato con la delibera di questo Comitato n. 3 del 2022;

Vista la nota n. 6875 del 21 novembre 2023, con la quale il MIT, nel corso dell'ulteriore istruttoria, propone al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile «di assegnare, ai sensi dell'art. 2, comma 233, della legge n. 191 del 23 dicembre 2009, risorse residue disponibili di cui alla delibera CIPESS 29 marzo 2023, n. 7 per un importo pari a euro 4.227.049,69 a copertura del maggior fabbisogno del quarto lotto costruttivo derivante dall'aggiornamento del quadro economico dell'intervento «Cantiere Operativo CO 2D - Lavori a cielo aperto per la rilocizzazione dell'attuale sito di Guida Sicura - Opera anticipatoria quale risoluzione Interferenza», escludendo quindi l'utilizzo delle risorse riferite alla voce «Interventi di difesa spondale e di sistemazione idraulica nella Piana di Susa (CO 02)»;

Considerata l'ulteriore proposta riguardante l'utilizzo di quota parte delle risorse residue disponibili di 5.700.000,00 euro, a copertura del maggiore costo di 4.227.049,69 euro del progetto definitivo di «rilocalizzazione del Centro di guida sicura», con conseguente aumento di costo del 4° lotto costruttivo, del medesimo importo, per un totale aggiornato di 418.907.049,69 euro;



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

1. Allegato 1 - Prescrizioni e raccomandazioni;
2. Allegato 2 - Scheda di sintesi - Esame Pareri;
3. Allegato 3 - Cronoprogramma;
4. Allegato A - Pareri Ministeri e regione;
5. Allegato B - Relazione del progettista;
6. Allegato C - Relazione istruttoria sugli esiti della pubblicizzazione;
7. Allegato D - Elenco elaborati progetto definitivo;
8. Allegato E - Atti citati nella relazione;
9. Allegato F - Relazione generale interferenze con relativi elaborati grafici;
10. Allegato G - Pianimetrie di progetto e pianimetrie delle aree vincolate;
11. Allegato H - Analisi documentale relativa alla scelta del tracciato;
12. Allegato I - Coerenza della proposta con gli obiettivi di sviluppo sostenibile;

*sotto il profilo tecnico-procedurale*

1. la «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione» è parte integrante del «Corridoio Mediterraneo», che costituisce il principale asse Est-Ovest della rete TEN-T a sud delle Alpi e mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa centro-orientale;

2. la sezione internazionale della «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione» è costituita da tre parti:

2.1. parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian;

2.2. parte comune italo francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;

2.3. parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele a Settimo Torinese (Nodo di Torino);

3. TELT è il promotore pubblico chiamato a compiere le attività e le operazioni previste nell'Accordo del 2012 e che ha modificato la propria denominazione sociale rispetto alla precedente LTF;

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:

- 4.1. 1° lotto costruttivo: Tunnel di base 1<sup>a</sup> fase;
- 4.2. 2° lotto costruttivo: Opere all'aperto Francia;
- 4.3. 3° lotto costruttivo: Tunnel di base (completamento);
- 4.4. 4° lotto costruttivo: Opere all'aperto Italia (di cui fa parte il Centro di guida sicura);
- 4.5. 5° lotto costruttivo: Attrezzaggio tecnologico;

5. la realizzazione delle opere relative alla «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione», ed in particolare della Stazione internazionale, del sottopasso della A32 e dell'«Area tecnica e di sicurezza» di Susa interferiscono con le opere autostradali, con l'Autoporto e, in particolare, con l'area interessata dalle attività del Centro di guida sicura situata all'interno dell'area autoportuale;

6. con la delibera della Giunta regionale del Piemonte n. 63 del 23 aprile 2014, è stato approvato un protocollo d'intesa con il quale il Comune di Buttigliera Alta ha espresso la propria disponibilità a valutare la ricollocazione del Centro di guida sicura nel proprio territorio, candidatura formalizzata nell'ambito della Conferenza di Servizi nazionale del 10 marzo 2014;

7. la delibera CIPE n. 19 del 2015 ha previsto:

7.1 all'art. 3 la seguente disposizione: «Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, commi 6, 7 e 7-bis, del decreto legislativo n. 163/2006, in coerenza col parere n. 1674 del 12 dicembre 2014 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, menzionato in premesse, è disposta la progettazione, in variante del «Centro di guida sicura»;

7.2 con la prescrizione n. 27 la seguente disposizione: «Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida Sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale»;

7.3 con la prescrizione n. 132 la seguente disposizione: «si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distaccamento della sola pista di moto a Cesana Torinese (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi. Si ricorda a proposito che, con DGC n. 63 del 23 aprile 2014, è stato approvato un protocollo d'intesa dallo stesso Comune di Buttigliera Alta nel quale lo stesso comune ha espresso anche la propria disponibilità a valutare tale ipotesi...»;

8. è da ritenersi esclusa, come ipotizzato dal MIT, l'applicazione dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (che dispone che le varianti da apportare al progetto definitivo approvato da questo Comitato sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore, qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto), poiché l'opera in questione, pur essendo parte del lotto 4, è da considerarsi un progetto nuovo, come da apposite precedenti prescrizioni di questo Comitato, consistente nella ricollocazione del Centro di guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta, al di fuori del perimetro localizzativo dell'opera ferroviaria in questione;



9. il Centro di guida sicura è gestito dalla società Consepi S.r.l. di seguito CONSEPI, organismo accreditato dalla Regione Piemonte che si occupa della gestione del Centro composto della pista di guida sicura presente nell'area denominata Autoponto di Susa. CONSEPI ha aderito al «Protocollo di Intesa in materia di guida sicura avanzata» siglato con il MIT che prevede una «Formazione avanzata dei conducenti di veicoli stradali finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale – Linee guida per la definizione di uno studio sugli effetti dei corsi di formazione alla guida sicura»;

10. TELT, in coerenza con l'art. 4 dell'Accordo intergovernativo del 24 febbraio 2015, che prevede la possibilità che il pubblico affidi a gestori competenti la funzione di stazione appaltante nel caso di lavori resi necessari dagli impatti della Sezione transfrontaliera, ha trasferito tale funzione a CONSEPI e nel 2019 ha firmato un Protocollo d'intesa per la ricollocazione del Centro di guida sicura in località Buttiglier Alta;

11. il Centro di guida sicura è una struttura di livello internazionale che si occupa di sicurezza stradale e di formazione alla guida e si compone di:

11.1 pista di guida sicura (precedentemente situata all'interno dell'area autoportuale);

11.2 centro servizi (uffici, aule, sale convegni, ristorante, servizi igienici e docce, etc.);

11.3 aree di stazionamento per mezzi pesanti e non in transito sulla A32;

12. ai sensi della delibera CIPE n. 19 del 2015 sopravvissuta, il progetto definitivo riguarda la riproposizione dell'attuale impianto di guida sicura presso la località di Buttiglier Alta, con l'esclusione della pista per motori prevista originariamente nell'area *ex campeggio* in Comune di Cesana Torinese che a causa della superficie insufficiente del lotto non è stato possibile ricollocare nel sito di Buttiglier Alta ed è stata pertanto stralciata; il progetto di ricollocazione prevede di ricreare il Centro di guida sicura attualmente esistente in Susa, con dotazioni analoghe ed equivalenti alla situazione esistente, rimodulate con i possibili adeguamenti tecnologici disponibili;

13. il progetto definitivo prevede, in particolare, la ricollocazione dei moduli pista esistenti denominati P1 (piattaforma idraulica/piattaforma di slittamento), Pista P2 (Curva/Pista Circolare), P4 (*down - hill*) e P5 (*acqua-planing*), unitamente al fabbricato ospitante gli uffici ed i locali per la formazione teorica oltre a depositi e spazi tecnici, in località Ferriera del Comune di Buttiglier Alta;

14. il Centro di guida sicura si inserisce in un contesto educativo dell'automobilista simulando situazioni di pericolo e consentendo agli stessi di provare in condizioni di sicurezza le proprie reazioni di fronte ad eventi improvvisi o pericolosi. Nel sito di Buttiglier Alta è prevista inoltre la realizzazione di un edificio destinato a Centro Servizi per la formazione e la didattica dei corsi unitamente agli aspetti logistici;

15. in data 21 dicembre 2022, TELT ha provveduto all'avvio del procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla contestuale dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi degli articoli 165 e

166, e 167 del decreto legislativo n. 163 del 2006, nonché degli articoli 7 e 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», mediante avviso pubblico sui quotidiani «Corriere della Sera» edizione nazionale e «La Stampa» edizione regionale. A tale comunicazione non sono pervenute osservazioni;

16. la Regione Piemonte, in data 23 gennaio 2023, ha convocato la seduta di Conferenza di servizi regionale ai sensi dell'art. 27-bis, comma 7, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

17. il MIT ha convocato, in data 7 febbraio 2023, la seduta di Conferenza di servizi nazionale ai sensi dell'art. 167 de decreto legislativo n. 163 del 2006;

18. in relazione alle osservazioni formulate da ciascun soggetto al quale è stato trasmesso il progetto definitivo, d'intesa con il soggetto aggiudicatore TELT, è stata redatta un'apposita scheda di sintesi nella quale sono state riportate sia le osservazioni e/o le proposte di modifica formulate dagli stessi, sia le relative controdeduzioni, in termini di accoglimento o di rigetto;

19. la Giunta regionale del Piemonte, in data 27 febbraio 2023, ha espresso intesa positiva sulla localizzazione dell'opera;

20. la Commissione tecnica per la Verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS in data 5 maggio 2023 ha espresso parere positivo ai sensi degli articoli 165 e 183 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

21. il Ministero della cultura, in data 27 giugno 2023, ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale; *sotto l'aspetto finanziario*

1. gli importi relativi ai costi della sezione transfrontaliera dei cinque lotti costruttivi del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo-francese, così articolati (delibera CIPE n. 67 del 2017), evidenziando anche le quote di Italia e Francia (al lordo del contributo finanziario dell'Unione europea), riportati in milioni di euro, non sono stati modificati rispetto all'ultima decisione del Comitato e sono coerenti con gli Accordi internazionali in vigore:

Lotto costruttivo	Importo Totale	Quota Italia	Quota Francia
n. 1: Tunnel di base 1 <sup>a</sup> fase	4.492,64	2.563,70	1.928,94
n. 2: Opere all'aperto Francia	568,08	328,92	239,16
n. 3: Tunnel di base (completamento)	2.200,90	1.274,32	926,58
n. 4: Opere all'aperto Italia	654,32	414,68	239,64
n. 5: Attrezzaggio tecnologico	1.714,30	992,58	721,72
Costo complessivo (valuta corrente)	9.630,25	5.574,20	4.056,04

2. nella relazione istruttoria risulta stimato, per il presente progetto, il costo di 20.021.360,52 euro al netto di IVA, che costituisce il limite di spesa dell'intervento;



3. con la delibera n. 3 del 2022 il CIPESS, nell'approvazione della rimodulazione del 4° lotto costruttivo, aveva preso atto della rilocalizzazione del Centro di guida sicura (Cantiere operativo CO 2D - Lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione dell'attuale sito di guida sicura - Opera anticipatoria quale risoluzione Interferenza) con un finanziamento di 15.794.310,83 nell'ambito del finanziamento complessivo del 4° lotto costruttivo di 414.680.000,00 euro;

4. il costo aggiuntivo di 4.227.049,69 euro per il Centro di guida sicura viene finanziato a valere sulle risorse residue disponibili di 5.700.000,00 euro risultanti dal quadro economico di cui alla delibera di questo Comitato n. 7 del 2023, di seguito riportato:

Lotto Costruttivo (importi in milioni di euro)	Delibera 7/2023		Aggiornamento novembre 2023	
	Costo	Finanziamento	Costo	Finanziamento
n. 1 Tunnel di base 1 <sup>a</sup> fase	2.563,70	2.563,70	2.563,70	2.563,70
n. 2 Opere all'aperto Francia	328,92	328,92	328,92	328,92
n. 3 Tunnel di base (completamento)	1.274,32	1.274,32	1.274,32	1.274,32
n. 4 Opere all'aperto Italia	414,68	414,68	418,91	418,91
n. 5 Attrezzaggio tecnologico	992,58		992,58	0
Totale complessivo Lotti costruttivi	5.574,20	4.581,62	5.578,43	4.585,85
Ulteriori opere compensative comprese le rimozioni passività ambientali «Area A» di Salbertrand	57,26	2,30	57,26	2,3
Totale Lotti costruttivi + Ulteriori opere compensative	5.631,46	4.583,92	5.635,69	4.588,15
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS		5,7		1,47
<b>TOTALE</b>	<b>5.631,46</b>	<b>4.589,62</b>	<b>5.635,69</b>	<b>4.589,62</b>

5. il cronoprogramma di ricollocamento del Centro di guida sicura prevede cinquecentotrenta giorni naturali consecutivi (17,67 mesi) per la realizzazione della pista, preceduto da dodici mesi di monitoraggio *Ante Operam*, quattro mesi di progettazione esecutiva a cui si aggiungono circa due mesi di procedura di verifica di attuazione;

*sotto l'aspetto di sostenibilità ambientale e sociale*

1. il Centro di guida sicura si inserisce in un contesto educativo dell'automobilista, con simulazione di situazioni di pericolo e possibilità di testare in condizioni di sicurezza le proprie reazioni di fronte ad eventi improvvisi o pericolosi;

2. l'inserimento del Centro di guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta, tenendo anche conto delle finalità che si pone (miglioramento della sicurezza della guida, e quindi riduzione degli incidenti e delle perdite di vite umane), determinerà la possibilità di recupero del sito di una discarica che aveva snaturalizzato l'area, consentendone la fruizione e l'utilizzo a vantaggio di un minor consumo di suolo nel suo complesso;

3. la nuova localizzazione delle opere consentirà di riqualificare un sito già compromesso, che insiste sull'area bonificata della *ex* discarica Teksid;

4. la progettazione dei fabbricati e delle aree adiacenti alle piste è improntata ad un inserimento architettonico e paesaggistico finalizzato all'inserimento ottimale delle infrastrutture rispetto all'ambiente circostante;

5. le opere di completamento riguarderanno anche la sistemazione a verde delle aree residue con inerbimento e relativo impianto di irrigazione e la realizzazione di parcheggi;

Visto il 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» entrato in vigore, il 1° aprile 2023 e le cui disposizioni, con i relativi allegati, acquistano efficacia il 1° luglio 2023;

Visto l'art. 225, comma 10, del sopra citato decreto legislativo n. 36 del 2023, il quale prevede che «per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006.»;

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 DIPE 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 e 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 Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

**Delibera:**

Come previsto dall'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», le disposizioni seguenti sono adottate ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, in quanto la procedura di valutazione di impatto ambientale dell'opera in esame era già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

**1. Approvazione del progetto definitivo**

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, 6 e 7 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modificazioni, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità, 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») e alle prescrizioni n. 27 e n 132 della delibera CIPE 19/2015» con un costo aggiornato pari a 20.021.360,52 euro, al netto di IVA.

1.2. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.3. Le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui resta subordinata l'approvazione del progetto di cui al punto 1.1, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

1.4. È altresì, approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze proposto, i cui elaborati, ivi inclusi il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze e gli espropri, sono riportati nella documentazione allegata alla proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1.5. Il soggetto aggiudicatore proseguirà con le successive fasi progettuali e di realizzazione dell'opera, recependo le prescrizioni e le raccomandazioni, riferite al progetto definitivo, cui resta subordinata l'approvazione dello stesso, la cui ottemperanza non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui alle premesse.

1.6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aggiorerà questo Comitato con apposita informativa da trasmettere ogni anno, sulle diverse fasi di avvio, realizzazione e conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare, e sulle conseguenti misure poste in atto.

1.7. Per ogni contenzioso, legato alle prescrizioni e raccomandazioni di cui al precedente punto 1.3., il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornirà gli elementi di competenza per il riscontro.

**2. Copertura finanziaria dell'intervento e rideterminazione del costo complessivo dell'opera e del quarto lotto costruttivo**

2.1. Il costo aggiornato del Centro di guida sicura pari a 20.021.360,52 euro, al netto di IVA, costituisce il nuovo limite di spesa ed è interamente finanziato:

2.1.1 per 15.794.310,83 euro, con le coperture già previste dalla delibera n. 3 del 2022 di questo Comitato, entro il nuovo limite massimo di spesa del 4° lotto costruttivo, pari a 418.907.049,69 euro;

2.1.2 per 4.227.049,69 euro, a valere sulle «Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS», risultanti dal quadro economico della delibera di questo Comitato n. 7 del 2023, pari a 5.700.000,00 euro.

2.2 Le «Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS» vengono ridefinite in 1.472.950,31 euro.

2.3 Il costo complessivo del 4° lotto costruttivo è rideterminato in 418.907.049,69 euro che ne costituisce il limite di spesa. Conseguentemente il costo complessivo dell'opera è rideterminato in 5.635,69 milioni di euro.

Lotto costruttivo (in milioni di euro)	Costo	Finanziamento	Fabbisogno
n. 1 Tunnel di base 1 <sup>a</sup> fase	2.563,70	2.563,70	0,00
n. 2 Opere all'aperto Francia	328,92	328,92	0,00
n. 3 Tunnel di base (completamento)	1.274,32	1.274,32	0,00
n. 4 Opere all'aperto Italia	418,91	418,91	0,00



n. 5 Attrezzaggio tecnologico	992,58	0	992,58
Totale complessivo Lotti costruttivi	5.578,43	4.585,85	992,58
Ulteriori opere compensative comprese le rimozioni passività ambientali «Area A» di Salbertrand	57,26	2,30	54,96
Totale Lotti costruttivi + Ulteriori opere compensative	5.635,69	4.588,15	1.047,54
Risorse residue disponibili da assegnare da parte del CIPESS		1,47	-1,47
<b>TOTALE</b>	<b>5.635,69</b>	<b>4.589,62</b>	<b>1.046,07</b>

2.4 TELT e FS dovranno valutare, d'intesa con il MIT, l'aggiornamento del Contratto di programma di TELT-FS-MIT.

### 3. Disposizioni finali

3.1. Il soggetto aggiudicatore dovrà garantire l'aggiornamento dei dati del CUP e della banca dati delle amministrazioni pubbliche.

3.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti terrà informato il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile sulla conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare e sulle conseguenti misure poste in atto.

3.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolgerà le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

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

3.5. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

*Il Vice Presidente: GIORGETTI*

*Il Segretario: MORELLI*

*Registrato alla Corte dei conti il 12 febbraio 2024  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 64*

### ALLEGATO

NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO LIONE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - SEZIONE TRANSFONTALIERA - PARTE ITALIANA - PROGETTO DEFINITIVO IN VARIANTE DI RICOLLOCAZIONE DEL CENTRO DI GUIDA SICURA NEL COMUNE DI BUTTIGLIERA ALTA. IN OTTEMPERANZA ALL'ARTICOLO 3 («DISPOSIZIONE DI VARIANTI») E ALLE PRESCRIZIONI N. 27 E N. 132 DELLA DELIBERA CIPE N. 19 DEL 2015 E AGGIORNAMENTO COSTO COMPLESSIVO E DEL LOTTO N. 4 (CUP C11J05000030001)

### PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Il soggetto aggiudicatore ovvero il soggetto realizzatore dell'opera dovrà attenersi alle seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

MASE

1. Con riferimento alla fascia boscata presente interferita dal progetto, definire corrispondente compensazione secondo le modalità di

cui alla legge regionale n. 4/2009 e potenziare per quanto possibile la fascia arborea lungo il perimetro che costeggia l'alveo della Dora compatibilmente con la geometria delle piste in progetto e l'esercizio in sicurezza delle stesse.

2. Sviluppare il progetto dell'illuminazione dell'area garantendo la tutela delle specie individuate anche in fase di cantiere.

3. Con riferimento all'edificio servizi, applicare i Criteri minimi ambientali di cui ai decreti del Ministero della transizione ecologica 23 giugno 2022 - Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi.

4. Integrare il Piano di monitoraggio ambientale presentato secondo le osservazioni riportate nei pareri allegati alla DGR n. 5-6546 del 27 febbraio 2023. Il PMA aggiornato dovrà essere concordato con ARPA Piemonte.

5. Presentare, previa condivisione con l'ARPA Piemonte, in conformità alle previsioni del «Piano preliminare di utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti» di cui al comma 2 dell'art. 24 del decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, quanto previsto dal comma 4 dell'art. 24 del decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017.

### MIC

6. Comunicare la data di inizio dei lavori con almeno trenta giorni di preavviso, comprendendo negli stessi le attività relative alla recinzione dei cantieri, l'illuminazione, la sorveglianza e la relativa viabilità di servizio e delle aree di cantiere, anche qualora le stesse attività siano avviate per lotti successivi - alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e alla Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio.

7. Per il fabbricato denominato «Centro Servizi» provvedere ad un ristudio progettuale, finalizzato ad una migliore integrazione del corpo scala nel volume del fabbricato.

8. Integrare la Relazione forestale allegata al progetto in cui dovrà essere puntualmente verificata la tipologia della formazione boscata interessata dagli interventi di cui trattasi.

9. A garanzia di una minor visibilità a distanza e dai versanti montani, additivare il manto bituminoso della pista con pigmenti di color grigio medio-chiaro.

10. I pannelli fotovoltaici dovranno avere superficie opaca scura antiriflesso con telaio a scomparsa o della medesima tinta.

11. Predisporre, un progetto di indagini archeologiche preventive (piano dei sondaggi) nell'area individuata nello studio archeologico come a rischio archeologico «medio-alto», ai sensi dell'art. 25, comma 8, lettera c) del decreto legislativo n. 50/2016 e successive modificazioni ed integrazioni.

12. Ampliare in estensione e/o profondità sino all'esaurimento dei depositi archeologici, allo scopo di giungere a un completo quadro conoscitivo, eventuali rinvenimenti di strutture e depositi di interesse archeologico; condurre i sondaggi con metodologia stratigrafica sino al raggiungimento della quota degli affioramenti naturali ed essere integralmente documentati, in ogni caso prima dell'avvio di qualsivoglia opera prevista dal presente progetto.

13. In caso di rinvenimento di strutture di interesse archeologico durante l'esecuzione dei sondaggi previsti (o in corso d'opera) valutare la realizzabilità delle opere previste in progetto nel rispetto delle esigenze di salvaguardia delle medesime strutture, tutelate ai sensi della normativa vigente.

14. Eseguire, con assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati, con oneri a carico del Proponente, tutte le opere di movimento di terreno che saranno preventivamente realizzate per la bonifica degli ordigni bellici, la recinzione dei cantieri, l'illuminazione, la sorveglianza e la relativa viabilità di servizio.

15. Comunicare alla competente Soprintendenza il nominativo della/e ditta/e incaricata/e dell'assistenza archeologica di cui all'osservazione precedente, della redazione del piano sondaggi di cui all'osservazione e della realizzazione dei sondaggi stessi, e il cronoprogramma dei suddetti interventi, almeno trenta giorni rispetto all'inizio dei lavori. Gli archeologi incaricati delle operazioni dovranno possedere i requisiti richiesti dall'art. 25 del decreto legislativo n. 50/2016, dal decreto ministeriale n. 154 del 22 agosto 2017 e dal decreto ministeriale n. 244



del 20 maggio 2019 e il loro nominativo dovrà essere trasmesso alla competente Soprintendenza preventivamente all'avvio delle operazioni, per la valutazione dei requisiti professionali richiesti.

16. Provvedere, qualora si rendesse necessario a seguito di eventuali rinvenimenti di natura archeologica, alla predisposizione di varianti progettuali che devono essere sottoposte alle relative e preventive valutazioni della competente Soprintendenza.

17. In corso d'opera la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino può impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata.

18. Non svolgere alcuna delle attività previste al di fuori dell'area di cantiere al fine di preservare il più possibile il contesto di riferimento e la prossimità alla Dora Riparia.

19. Provvedere immediatamente al ripristino dello stato dei luoghi e a che il materiale di risulta, non strettamente necessario per essere reimpiegato, venga tempestivamente allontanato a deposito o discarica autorizzata.

20. Effettuare, in continuità con il termine dei relativi lavori, il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dai relativi cantieri.

21. Rimuovere a fine esercizio i pannelli fotovoltaici posti in opera. Regione Piemonte:

22. Visto il parere prot. in ingresso 2937 del 7 febbraio 2023 dell'Autorità idraulica competente (AIPO), per lo scarico nel Fiume Dora Riparia, richiedere la concessione a titolo oneroso al Settore tecnico regionale Città metropolitana di Torino della Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica, ai sensi del DPGR 14/R del 6 dicembre 2004 (Regione Piemonte).

### 23. Prescrizioni

23.1. Interferenza con fasce fluviali PAI. Integrare gli elaborati progettuali con un piano di evacuazione in caso di piena e misure limitative di frequentazione dell'infrastruttura durante eventi calamitosi, nonché prevedere, accorgimenti e misure tecniche necessarie per garantire le condizioni di sicurezza dell'opera in progetto rispetto ai potenziali effetti in termini di danno e di mantenimento della funzionalità dell'opera stessa.

23.2. Aree boscate. Approfondire la Relazione forestale allegata al progetto con una verifica puntuale della tipologia della formazione boscata ai sensi dell'art. 3 della legge regionale n. 4/2009 e che ne sia data specifica confezione al Settore tecnico Piemonte Nord.

23.3. Interferenza con corsi d'acqua. Per il nuovo scarico di acque superficiali previsto in progetto, richiedere il rilascio della concessione demaniale al Settore tecnico regionale Città metropolitana di Torino ai sensi della legge regionale n. 12/2004 e successive modificazioni ed integrazioni e del D.P.G.R. n. 10/R/2022. Inoltre, la richiesta di concessione demaniale dovrà essere estesa anche allo scarico esistente sempre nella Dora Riparia, già presente nell'area oggetto di intervento e di cui si prevede il mantenimento, avendo verificato che lo stesso non sia già autorizzato all'interno del Provvedimento autorizzativo già rilasciato per tali opere.

### 24. Raccomandazioni

24.1. Aspetti geologici. In fase di progettazione esecutiva, effettuare dettagliate analisi geognostiche per un corretto dimensionamento delle fondazioni, alla luce dell'origine fluviolacustre del sito e dei frequenti sedimenti delle infrastrutture presenti.

24.2. Interferenza con fasce fluviali PAI. Negli ambiti interessati dalla fascia B del PAI valutare la possibilità di non realizzare manufatti e rilevati sopra la quota del terreno.

### 25 ARPA Piemonte:

25.1. Redigere una relazione specifica sulle interferenze, con allegata rappresentazione planimetrica delle discariche storiche previa richiesta a *Teksid* di fornire tali dati storici. Nella relazione dovranno essere riassunti i risultati delle indagini eseguite in situ al fine di valutare il comportamento meccanico del materiale presente ed i sedimenti attesi a seguito di realizzazione dei rilevati e tutte le valutazioni tecniche in merito alla tenuta complessiva del *capping*.

25.2. Riportare su specifica planimetria tutti i punti di monitoraggio e controllo (percolato, acque, ecc.) delle discariche attualmente esistenti, al fine di valutarne le interferenze con quanto in progetto e garantirne la loro preservazione e funzionalità, come da Planimetria generale di progetto cod. elaborato 02DNV0600DPLGN000012C, dalla quale si evince la compatibilità con la realizzazione delle opere.

25.3. Terre e rocce da scavo. Fare richiesta al Comune di Buttigliera Alta di chiarimento preventivo circa la destinazione d'uso urbanistica delle aree interessate dal progetto nel suo complesso, al fine di individuare le corrette CSC di riferimento. L'approvvigionamento di materiale esterno dovrà possedere tutti i requisiti tecnici e ambientali necessari, in conformità alle normative vigenti, nonché tali da preservare nel tempo la funzionalità del *capping*. Per quanto riguarda invece i siti di conferimento dei rifiuti, derivanti dallo smantellamento della pista esistente, gli stessi dovranno essere conformi alla normativa e debitamente autorizzati. In merito alla produzione di terre e rocce da scavo da riutilizzare l'indagine dovrà consentire la caratterizzazione dell'intera volumetria per la quale è prevista la gestione, con specifico riferimento ai limiti normativi per la destinazione d'uso urbanistica. Eventuali superamenti della CSC di riferimento riscontrati dovranno essere comunicati tempestivamente agli enti di controllo secondo la normativa vigente, con l'attivazione delle relative procedure amministrative.

25.4. Terre e rocce da scavo. Verificare chimicamente tutto il materiale scavato fino alla quota prevista nel progetto (-3.5 mt) presso i punti 9 e 10 della figura 4 del documento DREGE001022B, «Piano preliminare di utilizzo in Sito delle Terre e rocce da scavo». Inoltre, trovandosi il punto 4 presumibilmente in un'area esterna alle discariche, ma limitrofa alle stesse, il set analitico dovrà cautelativamente essere integrato con i solventi clorurati (sostanze presenti nelle acque sotterranee presso il sito).

25.5. Terre e rocce da scavo. Predisporre un cronoprogramma, periodicamente aggiornato e comunicato alla ARPA Piemonte, per consentire le dovute verifiche.

25.6. Atmosfera. Attuare misure volte alla riduzione delle emissioni di particolato durante le attività di cantiere. Attuare le idonee misure di riduzione delle emissioni in fase di cantiere per l'abbattimento delle polveri. In fase di esercizio, mettere in atto le misure ipotizzate dal proponente nello Studio di impatto ambientale (paragrafo 4.2.4) ovvero «la riduzione, o il divieto, della partecipazione dei mezzi diesel più dattati in caso di contemporaneità di più corsi nella stessa giornata», al fine del contenimento delle emissioni di ossidi di azoto.

25.7. Acque superficiali. Prevedere nel Piano di monitoraggio ambientale un controllo di tali eventi.

25.8. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi. In un'ottica di maa scheramento e di mitigazione dell'impatto luminoso derivante dall'impianto di illuminazione dell'area, si suggerisce di potenziare la fascia arborea lungo il perimetro che costeggia il gretto della Dora e fare in modo che l'impianto di illuminazione sia tale da garantire maggiore oscurità a tutela delle specie di *Robinia pseudoacacia* prevalenti nella zona.

25.9. Cantierizzazione. Redigere un piano di gestione ambientale (PGA) dell'opera, funzionale a delineare tutte le operazioni potenzialmente pericolose o che potrebbero compromettere le opere di *capping*. Il Piano dovrà quindi definire idonee procedure di gestione della fase di cantiere e di esercizio in linea con quanto espresso precedentemente nel paragrafo dedicato alla messa in sicurezza dell'area discarica *ex Teksid*. Al fine di tenere sotto controllo l'ingresso di tali specie il proponente dovrà attenersi a quanto indicato dalle Linee Guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito di cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale (allegato B alla D.G.R. n. 33-5174 del 12 giugno 2017) provvedendo alla predisposizione di specifica procedura da inserirsi nel Sistema di gestione ambientale.

25.10. Piano di monitoraggio ambientale (PMA). Aggiornare il PMA specificando presso quale punto di monitoraggio verrà predisposta la stazione di monitoraggio meteorologica, la tipologia degli strumenti che verrà utilizzata per il monitoraggio di particolato atmosferico, NOx e parametri meteorologici e la durata prevista per le campagne di monitoraggio. I dati di concentrazione relativi a tutti i parametri monitorati dovranno essere caricati nel Sistema regionale di rilevamento di qualità dell'aria (portale AriaWeb), in analogia a quanto viene effettuato per i punti di monitoraggio degli altri cantieri Telt. Prevedere un monitoraggio dei campionamenti straordinari in caso di accidentali sversamenti di acque non trattate, quindi contenenti residui oleosi, o nel caso di malfunzionamenti dei sistemi di disoleazione all'interno del Piano di gestione ambientale. Prevedere la verifica di attecchimento degli interventi di recupero vegetazionale, che non dovrà avere durata inferiore a cinque anni dalla fine dei lavori. Predisporre inoltre un monitoraggio delle specie esotiche invasive vegetali nelle fasi di *ante operam*, corso d'opera e *post opera*. Il Piano di monitoraggio dovrà essere progettato secondo le indicazioni contenute nel «Protocollo di monitoraggio delle specie esotiche invasive vegetali da applicare nell'ambito delle valutazioni ambientali (VIA, VAS, VINCA)» predisposto da Arpa Piemonte.



26. Città metropolitana di Torino - Direzione rifiuti, bonifiche e sicurezza siti produttivi Ufficio discariche e bonifiche:

26.1. Le modalità d'uso dell'area interessata dagli interventi in oggetto devono prevedere la conservazione di tutte le strutture finalizzate alla Messa in sicurezza permanente e alla bonifica del sito, impedire la veicolazione di acque sotterranee nel sottosuolo, evitare il contatto, anche accidentale, dei rifiuti e delle matrici ambientali inquinate con gli utenti dell'area. Dovranno essere inoltre interdette all'accesso al pubblico o comunque assoggettate ad accesso controllato le aree del sito in oggetto nelle quali possono sussistere pericoli per la salute in relazione alla presenza delle strutture necessarie alla bonifica e messa in sicurezza permanente, nonché alla loro successiva gestione. La possibilità di realizzare scavi e opere nelle aree interessate dall'intervento di bonifica in oggetto potrà essere permessa solo se ritenuti indispensabili ai fini della successiva riqualificazione delle aree medesime e nel rispetto della normativa relativa ai rifiuti, per quanto riguarda i materiali di scavo in esubero, adottando tutte le cautele necessarie nella gestione dei materiali di scavo medesimi nei confronti dei lavoratori coinvolti o di eventuali utenti dell'area e assicurando il mantenimento o il ripristino delle strutture di Messa in sicurezza permanente al termine dei lavori. Eventuali opere realizzate sull'area oggetto della Messa in sicurezza permanente potranno essere ammesse solo qualora garantiscano, nel loro complesso, un grado di protezione almeno equivalente alle opere strutturali previste nel progetto di bonifica approvato. Deve essere garantito il mantenimento delle attività di gestione del percolato prodotto dai rifiuti presenti nell'area, fino a quando lo stesso potrà costituire una sorgente di rischio per la salute pubblica o di inquinamento delle matrici ambientali. Deve essere garantito il mantenimento di un piano di manutenzione periodica della copertura nonché la manutenzione legata ad eventi straordinari non prevedibili. Deve essere garantito il mantenimento delle attività di regimazione delle acque meteoriche. Deve essere garantito il mantenimento della rete e di un programma monitoraggio delle acque sotterranee, svolto con cadenza minima semestrale. Deve essere garantito il mantenimento della funzionalità della Barriera Reattiva Permeabile e della difesa spondale a protezione della Barriera medesima. Tutti i presidi di monitoraggio delle acque sotterranee e di gestione del percolato presenti presso il sito devono essere mantenuti accessibili agli enti di controllo ed agli incaricati che devono svolgere le attività per conto della società Teksid S.p.a. L'eventuale ricollocazione di pozzi di monitoraggio a causa della interferenza con l'opera in oggetto dovrà avvenire prevedendo la dismissione dei pozzi attualmente presenti mediante tenendo conto di quanto riportato nella determinazione del Settore tutela acque n. 539 del 3 dicembre 2015, con la quale la Regione Piemonte ha approvato le «Linee guida per la chiusura e il ricondizionamento dei pozzi, ai sensi del regolamento regionale n. 10/R del 29 luglio 2003 e successive modificazioni ed integrazioni». La nuova ubicazione dovrà essere concordata preventivamente con gli scriventi uffici. Analoga procedura dovrà essere utilizzata nel caso di danneggiamento accidentale dei pozzi di monitoraggio, durante la realizzazione delle opere medesime. Dovrà inoltre essere evitata l'immissione delle acque utilizzate all'interno del corpo dei rifiuti, dovrà essere evitata l'immissione delle acque utilizzate all'interno del corpo dei rifiuti qualora il progetto fosse approvato, la società Teksid S.p.a. dovrà provvedere a recepire le modifiche apportate al progetto di ripristino ambientale dell'area approvato con d.d. n. 69-115245/2004 del 21 aprile 2004 e successive modificazioni ed integrazioni.

27. Regione Piemonte - Settore tecnico regionale Città metropolitana di Torino:

27.1. Richiedere il rilascio della concessione demaniale al Settore tecnico regionale Città metropolitana di Torino ai sensi della legge regionale n. 12/2004 e successive modificazioni ed integrazioni e del D.P.G.R. n. 10/R/2022. Estendere la richiesta di concessione demaniale anche allo scarico esistente previa verifica che lo stesso sia autorizzato all'interno del provvedimento autorizzativo già rilasciato per tali opere; in alternativa si provvederà a richiedere la relativa autorizzazione. Dovrà essere realizzato il piano di indagini geognostiche previsto nella Relazione geologica di progetto e le risultanze di tali indagini dovranno essere riportate in apposito elaborato che costituisca parte integrante del progetto: se da tali approfondimenti tecnici nascesse la necessità di modificare il progetto dovrà essere presentata idonea variante. In corso d'opera i movimenti di terreno dovranno essere limitati allo stretto necessario, tenendo in preminente considerazione in qualsiasi fase e circostanza la stabilità del sito e il buon regime delle acque. Devono essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e provvisionali più indicati per evitare in modo assoluto il verificarsi di smottamenti, instabilità, ovvero anche dilavamenti, ristagni ed erosioni: in particolare gli sbancamenti in depositi sciolti devono essere eseguiti creando pendenze di scavo

adeguate e compatibili con le caratteristiche geotecniche dei materiali. I depositi movimentati devono essere opportunamente stoccati in attesa dell'eventuale riutilizzo o smaltimento secondo norma di settore, prevedendone adeguate azioni antierosive. Il deposito non deve interessare aree potenzialmente instabili per dinamica idraulica e/o di versante. Nel caso in cui siano presenti materiali di risulta degli scavi che non possono essere riutilizzati nell'ambito degli interventi, essi devono essere allontanati dall'area, e comunque in nessun modo possono interessare alvei e fasce spondali di rii o colatori. Le aree destinate al deposito temporaneo dei materiali di scottio e scavo e le aree di cantiere devono essere sistematicamente al termine dei lavori mediante interventi di rimodellamento morfologico e di ripristino vegetativo dei luoghi: i reinterri per la ricostruzione della morfologia circostante possono avvenire con i materiali di risulta degli sbancamenti, evitando però l'impiego di orizzonti limosi eventualmente incontrati durante gli scavi. Durante la fase esecutiva dovrà essere verificata la sussistenza del modello geologico e geotecnico ricostruito nella Relazione geologica e geotecnica allegata al progetto e interpellato il Geologo in relazione alle soluzioni progettuali approvate. Per la realizzazione di tutte le opere, gli scavi e i riporti dovranno essere ridotti al minimo indispensabile ed i mezzi d'opera dovranno utilizzare la viabilità esistente, evitando scavi e riporti non strettamente inerenti il progetto. Tutti gli scavi, una volta chiusi, e tutte le superfici di scopertura dovranno essere sistematicamente da impedire fenomeni di erosione superficiale. È vietato rimuovere terrazzamenti, ciglionamenti, gradonamenti o muri a secco se non espresamente previsto nel progetto autorizzato. Si dovrà sistematicamente tutte le manifestazioni d'instabilità causate dai lavori, dandone immediata comunicazione agli enti competenti per le valutazioni di spettanza.

28. Città metropolitana Torino:

28.1. Prevedere interventi di compensazione da attuarsi entro la Rete ecologica provinciale di cui alla tavola 3.1 del PTC2, privilegiando interventi di rinaturalazione di cui al comma 5. lettera d), art. 47 delle NdA del PTC2, tenendo presente che nelle aree di pianura tali interventi consistono, in modo prioritario, nel rimboschimento e nella ricreazione di zone umide naturaliformi, fermo restando che non sono stati previsti specifici interventi di compensazione, ma unicamente opere di mitigazione, con la realizzazione di aree a verde laterali ed all'interno della struttura in progetto, con inerbimento e posa di specie arboree-arbustive lungo la fascia perifluviale della Dora Riparia. In fase esecutiva, qualora richiesto, si potrà in ogni caso procedere all'individuazione di un'area idonea sul territorio comunale o tra quelle individuate all'interno del Catalogo CIRCA predisposto dalla Città metropolitana di Torino sulla quale effettuare interventi di compensazione ambientale, fermo restando la relativa copertura finanziaria all'interno del quadro economico di progetto.

28.2 Adottare soluzioni progettuali che limitino le eventuali interferenze tra i tracciati ciclabili e l'opera in progetto, al fine di non pregiudicare la continuità, l'identità e la riconoscibilità degli itinerari di interesse nazionale, fermo restando che non sono previste interferenze con i tracciati ciclabili degli itinerari di interesse nazionale, con il mantenimento delle strade bianche esistenti anche nella porzione a valle dell'area di discarica.

28.3 Tutte le attività del cantiere devono essere esercitate applicando le migliori tecniche disponibili e, per le parti coerenti, secondo quanto previsto dall'allegato V alla parte quinta del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni ed integrazioni, adottando in particolare tutte le misure atte a garantire il miglior contenimento delle emissioni diffuse. I cumuli di materiali polverulenti, destinati all'utilizzo o alla rimozione, devono essere correttamente dimensionati e, compatibilmente con gli spazi disponibili e le strutture presenti, posti in zone al riparo dal vento. In caso di vento forte si dovranno sospendere temporaneamente le attività più critiche per lo sviluppo di emissioni di polveri e, ove necessario al fine di ridurne il trasporto ad opera dell'agente atmosferico, procedere alla bagnatura dei cumuli di deposito e stoccaggio particolarmente polverulenti o, in alternativa, procedere all'applicazione di teli di copertura zavorrati. I piazzali e le aree maggiormente soggette al transito di veicoli, compatibilmente con le lavorazioni svolte, devono essere adeguatamente irrigati al fine di evitare il sollevamento di polveri. In caso di impiego di sistemi di bagnatura mobili (autobotte o sistema analogo), gli stessi devono essere detenuti stabilmente presso lo stabilimento e sottoposti a regolare manutenzione. Deve inoltre essere evitato l'imbrattamento dei mezzi, adottando, ove necessario, adeguati sistemi di pulizia dei mezzi in uscita dallo stabilimento. Qualora si operi in condizioni di particolare arsura, il materiale in entrata nello stabilimento deve essere preventivamente irrorato con acqua affinché abbia un tenore di umidità sufficiente a limitare la diffusione di polveri. Durante il carico e lo scarico dei materiali nei e dai



camion mediante mezzi d'opera, gli operatori devono adottare modalità operative che minimizzino le altezze e le velocità di caduta del materiale e conseguentemente la polverosità prodotta. Devono, inoltre, essere minimizzate, per quanto possibile, le distanze di movimentazione del materiale. Qualora le fasi di carico e scarico dei mezzi avvengano in condizione di particolare arsura, occorre procedere alla bagnatura del materiale da movimentare. Deve essere imposto l'obbligo di riduzione della velocità di transito da parte dei mezzi lungo strade, piste e piazzali dello stabilimento, mediante l'apposizione di idonea segnaletica. Per i camion in ingresso ed in uscita dallo stabilimento è raccomandato l'impiego di teloni di copertura dei cassoni utilizzati per il trasporto. Tutti i presidi per il contenimento delle emissioni diffuse (sistemi di irrigazione fissi e mobili delle strade e dei cumuli, sistemi di nebulizzazione a servizio dei macchinari, barriere di confinamento dei macchinari, etc.) devono essere correttamente utilizzati e sottoposti a costante manutenzione. Tutti gli eventi di malfunzionamento delle suddette attrezzature, nonché tutti gli interventi manutentivi, con le relative date, devono essere annotati su apposito registro che dovrà essere tenuto in stabilimento a disposizione degli enti preposti al controllo. Qualora le misure di mitigazione adottate non dovessero garantire il sufficiente contenimento delle emissioni diffuse, il gestore dovrà adottare le ulteriori misure di cui all'allegato V alla parte quinta del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni ed integrazioni.

28.4 Produrre un elaborato specifico che espliciti meglio, anche sulla base della ubicazione delle discariche presenti e tramite planimetrie riportanti dettagli costruttivi in merito alle modifiche proposte, gli interventi che interesseranno l'area oggetto di intervento di bonifica, con particolare riferimento alle modifiche sulle strutture di *capping*, sul sistema di drenaggio delle acque meteoriche, sui presidi di estrazione del percolato, sul sistema di monitoraggio delle acque sotterranee. Detto elaborato dovrebbe anche riportare specifico riscontro in merito al rispetto delle prescrizioni riportate nella d.d. n. 77-8046/2016 del 6 aprile 2016 di certificazione, per quanto riguarda le aree sottoposte a messa in sicurezza permanente (*capping*).

28.5 Dovranno essere esplicitati maggiori dettagli in relazione alla provenienza degli scarichi ed i recapiti individuati al fine di potersi esprimere sulla fattibilità degli stessi. Tutti gli scarichi idrici di acque reflue devono essere preventivamente autorizzati sia qualora recapitino in pubblica fognatura (esclusi i reflui domestici), che in recettori diversi (strati superficiali del sottosuolo, acque superficiali). Qualora nel corso della realizzazione dei lavori in argomento si attivassero attività indicate nell'art. 7 del D.P.G.R. n. 1/R/2006, dovrà essere redatto il piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne che dovrà essere oggetto di specifica e preventiva approvazione da parte dell'Autorità competente.

29. Comune di Buttigliera Alta:

29.1. Il punto di ingresso posto all'inizio del Centro sarà progettato tenendo conto delle caratteristiche architettoniche dell'edificio principale.

29.2 Le tinteggiature dei prospetti dell'edificio principale verranno realizzate utilizzando le tonalità delle terre.

29.3 Il manto di copertura delle torrette di controllo e dell'area di sosta guidatori verrà realizzato tenendo conto delle caratteristiche architettoniche de/l'edificio principale ovvero utilizzando tegole doppio coppo in laterizio in sostituzione delle lastre di pietra.

30. Agenzia interregionale per il fiume PO:

30.1 La recinzione perimetrale dovrà essere posta ad una distanza minima di 10 m dal ciglio superiore di sponda; dovrà essere mantenuta una fascia ripariale di ampiezza almeno pari a 10 m rispetto al ciglio superiore di sponda destra della Dora Riparia per tutto il tratto oggetto d'intervento fermo restando che tutte le opere in progetto sono previste all'interno della recinzione e della canaletta perimetrale esistenti lato F. Dora Riparia che delimitano l'area del *capping* e non risultano modificabili.

30.2 Integrare il rilievo topografico della sponda destra della Dora Riparia riportando anche le opere di difesa esistenti che dovranno essere rappresentate graficamente e dettagliate le caratteristiche tipologiche ed eventuali criticità.

30.3 Posizionare il manufatto di scarico in modo tale da raccordarsi alla sponda destra e alle caratteristiche tipologiche delle opere di difesa con eventuali raccordi a monte ed a valle dello scarico stesso; dovranno essere inviati all'AIPO specifici elaborati di dettaglio dello scarico (relazione descrittiva, planimetria e sezioni d'alveo in corrispondenza dello stesso). L'opera stessa dovrà essere soggetta a specifica concessione regionale.

30.4 Tutte le opere previste in progetto da realizzarsi all'interno della fascia B della vigente Pianificazione di Bacino (P.A.I.), dovranno garantire il deflusso della piena di riferimento senza alterare gli effetti naturali ora presenti, il mantenimento delle condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo, evitare una riduzione apprezzabile o una parzializzazione della capacità di invaso e non dovranno tendere ad orientare la corrente verso opere idrauliche esistenti.

30.5 È vietato formare accessi permanenti all'alveo, depositi permanenti in alveo o in prossimità dello stesso, di materiali di risulta con modifica dell'altimetria dei luoghi e delle quote delle sponde.

30.6. È vietata l'asportazione di materiale litoide dall'alveo.

30.7. Prendere informazioni in merito ad eventuali innalzamenti dei livelli idrometrici conseguenti agli eventi meteorici, fermo restando che rimane a carico del richiedente l'onere conseguente la sicurezza delle lavorazioni, ai sensi del decreto legislativo n. 81 del 2008 e successive modificazioni ed integrazioni, svincolando l'AIPO da qualunque responsabilità anche in merito a danni conseguenti a piene del corso d'acqua.

30.8 Non dovranno in alcun modo essere rimosse o danneggiate le opere idrauliche già presenti in alveo o sulle sponde con funzione di protezione delle sponde stesse e delle zone golenali limitrofe; il propONENTE dovrà ripristinare, a tutte sue cure e spese, qualsiasi danno che dovesse derivare alle opere idrauliche e alle proprietà demaniali, a seguito e durante l'esecuzione dei lavori.

30.9 Attuare in fase di esecuzione delle opere in oggetto ogni provvedimento che l'AIPO, in qualità di Autorità idraulica, riterrà opportuno adottare ai fini del buon regime idraulico del corso d'acqua, della salvaguardia delle proprietà demaniali e delle opere idrauliche di competenza e per la garanzia della pubblica incolumità.

30.10 Adattarsi alle mutate condizioni, anche successivamente all'esecuzione delle opere in oggetto, senza pretendere dall'AIPO indennizzi di sorta, per qualsiasi intervenuta disposizione legislativa o regolamentare, per qualsiasi esigenza idraulica, ivi comprese quelle derivanti da attività di protezione civile connesse ad eventuali fenomeni di piena.

30.11 L'accesso e l'utilizzo delle aree dovranno essere interdette in caso di allertamento per eventi metereologici avversi, che possano determinarne l'allagamento delle stesse, fermo restando la responsabilità della fruizione in sicurezza delle aree oggetto di autorizzazione resta in ogni caso in capo al richiedente.

31 CONSEPI S.a.s.:

31.1 Al fine di garantire la continuità aziendale di CONSEPI Telt è autorizzata a corrispondere all'ente interferito per un periodo massimo di trentotto mesi, comunque non prorogabile, l'importo massimo di 10.983 euro/mese. I maggiori costi dovuti alla rilocalizzazione temporanea dovranno essere congruiti e certificati da ente terzo a cura di CONSEPI e corrisposti da TELT sulla base di una puntuale rendicontazione.

## 24A01066

DELIBERA 30 novembre 2023.

**Sisma Abruzzo 2009 - Programma di sviluppo Restart di cui alla delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 49. Rimodulazione del piano finanziario del programma Restart nonché approvazione di nuovi interventi e assegnazione di risorse.** (Delibera n. 42/2023).

## IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 2023

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzio-

