



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

VISTA la legge 30 dicembre 2018, n. 145, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021», che, all'articolo 1, comma 95, ha istituito un fondo, da ripartire nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2019 con il quale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 95 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è disposta la ripartizione del Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese tra le amministrazioni centrali dello Stato in relazione ai settori di spesa indicati dalla citata norma, come da elenco allegato al medesimo decreto e che ne costituisce parte integrante;

VISTO che, ai sensi del suddetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, con provvedimenti successivi, sono stati iscritti in bilancio sul capitolo di spesa 7400 del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, piano gestionale 4, complessivi € 1.333.887.321,00 da destinarsi alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa;

VISTA la legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022» che, all'articolo 1, comma 14, ha istituito un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese, rifinanziato con la sezione II della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020 con il quale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è disposta la ripartizione del Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese tra le amministrazioni centrali dello Stato, come da elenco allegato al medesimo decreto che ne costituisce parte integrante;

VISTO che, ai sensi del suddetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, con provvedimenti successivi, sono stati iscritti in bilancio sul capitolo di spesa 7400 del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sul piano gestionale 7, complessivi € 634.174.000,00 da destinarsi alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa;

VISTO che risultano, altresì, iscritti in bilancio sul capitolo di spesa 7400 del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, piano gestionale 1, € 315.000.000;

CONSIDERATO che con il decreto ministeriale 3 febbraio 202, n. 144 è stata prevista, a valere sulle risorse di cui al precedente punto, l'assegnazione di € 199.397.575 a favore del Comune di Palermo e, conseguentemente, le risorse iscritte in bilancio sul capitolo di spesa 7400 del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, piano gestionale 1, presentano una disponibilità di € 115.602.425;

CONSIDERATO che l'articolo 2, comma 2-*quater*, del decreto-legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, stabilisce che: *“Agli oneri derivanti dall’attuazione del comma 2-ter, pari a 36,5 milioni di euro per l’anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l’anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell’ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l’anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296”*;

VISTO l'articolo 11, commi 2-*bis* e 2-*ter* della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” così come modificato dall'articolo 41, comma 1, della legge 11 settembre 2020, n. 120, in materia di Codice Unico di progetto degli investimenti pubblici;

VISTA la delibera CIPE n. 63 del 26 novembre 2020, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 84 dell'8 aprile 2021;

VISTO l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, che, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, prevede l'apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del codice unico di progetto (CUP) nelle fatture elettroniche emesse verso le pubbliche amministrazioni;

VISTO l'articolo 3, comma 1, lettera *ggggg-bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

VISTO l'articolo 1, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, il quale prevede l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di detenere e alimentare un sistema gestionale informatizzato contenente i dati necessari al monitoraggio della spesa per opere pubbliche e degli interventi correlati;

VISTO il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 26 febbraio 2013 con cui è stato disciplinato il dettaglio dei dati necessari per l'alimentazione del sistema di “Monitoraggio delle opere pubbliche”, nell'ambito della “Banca dati delle amministrazioni pubbliche – BDAP”;

VISTO il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 12 maggio 2016 con il quale sono state disciplinate le modalità di trasmissione dei documenti contabili alla banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP);

VISTO l'“AVVISO n.2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi”, pubblicato il 16 maggio 2019 sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato al riparto delle risorse di cui all'articolo 1, comma 95 della legge 30 dicembre 2018;

CONSIDERATO che nell'*Addendum* all'AVVISO 2, prot. n. 466 del 4 febbraio 2020, è disposto che gli interventi oggetto di richiesta di finanziamento debbano essere inquadrati nei seguenti sottoprogrammi di intervento:

- Rinnovo e miglioramento del parco veicolare di sistemi di trasporto a impianto fisso destinati a trasporto rapido di massa;
- Potenziamento e valorizzazione di sistemi di trasporto a impianti fissi esistenti destinati al trasporto rapido di massa e alle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti;
- Realizzazione di nuove linee ed estensioni di linee esistenti ad implementazione della rete di sistemi di trasporto a impianti fissi destinati a trasporto rapido di massa;

CONSIDERATO che, in applicazione di quanto disposto dall'*Addendum* di cui sopra, l'individuazione degli interventi ammissibili a finanziamento deve essere effettuata tenendo conto prioritariamente dei seguenti elementi:

- Fattibilità tecnico-economica dell'intervento:
 - qualità e completezza del progetto e fattibilità tecnica dell'intervento;
 - congruità dei costi d'investimento, in riferimento al costo chilometrico unitario dell'infrastruttura rispetto a quello di sistemi di trasporto analoghi;
 - giustificazione delle scelte progettuali, derivanti dall'analisi delle alternative redatta ai sensi del decreto ministeriale 16 giugno 2017, n. 300, ove richiesta, e dall'analisi trasportistica, ovvero in riferimento alle specifiche esigenze;
- Sostenibilità finanziaria, gestionale ed amministrativa, connessa allo stato di avanzamento del progetto, dell'iter procedurale di approvazione e della possibilità di attivare il progetto in tempi certi:
 - sostenibilità finanziaria dell'investimento in riferimento alla disponibilità di cofinanziamenti a fondo perduto o con finanza di progetto;
 - attendibilità e completezza del cronoprogramma di progetto in riferimento alla possibilità di attivare l'intervento in tempi certi, entro il limite massimo del 31 dicembre 2022;
 - sostenibilità finanziaria dell'esercizio in riferimento alle modalità di copertura dei costi di gestione;
- Efficacia dell'investimento e redditività economico-sociale:
 - soddisfazione della domanda di mobilità;
 - riequilibrio tra trasporto pubblico e privato;
 - effetti in materia di risparmio energetico, impatto ambientale, riduzione incidentalità;
 - benefici socio economici;

VISTA l'*Appendice all'Addendum* che definisce, secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 16 giugno 2017, n. 300 "*Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*", la metodologia per la redazione e la presentazione delle Analisi Costi-Benefici da trasmettere a supporto delle istanze;

CONSIDERATO che, ai fini della formazione della graduatoria, la Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile del Ministero delle

infrastrutture e della mobilità sostenibili ha reiterato la procedura di esame delle istanze già utilizzata per il precedente Avviso 1;

CONSIDERATO che, a seguito di successive modifiche ed integrazioni connesse all'emergenza sanitaria in corso, il termine originario per la presentazione delle istanze fissato al 31 dicembre 2019 è traslato al 15 gennaio 2021;

VISTE le istanze presentate dalle Amministrazioni proponenti alla scadenza del 15 gennaio 2021;

RILEVATO che alcune delle istanze presentate sono state valutate positivamente ai fini dell'individuazione degli interventi idonei ad essere inseriti nella Misura M2C2 – 4.2 del PNRR e che il decreto di riparto delle risorse relativo a tale misura è in corso di perfezionamento;

VISTA la relazione n. 8259 del 22 ottobre 2021 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile relativa all'esito delle istruttorie sulle istanze presentate, a seguito delle quali sono stati individuati gli interventi idonei a finanziamento e definita la graduatoria di merito;

RILEVATO che le risorse di cui all'articolo 1, comma 95 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, in relazione alle quali è stato pubblicato l'Avviso n. 2, sono state interamente assegnate per la copertura degli interventi di cui all'articolo 2 del decreto ministeriale 27 dicembre 2019, n. 607, considerati dal decreto medesimo prioritari ai fini del riparto delle risorse in argomento;

RITENUTO, pertanto, di utilizzare ai fini della definizione del presente piano di riparto le risorse disponibili sul capitolo 7400, piano gestionale 7, afferenti l'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, pari a € 634.174.000,00, e le risorse ancora disponibili sul capitolo 7400, piano gestionale 1, afferenti l'articolo 1, comma 14, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, pari a € 114.902.425,07, per un totale di € 749.076.425,07;

CONSIDERATO che, a seguito dell'istruttoria effettuata, si può procedere all'immediata ripartizione di € 660.660.678,33;

RILEVATO che € 97.154.124,10 delle suddette risorse devono essere assegnate al comune di Padova per completare la copertura finanziaria dell'intervento "*Linea Sir 2 del tram-completamento del sistema intermedio a rete della città di Padova*", già ammesso a finanziamento nell'ambito della Misura M2C2 – 4.2 del PNRR per € 238.057.777,66, a fronte di un costo di € 335.211.901,76;

CONSIDERATA l'urgenza di procedere alla ripartizione in argomento e ritenuto, pertanto, opportuno che il residuo di € 88.415.746,74 sia ripartito con successivo provvedimento oppure sia portato a copertura degli interventi che saranno ammessi a contributo a seguito dell'istruttoria conseguente al prossimo Avviso per la ripartizione del Fondo investimenti 2021 e 2022;

CONSIDERATO opportuno rinviare al 31 dicembre 2023 il termine ultimo per l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante o, se del caso per l'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente o stazione appaltante, in luogo di quello previsto nell'Addendum al 31 dicembre 2022;

VISTA l'intesa della Conferenza unificata sancita nella seduta straordinaria dell'11 novembre 2021;

DECRETA

Articolo 1

(Piano di riparto delle risorse)

1. Le risorse stanziare sul capitolo 7400, piano gestionale 7, del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, nonché quelle stanziare sul capitolo 7400, piano gestionale 1, afferenti l'articolo 1, comma 14, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono ripartite tra gli interventi di cui all'allegato 1 al presente decreto, elencati in ordine di graduatoria, per un totale di € 660.660.678,33.
2. Con successivo provvedimento la Direzione per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile provvede all'impegno contabile delle risorse di cui al comma 1 coerentemente con lo stanziamento pluriennale previsto in bilancio.

Articolo 2

(Modalità di utilizzo delle risorse)

1. Le risorse assegnate sono utilizzate esclusivamente per la copertura delle spese inerenti l'intervento oggetto di finanziamento, riportate nel Quadro Economico di cui al successivo articolo 4.
2. Il soggetto beneficiario, all'atto dell'esecuzione dell'intervento, se del caso, si impegna a produrre la documentazione attestante la garanzia dell'effettiva sussistenza del cofinanziamento.
3. Il soggetto beneficiario si impegna a garantire il completo finanziamento dell'intervento di propria competenza per eventuali ulteriori costi non coperti dal contributo di cui al presente decreto.
4. Le risorse assegnate non possono essere destinate alla copertura di oneri risarcitori o per contenzioso.
5. Gli oneri IVA sono ammessi a contributo solo se costituiscono un costo.

Articolo 3

(Attuazione degli interventi)

1. Le risorse di cui all'articolo 1 si intendono revocate qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2023; nel caso di ricorso all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione di lavori, la scadenza del 31 dicembre 2023 va riferita alla data di approvazione del progetto esecutivo da parte della stazione appaltante.
2. Le risorse si intendono altresì revocate nel caso di mancato rispetto del cronoprogramma di cui all'articolo 4, dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro ventiquattro mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento.

3. Gli interventi sono attuati, nel rispetto della normativa vigente, dai soggetti beneficiari direttamente o per il tramite di soggetti attuatori, opportunamente designati, a cui il soggetto beneficiario assicura un flusso di cassa per l'esecuzione dell'intervento che impedisca il maturare di qualunque onere per ritardati pagamenti.

Articolo 4

(Verifica delle progettazioni e valutazione di congruità della spesa)

1. Il soggetto beneficiario trasmette alla Direzione generale del trasporto pubblico locale e regionale e della mobilità pubblica sostenibile il progetto definitivo dell'intervento finanziato ai fini delle verifiche tecnico-economiche di competenza nonché il cronoprogramma delle attività fino al completamento dell'intervento; a seguito di tali verifiche verrà definito il Quadro Economico di riferimento per l'erogazione dei contributi.
2. Il progetto di cui al comma precedente deve essere corredato di verifica ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modifiche ed integrazioni, qualora previsto dalla normativa vigente.
3. Il Ministero, entro 90 giorni dal completamento della documentazione progettuale di cui al comma 1, provvede a emettere il proprio provvedimento.
4. Il soggetto beneficiario, o l'eventuale Soggetto Attuatore, mediante perizie, potrà disporre, conformemente alla normativa vigente, le variazioni che, in fase esecutiva, si dovessero rendere necessarie per la realizzazione dell'opera. Ogni eventuale variante in corso d'opera dovrà essere debitamente autorizzata dal Responsabile Unico del Procedimento nel rispetto della normativa vigente.
5. Le varianti sono trasmesse dal soggetto beneficiario alla Direzione generale del trasporto pubblico locale e regionale e della mobilità pubblica sostenibile corredate da dichiarazione da parte del Responsabile Unico del Procedimento in merito alla natura delle stesse, ai fini di eventuali valutazioni da parte del Ministero.
6. In caso di eventuali ulteriori oneri che dovessero risultare necessari per la realizzazione di quanto previsto si applica il comma 3 dell'articolo 2.

Articolo 5

(Modalità di erogazione delle risorse)

1. Il soggetto beneficiario fa richiesta di erogazione del contributo di cui all'articolo 1 con istanza da presentare alla Direzione generale del trasporto pubblico locale e regionale e della mobilità pubblica sostenibile corredata della documentazione contabile probatoria dell'avanzamento dei lavori.
2. Le richieste di erogazione dovranno essere presentate per le seguenti quote di contributo assegnato e nel rispetto delle specifiche condizioni indicate:
 - a) richiesta del 10 per cento del contributo assegnato, quale anticipo a seguito della pubblicazione del presente decreto;
 - b) richiesta del 10 per cento del contributo assegnato, quale anticipo a seguito della sottoscrizione dell'obbligazione giuridicamente vincolante;

- c) richieste intermedie, con presentazione di fatture quietanzate, non inferiori al 5 per cento del contributo assegnato (fino al raggiungimento del 75 per cento del contributo), a copertura delle spese relative alle voci di costo inserite nel Quadro Economico di cui all'articolo 8. Qualora le richieste intermedie abbiano un valore complessivo superiore al 20 per cento del contributo, per la quota che supera tale percentuale, non è necessaria la presentazione della fattura quietanzata che dovrà essere trasmessa al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili entro 90 giorni dal reintegro dell'anticipazione.
 - d) richiesta del 5 per cento del contributo, a saldo, a seguito del certificato di collaudo dell'intervento e ad avvenuta rendicontazione, con fatture quietanzate, del 95 per cento del contributo.
- 3. Il contributo di cui all'articolo 4, è erogato sul conto di tesoreria unica del soggetto beneficiario, in coerenza con gli stanziamenti di bilancio e nei limiti delle risorse annualmente disponibili.
 - 4. Ai fini dell'erogazione del contributo il soggetto beneficiario propone, se del caso ed entro il 30 giugno di ciascun anno, l'adeguamento del cronoprogramma di spesa.
 - 5. Il soggetto beneficiario s'impegna a riversare allo Stato sul conto di tesoreria indicato dal Ministero le risorse erogategli per l'intervento in applicazione del presente decreto nel caso in cui non è stata assunta, entro il termine del 31 dicembre 2023, l'obbligazione giuridicamente vincolante.
 - 6. Il versamento delle risorse di cui al comma precedente è compiuta dal soggetto beneficiario entro 90 giorni dalla scadenza del termine previsto nel comma medesimo.
 - 7. Saranno considerate ammissibili le spese:
 - a) assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuti, concorrenza, ambiente);
 - b) effettive e comprovabili ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa;
 - c) pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato.

Articolo 6

(Vincoli di destinazione e di reversibilità/subentro del materiale rotabile)

- 1. Il soggetto beneficiario assicura, e si impegna ad attestare al Ministero, che le opere e gli impianti realizzati sono di proprietà dell'ente locale competente sul cui territorio insistono o, in alternativa, di un soggetto terzo con il vincolo di reversibilità a favore dell'ente locale medesimo.
- 2. Il soggetto beneficiario assicura, e si impegna ad attestare al Ministero, che il materiale rotabile oggetto di finanziamento, è di proprietà dell'ente medesimo, o, in alternativa, di un soggetto terzo con il vincolo di reversibilità a favore della amministrazione comunale, oppure dei successivi soggetti aggiudicatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 9, dell'Allegato A alla deliberazione 11 novembre 2019, n. 154, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

3. Il soggetto beneficiario assicura il vincolo di destinazione delle opere, degli impianti e del materiale rotabile relativo al sistema per un periodo non inferiore alla vita utile del sistema stesso.

Articolo 7
(Verifiche)

1. Il Ministero si riserva di effettuare verifiche a campione, anche in loco, sull'attuazione degli interventi e sull'effettivo utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1.
2. I soggetti beneficiari, nonché gli eventuali soggetti attuatori, consentono l'esercizio delle funzioni di controllo, *audit* e verifica, anche con accesso in loco e mantengono disponibile la documentazione a supporto secondo quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in materia.

Articolo 8
(Collaudo)

1. Il collaudo dell'intervento oggetto del finanziamento sarà effettuato ai sensi della legislazione vigente in materia.
2. Il soggetto beneficiario comunica l'avvenuta approvazione degli atti di collaudo degli interventi al Ministero certificando sotto la sua esclusiva responsabilità che l'intervento è ultimato e collaudato in ogni sua parte, trasmettendo copia conforme del collaudo stesso e del relativo atto di approvazione.
3. Almeno uno dei componenti della commissione di collaudo di cui al comma 1 dovrà essere un rappresentante del Ministero.

Articolo 10
(Utilizzo delle economie)

1. Eventuali economie delle risorse assegnate restano nella disponibilità del soggetto beneficiario sino al completamento dell'intervento, per garantire la copertura di imprevisti, ferme restando le procedure previste dal presente decreto.
2. A seguito del completamento dell'intervento di cui al comma precedente le economie finali entro 90 giorni dall'emissione del certificato di collaudo, sono versate allo Stato ai sensi dell'articolo 5, comma 5.

Articolo 11
(Monitoraggio)

1. Il monitoraggio delle attività e degli interventi è effettuato, attraverso il sistema di "monitoraggio delle opere pubbliche - MOP" della "banca dati delle pubbliche amministrazioni - BDAP" ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, dal soggetto attuatore, ovvero dal titolare del CUP. Gli interventi devono essere identificati dal CUP ai sensi della legge 16 gennaio 2003, n. 3.
2. L'alimentazione del sistema MOP avviene assicurando il principio di unicità dell'invio previsto dall'articolo 3, comma 1, lett. gggggg-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Articolo 12

(Efficacia)

1. Il presente decreto acquisisce efficacia dalla data di comunicazione agli Enti beneficiari dell'avvenuta registrazione presso gli Organi di Controllo.

IL MINISTRO

Allegato 1
Piano di riparto

BENEFICIARIO	INTERVENTO	CUP	SISTEMA	COSTO TOTALE INTERVENTO (€)	FINANZIAMENTO AMMESSO (€)
COMUNE DI PADOVA	LINEA SIR 2 DEL TRAM-COMPLETAMENTO DEL SISTEMA INTERMEDIO A RETE DELLA CITTA' DI PADOVA	H94I19000130004	TRANVIA	335.211.901,76	97.154.124,10
COMUNE DI BRESCIA	NUOVA LINEA TRANVIARIA "PENDOLINA-FIERA (T2)"	C81B21013200005	TRANVIA	363.288.528,40	359.545.887,07
ROMA CAPITALE	RINNOVO MATERIALE LINEE A e B-B1 DELLA METROPOLITANA	J80J180000000001	METRO	159.466.174,12	159.466.174,12
COMUNE DI TORINO	ATTESTAMENTO LINEA TRANVIARIA 15 PRESSO OSPEDALE MARTINI E MODIFICA INSTRADAMENTO IN ZONA CENTRO	C11B21008720001	TRANVIA	9.408.502,67	9.408.502,67
COMUNE DI TORINO	METROPOLITANA AUTOMATICA DI TORINO - LINEA 1: PROLUNGAMENTO OVEST COLLEGNO - CASCINE VICA: NUOVO FABBRICATO DEPOSITO TRENI	D81E20000410007	METRO	35.085.990,37	35.085.990,37
				TOTALE	660.660.678,33