



Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. (TELT) Atto del Governo 221

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto	221	
Titolo:	Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) S.A.S. per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione	
Norma di delega:	Articolo 1, commi 1 e 2, della legge 14 luglio 1993, n. 238	
	Senato	Camera
Date:		
annuncio	18/11/2020	25/11/2020
assegnazione	25/11/2020	25/11/2020
termine per l'espressione del parere	25/12/2020	25/12/2020
Commissione competente	8ª (Lavori pubblici, comunicazioni)	IX Trasporti

Premessa

Il **Contratto di programma** all'esame ([A.G. 221](#)), ha ad **oggetto** il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della **sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione** (evidenziata in colore verde nella successiva immagine del tracciato), come definita dall'**Accordo internazionale tra Italia e Francia del 2012, ratificato con legge il 23 aprile 2014 n. 71**. Tale sezione fa parte della più ampia "parte comune italo francese" (evidenziata in rosso nell'immagine) delle tratta ferroviaria, che è poi completata dalla residua parte del tracciato, che compone, insieme alle parti precedenti, la c.d "Sezione internazionale" (evidenziata in marrone nell'immagine).

Il Contratto è stato concluso tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. e trae origine da una pluralità di interventi normativi, oltre che dell'Accordo del 2012, che costituisce un "protocollo addizionale" al precedente Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001.

L'Accordo del 2012 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. Tale soggetto è individuato nella **società TELT**, partecipata pariteticamente dallo Stato francese e da Ferrovie dello Stato italiane.

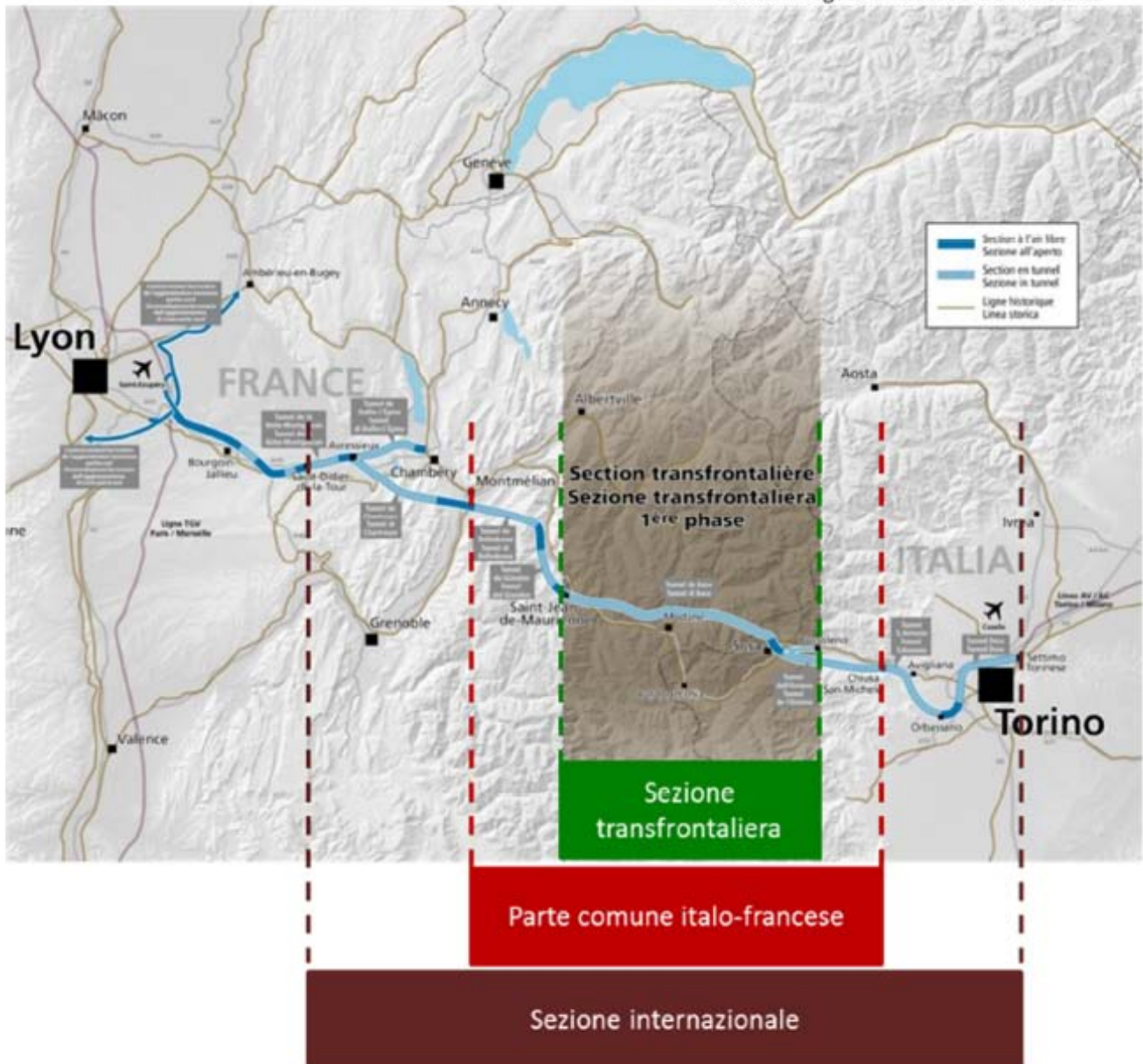
Sulla base del precedente Accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001 (ratificato con legge 27 settembre 2002, n. 228), la realizzazione della linea in questione era affidata alla società promotore dell'investimento Lyon Turin Ferroviare S.a.s. - LTF, partecipata in quote paritarie da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e Réseau Ferré de France (RFF). A tale società erano affidati gli studi, le ricognizioni e i lavori preliminari.

A seguito dell'accordo del 2012 RFF ha ceduto le sue partecipazioni in LTF allo Stato Francese, mentre RFI ha ceduto le sue partecipazioni in LTF a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS) e, a completamento delle prescrizioni concordate fra gli Stati, LTF ha modificato la propria denominazione sociale in TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) contestualmente all'approvazione della modifica del nuovo statuto societario in data 23 febbraio 2015.

Per tale ragione lo schema di contratto di programma di cui si tratta vede la partecipazione del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, di **Ferrovie dello Stato italiane** (e non più Rete ferroviaria italiana) e di **TELT**.

Il tracciato

Fonte: Allegato 1 Accordo del 30.01.12



Presupposti normativi

La procedura di formazione dei contratti di programma

La procedura di formazione dei contratti di programma ferroviari (applicabile anche a questo specifico contratto di programma) è disciplinata dall'articolo 1 della legge n. 238 del 1993, "Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.a.".

La legge n. 238 del 1993 stabilisce che il Ministro dei trasporti trasmette al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, **prima della stipulazione** con le Ferrovie dello Stato S.p.a., i contratti di programma, **corredati dal parere, ove previsto, del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)**, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera m), della legge 4 giugno 1991, n. 186.

La **formazione dei contratti di programma nel settore ferroviario** tuttavia presenta una **procedura molto più articolata** dipendente anche dalle disposizioni generali riguardanti la procedura di formazione delle delibere del CIPE e la procedura generale dei contratti che presentino determinati livelli di oneri per le pubbliche amministrazioni.

I principali passaggi sono:

- La presentazione al CIPE dello schema di contratto e l'approvazione della delibera (del parere) del CIPE;
- La registrazione della delibera del CIPE da parte della Corte dei Conti;
- La pubblicazione della delibera del CIPE in Gazzetta Ufficiale;
- L'esame parlamentare dello schema di contratto di programma;
- La sottoscrizione del contratto di programma a cura delle parti contrattuali;
- L'approvazione del contratto tramite decreto ministeriale;
- La registrazione del decreto di approvazione del contratto presso la Corte dei conti.

Con riferimento al contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, parallelamente a questi passaggi, si aggiunge la fase di consultazione sullo schema di contratto di programma dell'ART e degli operatori del settore, rispettivamente a carico del MIT e di RFI.

Con riferimento allo schema di contratto di programma all'esame, il **CIPE si è espresso favorevolmente nella riunione del 21 marzo 2018 (Delibera n. 6/2018, pubblicata in G.U. n.124 del 30.05.2018).**

L'esame parlamentare

Successivamente alla pubblicazione della delibera del CIPE in Gazzetta Ufficiale lo schema di contratto di programma può essere trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica che esprimono il proprio parere sul documento **entro 30 giorni dall'assegnazione.**

Con l'articolo 15, comma 1-bis, lett. a), D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, è stata introdotta una modifica all'articolo 1 della legge n. 238 del 1993 volta a limitare i casi nei quali gli aggiornamenti dei contratti di programma formeranno oggetto dell'esame parlamentare. La norma prevede che per gli eventuali aggiornamenti ai contratti di programma che non comportino modifiche sostanziali e siano sostanzialmente finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmette una informativa al Parlamento senza quindi la necessità dell'espressione del parere parlamentare. La disposizione precisa che "Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma di cui al comma 1, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento".

Le fasi conclusive

Concluso l'esame parlamentare, le parti procedono alla **sottoscrizione del contratto.**

Una volta sottoscritto il **contratto viene emanato il decreto di approvazione del contratto.** Si segnala a questo proposito che l'articolo 5, della legge n. 123 del 2011 prevede espressamente che "Sono assoggettati al controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile tutti gli atti dai quali derivino effetti finanziari per il bilancio dello Stato (...). Sono in ogni caso soggetti a controllo preventivo i seguenti atti: (...) b) **decreti di approvazione di contratti o atti aggiuntivi, atti di cottimo e affidamenti diretti, atti di riconoscimento di debito**". Quanto alle modalità di effettuazione del controllo riferito al decreto di approvazione si dispone che "Gli atti soggetti al controllo preventivo di cui al comma 2, lettere b) (...) sono inviati agli Uffici di controllo per il controllo di regolarità amministrativa e contabile". L'articolo 8 della stessa legge prevede che "Gli atti di cui all'articolo 5, contestualmente alla loro adozione, sono inviati all'ufficio di controllo che, **entro trenta giorni dal ricevimento**, provvede all'apposizione del visto di regolarità amministrativa e contabile".

Il decreto legislativo n. 112 del 2015 prevede (art. 15, comma 2, ultimo periodo) che "Il contratto di programma è pubblicato entro un mese dalla sua approvazione".

Infine il decreto di approvazione **viene inviato per la registrazione alla Corte dei conti.**

Contenuto

Il **Contratto di programma** contiene **9 articoli.**

L'**articolo 1** elenca una serie di **definizioni ed abbreviazioni** e richiama **le Tavole** relative al "Costo e finanziamenti" e al "Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa per studi, ricognizioni e lavori preliminari". Lo stesso articolo precisa che le Tavole in questione e gli Allegati costituiscono parte integrante del Contratto.

L'articolo 2 definisce l'**oggetto del Contratto** con riguardo alla disciplina dei **rapporti tra lo Stato, FS e TELT**.

In particolare, vengono sottolineati gli **aspetti relativi alle modalità di finanziamento della progettazione**, tra cui le attività di studio, ricognizione e i lavori preliminari, nonché **i profili concernenti la realizzazione dell'opera da parte di TELT**.

Nel **comma 1** dell'articolo in questione si specifica che il Contratto disciplina le parti relative al finanziamento limitatamente alla quota di finanziamento italiana. In questo modo, come si evince anche dalla relazione di accompagnamento, vengono esclusi dalla disciplina in questione gli analoghi rapporti che TELT dovrà intrattenere con lo Stato Francese.

Per quanto attiene ai costi per la quota italiana e ai relativi finanziamenti statali e comunitari disponibili, il **comma 2** rinvia a quanto contenuto nella Tavola 1 (Costo e finanziamenti).

Si segnala, infine, che il **comma 3** dell'articolo 2 reca una serie di disposizioni in merito alla **realizzazione delle opere e delle misure compensative dell'impatto territoriale e sociale connesso al progetto definitivo**.

Nello specifico si richiamano in tale comma i limiti di spesa per la realizzazione di queste opere, fissato in un importo pari a 32,13 milioni di euro, oltre alle ulteriori misure di accompagnamento che sono state previste nella delibera CIPE n. 67 del 2017 e il cui limite di spesa è fissato in 57,26 milioni di euro.

Lo stesso comma specifica che le modalità di realizzazione delle opere e la definizione delle misure compensative saranno oggetto di apposite convenzioni da stipulare tra TELT, la Regione Piemonte e gli altri Enti interessati. È previsto, infine, un obbligo informativo da parte di FS nei confronti del Ministero delle infrastrutture dei trasporti in merito allo stato di attuazione di tali opere e misure.

L'articolo 3 concerne la durata del Contratto.

Il **comma 1** stabilisce la decorrenza dalla data di sottoscrizione del Contratto stesso. La scadenza, invece, è fissata al 31 dicembre 2029 o comunque fino all'ultima azione volta alla messa in esercizio dell'Opera.

Al **comma 2** viene disciplinata la possibilità di aggiornare il Contratto stesso, su richiesta di ciascuna delle Parti, qualora dovessero sopraggiungere eventuali novità anche a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto sostanziale sui contenuti del Contratto stesso.

Da ultimo il **comma 3** dell'articolo in questione stabilisce che l'assegnazione di specifiche risorse finanziarie destinate all'Opera e approvate con delibere CIPE, e che dovessero essere adottate successivamente alla stipula del Contratto, avranno immediata efficacia fra le Parti.

L'articolo 4 concerne l'insieme degli obblighi in capo a FS e a TELT.

In particolare, secondo quanto previsto **dal comma 1**, **TELT è obbligata**, tra l'altro, a:

- adottare le misure più appropriate per assicurare la maggiore efficienza in termini di tempi e costi nell'esecuzione delle proprie attività;
- consentire lo svolgimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o di FS delle verifiche che dovessero essere disposte;
- garantire **un continuo flusso di dati informativi al Ministero delle infrastrutture dei trasporti** anche attraverso l'alimentazione dei sistemi informativi relativi al monitoraggio delle opere pubbliche e al monitoraggio degli investimenti pubblici;
- fornire, con cadenza almeno quadrimestrale, e comunque ogni volta che vengano richieste, le informazioni relative all'avanzamento dell'opera;

Il **comma 2**, invece, **definisce gli obblighi a carico di FS**.

Tra questi si segnalano:

- adottare tutte le azioni necessarie volte ad assicurare la tempestiva richiesta agli uffici competenti delle erogazioni finanziarie previste;
- assicurare la corretta e tempestiva erogazione al Promotore delle risorse finanziarie rese disponibili;
- trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cadenza annuale, una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente con particolare riguardo al rispetto della normativa sugli appalti e agli adempimenti connessi alle normative antimafia;
- elaborare, entro sei mesi dalla data di sottoscrizione del Contratto in esame, un *dossier* di valutazione del progetto che dovrà essere costantemente aggiornato in occasione di variazioni sostanziali relative ai tempi, ai costi e alle risorse finanziarie dell'Opera.

Si prevede, da ultimo, che FS trasmetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 giugno di ciascun anno, in base alle informazioni ricevute dal Promotore e alle verifiche effettuate, una relazione sullo stato di attuazione dell'investimento.

L'articolo 5 è dedicato ai finanziamenti e alle modalità di erogazione e conguaglio.

Il **comma 1** stabilisce che le Parti, nella pianificazione dell'erogazione di cassa, riportino l'indicazione delle singole fonti di finanziamento distinguendo tra le risorse derivanti da finanziamenti dello Stato e quelle derivanti da programmi della Comunità europea (TEN-T) o da altri tipi di finanziamento.

Il **comma 2** interviene sui trasferimenti delle risorse finanziarie di fonte nazionale precisando che le stesse risorse saranno corrisposte a FS, previa richiesta. Il conferimento avverrà in due trasferimenti annuali.

Il **comma 3** disciplina eventuali rimodulazioni, mentre il **comma 4** prevede che all'atto del completamento delle opere previste dal Contratto, FS predisponga il conto generale e definitivo delle spese sostenute, sulla base del quale FS potrà richiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il saldo ovvero procederà al rimborso di quanto eventualmente percepito in eccesso.

L'**articolo 6** delinea i poteri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a cui spetta il compito di porre in essere tutte le azioni necessarie affinché possano essere rese disponibili al Promotore, per il tramite di FS, le risorse necessarie per la realizzazione dell'Opera. L'articolo in questione specifica che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve verificare il rispetto degli obblighi contrattuali da parte di TELT e di FS, effettuando, se necessario, studi, indagini, ispezioni e controlli diretti e indiretti sulle attività.

Rispetto a tale attività di vigilanza il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dovrà riferire con cadenza annuale alle Camere.

L'**articolo 7** concerne la valutazione delle *performance* e la disciplina degli eventuali inadempimenti delle Parti. In particolare, il **comma 1** prevede che TELT provveda a comunicare, entro il mese di giugno di ogni anno, gli obiettivi di *performance* dell'anno in corso e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente. A tale riguardo il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, su proposta di TELT, individuerà un ventaglio di attività significative nell'ambito dell'Opera.

Il **comma 2** dell'articolo in questione stabilisce i **livelli di performance** collegati allo scostamento rilevato a consuntivo rispetto a quanto programmato.

In particolare, nel caso in cui vi sia uno scostamento inferiore al 10% si sarà in presenza di una *performance* positiva, mentre qualora lo scostamento risulti compreso fra il 10 e il 25% si ricadrà in una *performance* negativa. Infine, laddove lo scostamento dovesse risultare superiore al 25% la *performance* verrà valutata come fortemente negativa.

Il **comma 3** stabilisce, inoltre, che il mancato rispetto da parte di TELT e/o di FS degli obblighi circa la tempistica delle comunicazioni previste, costituisce inadempimento a seguito di una prima diffida ad adempiere che dovrà essere effettuata dal Ministero.

Da ultimo il **comma 4** dell'articolo in questione prevede che TELT colleghi la valutazione delle *performance* dei dirigenti responsabili dei progetti di investimento ai livelli di *performance* delineati dall'articolo in questione.

L'**articolo 8** disciplina le modalità di comunicazione tra le Parti.

L'**articolo 9**, infine, disciplina le controversie.

In particolare, si specifica che il Contratto in questione è regolato dalla legge della Repubblica italiana. Nel caso in cui dovessero insorgere delle controversie si prevede un **procedimento di composizione amichevole tra le Parti** con la nomina di un rappresentante di ciascuna Parte. Qualora la controversia non sia componibile con il procedimento amichevole la controversia stessa verrà deferita al Foro di Roma.

La ferrovia Torino Lione

Il progetto e la struttura dell'opera

Con la **legge 23 aprile 2014, n. 71** è stato ratificato l'**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**, con Allegati, fatto a Roma il **30 gennaio 2012**.

Le disposizioni di tale Accordo hanno abrogato quelle dei precedenti Accordi del 15 gennaio 1996 e del 29 gennaio 2001, nella misura in cui sono ad esse contrarie. Il precedente Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, era stato firmato a Torino il **29 gennaio 2001** e ratificato con **legge n. 228 del 2002**.

Con l'**Accordo Internazionale del 2012** Italia e Francia hanno stabilito le condizioni di **realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione**, nonché le condizioni di esercizio dell'opera, la cui **struttura** (in base alle definizioni dell'art. 2) è la seguente:

- La **«sezione internazionale»**, è l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire **tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino**. Essa è **costituita da tre parti**:

- la parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour (a circa 60 chilometri da Lione) e i dintorni di Montmélian;
- la "parte comune italo-francese", tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia, che include la **«sezione transfrontaliera»**, compresa tra le nuove stazioni di **Saint-Jean-de-Maurienne in Francia** e di **Susa-Bussoleno in Italia**, che è **oggetto del presente atto**;
- la parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino.

La tratta ferroviaria Torino – Lione è quindi una **linea mista merci/passeggeri**, come le altre dorsali di attraversamento delle Alpi già esistenti, collocata nel **"Corridoio Mediterraneo" della Rete Transeuropea dei trasporti TEN-T**, come definita nel **regolamento UE n. 1315 del 2013**.

L'art. 4 dell'**Accordo Internazionale del 2012** prevede che la **"parte comune italo-francese"** sia costituita, secondo la mappa riportata nell'allegato 1 (tale allegato è parte integrante dell'Accordo), da:

- a) **in Francia**, una sezione di **33 chilometri** circa attraverso il massiccio di Belledonne e comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;
- b) una **"sezione transfrontaliera"** costituita da un **tunnel a due canne di circa 57 chilometri**, tra **Saint-Jean-de-Maurienne (F) e Susa-Bussoleno (I)**, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese e comprendente tre aree di sicurezza a La Praz, Modane e Clarea;
- c) una **sezione all'aperto di circa 3 chilometri in territorio italiano a Susa**;
- d) un **tunnel a due canne di circa 19,5 chilometri** situato sul territorio italiano, **tra Susa e Chiusa San Michele**;
- e) **le opere di raccordo alla linea storica, sia in Italia che in Francia**;
- f) **tutte le opere annesse** (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario e da quelle che successivamente le Parti potranno ritenere che debbano essere comprese nella parte comune italo-francese.

L'art. 4 prevede che tali opere saranno realizzate in diverse fasi funzionali e che in una **prima fase, oggetto dell'Accordo, sarà realizzata la "sezione transfrontaliera" (che forma oggetto del presente schema di contratto di programma)**, che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, **nonché i raccordi alle linee esistenti** (in Italia alla linea storica a Bussoleno).

In aggiunta, **Rete Ferroviaria Italiana** realizzerà dei lavori di **miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno**.

L'articolo 4 prevede inoltre che la consistenza delle **fasi successive sarà definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori**.

L'art. 4 della legge di ratifica dell'**Accordo del 2012** ha altresì previsto l'adozione di un **Protocollo addizionale**, da adottare ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, dell'Accordo, **per l'avvio dei lavori** connessi alla realizzazione della **sezione transfrontaliera** della parte comune italo-francese. Alla copertura degli oneri derivanti dal Protocollo addizionale è stato disposto che si provvedesse con la relativa legge di autorizzazione alla ratifica.

Il **24 febbraio 2015** è stato quindi firmato a Parigi l'**Accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea Torino-Lione**. Tale Accordo, integrato dal **Protocollo addizionale** (firmato a Venezia l'8 marzo 2016), che recepisce la **certificazione dei costi** (come previsto dall'articolo 18, primo comma, dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta 1° gennaio 2012) ed il Regolamento dei contratti, è stato quindi sottoposto ai Parlamenti italiano e francese.

La **legge di ratifica dell'Accordo del 2015 e degli annessi Protocolli**, è stata definitivamente **approvata** con la **legge 5 gennaio 2017, n. 1** di "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", che prevede (art. 3, comma 1) la **realizzazione dell'opera** per successivi **lotti costruttivi non funzionali**.

A seguito della **ratifica dell'accordo avvenuta anche in Francia** (legge 1 febbraio 2017, n. 116), **l'Accordo internazionale è entrato in vigore il 1° marzo 2017** (in base all'art. 7.3 dell'Accordo).

L'**Accordo tra Italia e Francia** firmato a Roma il **30 gennaio 2012**, che riguarda le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera, una volta realizzata, costituisce un protocollo addizionale di quanto definito nel precedente Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001, ma non aveva come *"oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo opzionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto"* (art. 1, comma 3 dell'Accordo). **L'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015** soddisfa invece tali requisiti di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo francese.

Il **Progetto definitivo della ferrovia Torino - Lione** è stato pertanto approvato dal **CIPE** con **delibera n. 19 del 20 febbraio 2015** ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la **costituzione** del nuovo **sogetto Promotore pubblico**, la società **Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT S.A.S.)**, responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura.

Il **progetto definitivo approvato dal CIPE** del nuovo collegamento internazionale **Torino Lione** riguarda la **sezione transfrontaliera** della Parte comune italo-francese, in particolare la parte italiana della sezione transfrontaliera.

Il **progetto approvato dal CIPE della sezione transfrontaliera** sostituirà l'**attuale percorso**, che è costituito (partendo dall'Italia, verso la Francia) da:

- o la tratta ferroviaria in salita (pendenza tra il 26% ed il 30%) da Susa a Bardonecchia;
- o il **Tunnel ferroviario storico del Frejus** di circa 14 km, che non risponde ai nuovi standard europei di sicurezza (definiti nel regolamento UE n. 1303/2014);
- o la tratta ferroviaria in discesa (pendenza tra il 31% ed il 26%) dalla fine del Tunnel storico, intorno a Modane

(FR), fino a a St. Jean de Maurienne (FR).

Le attuali tratte ferroviarie in salita ed in discesa prima e dopo il Tunnel del Frejus, sono in buona parte in galleria, per un totale di circa 35 km di tunnel (di cui in Italia 23 km di gallerie da Bussoleno a Salbertrand).

La **tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera** sarà complessivamente pari a **17 km circa**, di cui 12,5 nel Tunnel (la parte italiana del Tunnel) dalla frontiera fino a Bussoleno (Susa), oltre al Nodo di Susa, al tunnel dell'interconnessione alla linea storica Torino Modane di 2,1 km ed all'interconnessione all'entrata della stazione di Bussoleno.

A ciò si aggiunge la realizzazione della galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 km.

Il 30 maggio 2018 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la [delibera n. 6/2018 del CIPE](#) che ha ad oggetto il **parere** sullo schema di **Contratto di programma fino al 2029** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. (TELT) per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Con la [Delibera CIPE 21 marzo 2018](#) è stato approvato il progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE n. 19 del 2015.(relativa allo Studio di una ottimizzazione dei cantieri come espresso. nel parere del Comune di Susa) e con la [delibera CIPE 28 aprile 2018](#) è stato modificato l'Allegato "Prescrizioni e raccomandazioni" alla Delibera CIPE n. 30 del 2018 per renderlo coerenti con il parere del MIBACT del 7 marzo 2018.

Il progetto prevede la **messa in esercizio della tratta transfrontaliera** alla fine del **2029**.

Per quanto riguarda lo **stato dei lavori**, il programma della **fase relativa a studi, indagini geognostiche** e gallerie esplorative è stata avviata dalla società LTF a partire dal 2001 e ne è previsto il completamento da parte di TELT entro il 2021.

Risultano **avviate e, in parte, completate, le seguenti opere principali**:

- Discenderia di Modane (FR), per l'area di sicurezza in sotterraneo e soccorritori e manutentori – completata;
- Discenderia di La Praz (FR), per l'accesso di manutenzione e soccorsi – completata;
- Discenderia di Saint Martin la Porte (FR) per la ventilazione/manutenzione/soccorso – completata;
- Galleria geognostica di Saint Martin La Porte (FR) – scavo in corso;
- Galleria geognostica de La Maddalena (IT) – scavo completato.

A **marzo 2020** risultano scavate un totale di **30 km di gallerie**, pari al 18,5% dei 162 km in sotterraneo previsti per l'opera: 2 tunnel paralleli, 4 discenderie e 204 by-pass di sicurezza; 68 km di sondaggi geognostici e carotaggi in Italia e in Francia.

Sono in corso **le gare per i lavori del tunnel di base** della Torino-Lione per un valore di oltre 3 miliardi di euro: sia per i 3 lotti francesi della galleria di base (valore di 2,3 miliardi, la cui assegnazione è prevista a fine 2020), che per il lotto italiano del tunnel di base lungo 12,5km (valore circa 1 miliardo di euro) per il quale si è conclusa la fase di presentazione delle candidature e la cui assegnazione è prevista nel 2021.

E' inoltre in corso, dal 22 giugno 2020, la prima fase dell'allargamento del cantiere a Chiomonte, per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione del tunnel di base;

Il 10 luglio 2020 TELT ha assegnato l'appalto (del valore di circa 220 milioni di euro) per la costruzione dei pozzi di ventilazione del tunnel di base ad Avrieux (Francia).

I costi ed i finanziamenti della Torino Lione

I costi della sezione transfrontaliera

I **costi complessivi della sezione transfrontaliera** vengono **finanziati**, in base a quanto previsto dai Trattati internazionali del 2012 e del 2017, **per quote** da tutti i soggetti interessati: **UE, Francia e Italia**.

Il **costo complessivo certificato dell'intera sezione transfrontaliera**, riportato nel Protocollo addizionale all'Accordo del 2015, sottoscritto a Venezia l'8 marzo 2016, è di circa 8.300,7 milioni €, **da ripartire** tra Francia, Italia e UE, al quale secondo il Trattato vanno aggiunti circa 309 milioni € di costi totalmente a carico dei singoli Stati per espropri, interferenze di reti e misure di accompagnamento compensative (si tratta di 172,24 mln € a carico dell'Italia e di 136,72 mln a carico della Francia), per un totale di circa **8.609,7 milioni € a valori 2012**.

La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è l'unica opera cofinanziata dall'Unione Europea il cui costo sia stato certificato da parte di un soggetto indipendente, il raggruppamento costituito dalle due società belghe Tractebel Engineering e TUC RAIL. [Qui](#) si può consultare il documento sulla certificazione dei costi.

La **ripartizione dei costi tra Italia e Francia** (art. 18 dell'Accordo del 2012) prevede un contributo dell'**Italia del 57,9%** circa e della **Francia del 42,1%** circa, **al netto del contributo dell'UE (40%)** e della quota finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, **fino alla concorrenza dei costi certificati**, cioè nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, attualizzato al gennaio 2012 e certificato da un terzo esterno. Oltre tale importo i costi saranno ripartiti in parti uguali tra Italia e Francia, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e

Bussoleno che sono totalmente a carico dell'Italia e sono stimati in 81 milioni di euro.

La ripartizione dei costi complessivi della sezione transfrontaliera è pertanto la seguente: 2.990 mln € circa a carico dell'Italia, 2.216 mln € a carico della Francia e 3.403 mln € finanziati dall'UE (40%), sempre a costi del 2012, cui si aggiungono circa 309 mln di euro di spese non finanziate dall'UE che vanno ripartite al 50% tra Italia e Francia. Il **costo della sezione transfrontaliera a carico dell'Italia, a valori 2012**, è pertanto di **3.054 milioni di euro circa**.

Il **Protocollo addizionale 8 marzo 2016** dispone (art. 2.2), che gli oneri relativi al costo certificato alla data di valuta gennaio 2012 siano, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento previsto dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi nel 2029, e che tale attualizzazione sia soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino a completamento dei lavori.

L'ammontare di **costo certificato** dell'intera opera è stato pertanto **attualizzato dal CIPE**, a partire dal gennaio 2012, con verifica annuale, fino al completamento dei lavori.

Come risulta dalla [delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017](#), la verifica annuale del tasso d'aumento effettivo dei prezzi per le grandi opere ha portato all'applicazione un tasso annuo nullo per il periodo 2012-2015 e pari all'1,5% per il periodo 2016-2029; pertanto, il **costo complessivo attualizzato** della intera **sezione transfrontaliera**, come **rivalutato dal CIPE**, ammonta a **9.630,25 milioni di euro** in valuta corrente, **da ripartire tra Francia, Italia e UE**.

In base a tale costo rivalutato, il CIPE ha pertanto fissato un nuovo **limite di impegno di spesa per l'Italia** pari a **5.631,47 milioni di euro, comprensivo della quota a carico dell'Unione europea ancora da determinare**, di cui 5.574,21 milioni per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 milioni per misure di accompagnamento ulteriori, **autorizzando l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi** della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – **Sezione transfrontaliera**", in particolare **l'avvio dei primi due lotti costruttivi**, 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 indicato.

In valuta corrente, il costo dell'intera sezione transfrontaliera, senza considerare i finanziamenti dell'UE (cioè al lordo dei finanziamenti UE), è come detto, di 5.574,21 milioni e per l'Italia e di circa 4.046 mln per la Francia. Ipotizzando un finanziamento UE del 40% la ripartizione dei costi sarebbe la seguente: Italia 3.345,54 mln €, Francia 2.432,6 mln €, Unione Europea 3.852,1 mln €.

In base alla Delibera CIPE, l'intervento è articolato in una **prima fase di indagini geognostiche** (dal costo di 739,71 milioni di euro) e **nei seguenti 5 lotti costruttivi** non funzionali:

- **Lotto 1:** Tunnel di Base, dal costo di competenza italiana di 2.563,7 mln €;
- **Lotto 2:** Opere all'aperto Francia, dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro;
- **Lotto 3:** Tunnel di Base (Completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia): fabbisogno finanziario previsto 1.274,32 mln €;
- **Lotto 4:** Opere civili all'aperto in Italia della Piana di Susa e dell'interconnessione di Bussoleno (non finanziato in quanto a seguito della prescrizione n. 235 "Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione" prevista dalla delibera CIPE n. 19/2015, è stato individuato il nuovo fronte di attacco del Tunnel di Base a Chiomonte/Maddalena, e non più a Susa): il fabbisogno finanziario previsto è di 414,68 mln;
- **Lotto 5:** Attrezzaggio Tecnologico dell'intera sezione transfrontaliera: il fabbisogno finanziario previsto è di 992,59 mln.

L'art. 16 dell'**Accordo Internazionale** del 2012 prevede che per le **fasi successive a quella transfrontaliera**, ogni **Parte finanzi**, con **l'aiuto dell'Unione europea**, **le infrastrutture situate sul proprio territorio**.

I finanziamenti e le risorse disponibili per la sezione transfrontaliera

Per il finanziamento dell'opera (studi, progetti, attività, lavori preliminari e lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione), la legge finanziaria del 2013 (**legge n. 228 del 2012**, art.1, comma 208), ha autorizzato uno **stanziamento** complessivo per la **parte a carico dell'Italia**, di **2.940 milioni di euro**, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e **150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029**, successivamente ridotti a **2.564.758.613 euro complessivi** per effetto di differenti provvedimenti normativi. Il **decreto legge n. 50 del 2017** (articolo 47, comma 9), ha disposto che **a valere su tali finanziamenti** siano autorizzate le attività propedeutiche all'**avvio dei lavori della sezione transfrontaliera** della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Tali risorse vengono iscritte annualmente in **bilancio sul capitolo 7532 dello Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti**, nell'ambito del Programma 13.5.

Lo schema di **Contratto di programma tra MIT, Ferrovie dello Stato italiane e TELT** in commento, che riguarda la **sezione transfrontaliera**, recepisce una **stima di costo complessivo** (si veda la Tavola 1: costi e finanziamenti, pag. 26 dell'AG.221) di **6.371,18 milioni €**, composto dal **costo dei cinque lotti**

costruttivi e delle opere compensative per 5.631,470 milioni di euro, da cui andrà dedotta la quota UE (ancora da determinare), e dal **costo di studi ed opere geognostiche, pari a 739,71 milioni di euro** (di cui 402 a carico dello Stato italiano e 337,71 a carico dell'Unione europea).

La delibera CIPE evidenzia che le disponibilità complessive, cioè le **coperture che riguardano la fase di studi ed i primi due lotti**, ammontano a circa **3.632,33 milioni di euro**, di cui **2.966,76 milioni di risorse statali e 665,57 milioni di risorse UE**, che garantiscono la **completa copertura finanziaria della fase di Studi ed indagini geognostiche** (739,71 milioni di euro, di cui 402 milioni a carico dell'Italia), del **lotto costruttivo 1** (del costo di 2.563,70 milioni di euro di cui 2.433 a carico dell'Italia) e del **lotto costruttivo 2** (dal costo di 328,92 milioni di euro, di cui 131,76 a carico dell'Italia).

Le **risorse nazionali disponibili**, pari a **2.966,76 milioni di euro**, sono così distinte sui seguenti capitoli di bilancio:
- **Capitolo 7532/ MIT**: 2.564,76 mln € (risorse dalla legge n. 228/2012 e successive modificazioni, per la copertura dei **Lotti 1 e 2**);

- **Capitolo 7122/MEF** : 390,22 mln € (risorse contrattualizzate da RFI fino al 2012 e poi trasferite a FS, per la copertura della fase di **studi** e indagini geognostiche);

- **Capitolo 7163/MIT**: 11,78 mln € (risorse da delibere CIPE n. 62/2010 e n. 6/2012, interamente erogate per la copertura della fase di **studi** e indagini geognostiche).

Il DL n. 98 del 2011 (art. 32, co.1, punto 12) aveva autorizzato finanziamenti, dal 2013 al 2016, per le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale dell'opera nei comuni di Susa e Chiomonte, per 9,56 milioni di euro, di cui risultano erogati (Allegato alla NADEF 2020), 3,22 milioni e residui perenti per 6,34 milioni di euro.

Gli stanziamenti sul cap. 7352/MIT nel **ddl di bilancio 2021-2023** sono i seguenti: **146,54 milioni per il 2021, 153,54 milioni per il 2022 e 451,08 milioni per il 2023**.

Per quanto riguarda le **risorse UE**, lo schema di Contratto di programma evidenzia che il **cofinanziamento europeo** assegnato all'intervento, nei tre cicli di pianificazione TEN-T 2001-2006, TENT 2007-2013 e CEF 2014-2020, è complessivamente pari a **665,57 milioni di euro**, di cui 214,31 milioni già incassati da LTF-TELT a chiusura dei programmi fino al 2013. Per il **Programma CEF 2014-2020** le attività sono in svolgimento e regolate dal *Grant Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2014/1057372* sottoscritto il 25 novembre 2015 fra lo Stato Italiano, lo Stato francese e l'UE per l'attuazione dell'azione "*Cross Border Section of the New Lyon-Turin Rail Link – Montcenis Base Tunnel (TBM) - 2014-EU-TM-0401-M*", con il quale sono assegnate sovvenzioni a valere sulla quota italiana fino ad un massimo di 451,26 milioni di euro, sia per le opere geognostiche (123,40 milioni di euro) che per i lavori (327,86 milioni di euro).



A inizio **2021** prenderà il via il **negoziato per il nuovo Grant Agreement** che dovrà stanziare la successiva tranche di finanziamento per l'opera.

Per **approfondimenti sui finanziamenti dell'opera** si rinvia al paragrafo "[La tratta ferroviaria Torino Lione](#)", nell'ambito del Tema "Il trasporto ferroviario", pubblicato sul portale di documentazione della Camera dei Deputati, nonché alla [scheda \(n. 2\)](#) presente nel **sistema SILOS** (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche) curato dalla Camera dei Deputati.

Senato: Dossier n. 331

Camera: Atti del Governo n. 221

3 dicembre 2020

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti