



Accordo con 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

A.C. 4151

Dossier n° 515 - Schede di lettura
16 dicembre 2016

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	4151
Titolo:	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
Iniziativa:	Governativa
Iter al Senato:	Sì
Numero di articoli:	4
Date:	
trasmissione alla Camera:	16 novembre 2016
assegnazione:	23 novembre 2016
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio, VIII Ambiente, IX Trasporti, XIV Politiche dell'Unione Europea e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

Contenuto dell'accordo

Il disegno di legge in esame, approvato dal Senato il 16 novembre 2016, reca l'autorizzazione alla ratifica ed esecuzione di un complesso di atti costituito dall'**Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi** della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, dal **Protocollo addizionale** - previsto dall'articolo 3 dell'Accordo del 2015 - concernente le modalità applicative dell'articolo 18 (che riguardava la ripartizione dei costi dell'opera tra Italia e Francia) del precedente Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, onde tener conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori produttivi; nonché dall'annesso **Regolamento dei contratti**, validato il 7 giugno 2016 dalla Commissione intergovernativa italo-francese.

La relazione introduttiva che accompagna il disegno di legge A.S. 2551 ribadisce l'importanza della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e in particolare della sezione transfrontaliera, in quanto l'opera comporterà la trasformazione dell'esistente linea di montagna Torino-Bardonecchia-Modane-Lione in una linea sostanzialmente pianeggiante - con la galleria di base a doppia canna di 57 km -, migliorando in modo notevole l'efficienza energetica, soprattutto per i pesanti treni merci che potranno usufruire di una linea ferroviaria con minimi dislivelli.

Il **regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T**, approvato nel dicembre 2013, ha prospettato la creazione di una rete articolata in due livelli: una **rete centrale a livello UE, da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi ed una rete globale**, da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale. Nell'ambito della rete centrale sono stati individuati **dieci corridoi**, di cui **quattro di diretto interesse per l'Italia**: il corridoio 1 Baltico-Adriatico che collegherà Helsinki a Ravenna, il corridoio 5 Helsinki-La Valletta, il corridoio 6 Genova-Rotterdam ed il **corridoio 3 Mediterraneo da Algeciras** (Spagna) **fino alla frontiera ungherese** che comprenderà, tra l'altro, i collegamenti ferroviari **Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divaccia**.

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, è stato firmato a Roma il 30 gennaio 2012, ed autorizzato alla ratifica con legge [23 aprile 2014, n. 71](#). L'Accordo recava la disciplina della costruzione e futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che di tale sezione sarebbe stato il futuro gestore. L'Accordo costituiva un protocollo addizionale all'Accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001, ratificato dal Parlamento italiano con la legge 27 settembre 2002 n. 228. Con l'Accordo del 2001 venne decisa la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, l'avvio delle attività propedeutiche, quali la creazione della società LTF (Lyon Turin Ferroviaire) per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese nonché l'avvio delle opere connesse alla predisposizione e realizzazione dei relativi progetti.

L'Accordo italo-francese del 2001 confermava l'impegno sottoscritto dalle Parti in un precedente accordo intergovernativo, concluso a Parigi il 15 gennaio 1996, che ha rappresentato la prima fase del progetto di creazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Tale prima fase, conclusasi alla fine del 2001, ha visto l'effettuazione degli studi di fattibilità e l'istituzione, a tale scopo, di una Commissione intergovernativa (CIG) incaricata di seguire i problemi connessi ai preparativi per la realizzazione dell'infrastruttura. L'Accordo del 2001, seconda tappa del progetto originario, era specificamente finalizzato alla definizione del tracciato ferroviario da realizzare. In particolare, all'articolo 3, l'Accordo precisava che la parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione fosse costituita da: un tunnel ferroviario a due canne lungo circa 52 chilometri scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese; dalle opere di raccordo del tunnel in Italia; da tutte le opere annesse (stazioni, installazioni elettriche, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario, nonché da tutte quelle che le Parti avessero deciso in futuro di inserire nella parte comune in oggetto. Il successivo articolo 4 rinviava la definizione delle modalità di realizzazione delle fasi seguenti alla conclusione di protocolli addizionali.

Come specificato dall'articolo 1, l'Accordo del 30 gennaio 2012 "*non ha 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). L'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 soddisfa appunto tali requisiti.

L'Accordo del 30 gennaio 2012, d'altra parte, esito di una negoziazione triennale della conferenza intergovernativa Italia-Francia, specificava il tracciato del progetto, approvava le modifiche via via apportate allo studio originario del 2005 e precisava la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera, prevedendo che la linea ferroviaria fosse realizzata per fasi funzionali. La prima fase è stata individuata nella sezione transfrontaliera compresa tra Susa, in Italia, e Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia.

Il Progetto definitivo [della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino – Lione](#) è stato presentato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 31 gennaio 2013. In base ad esso la Torino-Lione consisterà, nel tratto italiano, in 12 km di galleria profonda e poco più di 3 km di sistemazioni in superficie nella piana di Susa, riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente. Il consumo totale di suolo naturale previsto per il lato italiano della sezione transfrontaliera è inferiore ad un ettaro. In particolare, il progetto definitivo è costituito da:

- tunnel di base di 57 km (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura;
- sezione transfrontaliera che sul lato italiano si estende per 18,1 km, di cui 12,5 nel tunnel di base. La parte in superficie nella Piana di Susa per 2,6 km e la connessione alla linea storica a Bussoleno per 3 km, di cui 2,1 km in galleria;
- galleria geognostica e di servizio della Maddalena di Chiomonte di 7,5 km.

Per quanto concerne **l'accordo del 24 febbraio 2015**, questo si compone di un lungo Preambolo e di **sette articoli**.

L'articolo 1 contiene l'impegno delle Parti ad avviare la realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, come definita in precedenza dall'articolo 2 del citato Accordo del 30 gennaio 2012; le Parti concordano altresì di affidare la realizzazione dei lavori al Promotore pubblico di cui agli articoli 2 e 6 di detto Accordo, istituito il 23 febbraio 2015 con la denominazione "Tunnel Euralpin Lyon Turin SaS. Le Parti fanno esplicito riferimento a **nuovi elementi derivanti dal Regolamento UE 1315 del 2013** – recante nuovi orientamenti **dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**, come anche a **progetti simili realizzati attraverso le Alpi svizzere ed austriache**.

Con l'articolo 2 le Parti ribadiscono l'impegno alla lotta contro ogni infiltrazione di tipo mafioso negli appalti pubblici e nella loro esecuzione, *in primis* dotando il Promotore pubblico di un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso al riguardo.

L'articolo 3 è dedicato all'applicazione dell'articolo 18, già richiamato, **dell'Accordo del 30 gennaio 2012**, e rinvia sostanzialmente al Protocollo addizionale anch'esso oggetto del disegno di legge in esame; dopo l'entrata in vigore del Protocollo addizionale il Promotore pubblico potrà dare corso all'aggiudicazione degli appalti per i lavori definitivi. Il Protocollo addizionale contiene tra l'altro la validazione del costo certificato del progetto.

L'articolo 4, in riferimento ai lavori che si rendano necessari in conseguenza dell'impatto della sezione transfrontaliera su infrastrutture ed impianti dei gestori competenti, contempla la possibilità che il Promotore

pubblico affidi a questi ultimi la funzione di stazione appaltante per la progettazione e la realizzazione. Al proposito saranno stipulate apposite convenzioni tra il Promotore pubblico e tali gestori, da sottoporre al parere della Commissione dei contratti. Proprio in riferimento alla Commissione dei contratti, **l'articolo 5** novella l'articolo 7, comma 5 del citato Accordo del 30 gennaio 2012, al fine di prevedere che la Commissione esprima i propri pareri entro il termine massimo di 90 giorni complessivi dalla data in cui è stata adita.

L'articolo 6 è dedicato essenzialmente all'individuazione del **gestore dell'infrastruttura della linea storica** nel tratto compreso tra le stazioni di Bardonecchia e Modane, gestore che sarà il Promotore pubblico, a partire da una data che sarà stabilita nella modifica della Convenzione del 1951 tra Italia e Francia relativa al tratto ferroviario tra Modane Ventimiglia - tale modifica è stata prevista dall'articolo 24 del più volte citato Accordo del 30 gennaio 2012, dal quale peraltro l'articolo 6 in commento espunge il riferimento al termine di due anni per definire tramite Convenzione il trasferimento al Promotore pubblico della gestione dell'infrastruttura storica.

Infine, **l'articolo 7 contiene le disposizioni finali** dell'Accordo, il quale potrà essere emendato tramite intesa tra le Parti e, in riferimento a controversie sull'interpretazione o applicazione dello stesso, prevede l'applicazione dell'articolo 27 dell'Accordo del 30 gennaio 2012. L'entrata in vigore dell'Accordo è concomitante all'entrata in vigore del Protocollo addizionale di cui all'articolo 3 del medesimo Accordo. È inoltre previsto che le disposizioni dell'Accordo in esame prevalgano su quelle degli Accordi del 1996, del 2001 e del 2012, qualora vi sia tra di esse contrasto.

Il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 comprende un Preambolo, **quattro articoli ed un allegato**.

L'oggetto del Protocollo addizionale (**articolo 1**) viene ricondotto all'articolo 3 sopra illustrato dell'Accordo del 24 febbraio 2015, che ha appunto previsto la stipula di un Protocollo addizionale per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

L'articolo 2, comma 1 fissa a 8.300 milioni di euro il costo della sezione transfrontaliera, certificato come previsto dal primo comma dell'articolo 18 già citato dell'Accordo del 30 gennaio 2012, espresso in data valuta gennaio 2012. Un'illustrazione più specifica dei costi è contenuta al punto 2 dell'allegato al Protocollo addizionale in esame.

Il **comma 2** prevede che, al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, l'ammontare dei costi certificati è attualizzato, a partire dal gennaio 2012, sulla base di un tasso annuo dell'1, 5%, applicabile fino al completamento dei lavori. Peraltro tale autorizzazione è soggetta a verifica annuale sulla base dell'indice di riferimento di cui al punto 3 dell'allegato al Protocollo addizionale in esame, ed è previsto altresì l'adeguamento finale agli eventuali scostamenti.

Il **comma 3** prevede, in riferimento alla **ripartizione dei costi tra Italia e Francia**, e fino a che non si superi il costo certificato del progetto, l'attribuzione del 57,9% di essi alla Parte italiana e del 42,1% alla Parte francese, al netto del contributo dell'Unione europea e della quota finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie. Oltre la soglia del costo certificato del progetto, la ripartizione dei costi avverrà in parti uguali tra Italia e Francia. Tuttavia, eventuali costi aggiuntivi per il miglioramento della capacità sulla linea storica nel tratto tra Avigliana e Bussoleno, che superino la somma di 81 milioni di euro, saranno totalmente a carico della Parte italiana.

Con **l'articolo 3** le Parti ribadiscono l'impegno a una più stretta cooperazione per un forte contrasto alla criminalità organizzata e ad eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa nella stipula e nell'esecuzione dei contratti: a tale scopo conferiscono alla Commissione intergovernativa l'incarico di redigere un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso, che dovrà ispirarsi alle migliori normative sulla materia vigenti in Italia e in Francia, con particolare riguardo all'ordinamento giuridico italiano e in quanto compatibili con il diritto comunitario, e che siano volte ad escludere dagli appalti le imprese che potrebbero essere interessate da pratiche mafiose. Il Regolamento dovrà inoltre prevedere un'agevole applicazione delle norme che saranno definite, favorendo tutti i meccanismi binazionali necessari. È infine previsto che il Regolamento dei contratti farà parte del "pacchetto" formato dall'Accordo del 24 febbraio 2015 e dal Protocollo addizionale in esame.

Le disposizioni finali fanno oggetto dell'articolo 4 del Protocollo addizionale: è prevista in particolare l'entrata in vigore concomitante dell'Accordo del 24 febbraio 2015 e del Protocollo addizionale. Le disposizioni del Protocollo addizionale in esame prevalgono inoltre su quelle degli Accordi del 1996, del 2001 del 2012 e del 2015, qualora siano con esse in contrasto.

Il Regolamento dei contratti si compone di 15 articoli, il primo dei quali ne definisce l'oggetto, ovvero la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa nei contratti conclusi dal Promotore pubblico e nei contratti di subappalto, comunque autorizzati e approvati dal Promotore pubblico. Le disposizioni del Regolamento dei contratti completano quelle già applicabili ai contratti aggiudicati dal Promotore pubblico.

L'articolo 2 e l'articolo 3 contengono rispettivamente una serie di definizioni e di riferimenti normativi per il Regolamento dei contratti, mentre **l'articolo 4 è dedicato alle situazioni ostative** - riportate nell'allegato 1 al Regolamento dei contratti -, che sono causa di esclusione dalle procedure di aggiudicazione e dall'esecuzione dei contratti. Possono inoltre costituire alla stessa stregua causa di esclusione le situazioni gravemente indizianti sul controllo o il condizionamento dell'operatore economico da parte di organizzazioni

criminali di tipo mafioso. Sono elencati minutamente i soggetti cui possono riferirsi le verifiche delle situazioni ostative antimafia nell'ambito del diritto italiano e, nell'allegato 2 al Regolamento dei contratti, sono altresì individuati i soggetti di diritto civile e commerciale francese corrispondenti.

L'articolo 5 prevede, per l'accertamento delle situazioni ostative di cui al precedente articolo 4, l'istituzione di una **Struttura binazionale paritetica**, costituita dal Prefetto di Torino e dal Prefetto designato dal governo francese, eventualmente rappresentati da propri delegati, assistiti da funzionari amministrativi e da funzioni e ufficiali delle forze dell'ordine. La Struttura binazionale agisce in base alla regola della codecisione, sulla base di intese tra i due Prefetti.

Una volta accertata l'insussistenza di situazioni ostative l'operatore economico interessato può essere (**articolo 6**) iscritto in una Lista bianca tenuta e aggiornata cura del Promotore pubblico, che in parallelo costituisce l'Anagrafe degli esecutori. Tale iscrizione consente di concludere, approvare e autorizzare i contratti, i subappalti e i subcontratti inerenti alla realizzazione della sezione transfrontaliera, nei quali figura l'operatore interessato. È anche previsto che l'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori sostituisca per tutto il tempo di validità della stessa le verifiche antimafia per gli eventuali contratti successivi. Il successivo **articolo 7** consente ad operatori economici di determinati settori potenzialmente interessati dai lavori per la sezione transfrontaliera di richiedere al Promotore pubblico l'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, anche a prescindere dalla partecipazione a procedure selettive per i contratti.

Lo svolgimento delle verifiche antimafia (articolo 8) trae impulso dal Promotore pubblico, che le richiede alla Struttura binazionale: le verifiche sono di competenza del Prefetto avente la medesima nazionalità dell'operatore economico da vagliare - salvo che si tratti di operatore economico di un paese terzo, per il quale la competenza è dettata dall'allocazione territoriale prevalente dei lavori interessati (**articolo 10**). **Le verifiche si ispirano al modello delle informazioni antimafia previsto dal Codice di settore.**

Adottato in base alla delega prevista dalla legge 136 del 2010, il **decreto legislativo n. 159 del 2011** (cd. **Codice antimafia**) - composto da quattro libri e 120 articoli - ha fornito una sistemazione organica alla normativa di contrasto alla mafia, resasi necessaria sia in relazione alla sua oggettiva estensione (relativa ad una pluralità di ambiti: sostanziale, processuale, penitenziario e amministrativo) sia alla sua frammentazione e stratificazione nel corso degli anni. Il Codice, in particolare, ha riordinato la disciplina:

- delle misure di prevenzione, personali e patrimoniali;
- della gestione e amministrazione dei beni sequestrati e confiscati (nel cui ambito particolare rilievo è dato al ruolo dell'apposita Agenzia nazionale);
- delle attività investigative nella lotta contro la criminalità organizzata;
- della documentazione antimafia richiesta dalle pubbliche amministrazioni prima di stipulare, approvare o autorizzare i contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture pubblici, ovvero prima di rilasciare licenze o autorizzazioni di polizia e di commercio, iscrizioni o provvedimenti a contenuto autorizzatorio, concessorio o abilitativo.

Le informazioni acquisite nel corso delle verifiche sono comunque scambiate tra i due Paesi all'interno della Struttura binazionale. In base all'**articolo 9**, gli effetti delle verifiche antimafia, se di esito sfavorevole, comportano la cancellazione dell'operatore economico già impegnato nell'esecuzione di un contratto dalla Lista bianca-Anagrafe degli esecutori e la recessione dal contratto di subappalto o dal subcontratto.

A norma dell'**articolo 11** gli operatori economici iscritti nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori hanno l'obbligo di comunicare al Promotore pubblico qualsiasi modificazione rilevante per i soggetti destinatari di verifiche antimafia: in difetto, è prevista l'applicazione di una sanzione amministrativa da 20.000 a 60.000 euro, ma nel rispetto del principio del contraddittorio.

L'articolo 12 è dedicato al monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ad appalti e subappalti collegati all'esecuzione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione: è previsto l'obbligo di utilizzazione di conti correnti bancari e postali dedicati e di speciali bonifici, il cui mancato utilizzo costituisce di per sé causa di risoluzione contrattuale. Il Promotore pubblico inoltre cura l'inserimento nei contratti di una clausola specifica con la quale gli operatori economici assumono gli obblighi di tracciamento finanziario, a pena di nullità assoluta del contratto. Oltre alla risoluzione del contratto, la violazione delle disposizioni dell'articolo 12 del Regolamento dei contratti comporta anche l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie.

L'articolo 13 tratta delle penalità di competenza del Promotore pubblico - le pene pecuniarie precedentemente richiamate sono invece di competenza dei Prefetti che costituiscono la Struttura binazionale -, i cui introiti sono destinati al rafforzamento della sicurezza antimafia nella realizzazione dei lavori, con particolare riferimento alla vigilanza delle aree di cantiere.

Infine **gli articoli 14 e 15** del Regolamento dei contratti prevedono per i contratti, subappalti e subcontratti stipulati, autorizzati o approvati prima della data di entrata in vigore del Regolamento medesimo, un rapido adeguamento alle previsioni di esso, da operare mediante atto aggiuntivo. Le disposizioni del Regolamento dei contratti potranno essere modificate di comune accordo tra Italia e Francia tramite deliberazione della Commissione intergovernativa.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge in esame si compone di quattro articoli: come di consueto, i primi due articoli concernono rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 tra Italia e Francia, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione; del Protocollo addizionale a detto Accordo, fatto a Venezia l'8 marzo 2016 e dell'annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016.

L'articolo 3 - modificato durante l'esame al Senato con la formulazione di un **nuovo comma 3** che ha assorbito i commi 3 e 4 del disegno di legge originario -prevede al **comma 1** che la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è realizzata, per quanto concerne le risorse autorizzate dalla legislazione vigente, con le modalità previste dall'articolo 2, comma 232 lettere *b*) e *c*) e comma 233 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010).

Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) delibera sull'avvio dei lotti finanziati con le risorse finalizzate a legislazione vigente quali previste dall'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità per il 2013).

Va rammentato, in proposito, che **la legge finanziaria per il 2010 all'articolo 2**, (commi 232-234) ha introdotto la nozione di "**lotto costruttivo**" nella realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro. Detti progetti, ai sensi del **comma 232**, sono individuati attraverso decreti del presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze: per tali opere, il **CIPE può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi**, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di **10 miliardi di euro**, nel rispetto di talune condizioni, tra le quali:

- relazione di accompagnamento al progetto recante le fasi di realizzazione dell'opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascun lotto e i connessi fabbisogni annuali (lettera *b*));
- impegno del contraente o affidatario dei lavori di rinunciare a pretese risarcitorie connesse al mancato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni del CIPE non devono derivare obblighi contrattuali a carico del soggetto aggiudicatore nei confronti di terzi per i quali non sia prevista la copertura finanziaria (lettera *c*)).

Il **comma 233** prevede che il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assuma l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato. Deve inoltre assegnare prioritariamente le risorse rese disponibili per i progetti di cui al comma precedente, seguendo le fasi indicate nel cronoprogramma, fino al completamento delle opere stesse.

Il **comma 208** dell'articolo 1 della legge 228/2012 (**legge di stabilità per il 2013**) autorizza la spesa di 60 milioni di euro per il 2013, 100 milioni di euro per il 2014, 680 milioni di euro per il 2015 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029 per il finanziamento di studi, progetti, lavori preliminari e definitivi connessi alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Tali autorizzazioni di spesa sono state ridotte, nella misura di 96 milioni per l'anno 2014, 258 milioni per l'anno 2015, 143 milioni per l'anno 2016 e 142 milioni per l'anno 2017, dall' [art. 18, comma 13, del D.L. 21 giugno 2013, n. 69](#), convertito, con modificazioni, dalla L. 9 agosto 2013, n. 98 e, successivamente, nella misura di 150 milioni per l'anno 2015 dall'art. 1, comma 68, L. 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità 2014).

Il **comma 2** prevede che agli **oneri di missione** derivanti dalle disposizioni del Regolamento dei contratti annesso al Protocollo addizionale, oneri di 24.975 euro annui valutati e 1.000 euro annui autorizzati - complessivamente **25.975 euro annui a decorrere dal 2017** - si provvede mediante corrispondente riduzione della proiezione 2017-2018 del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2016-2018 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con parziale utilizzazione dell'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

Il **comma 3** stabilisce che il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministri competenti, provvede al monitoraggio degli oneri di realizzazione dell'opera e delle spese di missione di cui al precedente comma 2: il Ministro dell'economia e delle finanze si attiene alle disposizioni dell'articolo 17, comma 12 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 – recante legge di contabilità e finanza pubblica. Nell'imminenza di possibili scostamenti degli oneri rispetto alle previsioni si provvede in base ai commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater* dell'articolo 17 della legge 31 dicembre 2009, n. 196

Il **comma 12** prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provveda al monitoraggio degli oneri derivanti dalle leggi al fine di prevenire l'eventuale verificarsi di scostamenti dell'andamento dei medesimi oneri rispetto alle previsioni. Il **comma 12-bis** stabilisce che qualora siano in procinto di verificarsi tali scostamenti il Ministro dell'economia e delle finanze, in attesa delle misure correttive (di cui al comma 12-*quater*), sentito il Ministro competente, con proprio decreto, provvede, per l'esercizio in corso, alla riduzione degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero competente e, quando questi non fossero sufficienti alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio di cui al comma 12, allo stesso si provvede, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, mediante riduzione degli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa. Gli schemi di tali decreti sono trasmessi alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il **comma 12-ter** dispone che, nel caso di scostamenti non compensabili nel corso dell'esercizio con le misure di cui al

comma 12-bis, si provveda con iniziativa legislativa finalizzata al rispetto dell'articolo 81 Cost. (pareggio di bilancio). Il **comma 12-quater** prevede che per gli esercizi successivi al 2016 ("a quello in corso"), alla compensazione degli effetti che eccedono le previsioni si provvede con la legge di bilancio adottando prioritariamente misure di carattere normativo correttive della maggiore spesa.

L'articolo 4, infine, prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Oltre che dalla relazione introduttiva, il disegno di legge è accompagnato da una **relazione tecnica**, la quale quantifica le **risorse finalizzate a legislazione vigente** per la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione in **2.564,7 milioni di euro**.

Ulteriori oneri la relazione tecnica rinviene nella necessità delle riunioni in Francia e in Italia conseguenti all'istituzione della Struttura binazionale paritetica (articolo 5 del Regolamento dei contratti): si tratta nello specifico di spese di missione, di viaggio e di allestimento per complessivi 3.842 euro. Per quanto invece concerne lo svolgimento di visite ispettive tramite apposite squadre miste di funzionari e ufficiali di polizia francesi e italiani, si stima un onere complessivo di 22.133 euro. Come già richiamato, pertanto, l'onere totale derivante dal Regolamento di contratti è pari a 25.975 euro.

Il disegno di legge è poi corredato da un'Analisi tecnico-normativa (ATN) e da un'Analisi di impatto della regolamentazione (AIR): da quest'ultimo documento risulta la necessità dell'autorizzazione parlamentare alla ratifica del "pacchetto" di accordi italo-francesi, stante il carattere di obbligazione politica assunta dal nostro Paese con la firma di essi, che fa rientrare gli accordi nell'ambito previsto dall'articolo 80 della Costituzione. Sempre l'AIR individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nel Ministero dell'interno i soggetti responsabili dell'attuazione degli accordi.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento si inquadra nell'ambito della materia politica estera e rapporti internazionali dello Stato, ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera a), della Costituzione, demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.