

CAMERA DEI DEPUTATI

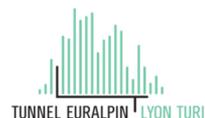
N.221

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (221)

(articolo 1, commi 1 e 2, della legge 14 luglio 1993, n. 238)

Trasmesso alla Presidenza il 18 novembre 2020



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CONTRATTO DI PROGRAMMA 20xx-2029

tra

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.,

e

Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S.

per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della
sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione

CUP C11J05000030001



CONTRATTO DI PROGRAMMA 20xx-2029
TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.
E TELT S.A.S.

PREMESSO che

- l'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, modificato con il Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148 (in G.U. 16/10/2017, n.242), 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 ;
- l'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce, al comma 5, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), un sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati, tenuta nell'ambito dello stesso Comitato;
- il 29 gennaio 2001 è stato firmato, a Torino, un accordo (Accordo 2001) tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino Lione, ratificato dal Parlamento italiano con legge 27 settembre 2002 n. 228.
- l'Accordo 2001, all'art. 2, lettera A), definisce la *sezione internazionale* come l'insieme delle opere, impianti ed attrezzature ferroviarie costruite e da costruire tra il Sillon Alpin ed il Nodo ferroviario di Torino. Essa è costituita da tre parti:
 - la *parte francese*, tra il Sillon Alpin e i dintorni di St. Jean de Maurienne;
 - la *parte comune italo-francese*, tra i raccordi con la linea storica più vicini, da una parte e dall'altra della frontiera, ubicati in prossimità di Bussoleno/Bruzolo in Italia e di St. Jean de Maurienne in Francia
 - la *parte italiana*, tra i dintorni di Bussoleno/Bruzolo ed il nodo di Torino;
- l'Accordo 2001, all'art. 6, dispone che, nel rispetto delle legislazioni europee e nazionali di Italia e Francia, nonché delle competenze loro delegate dai due Governi, i Gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese affidano la conduzione degli studi, ricognizioni e i lavori preliminari della parte comune italo-francese nella sezione internazionale sono affidate al *promotore* indicato all'art. 2, comma d), del medesimo Accordo;
- in esito a quanto disposto dall'Accordo 2001, è stata creata nel 2001 la Lyon Turin Ferroviaire società per azioni semplificata (LTF), partecipata in quote paritarie dei gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nel seguito anche RFI) e francese (Réseau Ferré de France, oggi SNCF-Reseau), cui sono state affidate, in qualità di promotore, la conduzione degli studi, ricognizioni e i lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale;
- l'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n. 3, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ai fini del Monitoraggio, ogni progetto di investimento pubblico nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

- la Legge 31 dicembre 2009, n. 196, recante legge di contabilità e finanza pubblica, e successive modificazioni, ha istituito, all'art. 13, la banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche (BDAP) presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria Generale dello Stato (MEF-RGS) al fine di assicurare un efficace controllo e monitoraggio degli andamenti della finanza pubblica, ed ha delegato il Governo all'articolo 30, comma 8 e 9 ad adottare uno o più decreti legislativi, al fine di garantire la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti destinati alla realizzazione di opere pubbliche;
- con deliberazione n. 57 del 3 agosto 2011 (pubblicata in G.U. n. 272 il 22 novembre 2011), il CIPE ha approvato il progetto preliminare del “Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo francese - Tratta in territorio italiano”;
- il 30 gennaio 2012 è stato firmato a Roma un accordo (Accordo 2012) 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, che costituisce un “*protocollo addizionale all'Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001*”, ratificato in Italia con legge il 23 aprile 2014 n. 71;
- l'Accordo 2012, all'art. 2 definisce:
 - Sezione internazionale* 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 e i dintorni di Montmelian;
 - la *parte comune italo-francese*, tra i dintorni di Montmelian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;
 - la *parte italiana*, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino;
 - Sezione transfrontaliera* la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia;
 - Promotore pubblico*, organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese;
- all'art. 3 dell'Accordo 2012, le parti decidono di porre sotto il loro controllo paritetico il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e di adottare una governance del progetto e del Promotore pubblico mirante da una parte ad affidare la responsabilità operativa del progetto al Promotore pubblico e dall'altra, attraverso un controllo del suddetto Promotore pubblico, assicurare la qualità, la tracciabilità, l'imparzialità e la coerenza dell'attività del Promotore pubblico e la performance complessiva dell'operazione e nel rispetto del calendario e dello stanziamento di bilancio assegnato, nonché l'applicazione della sicurezza;
- l'articolo 6 dell'Accordo 2012 stabilisce che il Promotore pubblico è ente aggiudicatore ed ha la qualifica di Gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera, ai sensi della Direttiva 2001/14/CE ed inoltre:
 - è responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera;
 - assicura la direzione strategica e operativa del progetto ed è responsabile del suo buon fine nei confronti delle Parti e dell'Unione Europea;
 - è competente ad effettuare qualsiasi operazione in grado di facilitare o completare la realizzazione delle missioni sopra elencate;
- l'articolo 18 dell'Accordo 2012 regola le modalità di finanziamento del Promotore pubblico e della realizzazione della sezione transfrontaliera indicando che, sottratto il contributo dell'Unione Europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, la chiave di ripartizione è del 57,9% a carico della Repubblica italiana e del 42,1% a carico della Repubblica francese, nei limiti del costo certificato da

terzo esterno. Oltre questo importo i costi saranno ripartiti al 50% tra la Parte italiana e la Parte francese. Sono a carico di ciascuna delle Parti, in funzione del territorio sul quale si trovano, i costi per le acquisizioni fondiarie, le interferenze di reti e le misure di accompagnamento;

- in applicazione dell'Accordo 2012, SNCF-Réseau ha ceduto le sue partecipazioni in LTF allo Stato Francese attraverso il Ministero delle Finanze e dei Conti Pubblici e il Ministero dell'Economia, dell'Industria e del Digitale, mentre RFI ha ceduto le sue partecipazioni in LTF a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS);
- il 6 febbraio 2012 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.30 il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 di attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (MOP) e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti;
- il 26 febbraio 2013 è stato emanato il Decreto del Ragioniere Generale dello Stato riguardante l'attuazione dell'articolo 5 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n. 229 concernente la definizione dei dati riguardanti le opere pubbliche, oggetto del contenuto informativo minimo dei sistemi gestionali informatizzati che le Amministrazioni e i soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche sono tenuti a detenere e a comunicare alla banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche (BDAP-MOP), di cui all'art. 13 della legge 31 dicembre 2009, n. 196;
- il regolamento (UE) n.1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 novembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti abroga la decisione n. 661/2010/UE, e che il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
- il DPCM n. 72 dell'11 febbraio 2014 recante il "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" (MIT), ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, ha emanato disposizioni in materia di organizzazione ed attribuzioni del MIT ed ha individuato nella Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie la struttura competente in ordine alla definizione dei contratti di programma, nonché alla vigilanza sull'attuazione dei programmi stessi;
- il Contratto di Programma 2012 - 2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra il MIT e RFI e registrato in data 16 giugno 2015 alla Corte dei Conti con il decreto interministeriale MIT/MEF 18 maggio 2015, n. 158, prevede che l'investimento "Nuova linea Torino-Lione (interventi prioritari-quota Italia)" nella Tabella C, specificando che, in esito alla ratifica dell'Accordo del 2012, operata dalla citata Legge n.71/2014, l'intervento sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del Promotore;
- il 10 dicembre 2014, in coerenza con quanto previsto nell'Accordo 2012, è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di FS l'approvazione del progetto di scissione parziale di LTF, attuato mediante assegnazione a FS della partecipazione al capitale della Lyon Turin Ferroviaire Sas;
- LTF, in data 23 febbraio 2015, ha modificato la propria denominazione sociale in Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) contestualmente all'approvazione della modifica del nuovo statuto societario; l'assetto societario TELT, Promotore pubblico ai sensi dell'Accordo del 2012, si configura con una partecipazione delle quote al 50% tra Ferrovie dello Stato Italiane (FS) e lo Stato francese;
- con deliberazione n. 19 del 20 febbraio 2015 (pubblicata in G.U. S.O., n. 181 del 06 agosto 2015), il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo della "nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano";

- il 24 febbraio 2015, a Parigi, il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese hanno sottoscritto un ulteriore Accordo (Accordo 2015) per l'“avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino – Lione”;
- con Decreto Ministeriale n. 35 del 16/02/2016, registrato alla Corte dei Conti il 15 marzo 2016, TELT è stata delegata ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo, nonché ad espletare tutte le attività previste, al riguardo, dal DPR n. 327/2001 necessarie alla realizzazione dell'opera;
- in data 8 marzo 2016, a Venezia, il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese hanno sottoscritto un Protocollo Addizionale all'Accordo 2015 (Protocollo addizionale 2016), fissando il Costo Certificato (ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta 1° gennaio 2012) della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, in 8.300,8 milioni di euro. Tale costo non comprende le spese per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento, per complessivi 308,9 milioni di euro, a valore 1° gennaio 2012, che, in applicazione del secondo comma dell'art. 18 dell'Accordo 2012, sono a carico di ciascuna delle Parti in funzione del territorio sul quale si trovano e comprendono, per la parte italiana, opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale connesse al progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 19/2015 (e definite di “priorità 2”) con un limite di spesa fissato in 32,13 milioni di euro. Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta 1° gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi. Tale tasso è soggetto a verifica annuale, come definito al punto 3 dell'allegato al Protocollo Addizionale, con adeguamento finale degli eventuali scostamenti rilevati;
- con il Decreto interministeriale MIT/MEF n. 299 del 9 settembre 2016, registrato alla Corte dei Conti in data 2 novembre 2016 (Reg.1, Fog. 3661) è stato approvato l'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28 giugno 2016; considerando che il nuovo soggetto promotore TELT prevede la partecipazione di FS e non di RFI, dall'atto contrattuale è stato eliminato l'intervento della “Nuova Linea Torino-Lione”;
- la Legge n. 1 del 5 gennaio 2017, nel ratificare l'Accordo 2015 e il Protocollo addizionale 2016, all'art. 3, comma 1, ha disposto che la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è realizzata con le modalità previste dall'art. 2, comma 232 lett. b) e c) e comma 233, della legge n. 191 del 23 dicembre 2009 (Lotti costruttivi) in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente;
- il Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito in Legge n. 96 in data 21 giugno, all'art. 47 comma 9, dispone l'autorizzazione per il Promotore pubblico ad avviare le attività propedeutiche all'avvio dei lavori, a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 allo scopo finalizzate a legislazione vigente;
- con deliberazione n. 67 del 7 agosto 2017 (pubblicata in G.U., n. 19 del 24 gennaio 2018), il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° e del 2° Lotto costruttivo della Linea Ferroviaria Torino Lione, Sezione internazionale, parte comune italo-francese, sezione transfrontaliera, fissando il limite di spesa a 5.631,47 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,21 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 per misure di accompagnamento ulteriori rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera.

PREMESSO, sotto l'aspetto finanziario, che

- con il contratto di programma FS-MIT 1994-00 e successivi addenda sono state contrattualizzate le risorse destinate a studi e progettazioni della nuova linea Torino-Lione per complessivi 33,15 milioni di

euro. Le risorse, iscritte al Capitolo 7122 di competenza del MEF, erano state assegnate a Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni con leggi di spesa succedutesi fra il 1993 e il 1998;

- con il contratto di programma RFI-MIT 2001-2005 e successivi aggiornamenti sono state contrattualizzate per il progetto della nuova linea Torino-Lione le ulteriori risorse recate da: la legge 23 dicembre 2000, n. 388 (32,02 milioni di euro), la legge 28 dicembre 2001, n. 448 (12,51 milioni di euro), la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (75,77 milioni di euro), la legge 24 dicembre 2003, n. 350 (122,00 milioni di euro) e la legge 30 dicembre 2004, n. 311 (30,58 milioni di euro). Tali risorse sono iscritte al Capitolo 7122 di competenza del MEF;
- con il contratto di programma RFI-MIT 2007-2011 sono state contrattualizzate per il progetto della nuova linea Torino-Lione le ulteriori risorse per complessivi 84,17 milioni di euro. Le risorse erano state assegnate a RFI dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266, dal Decreto Legge 2 luglio 2007, n. 81 e dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296. Tali risorse sono iscritte al Capitolo 7122 di competenza del MEF;
- la Delibera CIPE n. 86 del 18 novembre 2010 ha assegnato, per la realizzazione del «Cunicolo esplorativo de La Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione», risorse finanziarie per complessivi 12,00 milioni di euro a valere sulle disponibilità del Fondo Infrastrutture istituito con decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria», convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 6 agosto 2008, n. 133.
- in applicazione del Decreto Legge 31 maggio 2010 (convertito con Legge 30 luglio 2010, n. 122) le risorse di cui al punto precedente sono state ridotte per complessivi 0,22 milioni di euro, portando la disponibilità complessiva iscritta nel bilancio dello Stato al capitolo 7163 di competenza del MIT a complessivi 11,78 milioni di euro;
- le risorse finanziarie di cui ai punti precedenti, iscritte ai capitoli 7122 di competenza del MEF e 7163 di competenza del MIT, pari a complessivi 401,98 milioni di euro già contrattualizzate nell'ambito dei contratti di programma con RFI per la gestione degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria vigenti fra il 1994 e il 2014, già iscritte fra i crediti nel Bilancio di RFI fino alla data di scissione della partecipazione di LTF in FS, sono state in seguito attribuite a FS Italiane con la legge n. 208 del 28 dicembre 2015; le risorse di cui al capitolo 7163 sono state ad oggi integralmente erogate e contabilizzate, mentre sul capitolo 7122, alla data del 1 febbraio 2018, sono ancora disponibili risorse per 109,62 milioni di euro;
- la Legge 24 dicembre 2012, n. 228 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)», all'art. 1, comma 208, per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha autorizzato la spesa di 60 milioni di euro per l'anno 2013, di 100 milioni di euro per l'anno 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029, per complessivi 2.940 milioni di euro; le risorse sono state iscritte al capitolo 7532 di competenza del MIT;
- tra il 2013 e il 2014, con una serie di provvedimenti legislativi e relativi decreti ministeriali (d.l. n. 69/2013 cd «Decreto del Fare»; Legge n. 147/2013, applicazione delle clausole di salvaguardia di cui ai d.l. n. 78/2010 e n. 98/2011; d.l. n.35/2013, Legge di Stabilità 2014; Legge n. 145/2014 - Assestamento di Bilancio 2014) lo stanziamento disposto con la Legge 24 dicembre 2012, n. 228 è stato ridotto a complessivi euro 2.564,75 milioni di euro; in particolare:
 - il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 (convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2013, n. 98) ha disposto una riduzione dell'autorizzazione di spesa per complessivi 639,00 milioni di euro;
 - la legge 27 dicembre 2013, n. 147 ha ripristinato (nella tabella E) finanziamenti precedentemente ridotti per complessivi 540,00 milioni di euro;

- la legge 27 dicembre 2013, n. 147 (art. 1 comma 68) ha disposto una riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 per complessivi 150,00 milioni di euro;
 - in applicazione della clausola di salvaguarda prevista all'art. 2, comma 1, del Decreto Legge 31 maggio 2010 (convertito con Legge 30 luglio 2010, n. 122) è stata ridotta la disponibilità di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, per complessivi 0,35 milioni di euro;
 - in applicazione della clausola di salvaguarda prevista all'art. 16, comma 3, del Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 (convertito con legge 5 luglio 2011, n. 111) è stata ridotta la disponibilità di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, per complessivi 4,04 milioni di euro;
 - in applicazione del Decreto Legge 8 aprile 2013, n. 35 (convertito con Legge 6 giugno 2013, n. 64), art. 12 comma 3, sono state apportate riduzioni dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 per complessivi 119,62 milioni di euro;
 - in applicazione del Decreto Legge 8 aprile 2013, n. 35 (convertito con Legge 6 giugno 2013, n. 64), art. 12 comma 3, sono state apportate, nel Bilancio di Previsione 2014, riduzioni dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, riferite all'annualità 2014 per 5,87 milioni di euro;
 - la legge 3 ottobre 2014, n. 145 ("Assesamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2014") ha reintegrato l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, per complessivi 3,63 milioni di euro riferiti all'annualità 2014.
- la Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)", all'art. 1, comma 678, ha disposto che "*Nelle more della stipulazione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Ferrovie dello Stato italiane Spa, le risorse già destinate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono direttamente trasferite alla società Ferrovie dello Stato italiane Spa*" e ha rimodulato, da un punto di vista temporale, secondo l'allegata "*Tabella E - Importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, con evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni*", le risorse disponibili a valere sulla legge di stabilità n. 228/2012, art. 1, comma 208: "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (Set. 11), interventi nel settore dei trasporti (2.5 - CAP. 7532)";
 - per la realizzazione nuova linea ferroviaria Torino-Lione la Commissione europea ha concesso sovvenzioni rientranti nei Programmi pluriannuali di sostegno alle Reti trans-europee di trasporto (TEN-T 2001 – 2006, TEN-T 2007 – 2013 e CEF-T 2014 – 2020);
 - a conclusione del programma TEN-T 2001-2006, avviato con la Decisione Quadro C(2001)2654 del 19 settembre 2001 e modificato con le successive Decisioni della Commissione Europea, sono state incassate sovvenzioni nette per complessivi 87,51 milioni di euro a fronte delle attività rendicontate;
 - a conclusione del programma TEN-T 2007-2013, avviato con la Decisione C2008-773 del 5 dicembre 2008, e modificato con le successive Decisioni della Commissione Europea, sono state incassate sovvenzioni nette per 126,80 milioni di euro a fronte delle attività rendicontate;

- nell'ambito del programma CEF-T 2014-2020, il 25 novembre 2015 è stato sottoscritto il Grant Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2014/1057372 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 programma in questione, il co-finanziamento europeo a valere sulla quota italiana assomma ad un massimo di 451,26 milioni di euro, di cui 327,86 milioni di euro relativi alla fase dei lavori e 123,40 milioni di euro relativi alla fase studi ed indagini.

CONSIDERATO che

- occorre procedere alla stipula del Contratto di Programma fra MIT, FS e TELT per il periodo 20xx-2029, per disciplinare gli obblighi intercorrenti tra le Parti in relazione agli investimenti e alle relative risorse finanziarie, nonché a quelli inerenti la realizzazione dell'Opera;
- con deliberazione n. 6 del 28 febbraio 2018 (pubblicata in G.U., n. 124 del 30 maggio 2018), il CIPE ha espresso parere favorevole (con prescrizioni) sullo schema di Contratto di Programma 20xx-2029 fra MIT, FS e TELT;
- che il CUP dell'opera, ai sensi dell'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n. 3 è C11J05000030001
- la IX[^] Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII[^] Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 20xx-2029, rispettivamente in data e in data

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO, tra le Parti sopra indicate si stipula e si conviene quanto segue:

Art. 1

Premesse, Tavole e Definizioni

1. Le Premesse, le Tavole e gli Allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante del presente Contratto:
 - 1) TAVOLE:
 - Tav. 1 "Costo e finanziamenti"
 - Tav. 2 "Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa per studi, ricognizioni e lavori preliminari";
 - 2) ALLEGATI
 - Relazione informativa
2. Ai soli fini del presente Contratto, con le definizioni di seguito riportate, si intende per:
 - a) "MIT", il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - b) "MEF", il Ministero dell'Economia e delle Finanze;
 - c) "CIPE", Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica;
 - d) "FS", Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.;
 - e) "RFI", Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
 - f) "Accordo 2001", l'Accordo intergovernativo stipulato fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Francese il 29 gennaio 2001, ratificato con legge 27 settembre 2002 n. 228;

- g) “Accordo 2012”, l’Accordo intergovernativo stipulato fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Francese il 30 gennaio 2012, ratificato con legge 23 aprile 2014 n. 71;
- h) “Accordo 2015”, l’Accordo intergovernativo stipulato fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Francese il 24 febbraio 2015, ratificato con legge 5 gennaio 2017 n.1;
- i) “Protocollo addizionale 2016”, l’Accordo intergovernativo stipulato fra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese il 8 marzo 2016, ratificato con legge 5 gennaio 2017 n.1;
- j) “Promotore pubblico”, organo comune, come definito nell’Accordo 2012, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese al fine di realizzare le missioni specificate negli Accordi intergovernativi stipulati fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Francese;
- k) “LTF”, la Lyon Turin Ferroviaria società per azioni semplificata, partecipata in quote paritarie dei gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A) e francese (Réseau Ferré de France, oggi SNCF-Reseau), creata in esito all’Accordo 2001 ed operativa dal 3 ottobre 2001, cui sono state affidate la conduzione degli studi, ricognizioni e i lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale;
- l) “TELT”, Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS, nuova denominazione di LTF dal 23 febbraio 2015 e Promotore pubblico ai sensi dell’Accordo del 2012;
- m) “Opera”, la sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, come definita nell’Accordo 2012;
- n) “CIG”, la Commissione Intergovernativa italo-francese.

Art. 2

Oggetto

1. Il Contratto, nel rispetto del ruolo, delle Responsabilità e del diritto applicabile al Promotore Pubblico, come stabilito negli Accordi intergovernativi, ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato Italiano, FS e TELT con riguardo alle modalità di progettazione e realizzazione dell’Opera a cura dello stesso Promotore, ivi comprese le attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari, e del relativo finanziamento, limitatamente alla quota di finanziamento italiana.
2. Nella Tavola 1 “Costo e finanziamenti” sono riportati i costi per la quota italiana e i relativi finanziamenti statali e comunitari disponibili; il costo per la quota italiana riportato nella Tav. 1 tiene conto della chiave di ripartizione definita all’art. 18 dall’Accordo 2012 e della rivalutazione del costo certificato dell’opera come previsto dal Protocollo addizionale 2016.
3. Le modalità di realizzazione delle opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale connesse al progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 19/2015 (e definite di “priorità 2”) con un limite di spesa fissato in 32,13 milioni di euro, nonché delle ulteriori misure di accompagnamento riportate nella delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017 con un limite di spesa fissato in 57,26 milioni di euro, saranno definite per mezzo di apposite convenzioni da stipularsi fra TELT e/o la Regione Piemonte e/o gli altri Enti interessati. In merito allo stato di attuazione di tali opere e misure FS informerà il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in uno specifico paragrafo della “Relazione sullo stato di attuazione dell’investimento” di cui all’art. 4, comma 2, lett. vii.

In merito alle ulteriori misure di accompagnamento riportate nella delibera CIPE n. 67 del 2017 con un limite di spesa fissato in 57,26 milioni di euro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e della Regione Piemonte,

trasmetterà al CIPE un'informativa sul programma di attuazione delle ulteriori misure di accompagnamento non appena concluso il processo di condivisione con i soggetti partecipanti all'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.

Art. 3

Durata e aggiornamenti

1. La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2029, o comunque fino all'ultimazione e messa in esercizio dell'Opera. In ogni caso, per consentire la continuità nella realizzazione delle opere cui esso si riferisce, evitando l'interruzione – anche temporanea - nei rapporti tra le parti, la validità del presente Contratto è da intendersi prorogata fino all'entrata in vigore di un nuovo contratto con medesimo oggetto.
2. A decorrere dall'anno successivo a quello di stipula del Contratto, su richiesta di ciascuna delle Parti ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del presente Contratto, le Parti terranno conto delle eventuali novità intervenute e provvederanno alla stipula, nel rispetto delle disposizioni di cui agli accordi in vigore a quella data tra Italia e Francia, di appositi atti di aggiornamento al Contratto stesso.
3. Disposizioni normative e/o Delibere CIPE di assegnazione di specifiche risorse finanziarie destinate all'Opera, che intervengano successivamente alla stipula del presente Contratto, avranno immediata efficacia per le parti, fermo restando che i loro contenuti e/o effetti saranno recepiti nel primo Atto di aggiornamento utile del presente Contratto.

Art. 4

Obblighi di FS e di TELT

1. Ai sensi del presente Contratto, TELT si obbliga a:
 - i. adottare tutte le misure più appropriate per conseguire la maggiore efficienza in termini di tempi e costi nell'esecuzione delle proprie attività volte all'adempimento degli impegni assunti con il presente Contratto e garantire la piena utilizzabilità dell'opera infrastrutturale oggetto del contratto;
 - ii. consentire il concreto espletamento delle verifiche disposte dal MIT o da FS, con riferimento agli obblighi assunti da TELT con il presente Contratto nonché conformarsi alle prescrizioni eventualmente impartite all'esito dell'esercizio di tali poteri;
 - iii. assicurare un continuo flusso di dati informativi al MIT, tramite alimentazione dei sistemi informativi Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP) e Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP) quale sistema coordinato unico di inserimento dati per la rilevazione delle modalità di impiego dei finanziamenti pubblici, nonché degli obiettivi e delle performance conseguiti con gli interventi realizzati;
 - iv. fornire a richiesta di FS e MIT, e comunque con cadenza almeno quadrimestrale, ogni informazione relativa all'avanzamento fisico ed economico del progetto nonché allo stato dei finanziamenti dell'Opera;
 - v. affidare l'incarico di componente della commissione di collaudo, ove previsto e su richiesta del MIT per gli interventi di cui al presente Contratto, ad almeno un soggetto scelto all'interno di una rosa di candidati designati dal MIT tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici con qualificazione rapportata alla tipologia e caratteristica del contratto ai sensi dell'art. 102, del D.lgs. n. 50/2016 (ed in coerenza con il quadro giuridico previsto dagli Accordi intergovernativi sottoscritti) e secondo modalità da definire, ove occorrente, con specifiche intese che disciplinano le modalità di

conferimento. Il membro con funzioni di presidente è designato da TELT. Gli oneri per gli incarichi di cui sopra, determinati sulla base della normativa vigente, rimangono a carico del quadro tecnico economico di progetto restando, quindi, nei limiti del costo certificato e relativo limite di spesa;

vi. affidare nel limite del costo certificato approvato e relativo limite di spesa e nel rispetto delle tempistiche di gara e delle esigenze di TELT l'incarico di componente della commissione di gara, ove previsto per gli interventi di cui al presente Contratto, ad almeno un soggetto selezionato da una rosa di candidati designati dal MIT tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici, secondo modalità da definire - e in coerenza con il quadro giuridico previsto dagli Accordi intergovernativi sottoscritti - eventualmente anche sulla base di specifiche intese che disciplinino le modalità di conferimento dell'incarico.

2. FS si obbliga a:

- i. attuare le azioni necessarie alla tempestiva richiesta ai competenti uffici delle erogazioni finanziarie previste dalle leggi dello Stato;
- ii. garantire la corretta e tempestiva erogazione al Promotore delle risorse finanziarie rese disponibili dalle leggi dello Stato e dagli altri provvedimenti di Ministeri e Organi competenti, in coerenza con la programmazione rappresentata nell'informativa di cui al successivo punto vii;
- iii. consentire il concreto espletamento delle verifiche disposte dal MIT nell'esercizio dei suoi poteri con riferimento agli obblighi assunti con il presente Contratto;
- iv. trasmettere al MIT, entro il mese di marzo di ciascun anno, una relazione sulle attività condotte nell'anno precedente, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia, con specificazione di criticità/anomalie eventualmente rilevate nonché l'elenco aggiornato degli affidamenti con relativo stato di avanzamento della procedura;
- v. effettuare tutte le verifiche inerenti gli obblighi di TELT, con particolare riferimento a:
 - a) conformità delle attività con la programmazione,
 - b) stato delle progettazioni e dei lavori,
 - c) analisi e valutazione dei costi delle opere,
 - d) attività di cantiere,e riferire in merito al MIT.
- vi. Elaborare, entro sei mesi dalla data di sottoscrizione del presente Contratto, un dossier di valutazione del progetto, da aggiornare in occasione di variazioni sostanziali di tempi, costi, risorse finanziarie, perimetro, obiettivi, che dovrà presentare il seguente contenuto minimo:
 - a) Inquadramento e analisi del contesto;
 - b) Obiettivi strategici;
 - c) Timeline aggiornata;
 - d) Descrizione tecnico-funzionale del progetto;
 - e) Gantt e percorso critico;
 - f) Modello operativo
 - g) Modello commerciale
 - h) Ricavi e costi
 - i) Analisi economico-finanziaria
- vii. inoltrare al MIT, entro il 30 giugno di ciascun anno, sulla base delle informazioni ricevute dal Promotore e delle verifiche effettuate, e relativamente ai dati di consuntivo al 31 dicembre dell'anno precedente, una "Relazione sullo stato di attuazione dell'investimento" oggetto del presente Contratto contenente i seguenti elementi:

- descrizione dell'intervento con individuazione delle fasi maggiormente significative;
- lo stato delle fasi autorizzative;
- stato di attuazione, con indicazione degli interventi completati e di quelli in corso di esecuzione;
- costi e tempi di realizzazione delle varie fasi significative, con gli eventuali scostamenti registrati rispetto ai tempi e ai costi stabiliti;
- erogazioni ricevute, con separata indicazione di quelle ricevute dallo Stato e da altre fonti;
- risorse finanziarie impegnate e contabilizzate per investimenti, con eventuale proposta di rimodulazione dei fabbisogni futuri;
- azioni poste in essere, o programmate, per il miglioramento della capacità realizzativa;
- attività negoziali espletate nel periodo di riferimento.

Art. 5

Finanziamenti, modalità di erogazione e conguaglio

1. Le Parti, al fine di assicurare la certezza della provvista finanziaria annualmente necessaria per la sostenibilità dei volumi di spesa programmati, convengono che il "Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa", di cui al precedente art. 1, comma 1, riporti la pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento, con la distinzione:
 - degli appositi capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato,
 - dei programmi di finanziamento della Comunità europea (TEN-T),
 - di altri tipi di finanziamento.
2. I trasferimenti delle risorse finanziarie di fonte nazionale, nei limiti dello stanziamento annuo di competenza, saranno corrisposti a FS sul conto infruttifero di tesoreria centrale dello Stato in due rate semestrali:
 - la prima, previa richiesta di FS, da trasferirsi entro il mese di gennaio, pari al massimo ai due terzi del valore previsto per l'anno di riferimento nel "Prospetto delle Fonti e degli Impieghi di Cassa" di cui al precedente art. 1, comma 1, lettera b),
 - la seconda, previa richiesta di FS, da trasferirsi entro il mese di settembre, pari al saldo delle risorse necessarie per l'anno di riferimento.
3. Qualora l'ammontare complessivo dei trasferimenti ricevuti dallo Stato, come risultante dalla "Relazione sullo stato di attuazione dell'investimento", di cui al precedente l'art. 4.2 vii, per ragioni oggettivamente non occasionali, sia superiore al valore delle contabilizzazioni corrispondenti allo stato di avanzamento progressivo dei lavori, più eventuali anticipi, i successivi pagamenti a FS saranno rimodulati, tenuto conto dei minori lavori realizzati rispetto a quanto pianificato, con il conseguente aggiornamento del Prospetto delle Fonti e degli Impieghi di Cassa" di cui al precedente art. 1, comma 1.
4. All'atto del completamento delle opere previste dal presente Contratto, FS predispose il conto generale e definitivo delle spese sostenute. Su questa base, FS richiederà al MIT il saldo ovvero procederà al rimborso di quanto percepito in eccesso.

Art. 6

Poteri e compiti del Ministero

1. Il MIT si impegna a mettere in atto tutte le azioni necessarie affinché possano essere rese disponibili al Promotore, per il tramite di FS, le risorse necessarie per la realizzazione dell'Opera.
2. Il MIT collabora con la CIG con riferimento alle attribuzioni di quest'ultima, così come disciplinato all'art. 9 dell'Accordo 2012.

3. Il MIT verifica il rispetto degli obblighi contrattuali da parte di TELT ed FS e può effettuare studi, indagini, ispezioni, controlli diretti e indiretti sulle attività, opere e lavori anche con riferimento alla valutazione performance di cui al successivo articolo 7.
4. Anche sulla base di quanto riportato nella “Relazione sullo stato di attuazione dell’investimento” di cui all’art. 4, comma 2, lett. vii, il MIT riferisce annualmente a ciascuna delle Camere, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla legge 238/93, ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000.

Art. 7

Valutazione performance e inadempimenti delle parti

1. TELT, entro il mese di giugno di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell’anno in corso e la misurazione delle performance relative all’anno precedente. Allo scopo, annualmente, su proposta di TELT, il MIT individuerà un paniere di attività significative nell’ambito dell’Opera. Gli elementi su cui viene misurata la performance di TELT sono costituiti dai seguenti quattro indicatori caratteristici:
 - I CTO funzione del Costo Totale del campione
 - I TU funzione della durata di esecuzione delle attività del campione
 - I CONT funzione del valore delle contabilizzazioni delle attività del campione
 - I MIL funzione del numero di milestone previste nell’anno nelle attività del campione

Ai fini di quanto sopra si intende per “attività” una specifica fase operativa prevista nel programma di realizzazione dell’Opera o nei contratti di appalto stipulati, mentre le “milestone” saranno individuate fra gli eventi significativi previsti nell’ambito delle attività individuate e dei relativi *diagrammi di Gantt*.

Gli indicatori parziali vengono sintetizzati in un indicatore unico attraverso la seguente formula:

$$I = (30\% \times I_{CTO} + 20\% \times I_{TU} + 30\% \times I_{CONT} + 20\% \times I_{MIL})$$

Fra le milestone riferibili alle attività costituenti il paniere suindicato, il MIT ne individua cinque che sono classificate come “milestone critiche” in quanto, essendo situate sul percorso critico del programma lavori, sono fondamentali per il rispetto del cronoprogramma complessivo.

Il mancato raggiungimento di ciascuna milestone critica alla data considerata, con una tolleranza di un mese, incrementerà lo scostamento calcolato con la formula sopra indicata di 2 punti percentuali.

2. Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità di TELT, per avere lo stesso adoperato l’ordinaria diligenza dovuta nell’esecuzione del presente contratto, si definiscono i seguenti livelli di performance collegati allo scostamento negativo rilevato a consuntivo rispetto a quanto programmato:
 - Scostamento inferiore al 10%: performance positiva;
 - Scostamento compreso fra 10 e 25%: performance negativa;
 - Scostamento superiore al 25%: performance fortemente negativa.
3. Il mancato rispetto da parte di TELT e/o di FS degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell’eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta a TELT e/o FS entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In

manca di risposta i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento.

4. TELT si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili dei progetti di investimento ai livelli di performance e ai casi di inadempimento di cui al presente articolo.

Art. 8

Comunicazioni

1. Qualsiasi comunicazione o notifica richiesta o consentita dalle disposizioni qui contenute sarà eseguita per iscritto, in lingua italiana e si intenderà validamente effettuata al ricevimento della stessa, in caso di spedizione a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento o posta elettronica certificata PEC
2. Le comunicazioni o notifiche andranno indirizzate come segue:
 - i. Se al MIT:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie
Via G. Caraci 36
00157 Roma
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it
 - ii. Se a FS:
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
PEC: segreteriacdafs@pec.fsitaliane.it
 - iii. Se a TELT
TELT S.A.S.
Direttore Generale
Via Paolo Borsellino, 17/B
10138 Torino
PEC: telt-sas@pec.it
3. Ciascuna Parte potrà successivamente comunicare all'altra, a mezzo di avviso inoltrato in conformità a quanto sopra definito, eventuali modifiche ai riferimenti di cui al precedente comma 2.

Art. 9

Controversie

1. Il presente Contratto, i diritti e gli obblighi da esso derivanti sono regolati dalla legge della Repubblica Italiana.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere fra le Parti in merito all'interpretazione delle clausole contrattuali e/o alle modalità di esecuzione dei servizi e attività previsti nel presente Contratto possono

essere risolte secondo procedimento amichevole tra le Parti, nel rispetto della procedura di seguito indicata:

- a) all'insorgere di una controversia, una delle Parti deve chiedere per iscritto all'altra di iniziare la procedura di composizione della stessa;
- b) in tal caso le Parti si impegnano a nominare, entro e non oltre **10 (dieci)** giorni solari dalla richiesta, ciascuna un proprio rappresentante, dotato di idonei poteri di decisione. Tali rappresentanti delle Parti si riuniscono, entro e non oltre **30 (trenta)** giorni dalla data in cui una parte ha richiesto di iniziare la procedura, per raggiungere la composizione amichevole della controversia, tenendo comunque conto in primo luogo dell'esigenza primaria di mantenere la continuità delle attività;
- c) qualora tali rappresentanti, dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di composizione, non riescano a risolvere la controversia entro **90 (novanta)** giorni dalla richiesta di iniziare la procedura di composizione della controversia, la stessa viene deferita al Foro di Roma.

Roma,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
*Il Direttore Generale per il Trasporto e le
Infrastrutture Ferroviarie*

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
L'Amministratore Delegato

Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S.
Il Direttore Generale

Tavola 1: COSTI E FINANZIAMENTI

(Risorse disponibili e costo - quota Italia - dell'Opera espresso a valori correnti come definiti nell'Accordo 8/3/2016)

(importi in mln di euro)

	Fase	COSTO	Coperture Finanziarie Disponibili										Quota da Finanziare
			TOTALE COPERTURE	TOTALE STATO	STATO			TOTALE UE	UE			FABBISOGNI COMPLESSIVI	
					CAP. 7122 MEF	CAP.7163 MIT	CAP. 7532 MIT		TEN-T 2001-2006	TEN-T 2007-2013	CEF 2014-2020		
Studi e opere geognostiche	RE	739,71	739,71	402,00	390,22	11,78	0,00	337,71	87,51	126,80	123,40	-	
Lavori definitivi (Lotti Costruttivi)	PD	5.574,20	2.892,62	2.564,76	-	-	2.564,76	327,86	-	-	327,86	2.681,58	
Lotto 1 - Tunnel Base	PD	2.563,70	2.563,70	2.433,00	-	-	2.433,00	130,70	-	-	130,70	-	
Lotto 2 - Opere all'aperto Francia	PD	328,92	328,92	131,76	-	-	131,76	197,16	-	-	197,16	-	
Lotto 3 - Tunnel di Base (completamento)	PD	1.274,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.274,32	
Lotto 4 - Opere all'aperto Italia	PD	414,68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	414,68	
Lotto 5 - Attrezzaggio Tecnologico	PD	992,58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	992,58	
Ulteriori opere compensative	PP	57,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,26	
<i>Limite di spesa ex Delibera CIPE 67/2017 (Lotti costruttivi+ulteriori opere compensative)</i>		5.631,46	2.892,62										
Totale Sezione Transfrontaliera Nuova Linea Torino-Lione		6.371,17	3.632,33	2.966,76	390,22	11,78	2.564,76	665,57	87,51	126,80	451,26	2.738,84	

Tavola 2: PROSPETTO DELLE FONTI E DEGLI IMPIEGHI DI CASSA

(Costo -quota Italia- dell'Opera espresso a valori correnti come definito nell'Accordo 8/3/2016)

(importi in mln di euro)

Impieghi per studi/opere geognostiche e lavori definitivi finanziati	IMPIEGHI (Contabilizzazioni attività dotate di copertura finanziaria)															
	TOTALE	Consuntivo al 31.12.2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Studi e opere geognostiche	739,71	447,48	79,92	89,11	45,35	49,72	1,76	26,37								
Lavori definitivi (Lotti Costruttivi)																
Lotto 1 - Tunnel Base	2.563,70		1,20	27,23	255,04	467,95	503,38	277,58	123,72	117,91	87,63	107,90	143,54	143,54	143,54	163,54
Lotto 2 - Opere all'aperto Francia	328,92				19,06	47,28	64,13	49,56	31,35	25,98	55,91	35,65				
Totale Lavori definitivi finanziati	2.892,62	0,00	1,20	27,23	274,10	515,23	567,51	327,14	155,07	143,89	143,54	143,55	143,54	143,54	143,54	163,54
Totale impieghi (Studi + Lavori)	3.632,33	447,48	81,12	116,34	319,45	564,95	569,27	353,51	155,07	143,89	143,54	143,55	143,54	143,54	143,54	163,54
Fabbisogno di cassa cumulato opere finanziate	447,48	528,60	644,94	964,39	1.529,34	2.098,61	2.452,12	2.607,19	2.751,08	2.894,62	3.038,17	3.181,71	3.325,25	3.468,79	3.632,33	

Fonte	FONTI (finanziamenti disponibili per cassa a legislazione vigente)															
	TOTALE	Risorse disponibili al 31.12.2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Capitolo 7163 MIT	11,78	11,78														
Capitolo 7122 MEF	390,22	390,22														
Capitolo 7532 MIT	2.564,76	349,20	120,54	102,54	293,54	243,54	143,54	143,54	143,54	143,54	143,54	143,54	143,54	143,54	143,54	163,54
Totale Stato Italiano	2.966,76	751,20	120,54	102,54	293,54	243,54	143,54	163,54								
Unione Europea	665,57	214,31	47,08	66,84	145,02	192,32										
Totale a legislazione vigente	3.632,33	965,51	167,62	169,38	438,56	435,86	143,54	163,54								
Finanziamenti cumulati	965,51	1.133,13	1.302,51	1.741,07	2.176,93	2.320,47	2.464,01	2.607,55	2.751,09	2.894,63	3.038,17	3.181,71	3.325,25	3.468,79	3.632,33	
<i>Avanzo/fabbisogno annuale (finanziamenti - impieghi cumulati)</i>		518,03	604,53	657,57	776,68	647,59	221,86	11,89	0,36	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fasi successive e Lotti da finanziare	IMPIEGHI (Contabilizzazioni)															
	TOTALE	Consuntivo al 31.12.2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Lotto 3 - Tunnel di base (completamento)	1.274,32									94,59	376,98	328,92	282,96	168,67	22,20	
Lotto 4 - Opere all'aperto Italia	414,68					20,39	18,86	60,25	73,39	58,32	54,94	55,76	52,48	15,26	2,61	2,42
Lotto 5 - Attrezzaggio tecnologico	992,58									12,14	95,09	161,36	221,13	294,65	183,11	25,10
Totale lotti da finanziare	2.681,58	0,00	0,00	0,00	0,00	20,39	18,86	60,25	73,39	165,05	527,01	546,04	556,57	478,58	207,92	27,52
Ulteriori opere compensative	57,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,45	11,45	11,45	11,45	11,46		
Totale fabbisogno da finanziare	2.738,84	0,00	0,00	0,00	0,00	20,39	18,86	60,25	73,39	176,50	538,46	557,49	568,02	490,04	207,92	27,52
Fabbisogno di cassa cumulato	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,39	39,25	99,50	172,89	349,39	887,85	1.445,34	2.013,36	2.503,40	2.711,32	2.738,84

CONTRATTO DI PROGRAMMA 20XX-2029
TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.
E TELT S.A.S.

Relazione Informativa

Roma, giugno 2018



Indice

1. PREMESSA	3
2. DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI AL NUOVO SCHEMA MIT-FS-TELT	5
3. LA STRUTTURA E IL CONTENUTO DEL NUOVO CONTRATTO	7
4. IL PROGETTO	9
4.1 Descrizione.....	9
4.2 Studi ed indagini geognostiche.....	11
4.3 Lavori definitivi	11
5. LE COPERTURE FINANZIARIE	14
5.1 Quadro di sintesi	14
5.2 Risorse nazionali.....	14
5.2.1 Risorse nazionali capitolo 7122.....	15
5.2.2 Risorse nazionali capitolo 7163.....	15
5.2.3 Risorse nazionali capitolo 7532.....	15
5.2 Risorse UE	16

Appendice n. 1 Metodologia di calcolo indicatori di misurazione delle performance

1. PREMESSA

Con l'Accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001 (ratificato con legge 27 settembre 2002, n. 228), stipulato tra i Governi della Repubblica italiana e della Repubblica francese, è stato formalizzato l'impegno a costruire, o a far costruire, le opere della parte comune italo-francese del nuovo collegamento ferroviario misto merci/ passeggeri Torino-Lione.

Lo stesso Accordo stabiliva che il promotore - cui erano affidati gli studi, le ricognizioni e i lavori preliminari - fosse costituito in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese. Sono stati, pertanto, affidati alla Lyon Turin Ferroviare S.a.s. - LTF - Società partecipata in quote paritarie da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e Réseau Ferré de France (RFF), la conduzione degli studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale della nuova linea.

Successivamente a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Accordo Italo-Francese del 30 gennaio 2012 (ratificato in Italia con legge 23 aprile 2014, n. 71), RFF ha ceduto le sue partecipazioni in LTF allo Stato Francese attraverso il ministero delle Finanze e dei Conti Pubblici e il Ministero dell'Economia, dell'Industria e del Digitale, mentre RFI ha ceduto le sue partecipazioni in LTF a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS)

A completamento delle prescrizioni concordate fra gli Stati (l'articolo 13 dell'Accordo del 2012, prevede che il Promotore pubblico TELT si sostituisce a LTF nell'esercizio delle missioni che corrispondono ai diritti e agli obblighi precedentemente attribuiti a LTF) 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.

L'art. 2 dell'Accordo Italo-Francese del 2012 stabilisce che il promotore pubblico (TELT) è responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera, assicurando, altresì, la direzione strategica e operativa del progetto. Il promotore ha la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera.

Dal 2001 e fino al 23 febbraio 2015 data di approvazione del nuovo statuto societario di TELT, i rapporti per la gestione degli investimenti e delle relative risorse finanziarie del progetto Torino-Lione erano inseriti nel Contratto di Programma –parte Investimenti stipulato fra RFI (gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nonché azionista unico di LTF) e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

A seguito delle novità derivanti dall'applicazione degli accordi intergovernativi sopra richiamati e vista la necessità di definire compiutamente il sistema giuridico/amministrativo dei ruoli, delle responsabilità e degli impegni degli enti coinvolti nel progetto, in accordo a quanto già previsto dalla Legge di Stabilità 2016 (v. paragrafo 2), occorre procedere alla stipula del Contratto di Programma fra il MIT, FS e TELT, al fine di disciplinare gli obblighi intercorrenti tra le Parti in relazione agli investimenti e alle relative risorse finanziarie, nonché a quelli inerenti la realizzazione dell'Opera.

L'iter approvativo del Contratto è disciplinato dall'articolo 1, comma 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238, secondo cui "1. 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.”.



2. DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI AL NUOVO SCHEMA MIT-FS-TELT

L'accordo italo-francese del 29 gennaio 2001 ha indicato in un promotore, posto sotto il diretto controllo dei gestori delle infrastrutture dei due paesi, il soggetto responsabile per la realizzazione degli studi, delle ricognizioni e dei lavori preliminari della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (di seguito abbreviata in NLTL).

La società LTF (Lyon Turin Ferroviaire), costituita a tale scopo, ha realizzato le opere rientranti nella sua missione utilizzando i finanziamenti nazionali e comunitari gestiti, per la quota di competenza italiana, attraverso il Contratto di Programma per gli investimenti infrastrutturali stipulato fra il MIT ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI.

In particolare, il progetto è stato inserito nel Contratto di Programma 2001-2005 siglato il 2 maggio 2001 e successivi aggiornamenti e addenda (incluso l'addendum stipulato alla scadenza a copertura dell'annualità 2006).

Nel nuovo Contratto di Programma 2007-2011 firmato il 31 ottobre 2007, il progetto era inserito nella Tabella A4-Opere in corso - Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità (per la quota parte già finanziata) e nella Tabella B4-Opere prioritarie da avviare- Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità (per la quota parte priva di copertura finanziaria).

Nel Contratto di Programma 2012-2016 (sottoscritto l'8 agosto 2014) il progetto, vista anche la diversa strutturazione delle tabelle, era inserito nella Tabella C-Partecipazioni societarie recependo, fra l'altro, lo stanziamento recato dalla legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) e successive modificazioni che hanno portato le risorse disponibili sulle fonti nazionali al livello attuale.

Nel citato Atto contrattuale, veniva specificato che, in esito alla ratifica dell'Accordo del 2012, operata dalla citata Legge n.71/2014, la gestione del progetto l'intervento sarebbe stato oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del Promotore;

Il 5 dicembre 2014 è stato sottoscritto fra RFI e MIT un Addendum al Contratto di cui al capoverso precedente per adeguare il costo dell'opera (alla data ancora espresso a moneta costante) alle risultanze del progetto definitivo consegnato al MIT il 12 aprile 2013.

Successivamente, le modifiche operative e societarie (trasformazione di LTF in TELT e trasferimento della partecipazione da RFI a FS) conseguenti al citato Accordo Italo-Francese del 30 gennaio 2012, hanno portato all'esclusione del progetto dall'Aggiornamento 2015 al Contratto di Programma 2012-2016, stipulato il 23 ottobre 2015 (tra MIT e RFI).

La Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016) ha stabilito che *“nelle more della stipulazione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Ferrovie dello Stato italiane Spa, le risorse già destinate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono direttamente trasferite alla società Ferrovie dello Stato italiane Spa.”*

Anche tale legge presuppone, quindi, la stipulazione di uno specifico contratto di programma (tra il MIT e FS).

Si è ritenuto, inoltre, che il Contratto in parola debba essere sottoscritto da tutte e tre le parti impegnate, ciascuna secondo le proprie competenze, nella realizzazione dell'opera, vale a dire MIT, FSI e TELT che,

sulla base del citato Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012 (art. 6.2), in qualità di Promotore ha la qualifica di **gestore dell'infrastruttura** della sezione transfrontaliera, con rilevanti compiti in materia di progettazione, realizzazione e gestione dell'infrastruttura.

La presenza di FS tra le parti firmatarie del Contratto induce all'applicazione della citata legge 238 del 1993 per la definizione dell'iter necessario alla sua stipula.

3. LA STRUTTURA E IL CONTENUTO DEL NUOVO CONTRATTO

La sezione delle premesse ripercorre tutti i precedenti normativi, amministrativi e societari che hanno interessato il progetto della Nuova Linea Torino-Lione, con particolare attenzione al contenuto degli accordi intergovernativi succedutisi nel corso del tempo, in quanto atti aventi forza di legge che determinano le principali *condizioni per la realizzazione del collegamento*¹ e per *l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione*².

All'**articolo 1**, oltre alla illustrazione delle definizioni e abbreviazioni, sono indicate le tabelle allegate al Contratto. Si tratta in particolare della "Tavola 1: Costo e finanziamenti" e della "Tavola 2: Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa".

La prima Tavola ha l'obiettivo di fornire un quadro di sintesi del costo complessivo dell'opera e delle risorse disponibili con declinazione nelle due componenti principali:

- Studi, Indagini e Opere Geognostiche
- Lavori

Le risorse disponibili a legislazione vigente sono rappresentate con riferimento ai capitoli di spesa del Bilancio dello Stato ove sono appostate. I dati sono aggiornati al 31 dicembre 2016.

L'**articolo 2** definisce l'oggetto del Contratto, che concerne la disciplina dei rapporti tra lo Stato, FS e TELT, con riguardo alle modalità di progettazione (ivi comprese le attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari) e della realizzazione dell'Opera da parte di TELT, e del relativo finanziamento, limitatamente alla quota di finanziamento italiana, intendendo, con tale affermazione, escludere dalla disciplina gli analoghi rapporti che TELT debba intrattenere con lo Stato Francese (e suoi delegati).

All'**articolo 3** è fissata la data di scadenza del contratto al 31 dicembre 2029 (o comunque all'ultimazione e messa in esercizio dell'opera). Sono poi illustrati i meccanismi di aggiornamento e di recepimento nel contratto delle eventuali novità in materia finanziaria.

L'**articolo 4** attribuisce gli obblighi contrattuali in capo a FS e a TELT.

Per TELT, oltre all'obbligo principale relativo alla realizzazione dell'Opera, si affiancano una serie di altri impegni quali quelli di tipo informativo e di supporto a MIT e FS per le attività di controllo.

Gli obblighi in capo a FS caratterizzano il ruolo della Società come interfaccia principale verso il MIT per la gestione dei flussi finanziari verso il Promotore con i conseguenti adempimenti informativi.

FS, inoltre, è incaricata di effettuare tutte le verifiche inerenti gli obblighi di TELT in merito al corretto adempimento degli obblighi contrattuali.

L'**articolo 5** stabilisce le modalità di pianificazione ed erogazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'Opera. In particolare, viene sancito il principio secondo cui le risorse sono erogate in due tranche semestrali (la prima entro gennaio e la seconda entro settembre): la prima a copertura dei due terzi

¹ Art. 1, Accordo del 30 gennaio 2012

² Art. 1, Accordo del 8 marzo 2016

del fabbisogno annuale esposto nelle Tavole (con riferimento all'ultimo aggiornamento utile) e la seconda del saldo.

I punti successivi definiscono il meccanismo di compensazione e riequilibrio in caso di avanzi di cassa rilevati in sede di "Relazione sullo stato di attuazione dell'investimento".

L'articolo 6 pone in capo al MIT l'obbligo principale di mettere a disposizione le risorse necessarie, attribuendogli al contempo compiti di verifica, nonché compiti di collaborazione con la CIG.

All'articolo 7 è illustrata la metodologia di valutazione della performance realizzativa, ponendo il capo a TELT l'impegno a collegare le retribuzioni variabili dei propri manager al conseguimento dei risultati definiti nel contratto.

L'appendice n. 1 alla presente relazione illustra ed esplicita la metodologia in dettaglio.

L'articolo 8 fornisce indicazioni in merito alle comunicazioni ufficiali.

L'articolo 9 stabilisce le modalità di regolazione delle eventuali controversie.

4. IL PROGETTO

4.1 Descrizione

La Nuova Linea Torino-Lione è parte integrante della Core Network TEN-T, che ha il compito di collegare i Paesi dell'Unione e questi ai Paesi confinanti e costituisce, in termini di infrastrutture di trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico europeo.

In particolare, la NLTL è inserita nel più ampio Corridoio Mediterraneo che consente di connettere la penisola Iberica con l'Europa dell'Est.

Il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria.

A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario.

I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.

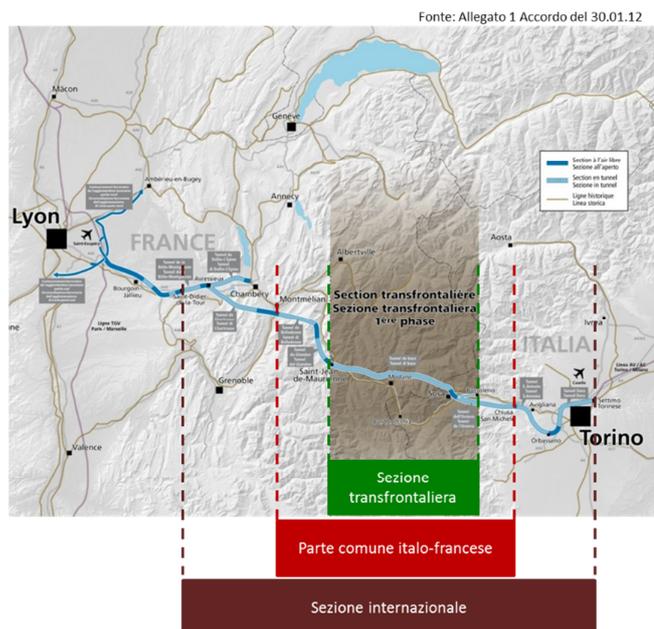
Nell'ambito dell'Accordo del 30 gennaio 2012 viene identificata la sezione internazionale della nuova Linea Torino-Lione nel tratto compreso tra Saint Didier de la Tour (FR) e il nodo ferroviario di Torino (IT).

La sezione internazionale si compone di tre parti:

- parte francese: Saint Didier de la Tour e Montmélian
- **parte comune italo-francese** tra Montmélian (FR) e Chiusa di S.Michele (IT)
- parte italiana: Chiusa di S.Michele – nodo di Torino

In dettaglio la parte comune italo-francese è composta da:

- in Francia, una sezione di 33 km circa sotto il massiccio di Belledonne, comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e Glandon;
- una **sezione transfrontaliera** comprendente un tunnel a due canne di circa 57 km tra Saint Jean de Maurienne (FR) e Susa/Bussoleno (IT), con le due aree di sicurezza di La Praz e Modane;
- in Italia, una sezione all'aperto di circa 3 km a Susa;
- in Italia, un tunnel a due canne di circa 19 km tra Susa e Chiusa S. Michele;
- opere di raccordo alle linee storiche in Italia e in Francia;



- tutte le opere annesse (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario della parte comune.

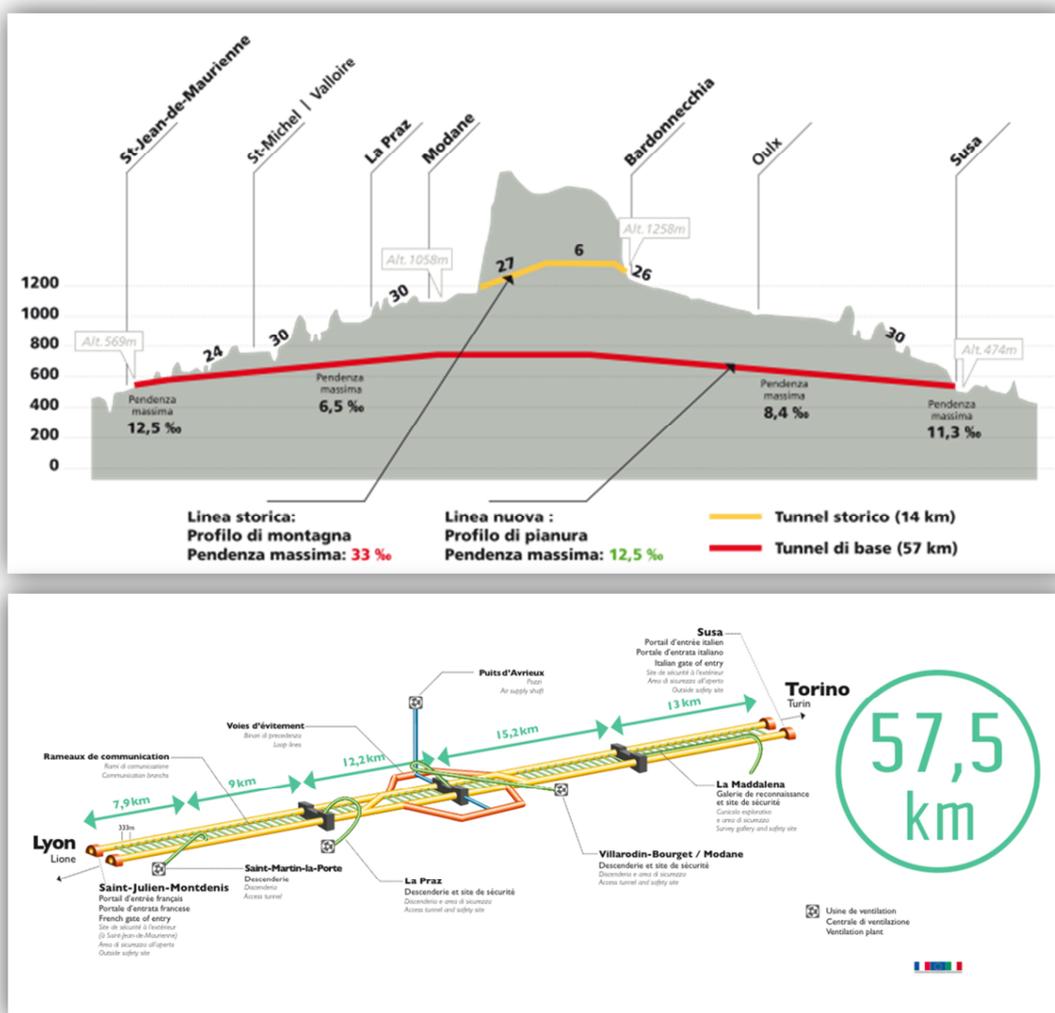
Con l'Accordo del 30 gennaio 2012 è prevista la realizzazione in fasi funzionali della parte comune italo-francese.

Nella prima fase, che costituisce l'oggetto del citato Accordo, sarà realizzata la sezione transfrontaliera (che comprende le nuove stazioni di S. Jean de Maurienne e di Susa) compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne e Susa-Bussoleno e i raccordi alle linee esistenti; le fasi successive saranno definite dai Paesi nell'ambito di accordi ulteriori.

Il CIPE con delibera n. 19 del 20 febbraio 2015, ha approvato il progetto definitivo della sezione transfrontaliera per quanto attiene alla parte in territorio italiano.

Con la successiva Delibera n. 67 del 7 agosto 2017, pubblicata in G.U. il 24 gennaio 2018 al n.19, il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera".

Lo schema delle opere:



4.2 Studi ed indagini geognostiche

Il programma della fase relativa a studi, indagini geognostiche e gallerie esplorative è stata avviato dalla società LTF a partire dal 2001 e sarà completato dal nuovo promotore TELT entro il 2021.

Il costo complessivo di tale fase è di 1.400 milioni di euro. La quota italiana è pari a 740 milioni di euro. Di questi, 402 a carico dello Stato Italiano e 328 a carico della UE. Il costo delle opere è dotato di integrale copertura finanziaria.

Oltre agli studi e alle progettazioni, tutte le opere principali sono state avviate e, in parte, completate:

- Discenderia di Modane (FR) – completata
- Discenderia di La Praz (FR) – completata
- Discenderia di Saint Martin la Porte (FR) – completata
- Galleria geognostica di Saint Martin La Porte (FR) – scavo in corso
- Galleria geognostica de La Maddalena (IT) – scavo completato.

4.3 Lavori definitivi

I lavori relativi alla sezione transfrontaliera della NLTL come definita nell'Accordo del 30 gennaio 2012 con estensione da Saint-Jean-de-Maurienne a Susa/Bussoleno. Essi comprendono:

- il rifacimento dell'impianto di Saint-Jean-de-Maurienne con la stazione internazionale ed il raccordo alla Linea Storica
- il tunnel di base transfrontaliero del Moncenisio
- l'attraversamento della Piana di Susa con la stazione internazionale e le opere per l'innesto della Interconnessione nella Linea Storica Torino-Modane.

Il rifacimento impianto di Saint-Jean-de-Maurienne. Il tracciato ha origine all'estremità nord-ovest della piana di Saint-Jean-de-Maurienne. Da questo punto, fino all'attraversamento dell'Arvan, si sviluppa la zona della nuova stazione internazionale di Saint Jean de Maurienne, che serve anche la linea storica proveniente da Chambéry. La NLTL attraversa poi tutto il parco ferroviario attuale di Saint-Jean-de-Maurienne, che viene notevolmente modificato e potenziato per poter assolvere a tutte le funzioni richieste dalla NLTL riguardanti la sicurezza, la manutenzione e l'interconnessione con la linea storica.

All'estremità est della Piana di Saint Jean de Maurienne avviene l'attraversamento del fiume Arc con un ponte ad arco superiore e di seguito la linea entra nel tunnel di base alla progressiva km 3+704 del Binario Pari.

Il Tunnel di Base del Moncenisio ha una lunghezza di circa 57,5 km, di cui 45 km circa in territorio francese e 12,5 km circa in territorio italiano. L'opera ferroviaria è costituita da due gallerie a binario unico, con interasse variabile tra 30 e 80 m. La sezione libera è di circa 43 m² e sarà realizzata, in funzione delle caratteristiche geo-meccaniche degli ammassi, per la maggior parte con fresa a piena sezione e per la parte rimanente con scavo tradizionale tramite esplosivo o con mezzi meccanici (frese puntuali o martellone).

L'imbocco ovest del Tunnel di Base si trova in Francia, a St Julien Mont-Denis, vicino a St-Jean de Maurienne; l'imbocco est si trova in Italia, ad est del centro urbano di Susa, presso l'imbocco est della Galleria autostradale di Mompantero. La tratta del Tunnel di Base si sviluppa per 12.531 metri dalla frontiera Francia-Italia (pk 48+672) all'imbocco di Susa (pk 61+203).

Lungo l'intero tunnel sono previsti:

- i rami di comunicazione tra le due canne del tunnel con mutua distanza massima normalmente di 333 m, con funzione di sicurezza per i viaggiatori in caso di incidente, in particolare di incendio.
- l'Area di sicurezza in sotterraneo di Modane (pk 32+160), con relativi pozzi di ventilazione, discenderia per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori, binari di precedenza e comunicazioni pari/dispari.
- l'Area di Sicurezza in sotterraneo di La Praz (pk 20+588) con relative discenderie per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori.
- la discenderia di St Martin la Porte (pk 11+618) per la ventilazione e l'accesso di manutentori e/o eventuali soccorritori;
- le funzioni di ventilazione sono localizzate in Italia in località Maddalena.

Lungo i due lati del binario sono disposti un marciapiede di evacuazione dei viaggiatori in caso di emergenza (lato interno, larghezza di 1,20 m) ed un marciapiede di manutenzione (lato esterno).

Piana di Susa e Stazione Internazionale Il tratto comprende un'area di circa 51 ettari occupata, oltre che dai binari della nuova linea, da:

- Stazione Internazionale di Susa.
- Area di Sicurezza di Susa, con relativi fasci binari per il ricovero dei treni di soccorso.
- Area Tecnica con fabbricati tecnologici e fascio binari di manutenzione.

Nella piana di Susa la Nuova Linea si sviluppa all'aperto, parte in trincea e parte in rilevato. In prossimità dell'intersezione con la linea ferroviaria storica Torino – Susa e con la SS25, si trova la Stazione Internazionale di Susa. Dopodiché il tracciato attraversa con un ponte la Dora Riparia. Superato il fiume la linea sottopassa l'autostrada A32, attraversa l'Area Tecnica e di Sicurezza in corrispondenza dell'odierno Autoporto di Susa e rientra in galleria attraverso il portale ovest del Tunnel dell'Interconnessione.

La stazione internazionale di Susa si sviluppa all'intersezione tra la Linea Storica e la Nuova Linea e presenta, sulla linea nuova, oltre ai due binari di corsa, due binari di precedenza lunghi 750 m e due banchine per treni viaggiatori lunghe 400 m. Sulla Linea Storica, che sovrappassa la Nuova Linea in corrispondenza della Stazione, è prevista una banchina per treni viaggiatori a fianco dei binari di corsa lunga 250 m. La Stazione di Susa è nodo intermodale di confluenza per la circolazione, attraverso un sistema di collegamenti e di aree funzionali alla strada (locale ed autostradale), alla ferrovia (locale ed internazionale), alla pista ciclabile, è provvista di aree di sosta per taxi, bus e veicoli privati, aree pedonali e zone verdi. La stazione di Susa è un polo di riferimento per il territorio circostante e rappresenta il polo gemello di un sistema duale con la Stazione di Saint-Jean-de-Maurienne.

Il progetto della Stazione di Susa è opera di un raggruppamento franco-giapponese-italiano guidato dall'Architetto Kengo Kuma di Tokyo, selezionato tramite un Concorso internazionale d'architettura-ingegneria.

A valle della Stazione Internazionale di Susa e del ponte sulla Dora, si trova l'Area Tecnica e di Sicurezza di Susa, che assolve il compito di area di servizio ferroviaria. In quest'area sono previsti, in adiacenza ai binari di corsa, due binari di precedenza lunghi 750 m, oltre al binario di precedenza dispari, il binario di soccorso, anch'esso di lunghezza 750 m, che ha la funzione di trattamento di un treno incidentato, con relativa banchina per l'evacuazione dei viaggiatori e l'intervento dei soccorsi. Nell'Area Tecnica e di Sicurezza sono previsti alcuni fabbricati tecnologici in cui sono alloggiati impianti ferroviari e non ferroviari a servizio della linea e alcune aree ove vengono concentrate le funzioni di sicurezza e di manutenzione.

La realizzazione di tali opere, come disposto dal CIPE con Delibera n. 67/2017 e in accordo con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, avverrà per lotti costruttivi ai sensi dell'articolo 2, commi 232 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191.

L'intervento è articolato nei seguenti 5 lotti non funzionali:

- Primo Lotto Costruttivo – Lotto 1 – Tunnel di Base;
- Secondo Lotto Costruttivo – Lotto 2 – Opere all'aperto Francia;
- Terzo Lotto Costruttivo – Lotto 3 – Tunnel di Base (Completamento);
- Quarto Lotto Costruttivo – Lotto 4 – Opere all'aperto Italia;
- Quinto Lotto Costruttivo – Lotto 5 – Attrezzaggio Tecnologico.

Con la citata Delibera n. 67/2017, il CIPE ha fissato il nuovo limite di spesa, per la parte di competenza italiana, a 5.631,47 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,21 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 per misure di accompagnamento ulteriori rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera. La descrizione degli interventi previsti nei singoli Lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari annuali per ciascuno di essi sono riportati, rispettivamente, nell'allegato 1, nell'allegato 2 e nell'allegato 3 della medesima delibera.

Il piano del progetto prevede la messa in esercizio della tratta transfrontaliera alla fine del 2029. I lavori per la realizzazione dell'opera principale, quindi del tunnel e delle opere civili connesse, interesseranno il decennio 2018-2027; dal 2026 al 2028 sono previsti i lavori per la realizzazione dell'armamento e degli impianti tecnologici e l'ultimo anno sarà impiegato per l'effettuazione di prove.

5. LE COPERTURE FINANZIARIE

5.1 Quadro di sintesi

La Tavola 1 del Contratto riporta il costo degli interventi e il quadro completo delle risorse disponibili sulle diverse fonti nazionali e comunitarie. Nella seguente Tabella 1 sono indicate le risorse disponibili.

Tabella 1

(Importi in milioni di euro)

	Risorse disponibili
Fonti nazionali	2.966,76
Fonti UE	665,57
Totale	3.632,33

Le disponibilità complessive ammontano a circa 3.632,33 milioni di euro.

Tali risorse garantiscono la completa copertura finanziaria della fase di Studi ed indagini geognostiche (del costo di 739,71 milioni di euro) e dei lotti costruttivi 1 e 2 (rispettivamente del costo di 2.563,70 milioni di euro e 328,92 milioni di euro). I fabbisogni residui, complessivamente pari a 2.738,84 milioni di euro, sono relativi al finanziamento dei restanti lotti costruttivi 4, 5 e 6 (rispettivamente del costo di 1.274,32 milioni di euro, 414,68 milioni di euro e 992,58 milioni di euro) e delle ulteriori opere compensative previste dalla Delibera CIPE 67/2017 (57,26 milioni di euro).

Delle disponibilità complessive, 2.966,76 milioni di euro sono a valere su fonti nazionali e 665,57 milioni di euro sono a valere su fonti comunitarie.

Nella Tavola 2 del Contratto è riportato, per ogni annualità, il prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa, relativamente alle attività già finanziate e a quelle da finanziare.

Nella stessa tavola 2, i finanziamenti disponibili sono distinti tra i diversi capitoli di spesa previsti nel bilancio dello Stato.

Nei paragrafi seguenti è illustrata la situazione delle risorse disponibili sui diversi capitoli di Spesa del bilancio della Stato e assegnati dalla UE nel corso del tempo.

5.2 Risorse nazionali

Le risorse disponibili sulle fonti nazionali ammontano a 2.966,76 milioni di euro.

Nella seguente Tabella 2 sono distinte per capitolo di bilancio.

Tabella 2

(Importi in milioni di euro)

	Amm.zione titolare	Risorse disponibili
Capitolo 7122	MEF	390,22
Capitolo 7163	MIT	11,78
Capitolo 7532	MIT	2.564,76
Totale fonti nazionali		2.966,76

5.2.1 Risorse nazionali capitolo 7122

Le risorse disponibili a legislazione vigente sul capitolo 7122 del Bilancio dello Stato (gestito dal MEF) sono relative a stanziamenti recati dalle leggi finanziarie e/o di spesa a partire dagli anni '90 e contrattualizzati dalla ex FS S.p.A. prima e da RFI poi nell'ambito dei contratti di programma per la gestione degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria stipulati fra il 1994 e il 2012.

Le risorse erano state già tutte impegnate, quindi disponibili e iscritte fra i crediti del bilancio di RFI fino al 2015.

Al momento della scissione della partecipazione di LTF (poi trasformata in TELT) in FS, i crediti già iscritti nel bilancio di RFI sono stati contestualmente ceduti a FS Italiane.

5.2.2 Risorse nazionali capitolo 7163

Le risorse sono state attribuite con Delibera CIPE n. 62 del 18 novembre 2010, con la quale il Comitato ha deliberato l'assegnazione di un finanziamento di 12 milioni di euro a valere sul Fondo infrastrutture per il completamento del «Cunicolo esplorativo de La Maddalena». Successivamente con Delibera n. 6 del 20 gennaio 2012, nell'ambito della rimodulazione del Fondo Infrastrutture e del Fondo Sviluppo e Coesione, le risorse sono state poste a carico di quest'ultimo e inizialmente iscritte nel capitolo di bilancio a questo correlato (8452 di competenza del MISE).

Successivamente le risorse sono state trasferite nella competenza del MIT con la creazione di uno specifico capitolo di bilancio (cap. 7163) e un assestamento dell'importo operato con il Decreto del MEF - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato n. 112462 del 31 dicembre 2012 ridefinito in 11.776.567 milioni di euro.

5.2.3 Risorse nazionali capitolo 7532

La legge n. 228 del 2012 (Legge di Stabilità 2013) all'art. 1, comma 208, ha disposto l'assegnazione di 2.940 milioni di euro per la realizzazione della Nuova Linea Torino-Lione

Fra il 2013 e il 2014 si sono succeduti una serie di provvedimenti legislativi (Decreto del Fare, Legge di Stabilità 2014, Legge di assestamento di Bilancio 2014) che hanno apportato variazioni all'importo iniziale intervenendo direttamente sulle risorse assegnate al progetto oppure sulle risorse complessive assegnate dalla legge.

La Legge di Stabilità 2016 (legge n. 208 del 28 dicembre 2015) ha rappresentato il quadro delle risorse operando una rimodulazione meramente temporale.

La legge di Bilancio 2017 e la legge di Bilancio 2018 non hanno apportato variazioni. La situazione a legislazione vigente è pertanto la seguente:

Tabella 3 (mln di euro)	Risorse Assegnate	Risorse impegnate al 31/12/16	Annualità 2017	Annualità 2018	Annualità 2019	Anni Successivi
Capitolo 7532	2.564,76	469,74	102,54	293,54	243,54	1.455,40

5.2 Risorse UE

Il progetto per la realizzazione della Nuova Torino-Lione è sin dal 2001 inserito nei programmi di finanziamento dell'Unione Europea finalizzati alla realizzazione della Rete Trans europea dei Trasporti (TEN-T Network).

Il cofinanziamento europeo assegnato all'intervento, nei tre cicli di pianificazione TEN-T 2001-2006, TEN-T 2007-2013 e CEF 2014-2020, è complessivamente pari a 665,57.

In particolare, a chiusura del programma TEN-T 2001-2006, sono stati incassati da LTF contributi europei per 87,51 milioni di euro.

A chiusura del programma 2007-2013 sono stati incassati da LTF e poi da TELT contributi europei per 126,80 milioni di euro.

Relativamente, invece, al Programma CEF 2014-2020 le attività sono in pieno 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 programma in questione, sono assegnate sovvenzioni a valere sulla quota italiana fino ad un massimo di 451,26 milioni di euro.

Le attività ammesse alla sovvenzione comunitaria fanno riferimento sia alla fase di studi e opere geognostiche (123,40 milioni di euro) sia ai lavori (327,86 milioni di euro).

APPENDICE N.1

alla Relazione Informativa

(art. 7.1 e 7.2 del Contratto di Programma)

CONTRATTO DI PROGRAMMA 20xx-2029

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.

E TELT S.A.S.

METODOLOGIA DI CALCOLO INDICATORI DI MISURAZIONE DELLE PERFORMANCE

Premessa

I punti 1 e 2 dell'art. 7 del Contratto di Programma prevedono un meccanismo di misurazione della performance di TELT correlato alla sua capacità di pianificare e realizzare le opere previste.

Infatti il meccanismo mette annualmente a confronto i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate, fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo.

A questo scopo è stato definito un Indice Sintetico di risultato che tiene conto di n. 4 variabili essenziali per la pianificazione ed il controllo degli investimenti: costi e tempi complessivi, produzione e attivazioni nell'anno. È stato, poi, introdotto un ulteriore indicatore relativo alle milestone poste sul percorso critico di progetto, per le quali è necessario concentrare l'attenzione ai fini del buon esito dell'intero cronoprogramma.

Il meccanismo prevede che la valutazione della performance complessiva della Società sia collegata al verificarsi di scostamenti misurati dall'Indice Sintetico rettificati attraverso l'indicatore "Milestone Critiche" secondo i termini stabili al punto 2 dell'articolo 7, come di seguito riportato:

- Scostamento inferiore al 10%: performance positiva
- Scostamento compreso fra 10 e 25%: performance negativa
- Scostamento superiore al 25%: performance fortemente negativa

Portafoglio monitorato

Per la determinazione degli indicatori è stato definito uno specifico perimetro di riferimento, identificando il paniere di attività oggetto di misurazione della performance.

Il metodo prende in esame come campione *n* attività inserite nel cronoprogramma lavori previsto nei lotti costruttivi 1 e 2, di cui alla Delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017.

Il campione oggetto di analisi si evolve nel tempo attraverso l'inserimento di nuove attività che entrano in una fase definita e significativa, e/o l'eliminazione di attività chiuse nello stesso anno, ovvero di attività che hanno ultimato le fasi di collaudo.

Modalità di calcolo della performance

In base a quanto disposto dal Contratto, le variabili caratteristiche del progetto da monitorare sono le seguenti:

- Costo totale delle opere/attività, (CTO);
- Tempo di ultimazione delle opere/attività, (TU);
- Valore della produzione annua (contabilizzazione), (CONT);
- Numero delle attivazioni previste nell'anno (MIL).

Per ogni variabile è stato individuato un indicatore specifico, come qui di seguito riportato, che costituisce elemento base nella costruzione dell'Indicatore sintetico complessivo di risultato da utilizzare ai fini della misurazione della performance:

- I_{CTO} funzione del Costo Totale delle Opere/attività del campione
- I_{TU} funzione della durata di esecuzione delle attività del campione
- I_{CONT} funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) delle attività del campione
- I_{MIL} funzione del numero delle milestone previste nell'anno nel campione

La valorizzazione di ciascun indicatore, così come l'Indicatore complessivo I che li sintetizza, sarà elaborata per ogni anno di vigenza del Contratto di Programma mettendo a confronto un valore di riferimento con un valore di consuntivo, secondo le modalità specificate nei paragrafi successivi.

L'Indicatore Sintetico sopra definito sarà rettificato dall'indicatore "Milestone Critiche" di cui all'art. 7.2.

Riguardo alle quattro variabili oggetto di monitoraggio e alle "Milestone critiche", entro il 30 giugno del 2018 il MIT valida il campione delle attività e l'Indicatore Sintetico di riferimento. A partire dal 2019, sempre entro il 30 giugno di ciascun anno, TELT comunica al MIT i valori di consuntivo registrati relativi all'anno precedente con l'elaborazione dell'Indicatore Sintetico e della misurazione dello scostamento. Il MIT, sulla base di tali informazioni valida le informazioni e, sulla base della proposta di TELT, definisce i valori di riferimento validi per l'anno in corso.

Ai sensi del dell'art. 7.2, il valore di consuntivo di ciascuna variabile dovrà essere neutralizzato dagli scostamenti derivanti da cause di forza maggiore o di fatto del terzo nonché da responsabilità non imputabile TELT. Per tali fattispecie sarà fornita adeguata documentazione da parte di TELT.

Determinazione I_{CTO}

L'indicatore di Costo Totale del campione di attività in esame è determinato dalla differenza fra il valore di consuntivo del Costo Totale (CTO_{cons}) ed il relativo valore di riferimento (CTO_{rif}), rapportata al valore di riferimento (CTO_{rif}).

In particolare, entro il 30 giugno di ogni anno saranno comunicate da TELT le previsioni di Costo Totale di riferimento di ogni attività per l'anno in corso ai fini del calcolo del valore di riferimento (CTO_{rif}).

Il valore di consuntivo del Costo Totale (CTO_{cons}) sarà determinato sulla base dei dati di ripianificazione di ogni attività comunicati dal Gestore entro il 30 giugno dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore CTO da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue

$$I_{CTO} = \frac{CTO_{cons} - CTO_{rif}}{CTO_{rif}}$$

Determinazione I_{TU}

L'indicatore del tempo di ultimazione del campione di attività in esame è determinato dalla differenza fra il valore di consuntivo (TU_{cons}) ed il relativo valore di riferimento (TU_{rif}), rapportata al valore di riferimento (TU_{rif}).

In particolare, entro il 30 giugno di ogni anno, saranno comunicate le date di attivazione e/o ultimazione di ogni attività e calcolati i mesi che intercorrono dal 1° gennaio del medesimo anno alla data di attivazione/ultimazione, la cui sommatoria costituisce il valore di riferimento dell'indicatore (TU_{rif}).

Il valore di consuntivo del tempo di ultimazione (TU_{cons}), espresso anch'esso in mesi residui, sarà coerentemente calcolato sulla base della ripianificazione delle date di attivazione/ultimazione di ogni progetto comunicate entro il 30 giugno dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore del tempo di ultimazione da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue:

$$I_{TU} = \frac{TU_{cons} - TU_{rif}}{TU_{rif}}$$

Determinazione I_{CONT}

L'indicatore di produzione (contabilizzazioni) del campione di attività in esame è determinato dalla differenza fra il valore di riferimento ($CONT_{rif}$) ed il valore di consuntivo ($CONT_{cons}$) della produzione annua, rapportata al valore di riferimento ($CONT_{rif}$).

In particolare, entro il 30 giugno di ogni anno, saranno comunicate da TELT le previsioni di spesa (contabilizzazioni) di ogni attività, ai fini del calcolo del valore di riferimento ($CONT_{rif}$) per l'anno in corso.

Il valore di consuntivo della produzione ($CONT_{cons}$) sarà determinato sulla base dei dati di consuntivo di ogni attività per l'intero anno di riferimento, comunicati entro il 30 giugno dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore della produttività da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue:

$$I_{CONT} = \frac{CONT_{rif} - CONT_{cons}}{CONT_{rif}}$$

Determinazione I_{MIL}

L'indicatore di "MIL" del campione di attività oggetto di analisi è determinato alla differenza tra il valore di riferimento (MIL_{cons}) ed il valore di consuntivo (MIL_{rif}) delle milestone significative previste nell'anno, rapportata al valore di riferimento (MIL_{rif}).

In particolare, entro il 30 giugno di ogni anno, saranno comunicate TELT le previsioni del numero di milestone da raggiungere per l'anno in corso, ai fini del calcolo del valore di riferimento (MIL_{rif}).

Il valore di consuntivo del numero di milestone (MIL_{cons}) sarà determinato sulla base dei dati di consuntivo delle attività comunicati entro il 30 giugno dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore del numero di milestone da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue:

$$I_{MIL} = \frac{MIL_{rif} - MIL_{cons}}{MIL_{rif}}$$

Determinazione Indice Sintetico I

Individuati come sopra descritto i quattro Indicatori specifici, si definisce l'Indice Sintetico I quale misura dello scostamento complessivo registrato sulle variabili di cui al Contratto, da calcolare ai fini della determinazione della performance della Società.

A ciascun Indicatore specifico è stato associato un fattore di ponderazione in modo da tener conto della diversa importanza associata a ciascuna variabile sotto osservazione.

$$I = (0,3 * I_{CTO} + 0,2 * I_{TU} + 0,3 * I_{CONT} + 0,2 * I_{MIL})$$

I primi due indicatori I_{CTO} e I_{TU} , sono correlati alla vita intera dell'attività oggetto di misurazione, mentre gli ultimi due, I_{CONT} e I_{MIL} , sono relativi ad un arco temporale di un anno.

Nella formula sopra espressa risulta pertanto che:

- l'indicatore del Costo Totale I_{CTO} , che è correlato all'eventuale maggior costo delle opere rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 30%;
- l'indicatore dei Tempi di Ultimazione I_{TU} , che è correlato all'eventuale prolungamento dei tempi di realizzazione/ultimazione delle opere/attività rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 20%;
- l'indicatore della Produzione I_{CONT} , che è correlato all'eventuale minore produzione di spesa annuale rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 30%;
- l'indicatore del milestones I_{MIL} , che è correlato all'eventuale slittamento di attivazioni/completamento di attività significative previste nell'anno rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 20%.

Determinazione Indicatore "Milestone Critiche"

L'indicatore è costruito identificando cinque milestone fra quelle riferibili alle attività costituenti il paniere di cui ai punti precedenti che trovandosi sul percorso critico sono fondamentali per il rispetto del cronoprogramma complessivo. Entro il 30 giugno di ciascuno anno TELT certifica il raggiungimento o meno delle "Milestone Critiche" riferite all'anno precedente e propone al MIT quelle per l'anno in corso.

Per il 2018 sarà definito solamente l'elenco delle "Milestone Critiche" per l'anno in corso.

Il mancato raggiungimento di ciascuna milestone critica alla data considerata, con una tolleranza di un mese, incrementerà lo scostamento calcolato con la suindicata formula "Indice Sintetico" di 2 punti percentuali ai fini della determinazione del risultato della performance.

CONTRATTO DI PROGRAMMA 20xx-2029
TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.
E TELT S.A.S.

**1. Annesso alla Relazione informativa: recepimento
raccomandazioni CIPE**

Giugno 2018



1. Dettaglio raccomandazioni CIPE

Di seguito vengono rappresentate analiticamente le raccomandazioni espresse dal CIPE con la Delibera n. 6/2018, con il dettaglio di come e/o dove è stato recepito quanto richiesto:

Tab. 1 – Raccomandazioni CIPE

Raccomandazione 1.1	Recepimento
<p>L'art. 2, comma 1, andrà riformulato, in modo coerente con la denominazione del contratto, nel modo seguente, ove gli accordi intergovernativi lo consentano: Art. 2 Oggetto - comma 1. «Il Contratto ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato italiano, FS e TELT, con riguardo alle modalità di progettazione, realizzazione dell'Opera da parte di TELT, ivi comprese le attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari, e del relativo finanziamento, limitatamente alla quota di finanziamento italiana». Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vetrificherà, al riguardo, se negli Accordi intergovernativi siglati o nell'applicazione del diritto francese vi sia un legittimo impedimento a tale modifica</p>	<p>L'articolo 2, comma 1, è stato modificato come nel seguito, tenendo conto di quanto previsto negli accordi intergovernativi: Art. 2 1) <i>Il Contratto nel rispetto del ruolo, delle Responsabilità e del diritto applicabile al Promotore Pubblico, come stabilito negli Accordi intergovernativi, ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato Italiano, FS e TELT, con riguardo alle modalità di finanziamento della progettazione, ivi comprese le attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari, e della realizzazione dell'Opera da parte di TELT, limitatamente alla quota di finanziamento italiana.</i></p>
<p>Raccomandazione 1.2</p> <p>1.2 All'art. 2, comma 3, si segnala che si dovrà prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e della Regione Piemonte, trasmetta al CIPE un'informativa sul programma di attuazione delle ulteriori misure di accompagnamento non appena concluso il processo di condivisione con i soggetti partecipanti all'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, nel rispetto del limite di spesa di cui alla delibera 67 del 2017, pari a 57,26 milioni di euro.</p>	<p>Recepimento</p> <p>L'articolo 2, comma 3, è stato integrato come nel seguito: Art. 2 3) [...]. <i>In merito alle ulteriori misure di accompagnamento riportate nella delibera CIPE n. 67 del 2017 con un limite di spesa fissato in 57,26 milioni di euro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e della Regione Piemonte, trasmetterà al CIPE un'informativa sul programma di attuazione delle ulteriori misure di accompagnamento non appena concluso il processo di condivisione con i soggetti partecipanti all'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.</i></p>

<p>Raccomandazione 1.3</p> <p>1.3 All'art. 3, comma 1, si ritiene che il comma vada riformulato nei seguenti termini: «La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza e' fissata al 31 dicembre 2029, o comunque fino all'ultimazione e messa in esercizio dell'Opera.».</p>	<p>Recepimento</p> <p>L'articolo 3, comma 1, è stato modificato come nel seguito: Art. 3 1) <i>La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione 1° gennaio 2015, e la relativa avrà scadenza è fissata al 31 dicembre 2029, o comunque fino termine stimato per l' all'ultimazione e la messa in esercizio dell'Opera.</i></p> <p>Sono stati, pertanto, aggiornati in conformità: il titolo del contratto, della relazione informativa, e il riferimento alla durata contrattuale nei considerata.</p>
<p>Raccomandazione1.4</p> <p>1.4 Un protocollo d'intesa tra Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria generale dello Stato e DIPE, verrà redatto ai sensi degli articoli 6 e 7 del decreto legislativo 229 del 2011, per assicurare a questo Comitato il flusso costante di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999, per evitare il duplicarsi delle banche dati ed in coerenza con il principio di unicità dell'invio.</p>	<p>Recepimento</p> <p>La raccomandazione è riferita al MEF e al DIPE (soggetti diversi da quelli firmatari del contratto) e prescinde dagli impegni del Contratto. Per quanto di specifica competenza, i contraenti hanno già previsto fra i propri obblighi l'alimentazione dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici (art.4.1)</p>
<p>Raccomandazione 1.5</p> <p>1.5 All'art. 4, comma 1, punto v) e vi), andrebbe inoltre chiarito che gli oneri aggiuntivi dei collaudi sono ricompresi nell'attuale limite di spesa.</p>	<p>Recepimento</p> <p>Gli oneri aggiuntivi dei collaudi sono ricompresi nell'attuale limite di spesa dell'opera. Ciò è stato puntualizzato all'articolo 4, comma 1, punti V e VI, modificato come nel seguito:</p> <p>Art. 4.1 V) [...] <i>Gli oneri per gli incarichi di cui sopra, determinati sulla base della normativa vigente, rimangono a carico del quadro tecnico economico di progetto restando, quindi, nei limiti del costo certificato e relativo limite di spesa;</i> VI) [...] <i>affidare, senza oneri aggiuntivi a proprio carico, nel limite del costo certificato approvato e relativo limite di spesa e nel rispetto delle tempistiche di gara e delle esigenze di TELT l'incarico di componente della commissione di gara</i></p>

<p>Raccomandazione 1.6</p> <p>1.6 All'art. 6, comma 2, si ritiene opportuno esplicitare che la verifica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del rispetto degli obblighi contrattuali di TELT riguardi anche quanto previsto all'art. 7, comma 4, relativamente all'obbligo di TELT di collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili dei progetti di investimento ai livelli di performance e ai casi di inadempimento di cui al medesimo art. 7.</p>	<p>Recepimento</p> <p>L'esplicitazione richiesta è stata inserita all'art. 6, comma 3, (e non al comma 2, erroneamente indicato in delibera) che è stato modificato come nel seguito:</p> <p>Art. 6 <i>3. Il MIT verifica il rispetto degli obblighi contrattuali da parte di TELT ed FS e può effettuare studi, indagini, ispezioni, controlli diretti e indiretti sulle attività, opere e lavori anche con riferimento alla valutazione performance di cui al successivo articolo 7.</i></p>
<p>Raccomandazione 1.7</p> <p>1.7 All'art. 7, comma 2, in merito alla valutazione delle performance si dovrebbe specificare che gli scostamenti sono in «riduzione rispetto a quanto programmato o previsto dal cronoprogramma allegato al Contratto».</p>	<p>Recepimento</p> <p>L'art. 7, comma 2, è stato modificato come nel seguito:</p> <p>Art. 7 <i>2) Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità di TELT, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente contratto, si definiscono i seguenti livelli di performance collegati allo scostamento negativo rilevato a consuntivo rispetto a quanto programmato</i></p>
<p>Raccomandazione 1.8</p> <p>Relativamente all'art. 7, si ritiene utile, comunque, prevedere più specifici indici di risultato, ovvero procedure di individuazione degli inadempimenti contrattuali di TELT e FS più dettagliate. Occorre, infatti, evidenziare che nel Contratto nei confronti di TELT ed FS non vi sarebbero altri effetti negativi previsti, oltre a quelli dell'art. 7. A tale proposito al medesimo art. 7, potranno essere previsti casi di ulteriore valutazione delle performance, anche con apposito allegato o atto integrativo, per i quali il campione relativo selezionato per il monitoraggio e la valutazione venga scelto, nell'ambito del diagramma di GANTT, tra le attività presenti sul «percorso critico» - attività che presentano diverse dipendenze e che, se ritardano oppure stentano a partire, producono un impatto significativo e rilevante sull'intero progetto non pienamente recuperabile -, su cui occorre quindi concentrare l'attenzione per garantire il buon esito dello stesso intero</p>	<p>Recepimento</p> <p>Per recepire quanto richiesto, concentrando la valutazione delle performance sulla efficacia dei processi di programmazione e controllo operativo, è stato integrato l'art. 7 come nel seguito, includendo tanto le attività che nel diagramma di gantt sono sul percorso critico, quanto un nuovo indicatore che va a rettificare (in positivo o in negativo) l'indicatore complessivo di performance:</p> <p><i>Art. 7 [...] Fra le milestone riferibili alle attività costituenti il paniere suindicato, il MIT ne individua cinque che sono classificate come "milestone critiche" in quanto, essendo situate sul percorso critico del programma lavori, sono fondamentali per il rispetto del cronoprogramma complessivo. Il mancato raggiungimento di ciascuna milestone critica alla data considerata, con una tolleranza di un mese, incrementerà lo scostamento calcolato con la formula sopra indicata di 2 punti percentuali.</i></p>

progetto.	
<p>Raccomandazione 1.9</p> <p>1.9 Dovrà anche essere chiarito, in una relazione a questo Comitato di cui al punto 2.2, relativamente agli elementi su cui viene misurata la performance di TELT, come siano stati individuati i quattro indicatori caratteristici ed i livelli di performance «di riferimento» rispetto a cui calcolare lo scostamento dal programmato</p>	<p>Recepimento</p> <p>In relazione a quanto richiesto è stata sviluppata una specifica appendice (integrata con un paragrafo inerente la <i>Determinazione Indicatore “Milestone Critiche”</i>) alla Relazione Informativa denominata: <i>Appendice n. 1 Metodologia di calcolo indicatori di misurazione delle performance.</i></p>
<p>Raccomandazione 1.10</p> <p>1.10 E' inoltre necessario che il campione di attività sulle quali verificare la valutazione di performance sia determinato comprendendo un numero rilevante di attività significative, in termini di importo, complessità tecnica e tempistica.</p>	<p>Recepimento</p> <p>Vedi recepimento raccomandazione 1.8</p>
<p>Raccomandazione 1.11</p> <p>1.11 Il Contratto dovrà, altresì, riportare prima dell'ultimo considerato evidenza del CUP dell'opera, ai sensi dell'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.</p>	<p>Recepimento</p> <p>È stato riportato, prima dell'ultimo considerato, il CUP dell'opera:</p> <p>Considerato [...] <i>che il CUP dell'opera, ai sensi dell'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n. 3 è C11J05000030001</i> [...]</p>