



## *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

### **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

\*\*\*\*\*

### **RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

## **PREMESSA**

La presente Relazione espone i principali contenuti dello schema del 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 ripercorrendo, sinteticamente, i contenuti della Relazione Informativa allegata allo stesso Contratto, alla quale si rimanda per ogni ulteriore approfondimento.

Tale schema di Contratto è stato esaminato favorevolmente dal CIPE nella riunione dello scorso 21 marzo (Delibera n. 6/2018, pubblicata in G.U. n.124 del 30.05.2018)

Lo schema di Contratto è stato quindi aggiornato unicamente per tener conto delle raccomandazioni espresse dal CIPE con la citata Delibera del 21/03/2018 (al riguardo il dettaglio delle raccomandazioni espresse dal CIPE ed il relativo atto di recepimento è riportato nel documento “Annesso alla Relazione informativa: raccomandazioni CIPE”).

Come noto, l’iter di approvazione del Contratto non è proseguito in ragione delle note riflessioni politiche avviate dal Governo allora appena insediatosi.

Inoltre, il processo di estensione temporale del contratto di sovvenzione europeo fino alla fine del 2022, che stanZIA le risorse allocate sul progetto, si è concluso con la sua sottoscrizione in data 17/4/2020 garantendone la retroattiva validità a far data dal 1/1/2020, al fine di mantenere la totalità del contributo europeo destinato ai due Stati, con una minima rimodulazione finanziaria della rispettiva ripartizione.

In ogni caso, la 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.”*

## **DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI AL NUOVO SCHEMA MIT-FS-TELT**

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 Ferroviaire 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.

Il progetto è stato inserito nel Contratto di Programma 2001-2005 tra il MIT e RFI, 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, tra il MIT e RFI, 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).

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.

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.

L'Accordo 2012 individua il *Promotore pubblico*, quale organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese. 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;

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.

Nel Contratto di Programma 2012 - 2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e registrato in data 16 giugno 2015 alla Corte dei Conti con il decreto interministeriale MIT/MEF 18 maggio 2015, n. 158, l'investimento "Nuova linea Torino-Lione (interventi prioritari-quota Italia)" nella Tabella C "Partecipazioni" (gli investimenti ricompresi nella Tabella C riguardano opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente ma affidandole, ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel presente atto). Nell'Atto è specificato 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 (TELT).

Il 5 dicembre 2014 è stato sottoscritto fra RFI e MIT un Accordo per l'aggiornamento del Contratto di Programma 2012-2016 con RFI, riguardante l'adeguamento del costo dell'opera.

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"*.

Con il Decreto interministeriale MIT/MEF n.° 299 del 09.09.2016, registrato alla Corte dei Conti in data 02/11/2016, 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 e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 28/06/2016; 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".

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, occorre procedere alla stipula del Contratto di Programma fra il MIT, FS e TELT, per il periodo 2015-2029, 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.

## **ITER APPROVATIVO**

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

La citata legge, all'art. 1, dispone che:

*"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. Le commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti di cui al comma 1 nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione".*

Come detto, con deliberazione del 21 marzo 2018 n. 6, pubblicata in G.U. n.124 del 30.05.2018, il CIPE si è espresso favorevolmente, con raccomandazioni, in merito allo schema di "Schema del Contratto di Programma 2015 – 2029 tra MIT, FS e TELT".

L'Atto, prima di essere sottoscritto, è quindi sottoposto alle commissioni parlamentari competenti per l'espressione del relativo parere.

## **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 e per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

**All'articolo 1**, oltre alla illustrazione delle definizioni e abbreviazioni, viene indicato che le Premesse, le Tavole (Tav. 1 "Costo e finanziamenti" e Tav. 2 "Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa per studi, ricognizioni e lavori preliminari") e gli Allegati (Relazione informativa) costituiscono parte integrante del Contratto.

**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 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, intendendo, con tale affermazione, escludere dalla disciplina gli analoghi rapporti che TELT debba intrattenere con lo Stato Francese (e suoi delegati). L'*Opera*, come indicato nelle definizioni dell'art. 1 del Contratto, è costituita dalla sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, come definita nell'Accordo 2012, ovvero "*la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia*".

**All'articolo 3** definisce la durata del Contratto. 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.

**L'articolo 5** stabilisce le modalità di pianificazione ed erogazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'*Opera*.

**L'articolo 6** definisce i poteri e i compiti del MIT.

**L'articolo 7** illustra la metodologia di valutazione della performance realizzativa.

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

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

## **IL PROGETTO**

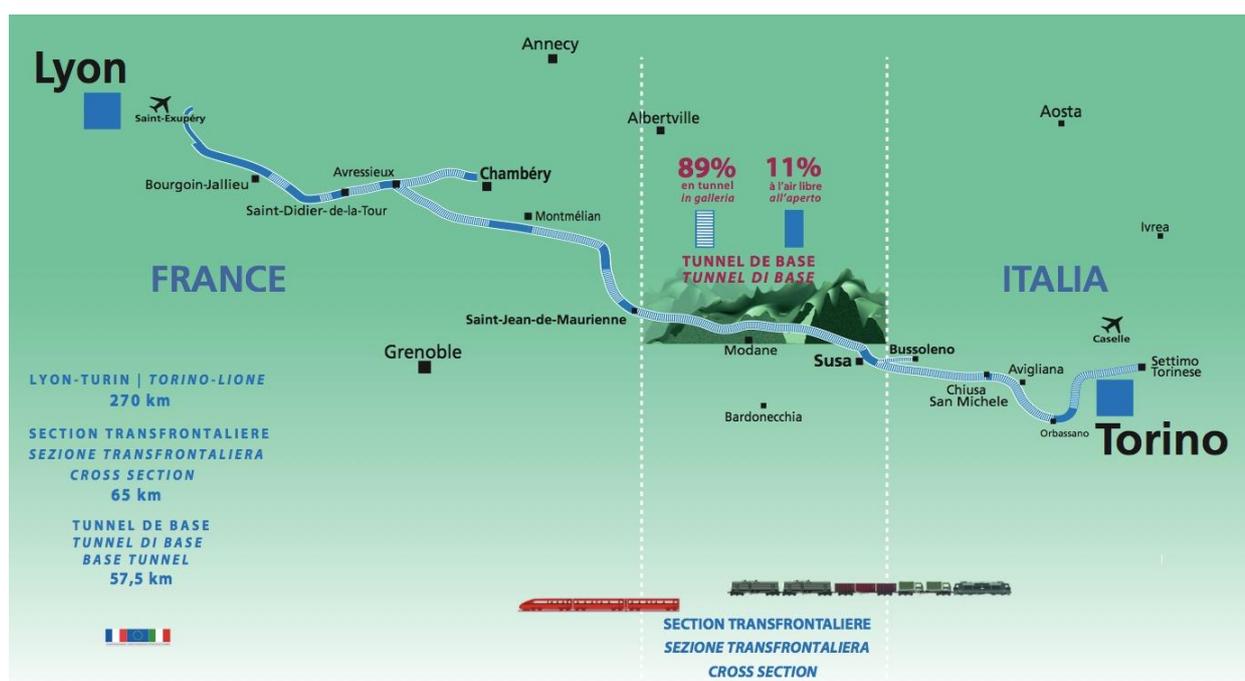
La Nuova Linea Torino-Lione è parte integrante della Core Network TEN-T, che ha il compito di collegare i Paesi dell'Unione e questi ai Paesi confinanti e costituisce, in termini di infrastrutture di

trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico europeo.

Come detto, 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.

Con l'Accordo del 30 gennaio 2012, ratificato in Italia con legge 23 aprile 2014, n. 71, 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.



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".

La fase di **Studi ed indagini geognostiche** è stata avviata 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 1,4

miliardi di euro. La quota italiana è pari a 740 milioni di euro. Di questi, 402 a carico dello Stato Italiano e 338 a carico della UE. Il costo delle opere è dotato di integrale copertura finanziaria.

**I lavori definitivi** relativi alla sezione transfrontaliera 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

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.

## **COPERTURE FINANZIARIE**

La Tavola 1 del Contratto riporta il costo degli interventi e il quadro completo delle risorse disponibili sulle diverse fonti nazionali e comunitarie.

Le disponibilità complessive ivi riportate ammontano a circa 3.632,33 milioni di euro. Tali risorse sono a 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).

Nella Tav. 1, delle disponibilità complessive, 2.966,76 milioni di euro sono riportati a valere su fonti nazionali e 665,57 milioni di euro 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 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.

Come detto, all'articolo 3, comma 3, del Contatto, è previsto che disposizioni normative e/o Delibere CIPE di assegnazione di specifiche risorse finanziarie destinate all'Opera, che intervengano successivamente, avranno immediata efficacia per le parti.

Lo schema contrattuale riporta il quadro della situazione alla data di esame da parte del CIPE. Delle novità intervenute e dell'evoluzione delle risorse finanziarie si potrà dare atto nei prossimi aggiornamenti al Contratto. A tale proposito, troverà applicazione l'art. 1 della Legge 14 luglio 1993, n. 238 e, in particolare, il comma 2-bis nel caso di modifiche non sostanziali finalizzate al recepimento delle risorse finanziarie.