

DELIBERA 28 febbraio 2018.

Parere sul Contratto di programma 2015-2029 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.a. (TELT) per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino - Lione. (Delibera n. 6/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS), che prevede, tra l'altro, il preventivo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica dei trasporti (CIPET), istituito con legge 4 giugno 1991, n. 186, art. 2, comma 1;

Visto l'art. 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali è ricompreso il CIPET, trasferendo a questo Comitato una parte delle competenze dello stesso, tra cui, alla lettera c), la valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T e successive modificazioni, avente scadenza al 31 ottobre 2060, con il quale è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

Visto il «Nuovo piano dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera n. 1 del 1° febbraio 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Considerato che le attribuzioni del Comitato sulla valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti sono state, peraltro, fatte salve dall'art. 37, comma 6-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che istituendo l'Autorità di regolazione dei trasporti espressamente ha stabilito che «restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma»;

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento euro-

peo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», che abroga il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e che prevede, nel quadro di una più ampia regolazione dei rapporti tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per altro regolati da un atto di concessione e da uno o più «contratti di programma»;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che 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;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'undicesimo allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013 che include il «Programma delle infrastrutture strategiche» vigente;

Viste le delibere n. 68 del 2010, n. 57 del 2011, n. 23 del 2012, n. 29 del 2013, n. 91 del 2013, n. 19 del 2015, n. 62 del 2016 e n. 67 del 2017, con le quali questo Comitato ha approvato fra l'altro i progetti preliminari e definitivi dell'infrastruttura strategica relativa alla linea ferroviaria Torino-Lione;

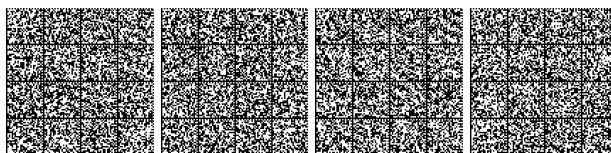
Viste le delibere n. 63 del 2007, n. 6 del 2008, n. 27 del 2010, n. 4 del 2012, n. 33 del 2012, n. 22 del 2013, n. 112 del 2015 e n. 13 del 2017 con le quali questo Comitato ha fornito parere sui contratti di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., e, in particolare, sul «Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti - tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A.», sottoscritto in data 8 agosto 2014 e approvato, ai sensi dell'art. 1, comma 10, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;

Viste le delibere n. 86 del 2010, n. 57 del 2011, n. 23 del 2012, n. 29 del 2013, n. 91 del 2013, n. 19 del 2015, n. 62 del 2016 e n. 67 del 2017, con le quali questo Comitato ha approvato, fra l'altro, i progetti della linea ferroviaria Torino-Lione, le opere compensative e fornito autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi e all'avvio del 1° e del 2° lotto costruttivo;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, (c.d. nuovo Codice dei contratti pubblici) e successive modificazioni che, con riferimento alla programmazione infrastrutturale, ha individuato i seguenti strumenti di pianificazione e programmazione:

a) il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;

b) il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) che, oltre a quanto stabilito all'art. 2, comma 2, del decre-



to legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e seguenti modificazioni, contiene gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL;

Vista la delibera 1° dicembre 2016, n. 68, con la quale questo Comitato ha preso atto del contenuto delle «Linee guida del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche» (Linee guida), che definiscono - tra l'altro - la procedura semplificata da adottare per la gestione della «fase transitoria» fino al primo DPP;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

a) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 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, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163

del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

b) la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera del 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera dell'8 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, adottato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il MIT;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di Coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIP), ha assorbito ed ampliato - all'interno di quest'ultimo Organismo inter-istituzionale dello Stato - tutte le competenze del previgente CCASGO;

Vista la proposta di cui alla nota 13 febbraio 2018, n. 5452, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del Contratto di programma 2015-2029 in esame;

Vista la nota di chiarimenti fornita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 16 febbraio 2018, n. 1013;

Preso atto dei contenuti dello schema di Contratto di programma 2017-2029 e relativi allegati, ed in particolare che:

a) sotto l'aspetto attuativo e procedurale

1) 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;

2) lo stesso Accordo stabilisce 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 e pertanto la conduzione degli studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale della nuova linea sono stati 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);

3) il progetto è stato inserito nel Contratto di Programma 2001-2005 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, siglato il 2 maggio 2001 e successivi aggiornamenti, e l'*addendum* al contratto stipulato a copertura dell'annualità 2006;



4) il Contratto di Programma 2007-2011, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, firmato il 31 ottobre 2007, riporta il progetto 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);

5) 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 23 aprile 2014, n. 71;

6) il medesimo Accordo del 30 gennaio 2012 prevede la realizzazione in fasi funzionali della parte comune italo-francese e 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, mentre le fasi successive saranno definite dai Paesi nell'ambito di accordi ulteriori;

7) 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:

a. è responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera;

b. assicura la direzione strategica e operativa del progetto ed è responsabile del suo buon fine nei confronti delle Parti e dell'Unione europea;

8) 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);

9) LTF ha modificato la propria denominazione sociale in TELT contestualmente all'approvazione della modifica del nuovo statuto societario in data 23 febbraio 2015, a completamento delle prescrizioni concordate fra gli Stati nell'art. 13 dell'Accordo internazionale del 2012, il quale prevede che il Promotore pubblico *Tunnel Euralpin Lyon Turin* (TELT) si sostituisce a LTF nell'esercizio delle missioni che corrispondono ai diritti e agli obblighi precedentemente attribuiti a LTF;

10) il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti emanato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, 18 maggio 2015, n. 158, registra-

to in data 16 giugno 2015 dalla Corte dei conti, che ha approvato il Contratto di Programma 2012 - 2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI);

11) il Contratto di Programma 2012 - 2016, parte investimenti include l'investimento «Nuova linea Torino-Lione (interventi prioritari-quota Italia)» nella tabella C «Partecipazioni», e specifica che in esito alla ratifica dell'Accordo del 2012, operata dalla citata legge n. 71 del 2014, l'intervento sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del Promotore (TELT);

12) il 5 dicembre 2014 è stato sottoscritto fra RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Accordo per l'aggiornamento del Contratto di Programma 2012-2016 con RFI, riguardante l'adeguamento del costo dell'opera;

13) la legge 28 dicembre 2015, n. 208 (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 S.p.A., le risorse già destinate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono direttamente trasferite alla società Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.»;

14) il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze n. 299 del 9 settembre 2016, registrato alla Corte dei conti il 2 novembre 2016, registro n. 1, foglio n. 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. e in data 28 giugno 2016 è stato eliminato dall'Atto contrattuale l'intervento della «Nuova linea Torino-Lione», considerando che il nuovo soggetto promotore TELT prevede la partecipazione di FS e non di RFI;

15) 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 con quanto già previsto dalla citata legge di stabilità 2016, occorre procedere alla stipula del Contratto di Programma fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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;

b) Sotto l'aspetto dell'articolazione del Contratto

1) l'art. 1, oltre alla illustrazione delle definizioni e abbreviazioni, indica 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;

2) l'art. 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»;

3) l'art. 3 fissa al 1° gennaio 2015 la decorrenza del contratto e al 31 dicembre 2029 la scadenza; sono, poi, illustrati i meccanismi di aggiornamento e di recepimento nel contratto delle eventuali novità in materia finanziaria;

4) l'art. 4 attribuisce gli obblighi contrattuali in capo a FS e a TELT;

5) l'art. 5 stabilisce le modalità di pianificazione ed erogazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'Opera;

6) l'art. 6 definisce i poteri e i compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

7) l'art. 7 illustra la metodologia di valutazione della *performance* realizzativa;

8) l'art. 8 fornisce indicazioni in merito alle comunicazioni ufficiali;

9) l'art. 9 stabilisce le modalità di regolazione delle eventuali controversie;

c) Sotto l'aspetto realizzativo

1) 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;

2) la delibera 20 febbraio 2015, n. 19, ha approvato il progetto definitivo della sezione transfrontaliera per quanto attiene alla parte in territorio italiano;

3) la successiva delibera 7 agosto 2017, n. 67, ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, della «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera»;

4) la fase di Studi ed indagini geognostiche è stata avviata dalla società LTF a partire dal 2001 e sarà completata dal nuovo promotore TELT entro il 2021;

5) i lavori definitivi relativi alla sezione transfrontaliera comprendono:

a. il rifacimento dell'impianto di *Saint-Jean-de-Maurienne* con la stazione internazionale ed il raccordo alla Linea Storica;

b. il tunnel di base transfrontaliero del Moncenisio;

c. l'attraversamento della Piana di Susa con la stazione internazionale e le opere per l'innesto della Interconnessione nella Linea Storica Torino-Modane;

6) la realizzazione di tali opere, come disposto dal CIPE con la citata delibera n. 67 del 2017 e in accordo con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, avverrà per lotti costruttivi ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

7) l'intera opera è articolata nei seguenti cinque lotti non funzionali, in aggiunta a studi opere geognostiche preliminari e a ulteriori opere compensative:

a. primo Lotto Costruttivo - Lotto 1 - Tunnel di Base;

b. secondo Lotto Costruttivo - Lotto 2 - Opere all'aperto Francia;

c. terzo Lotto Costruttivo - Lotto 3 - Tunnel di Base (completamento);

d. quarto Lotto Costruttivo - Lotto 4 - Opere all'aperto Italia;

e. quinto Lotto Costruttivo - Lotto 5 - Attrezzaggio Tecnologico.

d) Aspetti finanziari

1) la citata Delibera n. 67 del 2017, 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;

2) gli studi e le opere geognostiche precedenti rispetto ai cinque lotti ammontano a 739,71 milioni di euro, interamente finanziati, di cui 402 a carico dello Stato italiano e 337,71 a carico dell'Unione europea;

3) 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 n. 67 del 2017;

4) la tavola 1 del Contratto riporta il costo degli interventi e il quadro completo delle risorse disponibili sulle diverse fonti nazionali e comunitarie;

5) le disponibilità complessive ammontano a circa 3.632,33 milioni di euro, di cui 2.966,76 milioni di risorse statali e 665,57 milioni di risorse UE;

6) le 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);

7) i fabbisogni residui, complessivamente pari a 2.738,84 milioni di euro, sono relativi al finanziamento dei restanti lotti costruttivi 3, 4 e 5 - 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 n. 67 del 2017 per 57,26 milioni di euro;



8) 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, distinti tra i diversi capitoli di spesa previsti nel bilancio dello Stato;

Considerato che il Comitato è chiamato ad esprimere il proprio parere, con osservazioni e raccomandazioni, sullo schema di contratto in base all'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato, art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la nota 27 febbraio 2018, n. 1183-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera

di esprimere parere favorevole sullo schema di «Contratto di programma 2015-2029» tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e *Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.A.* (TELT), nella stesura esaminata nell'odierna seduta, con le seguenti raccomandazioni:

1. Disposizioni sul testo del Contratto

1.1 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.

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.

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 è fissata al 31 dicembre 2029, o comunque fino

all'ultimazione e messa in esercizio dell'Opera.». Tale riformulazione si rende opportuna in quanto il contratto non può avere efficacia retroattiva, anche tenuto conto che lo stesso prevede obblighi tra le parti e casi di *performance* negativa e per inadempimenti. Peraltro il «vuoto contrattuale» risulta normato dalla legge n. 208 del 2015, art. 1, comma 678, che ha già disciplinato il finanziamento dell'opera proprio nelle more della stipula del contratto di programma.

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.

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.

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.

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».

1.8 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 progetto.

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.



1.10 È 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.

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.

2. Disposizioni finali

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al contratto.

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato una relazione di TELT sul recepimento delle raccomandazioni contenute nella presente delibera e con un aggiornamento sull'andamento del progetto nel suo insieme;

2.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63 del 2003 sopra richiamata.

2.4 Ai sensi della richiamata delibera n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

2.5 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

2.6 Il provvedimento di approvazione del Contratto dovrà essere trasmesso a questo Comitato una volta perfezionato.

Roma, 28 febbraio 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 16 maggio 2018
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 736

18A03785

COMMISSIONE DI GARANZIA DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI

DELIBERA 10 maggio 2018.

Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure da garantire in caso di sciopero del personale dipendente della Società Sogei S.p.A. (Delibera n. 18/159).

LA COMMISSIONE

Su proposta del commissario prof.ssa Orsola Razzolini, delegato per il settore;

Premesso che:

1) la SOGEI - Società generale d'informatica S.p.A. (d'ora in avanti anche «la Società»), è una società *in house* interamente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze che eroga servizi strumentali all'esercizio delle funzioni pubbliche attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze e alle agenzie fiscali e, in particolare, ogni attività finalizzata alla realizzazione, allo sviluppo, alla manutenzione e alla conduzione tecnica del sistema informativo della fiscalità (ambito fiscalità), le attività di supporto e gestione dei servizi informatici e ogni altra attività di carattere informatico di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze (ambito economia e finanza pubblica);

2) con delibera n. 15/50 del 23 febbraio 2015, la Commissione, in relazione alla funzione assolta dalla SOGEI, definita «infrastruttura critica informatica di interesse nazionale» dal decreto del Ministero dell'interno del 9 gennaio 2008, ha stabilito che la stessa «si può inquadrare nella categoria dei soggetti attivi, la cui attività istituzionale è finalizzata allo svolgimento della funzione fiscale. Tale attività presenta un carattere essenziale nell'attuale sistema di fiscalità di massa, in quanto strumentale alla fase dei controlli e dell'istruttoria tributaria, con l'obiettivo di assumere informazioni ed acquisire elementi di prova rispetto al comportamento dei contribuenti. Per tale motivo, l'attività della SOGEI S.p.A. può essere qualificata come servizio strumentale a sostenere l'agire amministrativo per il migliore perseguimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia della funzione fiscale. L'eventuale interruzione del servizio da parte della SOGEI S.p.A. potrebbe determinare effetti negativi in relazione all'erogazione di un servizio pubblico (corrispondente alla fase di attuazione delle prestazioni fiscali), con possibili ricadute anche nei confronti dei cittadini»;

3) alla luce di tale qualificazione funzionale, la Commissione ha ritenuto che «le azioni di sciopero eventualmente indette dal personale dipendente dalla SOGEI S.p.A. debbano essere assoggettate alla disciplina stabilita dalla legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, al fine di assicurare una idonea garanzia dei diritti dei cittadini coinvolti dall'esercizio della funzione fiscale»; con la stessa nota, la Commissione ha invitato le parti sociali

