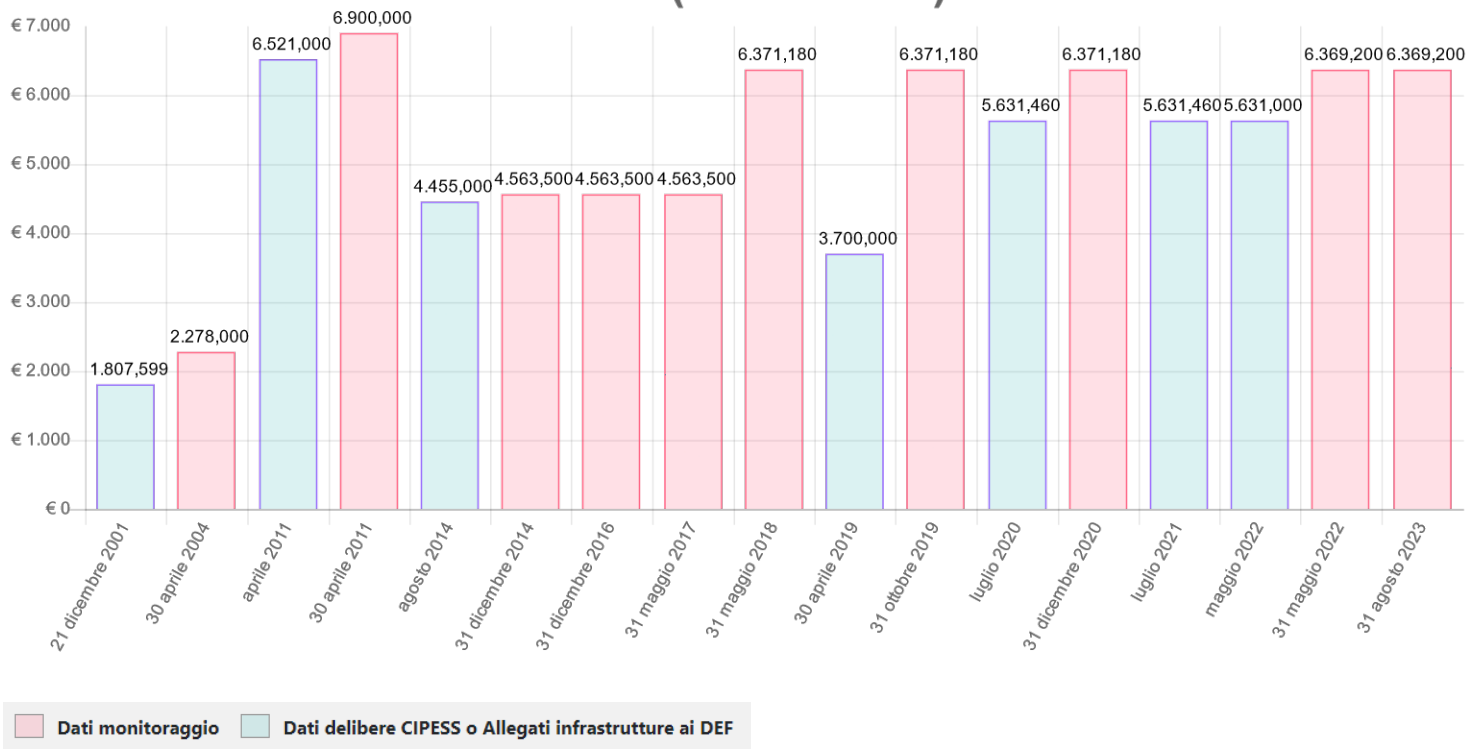


Ferrovie

FERROVIE / Direttrice Torino-Lione / Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione SCHEDA N. 2

Costo (mln di euro)



QUADRO FINANZIARIO AL 31/05/2022



LOCALIZZAZIONE



CUP

C11J05000030001

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Ferrovie

SOGGETTO TITOLARE

TELT SAS

DESCRIZIONE

Il progetto riguarda la realizzazione della parte italiana, compresa tra il confine di Stato e Chiusa di San Michele, della sezione internazionale del nuovo collegamento ferroviario ad AV/AC tra Torino e Lione, destinato ad un traffico di tipo misto (viaggiatori e merci). La "Parte Comune", da Chiusa di San Michele (Italia) a San Jean de Maurienne (Francia), ha uno sviluppo complessivo di circa 84 km (di cui 49 in Francia e 35 in Italia) e, in base al progetto definitivo presentato da LTF a gennaio 2013, è costituita da: tunnel di base di 57 km (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura; sezione transfrontaliera che sul lato italiano si estende per 18,1 km, di cui 12,5 nel tunnel di base e la parte in superficie nella Piana di Susa per 2,6 km; la connessione alla linea storica a Bussoleno per 3 km, di cui 2,1 Km in galleria; galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 km.

Per quanto riguarda la parte italiana, con l'attuale progetto il tracciato del 2005 è stato radicalmente cambiato: si è passati dalla sponda sinistra della Dora a quella destra con un percorso quasi tutto in galleria profonda.

La nuova soluzione progettuale prevede lo sbocco del tunnel di base nel comune di Susa, nella zona dell'attuale autoporto dove sorge la nuova Stazione Internazionale per il turismo delle Valli Olimpiche. Dopo Susa, dove sono ubicati anche gli impianti di sicurezza, controllo e manutenzione, il tracciato prosegue in profondità sotto l'Orsiera fino a Chiusa di San Michele, dove la linea, pur restando sempre interrata, per 750 m è prevista a cielo libero per ragioni di sicurezza. Il nuovo progetto prevede inoltre lo spostamento dell'imbocco del cunicolo esplorativo nel massiccio d'Ambin da Venaus a Chiomonte in località La Maddalena.

La linea ferroviaria Torino-Lione è una linea mista merci/passeggeri, come le altre dorsali di attraversamento delle Alpi già esistenti, inclusa nel corridoio essenziale di interesse nazionale ed europeo "Mediterraneo" della rete transeuropea di trasporto TEN-T, come definita nel regolamento UE n. 1315 del 2013.

PNRR-PNC

No

Opera commissariata

No

DATI STORICI

1996

Il Parlamento e il Consiglio Europeo emanano la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

2001

Viene firmato un Accordo tra Italia e Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, successivamente ratificato dal Parlamento francese e da quello italiano. In applicazione di tale accordo, i gestori delle infrastrutture italiana (RFI) e francese (RFF) creano una "Società per Azioni semplificata", la Lyon Turin Ferroviaire (LTF), per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune franco-italiana della sezione internazionale che comportano: la definizione del tracciato, delle procedure di valutazione ambientale, lo scavo delle discenderie e dei tunnel di ricognizione, i lavori connessi e gli studi necessari alla stesura del progetto ("avantprojet"). Al termine di tale fase, la Società dovrà proporre la consistenza definitiva delle opere, la localizzazione, lo stanziamento finanziario di previsione e le modalità di realizzazione. Il progetto è inserito nel PIS della legge obiettivo nel "Sistema Valichi" con un costo di 1.807,6 Meuro.

2003

Il progetto preliminare viene consegnato ai competenti organi italiani. L'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte che esprime parere favorevole con prescrizioni. In base all'accordo con il governo francese, il MIT autorizza la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus (opera preparatoria). Il Ministero dell'Ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni. Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione", proponendo l'approvazione del progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni. Il CIPE, con delibera n. 113, prende atto che il soggetto aggiudicatore è individuato in LTF S.A.S e approva il progetto preliminare, dichiarandone la compatibilità ambientale.

2005

RFI indica quale data di ultimazione lavori il mese di settembre 2016 e prevede di affidare i lavori al Contraente Generale. A seguito di alcune manifestazioni di dissenso da parte delle collettività locali, si svolge un primo incontro tra esponenti del Governo e i rappresentanti degli enti locali per trovare una mediazione che consenta di sbloccare i lavori (sondaggi e rilevamenti necessari per gli approfondimenti del progetto). Conseguentemente, il Governo ferma i lavori di scavo del cunicolo di Venaus in attesa della VIA sul progetto del cunicolo e sull'intera opera e istituisce l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, con il compito di svolgere, con le parti interessate, tutti gli approfondimenti necessari per risolvere le controversie con le collettività locali.

2006

Per assicurare la più ampia partecipazione alle comunità locali, nella riunione del 29 giugno tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con la Regione Piemonte e gli enti locali interessati, viene deciso di stralciare il procedimento dalla "Legge Obiettivo" e di ricondurlo alla procedura ordinaria prevista dall'art. 81 del D.P.R. 616/1977 relativo alle opere di interesse statale. Tale procedura prevede che la CdS, che risponde direttamente al MIT, si esprima su progetti definitivi relativi ad opere di interesse statale. L'approvazione dei progetti, nei casi in cui la decisione sia adottata dalla CdS all'unanimità, sostituisce gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali. Alla CdS partecipano tutti i soggetti coinvolti nel progetto: gli enti locali, LTF, RFI, i ministeri e gli altri soggetti pubblici e privati. La CdS ha il compito di esaminare le osservazioni che sorgono sul progetto da parte di tutti i soggetti coinvolti, con emissione finale di un documento a carattere decisionale. Vengono, inoltre, create altre due strutture di concertazione: un tavolo tecnico e un tavolo istituzionale. Viene avviata la CdS preparatoria con richiesta di invio/avvio dei Progetti LTF e RFI ed il 28 agosto viene depositato il progetto definitivo di LTF ed il progetto preliminare di RFI. LTF avvia la gara d'appalto per la realizzazione del SIA, con un bando a livello europeo. L'appalto viene aggiudicato a fine novembre ad un raggruppamento di imprese che ha come mandataria la società Golder.

2007

Viene consegnato il dossier finale del SIA. La Commissione europea prevede di finanziare un insieme di interventi per i progetti prioritari nazionali inseriti nella rete TEN-T e, tra essi, la "Lione-Torino". Il bando europeo mette a disposizione circa 6,4-6,8 Meuro. Viene presentata una richiesta congiunta italo-francese di finanziamento europeo. Nell'ambito della predisposizione del dossier europeo viene ridefinito il costo della parte comune italo-francese del collegamento: costo degli studi circa 842 Meuro e dei lavori circa 9.033 Meuro. La Commissione europea assegna, per il periodo 2007-2013, un contributo di 671,8 Meuro per gli studi ed una prima parte dei lavori relativi alla parte comune del progetto.

2008

Il Governo dà mandato all'Osservatorio di completare, entro il 30 giugno, l'approfondimento del nodo di Torino, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle dove si intende individuare dei tracciati alternativi della nuova linea. Mario Virano viene confermato nell'incarico di Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività relative alla realizzazione dell'alta velocità nell'asse ferroviario Torino-Lione. Il Governo, d'intesa con la Regione Piemonte e con il Sindaco e la Provincia di Torino, avvia le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione, dal confine francese a Settimo Torinese, con il concorso degli enti locali e secondo una tempistica coerente con gli impegni presi nei confronti dell'UE. Inoltre riconosce la necessità di una "governance unitaria" dell'intera progettazione che, basandosi sull'esperienza dell'Osservatorio Valle Susa, dovrà coordinare e monitorare tutte le fasi della progettazione preliminare e l'unitarietà di finanziamento, coordinando le risorse attivabili in un piano organico e tenendo conto del "Piano Strategico" promosso dalla Provincia di Torino. I Governi italo/francese presentano all'UE un programma per l'ottenimento dei finanziamenti per le Reti TEN.

2009

Vengono ultimati i lavori della discenderia di La Praz. L'opera è compresa nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio. Le comunità locali sono coinvolte nella preparazione del progetto preliminare modificato in Piemonte-Val di Susa. L'Osservatorio approva all'unanimità gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione con orientamenti per il futuro. Nell'ambito del vertice italo-francese del 24 febbraio, il MIT sottoscrive con il Governo francese alcuni accordi che riguardano la nuova linea ferroviaria AV-AC Torino-Lione. Per gli interventi sul Frejus la gara sarà effettuata entro sei settimane. L'Osservatorio concorda le "Specifiche Progettuali" che entrano a far parte dei documenti di gara di LTF e di affidamento di RFI. Il CIPE, nella delibera n. 10, riferisce che l'opera è stata esclusa dal prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture già esaminate dal

CIPE in quanto il Consiglio di Stato, con sentenza n. 5582/2007, ha dichiarato improcedibile, per cessata materia del contendere, l'impugnativa proposta da comunità locali poiché il relativo progetto è stato ricondotto alle procedure ordinarie. Il 25 maggio viene assegnata la gara d'appalto di LTF - Lyon Turin Ferroviaire – per elaborare lo studio del nuovo progetto preliminare necessario per la definizione del nuovo tracciato sul versante italiano. L'appalto prevede tre contratti, per "opere civili, geologia, ambiente, coordinamento generale", "esercizio e manutenzione" e "sicurezza". I contratti vengono assegnati a: opere civili, geologia, ambiente, coordinazione generale: Raggruppamento Bonnard et Gardel, Arcadis, Lombardi, Amberg, Tecnimont, SEA Consulting, Studio Quaranta; -esercizio e manutenzione, impianti: Raggruppamento Italferr, Systra, Inexia; -sicurezza: Raggruppamento Bonnard et Gardel, Amberg, Lombardi, Arcadis, Tecnimont. Nel rispetto delle scadenze previste nel programma presentato dai Governi italo/francese all'UE, ai fini dell'ottenimento dei finanziamenti per le Reti TEN, LTF è in attesa di ricevere le seguenti autorizzazioni: 1) avvio della vera e propria fase di progettazione preliminare, a seguito della definizione del corridoio prescelto nell'ambito della concertazione in corso in sede di Osservatorio; 2) avvio del programma di sondaggi già validati in sede di Osservatorio; 3) inizio dell'iter autorizzatorio, ai sensi dell'art. 167 e 168 del D.Lgs 163/2006, del cunicolo esplorativo de La Maddalena, per cui è stato predisposto un Progetto definitivo e che dovrà essere istruito in sede di Osservatorio. La legge 23 dicembre 2009, n. 191, all'articolo 2, commi da 232 a 234, prevede la possibilità di avviare la realizzazione di grandi progetti strategici per lotti costruttivi non funzionali. In particolare il comma 232 individua i requisiti dei progetti: essere inserito nella rete Ten-T e nel PIS; un costo superiore ai 2 miliardi di euro ed un tempo di realizzazione superiore a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo; lotti funzionali di importo non inferiore ad 1 miliardo di euro. Il comma 233 stabilisce che, con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente di assegnare, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, per il finanziamento dei successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma. Il comma 234 stabilisce che l'Allegato Infrastrutture dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233 destinatari delle risorse assegnate dal CIPE.

2010

L'Osservatorio approva all'unanimità gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione con orientamenti per il futuro tracciato dal confine di Stato alla connessione con la linea AV-AC Torino-Lione. Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011. LTF, dopo aver presentato il progetto definitivo e il SIA del cunicolo esplorativo de La Maddalena, pubblica l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità. Il progetto preliminare ha, il 9 luglio, il viatico dalla Commissione Intergovernativa di Parigi e quindi si attiva la procedura di approvazione presso il Ministero dell'Ambiente e la Regione, ma il deposito formale per l'iter approvativo avviene in agosto. Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010". In particolare, nelle stesse tabelle, sono riportati gli interventi : "Corridoio 5 collegamento internazionale Torino- Lione: tratta Bruzzola/confine di Stato" (RFI) e il "Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)" (LTF). Il 27 ottobre la Commissione Europea pubblica la revisione intermedia per il finanziamento di 92 grandi progetti infrastrutturali per le reti Transeuropee. Il Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione" è nella lista dei 10 progetti che hanno ricevuto un'ulteriore proroga condizionata fino al 2015, ma hanno subito una riduzione del finanziamento UE (da 671,80 Meuro a 662,62, con una perdita di 9,18 Meuro). Nella seduta del 4 novembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.Lgs. 281/97 sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture. Il CIPE, con delibera n. 86, approva con prescrizioni il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione". Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre 2010, sono compresi gli interventi: "ALPETUNNEL GEIE - Nuova linea Torino-Lione" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 43 Meuro interamente contabilizzati al 2009; "Nuova linea Torino - Lione (studi ed indagini opzionali e quota finanziata comprensiva anche delle risorse TEN-T 2007-13 la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 916 Meuro di cui 264 contabilizzati al 2009 e 471 Meuro di risorse aggiuntive 2009; "Nuova linea Torino - Lione (Completamento)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 8.950 Meuro da reperire. Il Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, con lettera d'informazione a tutti i cittadini del territorio interessato dalla futura infrastruttura, comunica lo stato di avanzamento dell'intero progetto. In particolare presenta il nuovo tracciato della parte comune, tratta italiana, come definito nel progetto preliminare in corso di valutazione. Il progetto definitivo è atteso nel 2012 e i lavori dell'intera Parte Comune, da Chiusa di S. Michele a S. Jean de Maurienne, per circa 84 km (di cui 49 in Francia e 35 in Italia) saranno appaltati da un unico promotore pubblico binazionale con modalità e procedure unificate nei due Paesi.

Aprile 2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".La regione Piemonte approva la L.R. 21 aprile 2011, n. 4 con la quale, attraverso lo strumento della concertazione ed un apposito comitato di pilotaggio, interviene a favore dei territori interessati dalla realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche di cui alla legge obiettivo con la finalità di limitarne gli impatti e di armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento. La Giunta regionale individua i progetti cui applicare le procedure previste dalla legge regionale. In sede di prima attuazione le disposizioni si applicano agli interventi relativi alla galleria geognostica La Maddalena e al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Con delibera di Giunta regionale, si esprime valutazione positiva ai fini dell'intesa sul progetto, condizionata al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

Dicembre 2011

A Maggio il Ministero per i beni e le attività culturali esprime parere favorevole con prescrizioni. Con parere 29 luglio 2011, la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni alla compatibilità ambientale del progetto preliminare. La Commissione intergovernativa (CIG), nella riunione tenutasi il 6 luglio, approva il principio della realizzazione in due fasi. Il CIPE, con delibera n. 57 del 3 agosto, approva il nuovo progetto preliminare del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, tratta confine di stato/Chiusa San Michele. L'importo complessivo dell'intervento, pari a complessivi 4.563,5 Meuro al netto di IVA, costituisce il "limite di spesa" e comprende: 4.285,5 Meuro quale costo della tratta in territorio italiano della parte comune italo-francese; 236,5 Meuro come costo stimato delle prescrizioni proposte dal MIT, compresa la realizzazione per fasi; 41,5 Meuro per opere compensative. Nell'aggiornamento di settembre dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle stesse tabelle di aprile. La legge 12 novembre 2011, n. 183 (Legge di stabilità 2012) all'art. 19, dichiara il sito La Maddalena "sito di interesse strategico nazionale". Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2011, risulta completata la progettazione preliminare. Sul sito di LTF SAS si riferisce che in data 20 dicembre 2011 è stato confermato a CMC, capofila di un raggruppamento di imprese, il contratto per la realizzazione dello scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena a Chiomonte, in prossimità di Susa. Si tratta di un atto integrativo al contratto firmato da LTF con la CMC nel 2005 per la realizzazione della variante tecnica "La Maddalena" rispetto al progetto del cunicolo esplorativo denominato Venaus.

Marzo 2012

Il CIPE, con delibera n. 6 del 20 gennaio, ridefinisce il quadro finanziario complessivo del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2012-2015. L'opera è inserita nella tabella "1 - Quadro delle riduzioni di spesa sul Fondo Infrastrutture", con una riduzione di 12 Meuro pari all'intero importo assegnato con delibera CIPE 86/2010, e nella tabella "4 - Assegnazioni a interventi indifferibili e provvisti di titoli giuridici perfezionati (art. 33, comma 3, legge n. 183/2011)", con una assegnazione di importo pari alla riduzione. In data 9 gennaio 2012 ha avuto inizio la progettazione definitiva che verrà completata in 12 mesi. Il 30 gennaio i governi italiano e francese firmano a Roma un nuovo accordo intergovernativo per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione. Si tratta di un protocollo addizionale al trattato di Torino del 2001 che sarà sottoposto ai parlamenti dei due Paesi per la ratifica. Il nuovo accordo specifica il tracciato del progetto, in particolare sul versante italiano, e approva le modifiche apportate. Definisce inoltre il fasaggio che porterà alla realizzazione, in una prima fase, della sezione transfrontaliera, includendo un "tunnel di base" di 57 km tra Susa, in Italia, e Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia. L'accordo identifica anche le modalità di governance del progetto e, in particolare, del futuro promotore pubblico che succederà a LTF. Questo nuovo promotore, sotto la responsabilità degli stati, avrà il compito di realizzare la sezione transfrontaliera. Per quanto riguarda la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera, valutato in circa 8,5 miliardi di euro, l'Italia e la Francia forniranno il 60 % dei finanziamenti e l'UE il restante 40%. Il CIPE, con delibera n. 23 del 23 marzo, assegna 10 Meuro per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale dell'opera e approva l'ambito del progetto definitivo a seguito dell'Accordo tra i governi italiano e francese per la realizzazione della «Nuova linea ferroviaria Torino – Lione». Per quanto concerne l'Accordo tra i governi, il CIPE prende atto: che tale Accordo prevede la realizzazione per fasi funzionali della parte comune italo-francese del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e individua la prima fase funzionale nella sezione transfrontaliera compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa in Italia; che in base al richiamato Accordo, la predetta «sezione transfrontaliera» si interconnette con la linea storica a Susa, mentre la citata delibera n. 57/2011 prevede l'interconnessione a Chiusa San Michele; che la ripartizione del costo della suddetta sezione transfrontaliera, stimato sulla base del progetto definitivo in corso di elaborazione e validato-certificato da un soggetto esterno indipendente, al netto del contributo europeo e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, è previsto per il 57,9 % a carico dell'Italia e per il 42,1% a carico della Francia; che a detto criterio di ripartizione fanno eccezione i costi per le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di

accompagnamento che sono a carico di ogni Stato in funzione del territorio sul quale le stesse si trovano; che l'Accordo conferma la ripartizione paritaria tra i due Stati del finanziamento delle prestazioni relative agli studi, alle ricognizioni e ai lavori preliminari realizzati per l'elaborazione del progetto, stabilendo inoltre eccezionalmente la presa in carico totale da parte dell'Italia, che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo, dei sovra costi derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia del nuovo progetto rispetto a quello originario denominato «sinistra Dora»; che le successive fasi funzionali, che saranno regolate con successivi accordi tra i due Stati, consisteranno nella realizzazione in Francia di una sezione di 33 km circa attraverso il massiccio di Belledonne e comprendente i tunnel di Belledonne e di Glandon e nella realizzazione in Italia di un tunnel di circa 19 km tra Susa e Chiusa San Michele.

Settembre 2012

Il documento dell'Osservatorio "Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone", del 18 aprile, riprende quanto deciso dal CIPE, nelle sedute del 3 agosto 2011 e 23 marzo 2012, in merito alla possibilità di realizzare per fasi funzionali successive la "parte comune" della Torino-Lione. In particolare, nel documento si riferisce che il CIPE nella seduta del 23 marzo 2012 ha ribadito che "in aderenza alle risultanze dello studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della CIG, la società LTF dovrà preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la prima fase della progettazione definitiva dal Confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica)". L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture-Rapporto intermedio di aprile 2012: allegato 2, opere indifferibili; allegato 4, interventi approvati nella seduta del CIPE del 23 marzo 2012; allegato 5, quadro riepilogativo degli interventi del PIS. Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2010/2011, sottoscritto tra il MIT e RFI SpA il 21 maggio 2012, sono riportati gli interventi: "ALPETUNNEL GEIE - Nuova linea Torino-Lione" tra gli interventi ultimati trasferiti in Tabella E con l'aggiornamento 2010/2011 del CdP, con un "Costo a Vita Intera" di 43 Meuro; "Nuova linea Torino - Lione (studi ed indagini opzionali e quota finanziata comprensiva anche delle risorse TEN-T 2007-13 la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)" tra le opere in corso (tabella A03/A04 - Sviluppo infrastrutturale), con un "Costo a Vita Intera" di 916 Meuro di cui 264 contabilizzati al 2010; "Nuova linea Torino - Lione (Completamento)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 8.950 Meuro da reperire. In data 18 giugno 2012, l'Osservatorio, nel corso di una riunione con la Regione Piemonte, la Provincia e il Comune di Torino, individua e condivide i criteri per una strategia comune di valle che trovi nella realizzazione della nuova linea ferroviaria il volano per l'avvio di processi di sviluppo sostenibile e integrato. Tali criteri sono denominati «smart valley», «energia», «interventi sul patrimonio edilizio esistente» e «miglioramento dell'assetto ambientale e idrogeologico». L'opera è riportata nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 (aggiornamento di settembre 2012): Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche; documento uno "due diligence". Inoltre, il "Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante" è riportato nella Tabella 1, Opere in realizzazione e/o completate del PIS, e il "Traforo ferroviario del Frejus (parte italiana e lato Italia)" nella Tabella 2, Opere in fase di progettazione del PIS. Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 30 settembre 2012, per i lavori di realizzazione del cunicolo esplorativo della Maddalena risulta che, a seguito della firma dell'atto aggiuntivo del dicembre 2011, in data 16 aprile 2012, viene firmato il verbale di ripresa lavori a valle dell'immissione in possesso dei terreni privati in comune di Chiomonte notificato ai proprietari in data 11 aprile 2012. L'avanzamento dei lavori è pari a 10,2 Meuro su un importo di aggiudicazione di 84,34 Meuro. Risulta inoltre avviata, il 9 gennaio 2012, la progettazione definitiva dell'intera opera e la prima fase dovrà riguardare la tratta dal Confine di Stato a Susa/Bussoleno.

Dicembre 2012

Nella seduta del 6 dicembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2012 – 10° Allegato infrastrutture. Il CIPE, con delibera n. 136 del 21 dicembre, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DEF 2012. L'art. 1, comma 208, della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità 2013) autorizza la spesa di 2.940 milioni di euro, di cui di 60 Meuro per il 2013, 100 Meuro per il 2014, 680 Meuro per il 2015 e 150 Meuro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029, per il finanziamento di studi, progetti, lavori preliminari e definitivi connessi alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Tali risorse, allocate sul capitolo di bilancio 7532 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state successivamente ridotte a 2.564.758.613 euro per effetto di differenti provvedimenti normativi. Le risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, assegnate alla "Nuova linea ferroviaria Torino – Lione" per le opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale, con delibera CIPE 23/2012, pari a 10 Meuro, sono state confermate con delibere CIPE 97/2012, 126/2012, 137/2012, 7/2013 e 8/2013.

Giugno 2013

In data 31 gennaio 2013 viene presentato, presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del MIT, il Progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, approvato da LTF. La Regione Piemonte, con delibera di Giunta 11 marzo 2013, n. 10-5501, prende atto che l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione ha ritenuto di superare la logica delle compensazioni come fonte di finanziamento per opere di carattere locale e non connesse tra loro, identificando criteri per una strategia comune di valle che trovi nella realizzazione della nuova linea ferroviaria il volano per l'avvio di processi di sviluppo sostenibile e integrato, e descrive il processo per la selezione delle opere compensative di cui alla delibera 57/2011, condotto in coordinamento con l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione e la Provincia di Torino, sentito il Comune di Torino. Il progetto organico per i territori interessati dalle opere della nuova linea ferroviaria, elaborato in base ai criteri individuati è stato denominato «Smart Susa Valley». L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 1 - Le opere in realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche nel perimetro del deliberato CIPE il patrimonio infrastrutturale consolidato – Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante; Tabella 2 - Le opere in progettazione del deliberato CIPE – Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia). Il CIPE, con delibera n. 29 del 31 maggio, rimodula il finanziamento di 10 Meuro assegnato con delibera 23/2012, anticipando al 2014 l'assegnazione di 8 Meuro precedentemente prevista per il 2016. Tale anticipazione ha comportato il posticipo al 2016 di parte dei finanziamenti stanziati per la S.S. 172 “dei Trulli”. Il Comitato, tra l'altro, ribadisce che il limite di spesa dell'intervento denominato «Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione — sezione internazionale — parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano» rimane fissato in 4.563,5 Meuro. L'art. 7-quater del D.L. 43/2013 reca una esclusione dai vincoli del patto di stabilità interno dei pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio finalizzati all'esecuzione del progetto relativo al collegamento internazionale Torino-Lione, approvato dal CIPE con delibera n. 57 del 3 agosto 2011, o che in tal senso saranno individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dai rappresentanti degli enti locali interessati all'opera. La deroga è concessa nel limite di 10 Meuro annui per il triennio 2013-2015 ed è riferita ai pagamenti effettuati dagli enti interessati finanziati con risorse comunali, regionali e stata. Il comma 13 dell'articolo 18 provvede alla copertura finanziaria del Fondo “sblocca cantieri”, tra l'altro, quanto a euro 96 milioni per l'anno 2014, a euro 258 milioni per l'anno 2015, a 143 milioni per l'anno 2016 e a euro 142 milioni per l'anno 2017 mediante corrispondente riduzione delle risorse stanziato per la realizzazione della nuova linea AV/AC Torino Lione, dall'articolo 1, comma 208, della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013).

Ottobre 2013

In data 15 luglio, la Regione Piemonte consegna al ministro allo Sviluppo economico, a margine dell'inaugurazione dei lavori della nuova interconnessione elettrica Piemonte-Savoia, svoltasi a Piossasco, il progetto Smart Susa Valley, che intende indirizzare le compensazioni legate alla TAV per delineare una strategia comune di valle in ottica di connettività, efficienza energetica, eco-sostenibilità, sicurezza e attrattività territoriale. Il progetto è articolato in cinque assi di intervento (Mobility, Energy, Environment, Building ed Economy) ed intende porre le condizioni per concepire, anche grazie alle ricadute della nuova linea Torino-Lione, un regime speciale in grado di premiare la Valsusa attraverso la valorizzazione di luoghi, saperi e competenze, politiche di agevolazione tariffaria e processi di semplificazione amministrativa. Vengono approfonditi sette temi fondamentali, tra i quali emergono: l'utilizzo razionale del potenziale energetico di valle anche connesso alle filiere produttive locali; l'efficienza energetica dei sistemi insediativi e in particolare degli edifici pubblici; la promozione delle fonti rinnovabili finalizzate all'autoconsumo; azioni finalizzate alla riduzione dei costi energetici per le imprese al fine di favorire la ripresa di competitività evitando la tendenza attuale alla delocalizzazione all'estero o addirittura la chiusura degli stabilimenti italiani. L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), Tabelle: 0 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo; 1A - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) - Perimetro interventi deliberati dal CIPE (2002-2013 settembre) Opere in fase di realizzazione; 1B - Perimetro interventi deliberati dal CIPE (2002-2013 settembre) Opere in istruttoria. Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2013, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

Giugno 2014

Il CIPE, con delibera n. 91 del 17 dicembre 2013, modifica il soggetto aggiudicatore e aggiorna, in 13.741.019 euro, il costo complessivo delle opere e misure compensative «di priorità 1» di cui alla delibera n. 29/2013. Il limite di spesa dell'intervento denominato “Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo-francese – tratta in territorio italiano” rimane fissato in 4.563,5 Meuro. In sede di presentazione del progetto definitivo della prima fase funzionale, dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, il MIT indicherà le voci del quadro economico ridotte, al fine di assorbire il maggior costo delle opere compensative. La legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità 2014), assegna, tra l'altro, all'opera “nuova linea ferroviaria Torino Lione” 540 Meuro, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio MIT 7532 in aumento delle risorse assegnate dalla Legge di stabilità 2013 all'art. 1 comma 208. L'opera è inclusa nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e fa parte del corridoio europeo

Mediterraneo di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 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. L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, Tabelle: III.1-1 Corridoio Mediterraneo; A.1-1 Tabella 0 - Avanzamento Programma Infrastrutture Strategiche. Nella seduta del 16 aprile la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013 – 11° Allegato infrastrutture. La legge 23 aprile 2014, n. 71, dispone la ratifica ed esecuzione da parte dell'Italia dell'Accordo, del 30 gennaio 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. L'Accordo prevede che l'intervento sarà oggetto di uno specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico.

Dicembre 2014

Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013. La Regione Piemonte, con DGR 4 agosto 2014, n. 22.212, approva lo schema dell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte. L'opera è compresa nell'allegato 1 - Regione Piemonte componente storica (PIS). Nel CdP RFI 2012-2016, sottoscritto tra il MIT e RFI Spa l'8 agosto 2014, l'opera "Nuova linea Torino-Lione (interventi prioritari – quota Italia)" è riportata nella Tabella C – partecipazioni societarie (investimenti realizzati tramite società di scopo), con un costo di 7.789 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 3.275 Meuro (390 Meuro risorse MEF, 2.561 Meuro risorse MIT, 12 Meuro risorse MISE e 312 Meuro risorse UE) e un fabbisogno di 4.514 Meuro. L'art. 1, comma 10, del decreto-legge 1° settembre 2014, n. 133, stabilisce che il CdP RFI 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, deve essere approvato con decreto del MIT di concerto con il MEF. L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella delle revoche e delle riassegnazioni di legge Obiettivo; Tabella 0 Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche, articolata in 4 interventi; Tabella 0.1 Il consolidato: le opere in realizzazione (opere di compensazione fase 1 e 2 e cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante); Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione (Tunnel ferroviario del Frejus, parte italiana e lato Italia). Il 5 dicembre 2014 il MIT e RFI SpA sottoscrivono un Accordo per l'aggiornamento del CdP 2012-2016 parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014, relativamente al costo, quota Italia, della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Nello specifico tale accordo aggiorna la stima del costo, quota Italia, riportato nella Tabella C "Partecipazioni Societarie" (7.789 Meuro), in 5.676 Meuro articolata in: 854 Meuro per studi e indagini geognostiche; 4.822 Meuro per la realizzazione dell'opera principale (quota Italia) al netto dell'adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia. Il CdA di Ferrovie dello Stato SpA, in data 10 dicembre 2014, approva il progetto di scissione parziale di LTF, attuato mediante assegnazione a FS SpA della partecipazione al capitale sociale della Lyon Turin Ferroviarie SaS e delle disponibilità liquide e passività a questa correlate. Nella Tabella E (Set. 11 - cap. 7532) della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015), per la realizzazione della Torino-Lione, sono indicate risorse a valere sull'art. 1, comma 208, della legge n. 228/2012, pari a euro 2.458.273.000 per il periodo 2015-2029.

Marzo 2016

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 (aprile e novembre 2015), Allegato 3 Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche. Il CIPE, con delibera n. 19 del 20 febbraio 2015, considerato che, pur se la tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera oggetto della deliberazione costituisce uno stralcio non funzionale della Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, l'approvazione del progetto definitivo costituisce atto propedeutico ai fini della certificazione del costo del progetto definitivo dell'intera Sezione transfrontaliera, ai sensi dell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, nonché ai fini della richiesta di contributo da parte della Unione europea (UE), senza consentire l'avvio dei lavori, che resta subordinato all'approvazione di un protocollo addizionale all'Accordo del 29 gennaio 2001 e che dovrà tenere conto della partecipazione definitiva dell'UE al progetto, approva, con prescrizioni, il progetto definitivo della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo francese - Sezione transfrontaliera: tratta in territorio italiano". In particolare, ai sensi dell'art. 166 del D.lgs. 163/2006 approva il progetto definitivo delle parti: galleria di base dal confine di Stato fino all'imbocco di Susa; opere connesse alla Area di sicurezza Clarea situate in territorio italiano, comprensive della porzione in territorio italiano della galleria di ventilazione della Val Clarea e rivestimento, finiture e attrezzaggio necessari a trasformare in una vera e propria discenderia il cunicolo esplorativo de La Maddalena. Sono invece approvate ai sensi dell'art. 167, comma 5, del D.lgs. le parti seguenti: tratta nella piana di Susa, incluso il ponte sulla Dora Riparia (facente parte del nodo di Susa); il tunnel e linea di interconnessione con le Linee storiche Torino/Modane e Susa/Bussoleno, compresi i due ponti di attraversamento del fiume Dora Riparia a Bussoleno; l'area tecnica e di sicurezza di Susa e relativa viabilità connessa (facente parte del nodo di Susa); la Stazione internazionale di Susa (facente parte del nodo di Susa); Cavidotto 132kY lungo la S.P. 210 e in destra idrografica del fiume Cenischia; le modifiche alle centrali di ventilazione e ai piazzali esterni di Clarea e Maddalena; le modifiche alla viabilità di collegamento tra

L'Autostrada A32 e la viabilità ordinaria per le sedi SITAF e della Polizia stradale; l'utilizzo dei siti di deposito di Torcazza Piemonte e Caprie; la risoluzione delle interferenze con l'Autoporto di SITAF; lo svincolo di Chiomonte in fase di cantiere. L'importo di euro 2.633.591.000, al netto di IVA, costituisce il limite di spesa del progetto approvato e comprende le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera. La copertura finanziaria del progetto approvato a carico dell'Italia, pari a 1.597 Meuro nell'ipotesi A, di ripartizione del costo senza contributo UE, e a 958 Meuro nell'ipotesi B, di ripartizione del costo con un contributo UE del 40% (1.053,444 Meuro), è imputata a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 208, della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013) e successivi rifinanziamenti, come indicate nella Tabella E della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015), alla voce "risorse residue di cui all'art. 1, comma 208, della legge n. 228/2012" pari a euro 2.564.758.613. Il CIPE, tra l'altro, dispone che il MIT prima dell'inizio dei lavori dovrà verificare l'esito positivo delle attività esplorative nel "Cunicolo esplorativo de La Maddalena", essendo un'opera propedeutica alla realizzazione della Galleria di base, e in caso di esito non positivo, dovrà darne comunicazione al CIPE stesso. Dovrà inoltre trasmettere al CIPE l'elenco delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale connesse al progetto definitivo approvato, articolate tra opere "di priorità 1" e opere "di priorità 2", e il loro costo dovrà essere coerente con l'importo di euro 32.129.919 e far parte dell'importo relativo alla voce "esecuzione dei lavori" del quadro economico del progetto definitivo. In data 23 febbraio 2015, viene istituito il nuovo Promotore Pubblico TELT SAS (Tunnel Euralpin Lyon Turin sas) responsabile della realizzazione e della gestione della Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria. La società bi-nazionale è partecipata al 50% da Italia e Francia attraverso Ferrovie dello Stato Italiane e il Ministero dell'economia francese. In data 24 febbraio 2015, nell'ambito del vertice Italia-Francia a Parigi viene firmato il protocollo addizionale all'Accordo Italia-Francia del 2012 in modo da consentire l'avvio delle fasi più rilevanti per la realizzazione dell'opera. In data 26 febbraio 2015, nel quadro degli indirizzi del CEF (Connecting Europe Facility), TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin, consegna all'Unione europea il dossier di Italia e Francia con la richiesta di finanziamento, per un importo di circa 1,2 miliardi come contributo a oltre 3 miliardi di lavori previsti entro il 2020, per la realizzazione della sezione transfrontaliera della futura linea, merci e passeggeri, Torino-Lione. In data 16 marzo 2015 si svolge il primo Consiglio di Amministrazione di TELT. Con decreto del Presidente della Repubblica del 23 aprile 2015 il Dott. Paolo Fioletta è nominato Commissario straordinario del governo per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione fino al 31 dicembre 2016. Con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015 è approvato il CdP RFI 2012-2016 parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra RFI SpA e il MIT. In data 10 luglio 2015 è approvato da parte dell'Unione europea il cofinanziamento pari al 41,8% del costo del progetto definitivo della tratta transfrontaliera. Il 1° dicembre 2015 è sottoscritto il contratto di sovvenzione (grant agreement), tra gli Stati italiano e francese e l'Agenzia Europea per le Innovazioni e le Reti (INEA), relativo ad una parte dell'opera e per il finanziamento della sezione transfrontaliera con risorse dell'Unione Europea per complessivi 813,78 milioni di euro, di cui 451,26 per la parte italiana e 362,52 per la parte francese. Il CIPE, con delibera n. 112 del 23 dicembre 2015, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2015 del CdP RFI 2012-2016 parte investimenti. Il comma 678 dell'articolo 1 della legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016), nelle more della stipula del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Ferrovie dello Stato italiane Spa, prevede che le risorse già destinate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono direttamente trasferite alla società Ferrovie dello Stato italiane Spa. Nella Tabella E (Set. 11 - cap. 7532) per la realizzazione della Torino-Lione, sono indicate risorse a valere sull'art. 1, comma 208, della legge n. 228/2012, pari a euro 2.215.560.000 per il periodo 2016-2029. L'8 marzo 2016, a Venezia, il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese sottoscrivono il Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Come indicato all'articolo 2, punto 2.1, del Protocollo addizionale, il costo certificato a vita intera della sezione transfrontaliera è pari a 8.300,73 milioni di euro espresso in valuta gennaio 2012. Tale costo certificato non comprende i costi, totalmente a carico dei rispettivi Stati ai sensi dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento per un valore pari a 308,96 milioni di euro in valuta gennaio 2012. Pertanto il costo complessivo a vita intera della sezione transfrontaliera è pari a 8.609,68 milioni di euro in valuta gennaio 2012. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 marzo 2016, risultano in corso i lavori di realizzazione del cunicolo esplorativo della Maddalena, con un avanzamento del 73%, e la loro ultimazione è prevista a luglio 2017.

Dicembre 2016

L'opera Torino-Lione (parte italiana) è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016, Appendice - Stato avanzamento delle 25 opere del PIS. L'opera "Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione" non è riportata nella "Tabella C – partecipazioni societarie (investimenti realizzati tramite società di scopo) del CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2015, sottoscritto il 29 aprile 2016, a seguito del trasferimento a Ferrovie dello Stato SpA delle risorse assegnate all'opera. Il 7 giugno 2016 la Conferenza Intergovernativa per la Torino-Lione approva il Regolamento dei contratti per i lavori della sezione transfrontaliera della linea. Il regolamento contiene il dettaglio delle modalità di applicazione, anche Oltralpe, e delle norme antimafia vigenti in Italia integrate con il diritto francese. Il CIPE, con delibera n. 36

del 10 agosto 2016, approva la rimodulazione del "Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e relativo a opere di interesse strategico nonchè per gli interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798". L'opera "Opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale correlate alla realizzazione di progetti pilota nei territori interessati dal nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione (Allegato delibera n. 8/2013)" è riportata nell'allegato "Imputazioni e riduzioni di spesa" con un'assegnazione totale, pari a 10.000.000,00 euro. Il CIPE, con delibera n. 62 del 1° dicembre 2016, approva la rimodulazione degli interventi e la modifica del soggetto aggiudicatore delle opere e delle misure compensative dell'impatto territoriale e sociale del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2016, risultano in corso i lavori di realizzazione del cunicolo esplorativo della Maddalena, con un avanzamento dell'80,40%. Riguardo all'intera opera, il RUP riferisce che è in corso la ratifica in Parlamento dell'Accordo del 24 febbraio 2015 e del Protocollo Addizionale dell'8 marzo 2016.

La legge 5 gennaio 2017, n. 1, dispone la ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, del 24 febbraio 2015, e del Protocollo Addizionale dell'8 marzo 2016 con annesso Regolamento dei contratti adottato il 7 giugno 2016. L'art. 3 comma 1 prevede la realizzazione dell'opera, per successivi lotti costruttivi non funzionali, con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

Maggio 2018

La legge 5 gennaio 2017, n. 1, dispone la ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, del 24 febbraio 2015, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e del Protocollo Addizionale dell'8 marzo 2016 con annesso Regolamento dei contratti adottato il 7 giugno 2016. L'art. 3 comma 1 della legge 1/2017 prevede la realizzazione dell'opera, per successivi lotti costruttivi non funzionali, con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228. Il 10 gennaio 2017, con decreto del Presidente della Repubblica, viene rinnovato l'incarico di Commissario straordinario del Governo all'arch. Paolo Foiatta, con i poteri di cui all'art. 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, appendice 2 – Interventi, tabella Interventi prioritari – ferrovie, è inserito l'intervento "1 Direttrice Torino- Lione - Nuova Linea Torino-Lione: Tunnel di base - Nodo di Torino (compresa Gronda merci)", classificato sia "invariante" che "project review", con obiettivo della project review "verificare la funzionalità merci e ridefinire i costi dell'intervento (Gronda merci)". Il 2 giugno 2017 TELT Sas invia alla G.U. della UE il bando di gara per l'affidamento, mediante procedura negoziata, dei servizi di direzione lavori per la realizzazione del tunnel di base, lato Italia, del valore presunto, IVA esclusa, di 19,5 milioni di euro. L'avviso pubblicato sulla GU/S S107 del 7 giugno 2017, tra i bandi di gara della Francia, è altresì pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 25 del 22 giugno 2017. La Commissione tecnica VIA e VAS del MATTM, in data 21 luglio 2017, esprime parere sul progetto per terminare lo scavo del cunicolo esplorativo de La Maddalena. Il CIPE, con delibera n. 67 del 7 agosto 2017, autorizza l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera" e fissa un nuovo limite di spesa, per la parte di competenza italiana, pari a 5.631,47 milioni di euro. E', inoltre, autorizzato l'avvio del 1° Lotto costruttivo "Tunnel di base", dal costo di competenza italiana di 2.563,70 milioni di euro, e del 2° Lotto costruttivo "Opere all'aperto Francia", dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro, per un valore complessivo di 2.892,62 milioni di euro. Il 21 dicembre 2017 TELT comunica di aver depositato, in data 20 dicembre 2017, la documentazione integrativa richiesta nell'ambito della procedura di VIA del progetto di variante della cantierizzazione in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della delibera CIPE 19/2015 della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Parte in territorio italiano". Il CIPE il 22 dicembre 2017 recepisce l'informativa: Adeguamento dell'asse ferroviario della nuova linea ferroviaria Torino – Lione, tratta nazionale: elaborazione di un documento "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale – fase 1 – 2030" e sullo sviluppo della progettazione definitiva nell'ambito di una project review e con riduzione dei costi. In data 16 gennaio 2018 TELT pubblica sulla GUUE S10 il bando di gara per l'affidamento dei "lavori di protezione e mantenimento dei cantieri TELT per il supporto Logistico alle Forze dell'Ordine (FF.O) in Italia". L'ammontare a base di gara è pari a circa 5,5 milioni di euro. In data 18 maggio 2018 la gara è stata aggiudicata al raggruppamento di operatori economici composto da Efedue Srl, Piemonte Disgaggi Opere Speciali Srl, Ghiggia Ingegneria d'impianti Srl, Emmevi Srl, BBE Srl, Geotecna Progetti Srl. In data 26 gennaio 2018 TELT pubblica sulla GUUE S18 il bando di gara per l'affidamento dei "servizi di assistenza alla committenza e realizzazione di studi nella fase dei lavori della sezione transfrontaliera del progetto ferroviario Torino-Lione - Tematiche di studi e attività relative alle seguenti prestazioni: ingegneria

civile, geologia e geotecnica, ambiente, attrezzaggio ferroviario e non ferroviario, gestione e manutenzione, sicurezza ferroviaria, analisi multicriteri, analisi dei valori, analisi dei rischi". L'ammontare a base di gara è pari a 25 milioni di euro. In data 20 giugno 2019 la gara è stata aggiudicata al raggruppamento di operatori economici composto da Artelia Ville & Transport (Francia), Tuc Rail (Belgio), AECOM (Spagna) e GEODES (Italia). In data 9 febbraio 2018 TELT pubblica sulla GUUE S28 il bando di gara per l'affidamento dei lavori di "realizzazione delle nicchie di interscambio e l'attrezzaggio interno della galleria geognostica della Maddalena di Chiomonte nonché il trasporto e messa a deposito del materiale di scavo". L'ammontare a base di gara è pari a 52 milioni di euro. In data 21 febbraio 2018 TELT pubblica sulla GUUE S36 il bando di gara per servizi di direzione lavori per la gestione e la valorizzazione dei materiali di scavo lato Italia della Sezione transfrontaliera del progetto ferroviario Torino-Lione (cantiere operativo n. 10). L'ammontare a base di gara è pari a circa 8,8 milioni di euro. Il CIPE, con delibera n. 6 del 28 febbraio 2018, esprime parere favorevole, con prescrizioni, sullo Schema di Contratto di Programma 2015-2029 tra MIT, Ferrovie dello Stato italiane e TELT per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione dell'opera. Il costo complessivo dell'opera pari a 6.371,18 milioni è composto, come indicato nella delibera, dal costo della parte di competenza italiana dei 5 lotti costruttivi, comprese le misure compensative, previsti dalla delibera CIPE 67/2017, pari a 5.631,47 milioni, sommato al costo per studi e opere geognostiche, pari a 739,71 milioni di euro. Le risorse complessivamente disponibili sono pari a 3.632,33 milioni di euro (2.966,76 milioni di euro di risorse dello Stato e 665,57 di risorse UE) e sono ripartite su studi e opere geognostiche e sul 1° e 2° lotto costruttivo. I fabbisogni residui, pari a 2.738,84 milioni di euro, sono relativi al finanziamento dei restanti lotti costruttivi 3°, 4°, 5° e alle opere compensative aggiuntive. Il CIPE, con delibera n. 30 del 21 marzo 2018, approva, in considerazione degli esiti favorevoli dei pareri emessi dalle amministrazioni competenti (MATTM, Regione Piemonte, MIBACT, enti locali), il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione dell'opera "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano". In data 17 aprile 2018 TELT pubblica sulla GUUE S74 il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo alla realizzazione delle opere del futuro collegamento ferroviario Lione-Torino, lato Italia. I Cantieri Operativi (CO) oggetto di monitoraggio ambientale nell'ambito del presente appalto sono: interconnessione Susa-Bussoleno; piana di Susa; tunnel di base Maddalena-Susa; siti di deposito e valorizzazione dei materiali di scavo; impianti ed edifici tecnologici. L'ammontare a base di gara è pari a 920 mila euro. Il CIPE, con delibera n. 39 del 26 aprile 2018, approva la parziale modifica degli allegati alla delibera 30/2018 ed in particolare di alcune prescrizioni richieste dal MIBACT d'intesa con il MIT. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 2 Ferrovie, tabella Interventi prioritari invariati – modalità: ferrovie, è inserita la Direttrice Torino-Lione, identificata dal codice 1, articolata in tre interventi: "Nuova Linea Torino-Lione: Tunnel di base (tratta di competenza italiana) - Adeguamento linea storica Bussoleno-Modane tratta Bussoleno-Avigliana", con un costo dell'intervento di 4.995,00 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 2.564,00 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 2.431,00 milioni di euro, e con la nota "L'intervento sulla Galleria di base, di competenza della Commissione Intergovernativa, è assegnato a TELT e pertanto non rientra nel perimetro del Contratto di Programma sottoscritto da MIT-RFI."; "Nuova Linea Torino-Lione – Gronda merci: quadruplicamento Avigliana- Orbassano, adeguamento della linea storica Torino-Alessandria", con un costo dell'intervento di 1.910,00 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 66,00 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 1.844,00 milioni di euro, e con la nota "Project review conclusa a cura del Commissario di governo per l'Asse Ferroviario Torino-Lione – AFTL. Si posticipa a fase successiva (oltre 2030) la realizzazione della gronda vera e propria (Orbassano-Settimo Torinese)."; "Nuova Linea Torino-Lione - Nodo di Torino: Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura, Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino, Scalo Torino Orbassano, Completamento fermate SFM Torino, Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa", con un costo dell'intervento di 1.473,00 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 1.210,00 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 263,00 milioni di euro, e con la nota "Per ulteriori interventi sui servizi metropolitani si veda la corrispondente scheda Programmi Città Metropolitana". In data 18 maggio 2018 la Francia sottoscrive il finanziamento del programma di appalti 2018 per la realizzazione della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione. L'accordo che garantisce la prosecuzione dei lavori preparatori e definitivi dell'opera è stato approvato dal Consiglio di amministrazione di AFITF (l'Agence de financement des infrastructures de transport de France) e sottoscritta con il Ministère de la transition écologique et solidaire e TELT. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2018, risultano in corso i lavori di realizzazione del cunicolo esplorativo della Maddalena, con un avanzamento del 95%.

Ottobre 2019

In data 6 giugno 2018 TELT pubblica sulla GUUE S106 il bando di gara per servizi di monitoraggio ambientale relativamente a lavori da eseguire in località Vallée de la Maurienne (Francia). L'ammontare a base di gara è pari a circa 4,9 milioni di euro. In data 6 marzo 2019 la gara è stata aggiudicata al raggruppamento di operatori economici composto da tre imprese francesi: GeoTec, Sciences et techniques de l'environnement e Hydrétudes. In data 8 settembre 2018 TELT pubblica sulla GUUE S173 il bando di gara per l'affidamento dell'accordo

quadro con un unico operatore per l'esecuzione delle attività di Monitoraggio Ambientale (EMA) per i cantieri operativi in territorio italiano. L'ammontare a base di gara è pari a 37 milioni di euro. In data 13 novembre 2018 l'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione trasmette alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Quaderno 11 "Contributi tecnici per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino Lione". In data 28 dicembre 2018 l'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione trasmette alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Quaderno 12 "Contributi tecnico-ambientali per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino Lione". Lo stesso giorno TELT pubblica sulla GUUE S248 il bando di gara per l'affidamento dei servizi di consulenza in ingegneria ambientale per prestazioni di Coordinamento Ambientale lato Italia relative alla sezione transfrontaliera del progetto di linea ferroviaria Torino-Lione. I cantieri operativi oggetto di monitoraggio ambientale del presente accordo quadro sono: CO 1: Interconnessione Susa— Bussoleno, CO2: Piana di Susa, CO 3 e 4: Tunnel di base Maddalena— Susa, CO 10: Siti di deposito e di valorizzazione dei materiali scavati, CO 12: Impianti e edifici tecnologici. L'ammontare a base di gara è pari a 3 milioni di euro. In data 16 gennaio 2019 presso la IX Commissione Trasporti della Camera si svolge l'audizione informale del Commissario straordinario di Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, arch. Paolo Foietta (nominato con DPR 23 aprile 2015 e confermato con DPR 14 dicembre 2017). In data 12 febbraio 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Lione, producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica. In data 13 febbraio 2019 presso la IX Commissione Trasporti della Camera si svolge l'audizione informale del prof. Marco Guido Ponti sull'analisi costi-benefici per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione. In data 14 febbraio 2019 l'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione trasmette alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Quaderno 13 "Lettura critica della ACB sul collegamento ferroviario Torino-Lione redatta dal gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti del MIT". La Camera, nella seduta del 21 febbraio 2019, esamina le mozioni concernenti la realizzazione della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. E' approvata la mozione D'Uva e Molinari n. 1-00123 del 20 febbraio 2019 che impegna il Governo a "ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia." Sono invece respinte le altre mozioni. Il Senato, nella seduta del 7 marzo 2019, esamina le mozioni sulla TAV Torino-Lione. E' approvata la mozione della maggioranza, che impegna il Governo a ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia. L'11 marzo 2019, il Consiglio di Amministrazione di TELT decide all'unanimità di dare seguito alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il tunnel di base, per un importo stimato di 2.3 miliardi di euro. La Società recepisce le indicazioni ricevute dai due Stati in merito alla necessità di salvaguardare la contribuzione europea, consentendo al tempo stesso l'approfondimento e il libero confronto tra Italia e Francia e con l'Unione europea. In data 15 marzo 2019 TELT pubblica sulla GUUE S53 il bando di gara articolato in 3 lotti per l'affidamento dei lavori di costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino a partire dagli attacchi lato Francia - Cantieri operativi 5 (lavori di costruzione del tunnel a partire dall'attacco della discenderia di Villarodin-Bourget/Modane), 6/7 (lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi delle discenderie di La Praz e di Saint-Martin-la-Porte) e 8 (lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi dei portali di Villard-Clément) - Numero di riferimento: T7. L'ammontare a base di gara dei 3 lotti è pari a circa 2,3 miliardi di euro. Nel bando di gara, tra le informazioni complementari, è esplicitata, tra l'altro, la facoltà di interrompere, senza obblighi e oneri, la procedura di affidamento in ogni sua fase per motivi economici, giuridici o tecnici o per una scelta dei due Stati. In data 10 aprile 2019 TELT pubblica sulla GUUE S71 il bando di gara articolato in 2 lotti per servizi di direzione lavori e di alta sorveglianza per i cantieri operativi CO1 - tunnel di interconnessione(Bussoleno) e CO2 - opere all'aperto (Piana di Susa). L'ammontare a base di gara dei 2 lotti è pari a circa 18,7 milioni di euro. In data 15 aprile 2019 TELT pubblica sulla GUUE S74 il bando di gara articolato in 2 lotti per i lavori di realizzazione di una pista di cantiere per la circonvallazione di Modane - Numero di riferimento: T10. L'ammontare a base di gara dei 2 lotti è pari a circa 13,5 milioni di euro. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2019, "capitolo III. Appendice: lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo III. 2 Ferrovie" è inserito, tra l'altro, il focus dedicato alla direttrice Torino-Lione nel quale si riportano informazioni sullo stato di avanzamento del progetto e sui costi. Riguardo allo stato di avanzamento del progetto si riporta che "In attuazione del contratto di governo è stata effettuata una nuova analisi costi-benefici nonché un'analisi degli aspetti giuridici per le conseguenti valutazioni politiche. A valle della discussione degli esiti di tali analisi, la Camera dei Deputati e il Senato hanno approvato, rispettivamente in data 21 febbraio e 7 marzo 2019, una mozione di maggioranza che "impegna il Governo a ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia". I costi totali dell'investimento per la realizzazione del collegamento ferroviario ammontano a 15,6 miliardi di euro cui: 1,4 miliardi di costi sostenuti per studi e indagini (0,4 miliardi quota Italia, 0,4 miliardi quota Francia e 0,6 miliardi quota UE); 9,6 miliardi di costi della tratta transfrontaliera (5,6 miliardi costo quota Italia; 4,0 miliardi costo quota Francia; cofinanziamento UE pari al 40%); 4,6 miliardi di costi della tratta nazionale (confermati 1,9 miliardi e posticipati 2,7 miliardi - Informativa CIPE del 22.12.2017). In data 10 maggio 2019 TELT pubblica sulla GUUE S90 il bando di gara per servizi generali di pianificazione e programmazione, gestione e coordinamento dei lavori all'aperto nella Piana di Saint-Jean-de-Maurienne. L'ammontare a base di gara è pari a circa 3,4 milioni di euro. In

data 1 luglio 2019 TELT pubblica sulla GUUE S124 il bando di gara, articolato in 2 lotti, per l'affidamento dei lavori di costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino a partire dagli attacchi lato Italia e lavori di valorizzazione terre e rocce di scavo - Cantieri operativi 3-4 (lavori di costruzione del tunnel di base lato Italia a partire dal cantiere di Chiomonte, sia con TBM - CO3 - che con metodo tradizionale - CO4) e 10 (lavori di valorizzazione delle terre e rocce da scavo provenienti da tutti i cantieri presenti sul territorio italiano, e opere di riqualificazione ambientale) - Numero di riferimento: T13. L'ammontare a base di gara dei 2 lotti è pari a circa 1 miliardo di euro. Nel bando di gara, tra le informazioni complementari, è esplicitata, tra l'altro, la facoltà di interrompere, senza obblighi e oneri, la procedura di gara in ogni sua fase per motivi economici, giuridici o tecnici o per una scelta dei due Stati. In data 26 luglio 2019 TELT pubblica sulla GUUE S143 il bando di gara per servizi di coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione (CSP) e in fase di esecuzione (CSE) per i cantieri operativi lato Italia. L'ammontare a base di gara è pari a 9 milioni di euro. Il Senato, nella seduta del 7 agosto 2019, esamina le mozioni sulla TAV Torino-Lione. Sono approvate le mozioni 153 (testo 2), 156, 157 (testo 2) e 162 (testo 2) che affermano la valenza strategica dell'opera. Nello specifico: la mozione n. 153 (testo 2) impegna il Governo ad adottare tutte le iniziative necessarie per consentire la rapida realizzazione della nuova linea ferroviaria TAV Torino-Lione; la mozione n. 156 chiede al Governo di proseguire nelle attività amministrative finalizzate alla realizzazione dell'opera, e in particolare della sezione transfrontaliera e del tunnel di base del Moncenisio, dando attuazione a quanto già previsto dalla normativa vigente e dagli accordi stipulati dall'Italia in sede internazionale; la mozione n. 157 (testo 2) impegna il Governo ad adottare ogni iniziativa necessaria a scongiurare che l'Italia incorra in inevitabili effetti penalizzanti e dannosi, che deriverebbero sia dall'emergere di profili di responsabilità contrattuale per inadempimento o ulteriori ritardi esecutivi rispetto agli impegni assunti, sia dalla mancata realizzazione di un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico nazionale; la mozione n. 162 (testo 2) impegna il Governo a dare piena attuazione all'accordo ratificato dal Parlamento italiano (legge n. 1 del 2017), confermando la valenza strategica della realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione in termini economici e occupazionali. È preclusa la mozione n. 159 che chiedeva al Governo di bloccare le procedure di appalto, revocando i membri italiani del consiglio di amministrazione del promotore italo-francese dell'opera TELT e nominandone di nuovi; di trasferire le risorse sul trasporto ferroviario regionale, sulle tratte dei pendolari e sul trasporto pubblico locale; in subordine, di bloccare l'allineamento temporale dei lavori di realizzazione della tratta transfrontaliera all'effettivo avvio dei lavori di realizzazione da parte francese della loro tratta nazionale. È respinta la mozione n. 152 che, partendo dal presupposto che il progetto è obsoleto e presenta gravi criticità dal punto di vista della sostenibilità economica, sociale e ambientale, chiede che il Parlamento si pronunci per la cessazione delle attività relative al progetto per la realizzazione e la gestione della sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e disponga una diversa allocazione delle risorse stanziato per il finanziamento della linea affinché siano successivamente destinate a opere pubbliche alternative, maggiormente utili e urgenti, sul territorio italiano.

Dicembre 2020

In data 20 novembre 2019 SITAF SpA (Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus) dà avvio, in nome e per conto di TELT, alla procedura di affidamento dei lavori per la regolamentazione della realizzazione dello svincolo sull'Autostrada A32 nei Comuni di Chiomonte e Giaglione, località Maddalena, con rami di uscita in direzione Bardonecchia e in ingresso in direzione Torino, nell'ambito della cooperazione necessaria al fine della risoluzione delle interferenze derivanti dall'esecuzione dei lavori per la «Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera: tratta in territorio italiano». L'ammontare a base di gara è pari a circa 64,4 milioni di euro. In data 7 gennaio 2020 TELT aggiudica i lavori di realizzazione delle nicchie di interscambio e di sistemazione interna della galleria La Maddalena, compreso il trasporto e messa a deposito del materiale di scavo, all'ATI composto da Salini Impregilo SpA, CSC Entreprise de Constructions SA, Vinci Constructions France TP, Dodin Campenon Bernard. L'importo di aggiudicazione ammonta a circa 40 milioni di euro. In data 29 gennaio 2020 SITAF SpA (Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus) dà avvio, in nome e per conto di TELT, alla procedura di affidamento dei lavori relativi all'opera, denominata «Nuova linea Torino-Lione – parte comune italo-francese – lotto costruttivo 1 – cantiere operativo 02C – rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa». L'ammontare a base di gara è pari a circa 47,5 milioni di euro. Il 25 febbraio 2020, nel corso del Vertice bilaterale Italia-Francia di Napoli, i due Paesi sottolineano «l'importanza dell'ultimazione della sezione transfrontaliera della linea Torino-Lione» e «auspicano un incremento fino al 55% del finanziamento europeo, ribadendo il loro interesse strategico per lo sviluppo della mobilità passeggeri e merci nel rispetto dell'ambiente, con un'attenzione particolare alle nuove infrastrutture transalpine». Il 14 aprile 2020 il MIT per il Governo italiano e il MTES per il Governo francese firmano con l'agenzia INEA l'Amendement n. 1 al Grant Agreement 2015-2019, che proroga il contributo finanziario europeo con validità retroattiva al 1/1/2020 di 814 milioni di euro fino al 31 dicembre 2022. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020 - denominato «#italiaveloce - L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture» - Capitolo V. Il sistema integrato dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture: interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese, paragrafo V.2 Le ferrovie, tabella V.2.4 - Interventi prioritari - modalità: ferrovie (direttrici), è inserito l'intervento «1 Torino-Lione – Nuova linea Torino-Lione: tunnel di

base (compreso cofinanziamento UE)”, con un costo dell'intervento di 5.631,47milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 2.892,62 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 2.738,85 milioni di euro. Con DPCM del 2 settembre 2020, il prefetto di Torino, Claudio Palomba, è nominato presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, per la durata di un anno, eventualmente rinnovabile. Il 19 novembre 2020 è trasmesso al Parlamento lo schema di Contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) SAS, il cui testo tiene conto delle raccomandazioni espresse dal CIPE nella Delibera n. 6 del 28 febbraio 2018. In data 4 dicembre 2020 TELT pubblica sulla GUUE S237 il bando di gara per l'affidamento, mediante accordo quadro con un unico operatore, dei lavori di gestione e utilizzo di materiali di scavo sul lato francese (Valle della Maurienne - Savoia) Torino (Cantiere operativo CO11) - Numero di riferimento: T12. L'ammontare a base di gara è pari a 460 milioni di euro. Le competenti Commissioni di Camera e Senato, rispettivamente nelle sedute del 23 e 28 dicembre 2020, approvano pareri favorevoli, con osservazioni, sullo schema di Contratto di Programma tra MIT, Ferrovie dello Stato italiane e TELT per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Atto del Governo n. 221). Lo schema di Contratto di programma, recepisce una stima di costo complessivo di 6.371,18 milioni, composto dal costo dei cinque lotti costruttivi e delle opere compensative (5.631,470 milioni) e dal costo di studi ed opere geognostiche (739,71 milioni). Per quanto riguarda lo stato dei lavori al 31 dicembre 2020: entro il 2021 è previsto il completamento della fase relativa a studi, indagini geognostiche e gallerie esplorative avviata a partire dal 2001; sono in corso le gare per l'affidamento dei lavori della galleria di base per un valore di oltre 3,3 miliardi di euro - 2,3 miliardi per i lotti francesi e circa 1 miliardo per i lotti italiani - per i quali è prevista l'assegnazione nel 2021; è in corso, dal 22 giugno 2020, la prima fase dell'allargamento del cantiere a Chiomonte, per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione del tunnel di base. La messa in esercizio della tratta transfrontaliera è prevista alla fine del 2029.

Maggio 2022

In data 21 maggio 2021 è sottoscritto il contratto di programma tra il MIMS, Ferrovie dello Stato italiane SpA e TELT SaS per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della Sezione transfrontaliera della Parte comune della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 - denominato “Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti – Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente” - Appendice: dettaglio degli interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese, parte A.1 Le ferrovie, Tabella A.1.3 Interventi Prioritari Ferrovie (Direttrici) è inserito l'intervento “1 Torino-Lione - Nuova linea Torino- Lione: tunnel di base (compreso finanziamento UE)”, con un costo dell'intervento di 5.631 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 2.893 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 2.739 milioni di euro. Con DM 3 agosto 2021, n. 52, è approvato il CdP TELT, con arco temporale 2021- 2029, per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della Sezione transfrontaliera della Parte comune della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione e delle relative opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale della suddetta infrastruttura. In data 9 settembre 2021 TELT aggiudica i 3 lotti dei lavori di costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino a partire dagli attacchi lato Francia. Il primo lotto, Cantiere operativo 5: lavori di costruzione del tunnel a partire dall'attacco della discenderia di Villarodin-Bourget/Modane, è aggiudicato all'ATI composto da Eiffage Gc Infra Lineaires, Cogeis Spa, Ghella Spa, Spie Batignolles. L'importo di aggiudicazione ammonta a 1.609.276.225,34 euro. Il 2° lotto, Cantiere operativo 6/7 lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi delle discenderie di La Praz e di Saint-Martin-la-Porte, è aggiudicato all'ATI composto da Vinci Construction Grands Projets Sas, Dodin Campenon Bernard, Vinci Constructions France TP Lyon e Webuild SpA. L'importo di aggiudicazione ammonta a 1.660.661.682,94 euro. Il 3° lotto, Cantiere operativo 8: lavori di costruzione del tunnel a partire dagli attacchi dei portali di Villard-Clément, è aggiudicato all'ATI composto da Implenia Suisse, Implenia France, Itinera SpA, Nge, Rizzani De Eccher SpA. L'importo di aggiudicazione ammonta a 304.827.071,00 euro. Il CIPESS, con delibera n. 3 del 15 febbraio 2022, autorizza l'avvio della realizzazione del lotto costruttivo n. 4 “Opere all'aperto Italia” (dal costo di competenza italiana pari a 414,68 milioni di euro) e approva la rimodulazione dei lotti costruttivi n. 3, n. 4 e n. 5 con invarianza del limite di spesa. È confermato il limite di spesa dei cinque lotti costruttivi dell'opera incluse le ulteriori opere compensative, per la parte di competenza italiana, pari a 5.631,46 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,20 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dei 5 lotti costruttivi e 57,26 milioni di euro per le ulteriori opere compensative. Con DPCM del 22 febbraio 2022 il Cons. Calogero Mauceri è nominato, ai sensi dell'articolo 3 del DPCM del 1° dicembre 2017, Presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, per un periodo di un anno a decorrere dalla data del provvedimento, rinnovabile. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 - denominato “Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti – Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente” – capitolo III. Gli interventi e i programmi prioritari per lo sviluppo del paese, punto 2 Le ferrovie, Tabella III.2.3. Interventi Prioritari - Modalità: Ferrovia (Direttrici) è inserito l'intervento “1 Torino-Lione - Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base (compreso finanziamento UE) (di competenza TELT)”, con un costo dell'intervento di 5.631 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 3.359

milioni di euro e un fabbisogno residuo di 2.273 milioni di euro. Per quanto riguarda lo stato dei lavori, in base alle informazioni riportate sul sito web di TELT aggiornato a luglio 2022, risulta che procedono i lavori sui cinque fronti di scavo attivi della sezione transfrontaliera lato Francia. Riguardo ai lavori lato Italia, nel cantiere di Chiomonte, avanza lo scavo delle nicchie di interscambio per i mezzi di cantiere all'interno della galleria della Maddalena.

Agosto 2023

Il CIPESS, con delibera n. 7 del 29 marzo 2023, autorizza l'avvio della realizzazione e l'assegnazione delle relative risorse disponibili per il lotto costruttivo n. 3 Tunnel di base (completamento), dal costo pari a 1.274,32 milioni di euro. La copertura finanziaria è assicurata con il rifinanziamento disposto dalla legge di bilancio 2023, pari a 1.231 milioni di euro, e da 43,32 milioni di euro provenienti dalle risorse residue disponibili da assegnare. Con DPCM del 21 aprile 2023 il Cons. Calogero Mauceri è confermato Presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, per un periodo di un anno a decorrere dalla data del provvedimento. Il 26 giugno 2023 TELT pubblica sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) il bando di gara per l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei lavori di ingegneria civile secondaria e degli impianti (ferroviari e non ferroviari) necessari per la messa in servizio della sezione transfrontaliera del collegamento Torino-Lione (prevista per il 31/12/2032), della manutenzione della sezione per 7 anni (2033-2039) e da diverse parti opzionali volte ad una durata di manutenzione aggiuntiva (2040-2047) o alla realizzazione e alla manutenzione di un sistema di raffreddamento. CIG Z2B380A644 - CUP C11J05000030001. L'importo complessivo stimato dell'appalto è pari a 2.930.000.000 euro. Il 18 luglio 2023 TELT pubblica sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) il bando di gara per l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei lavori per la realizzazione delle opere della nuova linea dall'innesto con la linea storica alla stazione di Bussoleno fino ai portali che danno sulla Piana di Susa (imbocco Ovest tunnel d'interconnessione). CIG Z4C3A4E388 - CUP C11J05000030001. L'importo complessivo stimato dell'appalto è pari a 145.000.000 euro. Il 31 agosto 2023 TELT annuncia l'aggiudicazione della gara d'appalto internazionale per i lavori di scavo e costruzione del tunnel di base della Torino-Lione sul versante Italiano. L'appalto del valore di 1 miliardo di euro è assegnato al raggruppamento binazionale composto da Itinera (capogruppo), Spie Batignolles e Ghella. Con questo contratto si completano le assegnazioni di tutti i lavori per lo scavo dei 57,5 km del tunnel ferroviario sotto le Alpi cofinanziato da Europa, Francia e Italia. Per quanto riguarda lo stato dei lavori del tratto italiano del tunnel, in base alle informazioni riportate sul sito web di TELT aggiornato ad agosto 2023, risulta che i lavori sono realizzati in Val di Susa (Piemonte) a partire dal cantiere già attivo nell'area della Maddalena di Chiomonte con l'impiego, al picco delle attività, di oltre 700 lavoratori. Le imprese, che si insedieranno nei prossimi mesi, realizzeranno il tratto di tunnel fino all'imbocco di Susa, oltre alle gallerie tecniche connesse. Sono previsti 91 mesi di lavori per un totale di 28,5 km di scavi: oltre alle due canne del tunnel di base si devono realizzare anche la galleria Maddalena 2, da dove scenderanno le frese, le gallerie di connessione, i rami di collegamento tra le due canne, il sito di sicurezza di Clarea e la galleria artificiale all'imbocco est di Susa. Per lo scavo a partire dal sito di sicurezza di Clarea fino a Susa è previsto l'utilizzo di due frese dual mode, in grado cioè di cambiare le proprie modalità di avanzamento a seconda della tipologia di terreno che devono affrontare.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	1.807,599 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione al 30 aprile 2004	2.278,000 Fonte: Delibera CIPE 113/2003
Previsione al 30 aprile 2005	2.278,000 Fonte: Delibera CIPE 113/2003
Costo al 06 aprile 2006	2.278,000 Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione al 30 aprile 2007	4.686,000 Fonte: Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie
Costo al 30 giugno 2008	5.365,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione al 30 aprile 2009	5.365,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione al 30 aprile 2010	5.365,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Costo ad aprile 2011	6.521,000 Fonte: DEF 2011
Previsione al 30 aprile 2011	6.900,000 Fonte: Delibera CIPE 86/2010
Costo al 30 giugno 2011	6.521,000 Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Previsione al 31 dicembre 2011	4.563,500 Fonte: Importo al netto dell'IVA - Delibera CIPE 57/2011
Costo al 01 giugno 2012	4.415,000 Fonte: DEF 2012 (aggiornamento settembre 2012)
Previsione al 30 giugno 2012	4.563,500 Fonte: Importo al netto dell'IVA - Delibera CIPE 57/2011
Previsione al 30 settembre 2012	4.563,500 Fonte: Importo al netto dell'IVA - Delibera CIPE 57/2011

Costo al 01 dicembre 2012	4.415,000 Fonte: DEF 2012 (delibera CIPE 136/2012)
Previsione al 30 giugno 2013	4.563,500 Fonte: Importo al netto dell'IVA - Delibera CIPE 57/2011
Costo al 01 settembre 2013	4.455,000 Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Previsione al 31 ottobre 2013	4.563,500 Fonte: Delibera CIPE 29/2013
Costo al 01 aprile 2014	4.455,000 Fonte: DEF 2014
Previsione al 30 giugno 2014	4.563,500 Fonte: Delibera CIPE 91/2013
Costo agosto 2014	4.455,000 Fonte: Delibera CIPE 26/2014
Costo al 01 settembre 2014	4.455,000 Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione al 31 dicembre 2014	4.563,500 Fonte: Delibera CIPE 91/2013
Previsione al 31 marzo 2016	4.563,500 Fonte: Delibera CIPE 91/2013
Previsione al 31 dicembre 2016	4.563,500 Fonte: Delibera CIPE 91/2013
Previsione 31 maggio 2017	4.563,500 Fonte: Delibera CIPE 91/2013
Costo al 26 aprile 2018	4.995,000 Fonte: DEF 2018
Previsione al 31 maggio 2018	6.371,180 Fonte: Delibera CIPE 6/2018
Costo al 30 aprile 2019	3.700,000 Fonte: DEF 2019
Previsione al 31 ottobre 2019	6.371,180 Fonte: Delibera CIPE 6/2018
Costo al 06 luglio 2020	5.631,460 Fonte: DEF 2020
Previsione al 31 dicembre 2020	6.371,180 Fonte: Delibera CIPE 6/2018
Costo al 29 luglio 2021	5.631,460 Fonte: Allegato Infrastrutture al DEF 2021
Costo al 20 maggio 2022	5.631,000 Fonte: Allegato Infrastrutture al DEF 2022
Previsione al 31 maggio 2022	6.369,200 Fonte: Delibera CIPESS 3/2022
Previsione al 31 agosto 2023	6.369,200 Fonte: Delibera CIPESS 7/2023 e Delibera CIPESS 3/2022

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità al 31 maggio 2022	4.096,360
Fondi pubblici nazionali	3.432,760 Fonte: Delibera CIPESS 3/2022
Risorse UE	663,600 Fonte: Delibera CIPESS 3/2022
Fabbisogno residuo al 31 maggio 2022	2.272,840

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	Conclusa

Note:

La progettazione della parte di tunnel di base in territorio italiano è un affidamento unico. Con delibera CIPE 57/2011 pubblicata il 22 novembre 2011 è stato approvato il progetto preliminare della tratta confine di stato / Chiusa San Michele che costituisce un progetto unico rispetto alla successiva suddivisione in schede.

In data 9 gennaio 2012 è stato avviato dallo stesso raggruppamento il progetto definitivo della durata di 12 mesi.

In data 30 gennaio 2012 a Roma i due governi hanno firmato il nuovo Accordo binazionale che definisce la Sezione transfrontaliera e la sua realizzazione in una prima fase funzionale. Con riferimento alla prescrizione n° 1 della citata delibera n° 57/2011 ed alla successiva delibera CIPE della seduta del 23 marzo 2012 (in corso di pubblicazione) il CIPE ha ribadito che "in aderenza alle risultanze dello studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della CIG, la società LTF dovrà preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la prima fase della progettazione definitiva dal Confine di Stato a Susa/Bussoleno. Tale scelta è stata oggetto di presentazione ed integrazione nel documento dell'Osservatorio il 18 aprile 2012.

Il soggetto titolare, in seguito all'entrata in vigore dell'Accordo tra Italia e Francia 2012, ha cambiato denominazione in TELT SAS (Tunnel Euralpin Lyon Turin).

L'8 marzo 2016 a Venezia il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese hanno sottoscritto il Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, avente ad oggetto tra l'altro la validazione del costo certificato del progetto (pari a 8.609,7 milioni di euro) e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori (sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi), in attuazione dell'art. 18 dell'accordo del 2012, richiamato nell'art. 3 dell'accordo del 2015. Il costo certificato del progetto, inclusivo delle alee e degli imprevisti, è stato definito a valuta gennaio 2012 e nel protocollo sono altresì definiti i criteri di presa in conto dell'attualizzazione monetaria per tutti gli anni fino alla fine dei lavori.

In data 7 giugno 2016 è stato sottoscritto dalla Commissione Intergovernativa il Regolamento Antimafia, come previsto dagli Accordi del 24 febbraio 2015 e dell'8 marzo 2016.

E in corso la ratifica in Parlamento del complesso formato dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo Addizionale del 2016.

L'art. 3 comma 1 della suddetta Legge prevede la realizzazione dell'opera per successivi lotti costruttivi non funzionali "con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente.

Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228."

Progettazione preliminare

CIPE:	Si
Importo lavori:	4.563.500.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	5.543.353,00
Nome aggiudicatario:	ATI Bonnard & Gardel/Italferr
Codice fiscale aggiudicatario:	3035592400121
Data inizio:	29/05/2009
Data fine:	25/05/2011

Cunicolo esplorativo della Maddalena

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	Il CIPE ha approvato con Delibera n. 86/2010 il Progetto Definitivo

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	143.000.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	690.000,00
Nome aggiudicatario:	Italferr

Codice fiscale aggiudicatario: 01612909007
Data inizio: 07/01/2009
Data fine: 17/05/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Stazione appaltante: LTF SAS
Codice fiscale stazione appaltante:
Codice AUSA:
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 48 mesi
Lavori: 57 mesi
Data bando: 03/08/2004
Data aggiudicazione: 18/01/2005
Data contratto: 31/01/2005
CIG: Z6AO1793E7
CUP:
CUI:
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Cooperativa Muratori e Cementisti - CMC di Ravenna Srl, mandataria del raggruppamento CMC di Ravenna, STRABAG AG, COGEIS SpA, BENTINI SpA, GEOTECNA SpA
Codice fiscale aggiudicatario: 00084280395

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione: 84.342.414,21
Somme a disposizione:
Totale: 84.342.414,21
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: Conclusi
Data presunta inizio lavori: 31/01/2005
Data presunta fine lavori: 04/11/2017
Stato avanzamento importo: 125.944.733,18
Stato avanzamento percentuale: 100,00
Data effettiva inizio lavori: 16/04/2012
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti: 04/11/2017
Tempi realizzazione: secondo previsione
Data collaudo statico: 05/03/2019
Data collaudo tecnico-amministrativo: 31/05/2019
Note:

CONTENZIOSO:

Totale riserve definite: 0
Importo totale riserve definite: 0,00
Totale riserve da definire: 25

Note: citazione in giudizio precedente alla fine lavori per n. 15 riserve ed importo totale 36.888.091,51 €

VARIANTI:

Numero totale: 2
Giorni proroga totali: 0
Motivi:
Altri motivi: Variante tracciato con spostamento imbocco da Venaus a Chiomonte. Variante monitoraggi ambientali richiesti da ARPA
Importo: 45.057.585,78
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 45.057.585,78
Note: Importo totale: 129.399.999,99 €

Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Per effetto della prescrizione 235 della delibera CIPE 19/2015 è stato effettuato una progettazione definitiva in variante (PRV) per la quale si è conclusa la conferenza dei servizi, e relativa approvazione con delibera CIPE n. 30. Finanziamento per Lotti Costruttivi Approvazione LC 1 e 2 - 2.892.000.620,00 €

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio:
Data fine:

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 2.760.057.076,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 8.607.784,00
Nome aggiudicatario: Lot C1 (sicurezza ferroviaria) BG Ingénieurs Conseils Amberg Engineering Lombardi Ingegneri Consulenti Arcadis ESG Neosia (ex Tecnimont Civil Construction); Lot C2 (Esercizio, Manutenzione e impianti) Italferr Systra; Lot C3 (coordinamento, opere civili, geologia e ambiente) BG Ingénieurs Conseils Amberg Engineering Lombardi Ingegneri Consulenti Arcadis ESG Neosia (ex Tecnimont Civil Construction) Ing. Luigi Quaranta Geodata Engineering (ex Sea Consulting)
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 15/03/2016
Data fine: 14/04/2017

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: Non disponibile
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Ulteriori misure di compensative

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: Conclusa
Note:

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: Non disponibile
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 2001-2005 del 2 maggio 2001
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 aprile 2003
Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 67-10050 del 21 luglio 2003
PPI RFI del mese di ottobre 2003
Delibera CIPE 113/2003 del 5 dicembre 2003
RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo del mese di marzo 2005
Decreto-legge n. 223 (art. 17) del 4 luglio 2006
Accordo di Pracinat del 28 giugno 2008
Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio 2008
1° Atto aggiuntivo Intesa Generale Quadro Governo e Regione Piemonte del 23 gennaio 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 giugno 2009
Legge n. 191 del 23 dicembre 2009
Delibera CIPE 86/2010 del 18 novembre 2010
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 dicembre 2010

Legge Regionale n. 4 del 21 aprile 2011

Delibera di Giunta Regione Piemonte n.18-1954 del 29 aprile 2011

Delibera CIPE 57/2011 del 3 agosto 2011

Delibera CIPE 6/2012 del 20 gennaio 2012

Delibera CIPE 23/2012 del 23 marzo 2012

Delibera CIPE 22/2012 del 23 marzo 2012

Documento dell'Osservatorio "Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone" del 18 aprile 2012

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2010/2011 del 21 maggio 2012

Delibera CIPE 97/2012 del 26 ottobre 2012

Delibera CIPE 126/2012 del 11 dicembre 2012

Delibera CIPE 137/2012 del 21 dicembre 2012

Legge n. 228
del 24 dicembre 2012

Delibera CIPE 7/2013 del 18 febbraio 2013

Delibera CIPE 8/2013 del 18 febbraio 2013

Delibera CIPE 29/2013 del 31 maggio 2013

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315 del 11 dicembre 2013

Delibera CIPE 91/2013 del 17 dicembre 2013

Legge n. 147 del 27 dicembre 2013

Legge n. 71 del 23 aprile 2014

Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 22.212 del 4 agosto 2014

CdP RFI 2012-2016 del 8 agosto 2014

Decreto-legge n. 133, del 1° settembre 2014

Accordo MIT e RFI SpA del 5 dicembre 2014

Legge n. 190 del 23 dicembre 2014

Delibera CIPE 19/2015 del 20 febbraio 2015

DPR del 23 aprile 2015

Decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015

Delibera CIPE 112/2015 del 23 dicembre 2015

Legge n. 208 del 28 dicembre 2015

CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2015
del 29 aprile 2016

Delibera CIPE 36/2016
del 10 agosto 2016

Delibera CIPE 62/2016 del 1° dicembre 2016

Legge n. 1 del 5 gennaio 2017

D.P.C.M.
del 10 gennaio 2017

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S107 del 7 giugno 2017

Delibera CIPE 67/2017
del 7 agosto 2017

Seduta CIPE - Informativa del 22 dicembre 2017

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S18 del 26 gennaio 2018

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S28 del 9 febbraio 2018

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S36 del 21 febbraio 2018

Delibera CIPE 6/2018
del 28 febbraio 2018

Delibera CIPE 30/2018
del 21 marzo 2018

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S74 del 17 aprile 2018

Delibera CIPE 39/2018

del 26 aprile 2018

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S106 del 6 giugno 2018

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S173 del 8 settembre 2018

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S248 del 28 dicembre 2018

Camera dei deputati - Resoconto seduta n. 131 del 21 febbraio 2019

Senato della Repubblica - Resoconto stenografico della seduta n. 098 del 7 marzo 2019

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S53 del 15 marzo 2019

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S74 del 15 aprile 2019

Senato della Repubblica - Resoconto stenografico della seduta n. 144 del 7 agosto 2019

SITAF SpA - Bando di gara - GU/S S224 del 20 novembre 2019

SITAF SpA - Bando di gara - GU/S S20 del 29 gennaio 2020

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S29 del 11 febbraio 2020

DPCM del 2 settembre 2020

Camera dei deputati - Atto del Governo n. 221 - 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. del 18 novembre 2020

TELT Sas - Bando di gara - GU/S S237 del 10 dicembre 2020

Camera dei deputati - Audizioni su nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Memoria Direttore Generale TELT del 16 dicembre 2020

DM n. 52/2021 del 3 agosto 2021

Delibera CIPESS 3/2022 del 15 febbraio 2022

DPCM del 22 febbraio 2022

Delibera CIPESS 7/2023

del 29 marzo 2023

DPCM del 21 aprile 2023

SITI INTERNET UFFICIALI

<https://www.telt.eu/it/>

http://www.governo.it/Presidenza/osservatorio_torino_lione/index.html