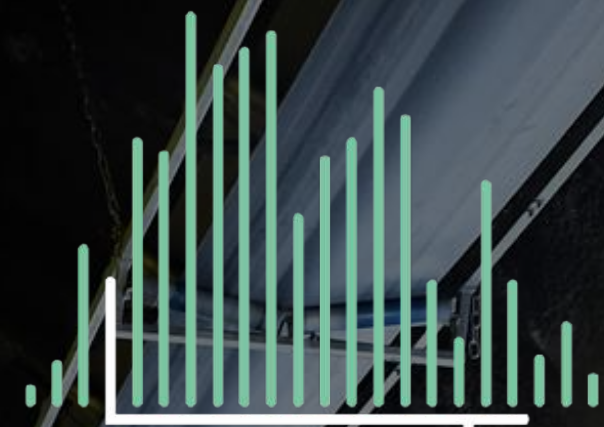




TUNNEL EURALPIN | LYON TURIN

# CONTRATTO DI PROGRAMMA MIT / FS / TELT NUOVA LINEA TORINO-LIONE



# PRESIDENTS OF THE EUROPEAN COMMISSION



# EUROPEAN COMMISSIONER FOR TRANSPORT



# EUROPEAN CORRIDOR COORDINATOR



# PRESIDENTI DELLA REPUBBLICA



# PRESIDENTI DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI



# MINISTRI DEI TRASPORTI



# PRESIDENTI CIG



# PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE



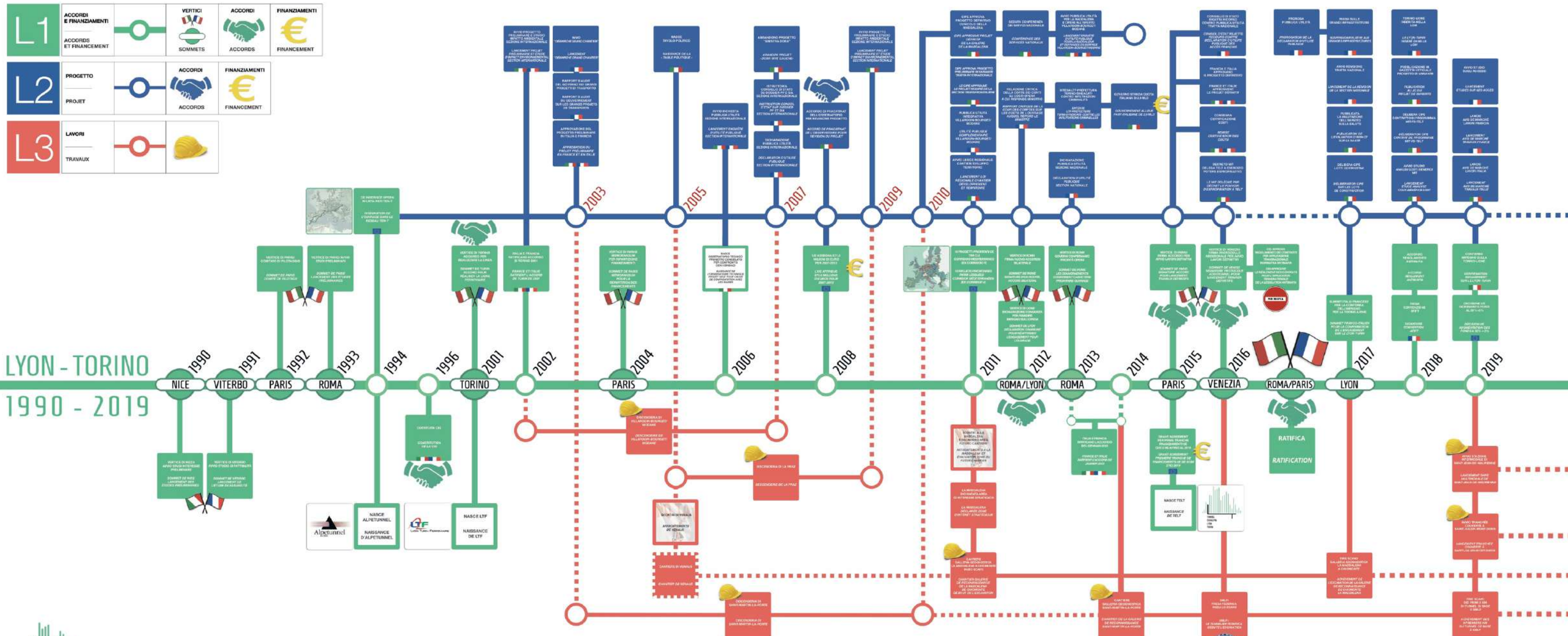
# PREMIER MINISTRE



# MINISTRE DES TRANSPORTS



# PRESIDENT CIG



www.telt-sas.com

Nel corso del Vertice bilaterale di Napoli (febbraio 2020) 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»

**Emmanuel Macron****Giuseppe Conte**

La Torino-Lione è un'opera strategica in corso di realizzazione con **7 cantieri attualmente (dicembre 2020) attivi e 1.000 persone a lavoro** che:

- ✓ ha il **costo certificato** da un ente terzo indipendente
- ✓ ha i **finanziamenti necessari** dedicati sul bilancio dello Stato italiano per la parte principale dell'opera, pari a 2.966,76 Mln euro
- ✓ ha **oltre 3 miliardi di gare in corso** in Francia e in Italia da appaltare nel 2021

« Il progetto della **Torino-Lione** è uno dei principali sia della rete **TEN-T** che del **Corridoio Mediterraneo**. Si tratta di un progetto fondamentale per la politica dell'UE in materia di infrastrutture di trasporto e nel contesto dell'European Green Deal in quanto contribuirà a trasferire in modo significativo le merci dalla strada alla ferrovia »

## Frans Timmermans

Vicepresidente esecutivo per il Green Deal europeo

COMMISSIONE EUROPEA  
DG MOVE  
Marzo 2020



La Torino-Lione inoltre:

- ✓ ha 22 progetti di ricerca in corso e **9 collaborazioni con dipartimenti universitari** di Università di Torino, Università Bicocca, Politecnico di Torino, Université Jean Moulin Lyon III, Université de Montréal, Ecole Paris Tech
- ✓ valorizza l'**economia circolare** riutilizzando oltre il 50% dei materiali di scavo
- ✓ realizza una **Valutazione di Impatto della Salute (VIS)** dei cittadini per tutti i cantieri
- ✓ aderisce al Global Compact della Nazioni Unite
- ✓ ha 4 certificazioni di qualità: Sicurezza e Salute sul lavoro (OHSAS 18001), Ambiente (ISO 14001), Sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e Qualità (ISO 9001)

« Il progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità **Torino-Lione è fondamentale** per il funzionamento del corridoio 'Mediterraneo' della rete centrale. Fa parte del sistema generale di corridoi inteso a promuovere il trasferimento modale verso il trasporto ferroviario, che è uno dei modi di trasporto rispettosi dell'ambiente. **La Commissione continuerà a sostenere il progetto che, a suo avviso, contribuisce agli obiettivi di neutralità climatica dell'Ue** »

**Adina Valean**

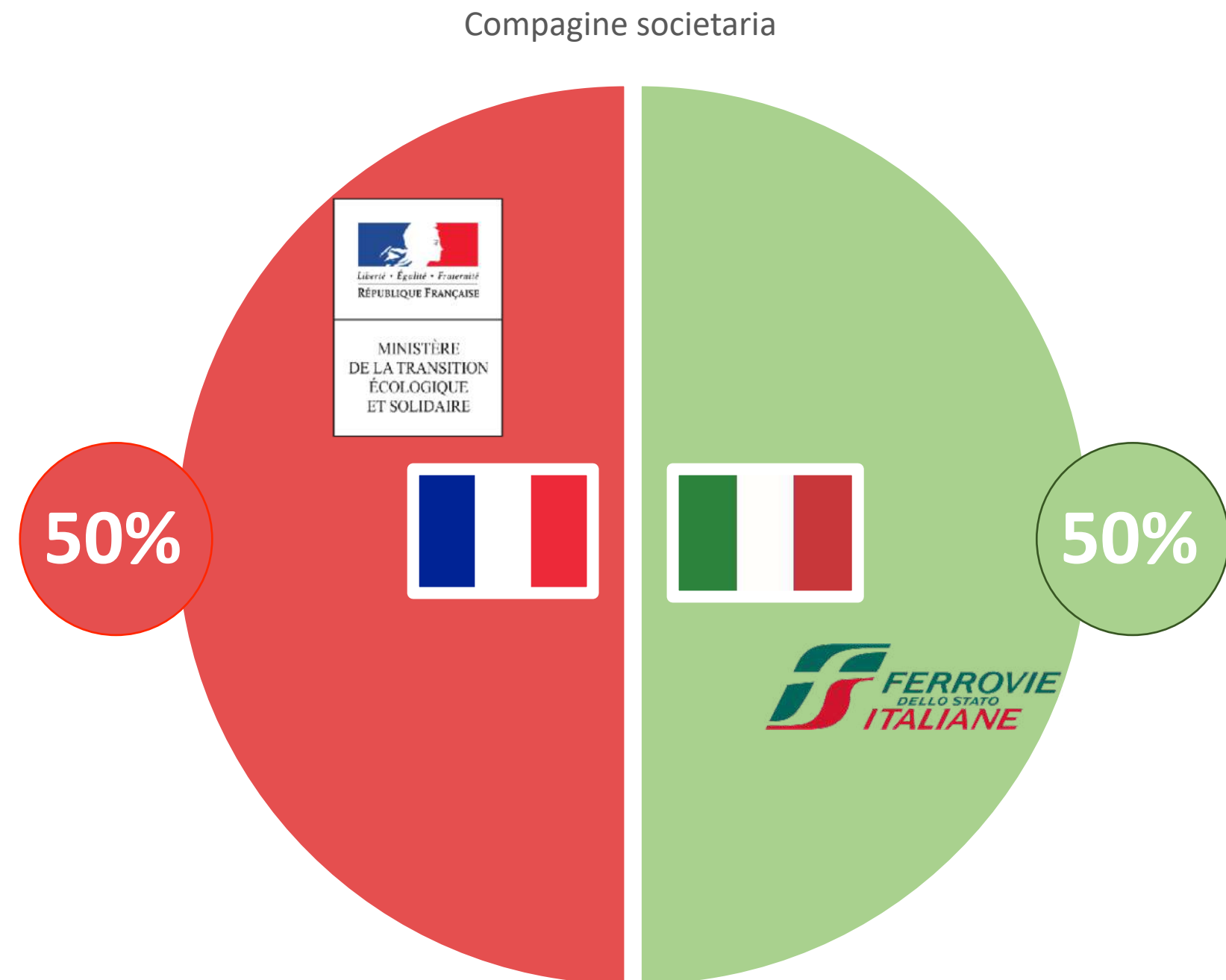
Commissario Ue per i Trasporti

8/12/2020



TEL è il Promotore Pubblico responsabile della **realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera della futura linea, merci e passeggeri, Torino-Lione.**

Costituito a Parigi il 23 febbraio 2015, l'assetto societario si configura con una partecipazione delle quote al 50% tra Ferrovie dello Stato Italiane (FS) e lo Stato francese. TEL succede a LTF - Lyon Turin Ferroviaire, che da ottobre 2001 a febbraio 2015 ha curato gli studi e i lavori preliminari.



183 DIPENDENTI A DICEMBRE 2020

## AREE DI STUDIO



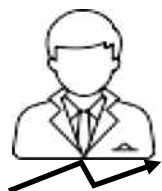
55%

Ingegneri, Architetti,  
Geologi



16%

Giuristi



7%

Economisti



23%

Umanisti

## ESPERIENZE PROFESSIONALI



+1450 km

Linee ferroviarie realizzate



+150 km

Strade



430 km

Scavi in galleria



+117 mld

Valore dei progetti gestiti  
prima di TELT

## PROVENIENZA E GENERE



55



36

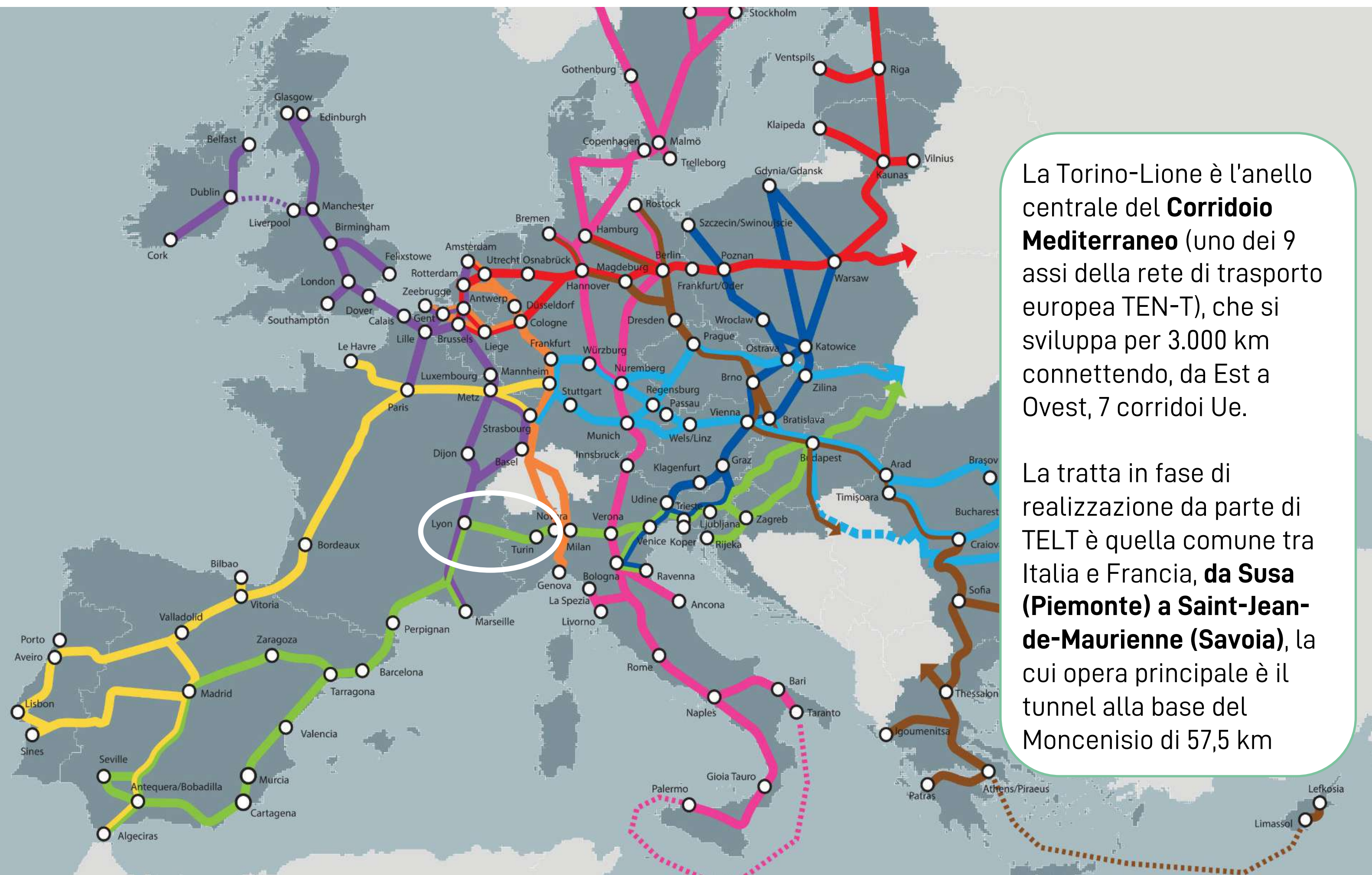


41



51

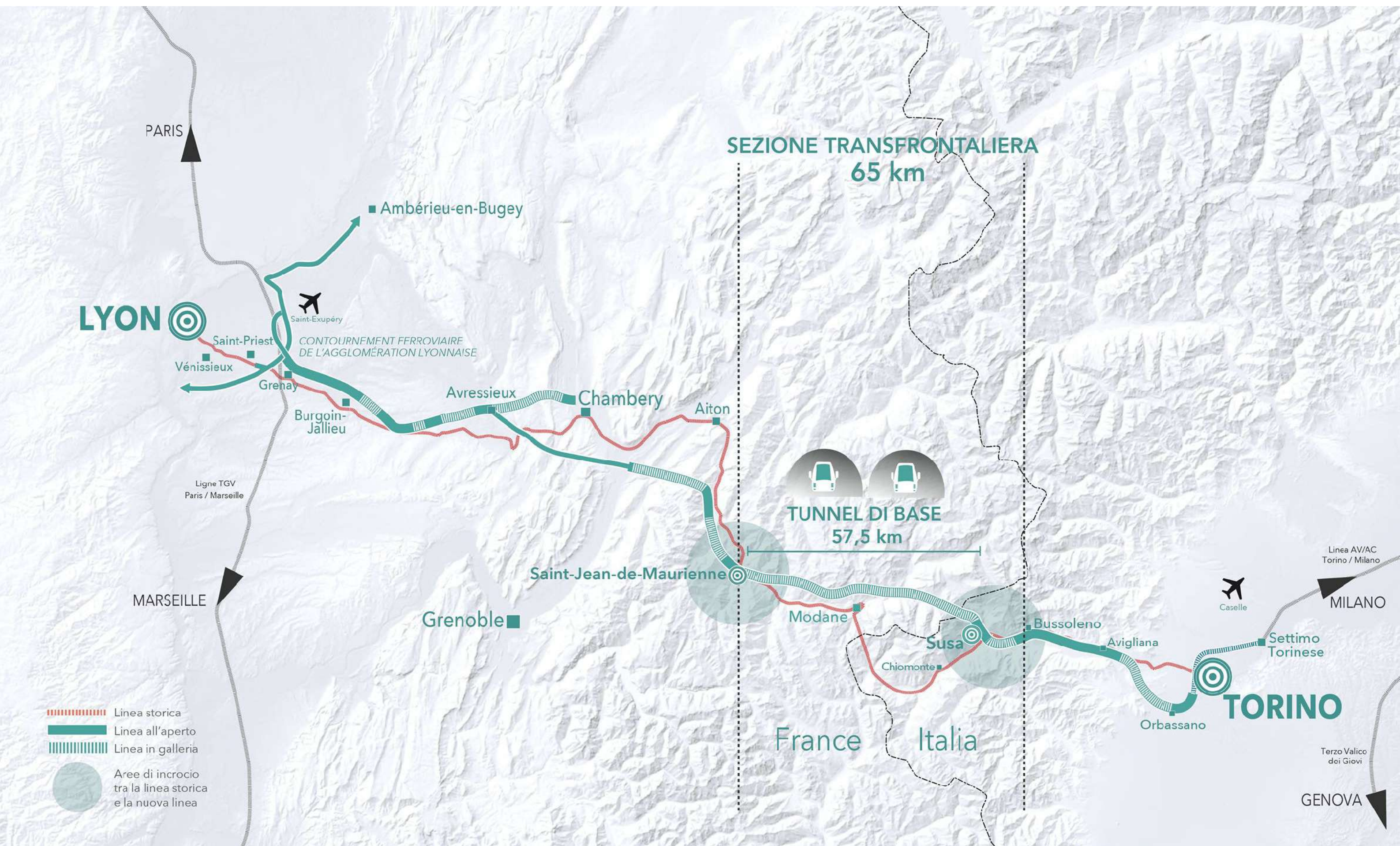
Età media 45 anni



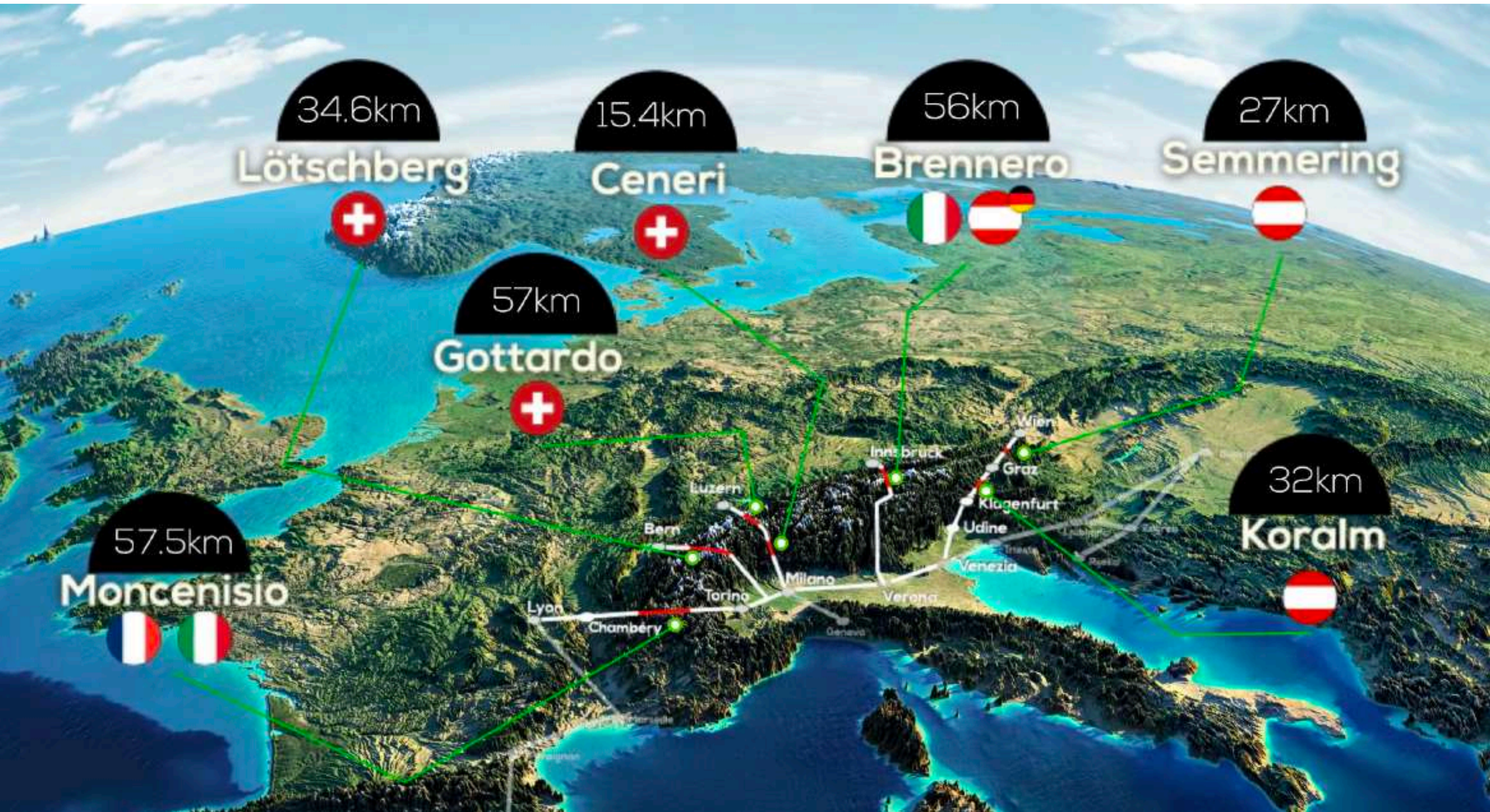
La Torino-Lione è l'anello centrale del **Corridoio Mediterraneo** (uno dei 9 assi della rete di trasporto europea TEN-T), che si sviluppa per 3.000 km connettendo, da Est a Ovest, 7 corridoi Ue.

La tratta in fase di realizzazione da parte di TELT è quella comune tra Italia e Francia, **da Susa (Piemonte) a Saint-Jean-de-Maurienne (Savoia)**, la cui opera principale è il tunnel alla base del Moncenisio di 57,5 km

# TRACCIATO TORINO-LIONE: LINEA STORICA E NUOVA LINEA



**Gottardo, Lötschberg, Ceneri (già attivi)**  
**Moncenisio, Brennero, Semmering, Koralm (in costruzione)**



**12** cantieri operativi tra Italia e Francia

**8.6 mld** di Euro costo certificato (Euro 2012)

**+20K** contratti con appaltatori e subappaltatori

**4.000 lavoratori diretti e altri 4.000 indiretti** tra Francia e Italia

**2** nuove stazioni internazionali

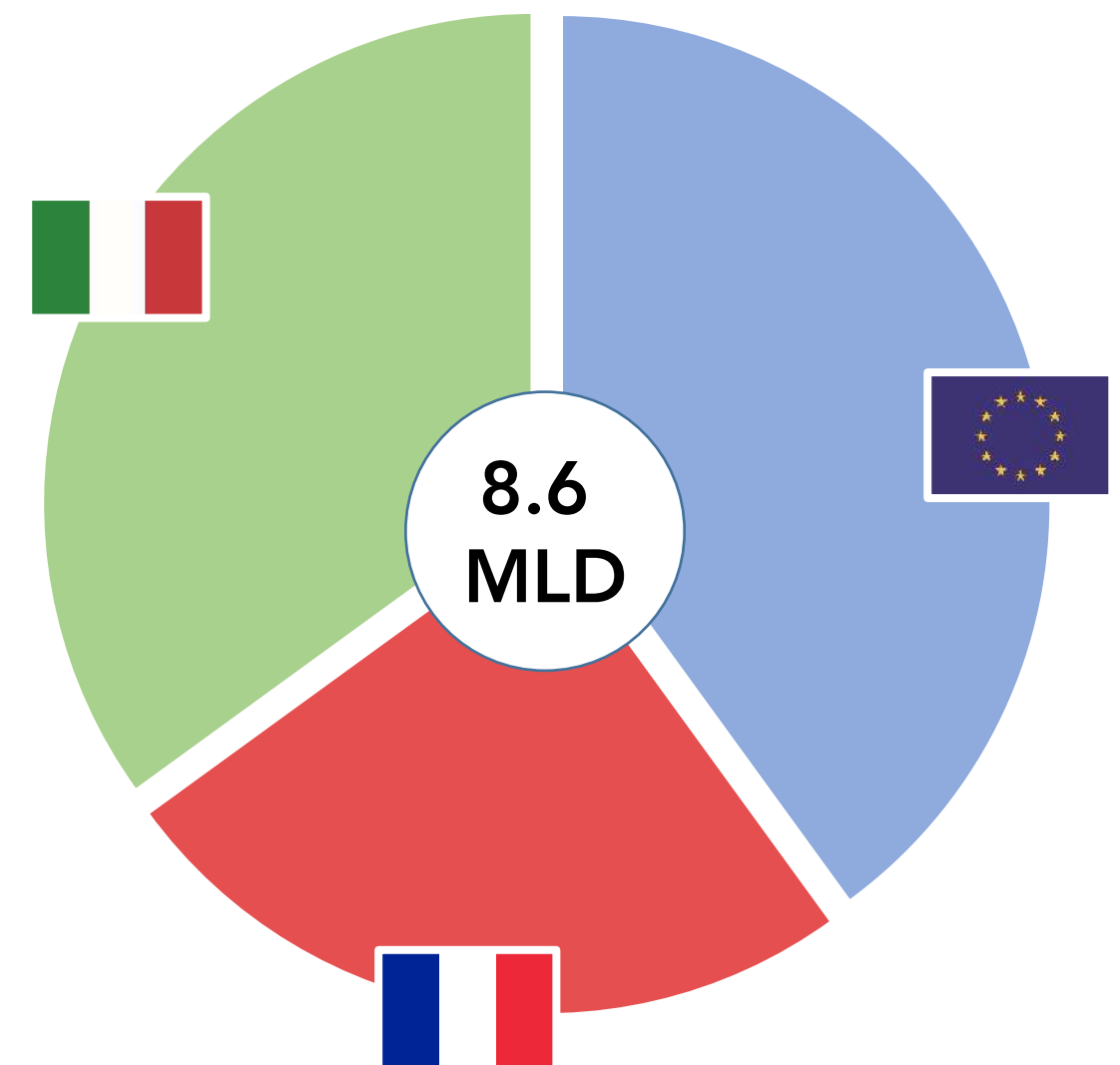
**2030** fine lavori

# AMENDEMENT AL GRANT AGREEMENT

Il costo della sezione transfrontaliera, certificato dal raggruppamento internazionale Tractebel Engineering - Tuc Rail, è di 8,6 miliardi di euro (Euro 2012).

L'UE ha finanziato gli studi al 50%. **Attualmente i lavori sono cofinanziati al 40%**, mentre la chiave di ripartizione tra i due Paesi è 57,9% per l'Italia e 42,1% per la Francia.

**Per la prossima tranche di finanziamento l'UE potrebbe aumentare la quota fino al 55%.**



## Modalità di finanziamento: Italia

Il finanziamento in corso è legato alla delibera CIPE del 7 agosto 2017, con cui il Comitato ha approvato il finanziamento dei primi due lotti costruttivi della Torin-Lione impegnandosi formalmente alla copertura complessiva dell'opera.

## Modalità di finanziamento: Francia

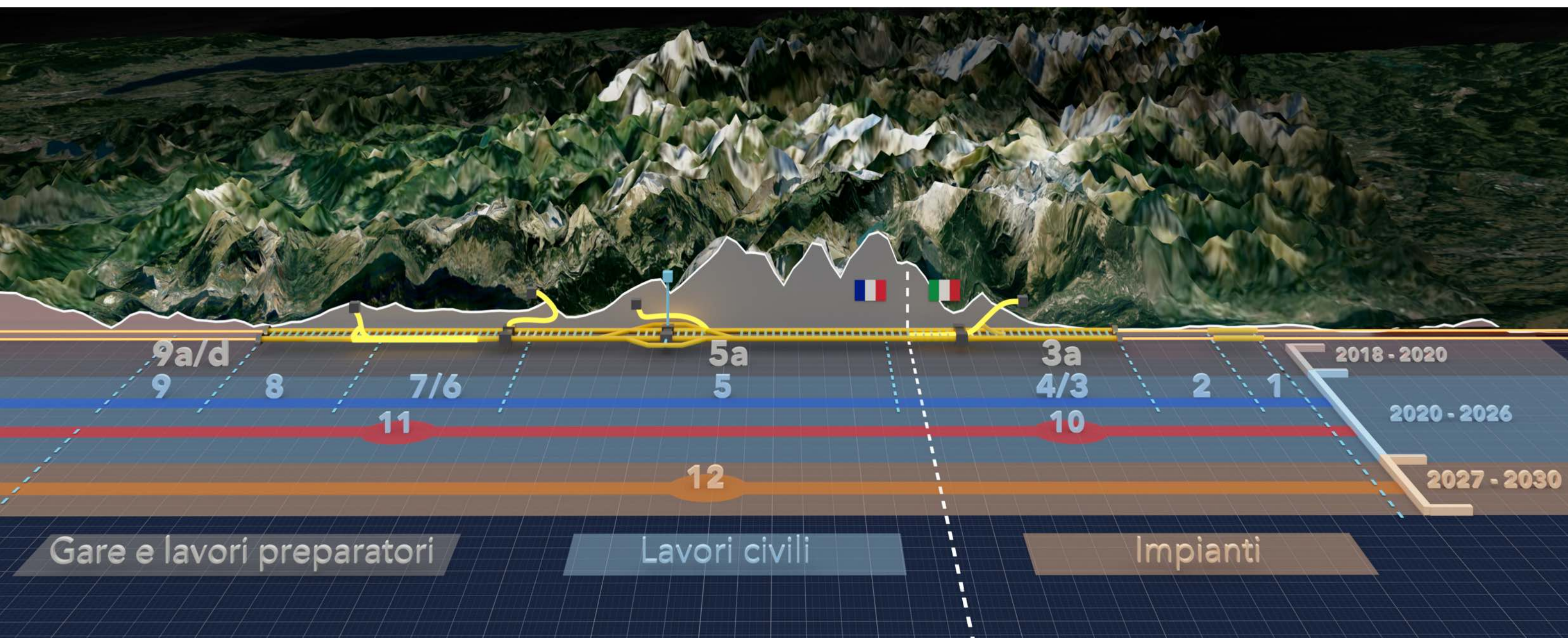
Il finanziamento complessivo a carico dello Stato francese viene garantito annualmente tramite apposite convenzioni sottoscritte tra l'AFIFT e TELT sulla base del budget approvato dal promotore pubblico.

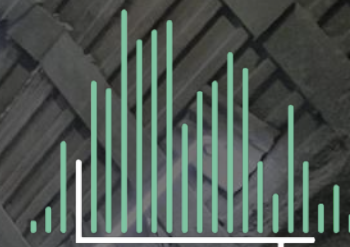
Il progetto per la realizzazione della **Nuova Torino-Lione** è sin dal **2001** inserito nei programmi di finanziamento dell'Unione Europea finalizzati alla realizzazione della rete TEN-T.

Il contributo europeo avviene attraverso il **Grant Agreement**, l'accordo tra UE, Italia e Francia nell'ambito della Connecting Europe Facility (CEF).

Il MIT per il Governo italiano e il MTES per il Governo francese hanno firmato il 14 aprile 2020 con l'agenzia INEA l'**Amendement n. 1 al Grant Agreement 2015 – 2019**, che ha **prorogato il contributo finanziario europeo con validità retroattiva al 1/1/2020 di 814 milioni di euro** fino al 31 dicembre 2022 con una lieve rimodulazione della ripartizione tra gli Stati.

162 km di gallerie suddivisi in **9 siti costruttivi**, a cui si aggiungono **2 cantieri operativi per la gestione delle terre da scavo** e **1 cantiere operativo per le attrezzature ferroviarie** necessarie per la messa in servizio.





TUNNEL EURALPIN | LYON TURIN

# IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Il testo del Contratto di programma TELT-MIT-FS, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con raccomandazioni e registrato dalla Corte dei Conti, che regola i rapporti e le modalità di finanziamento della linea, è stato pubblicato in GU n. 124 il 30 maggio 2018.

A seguito degli accordi intergovernativi sottoscritti da Italia e Francia il CdP definisce il sistema giuridico/amministrativo dei ruoli, delle responsabilità e degli impegni degli enti coinvolti.

Come previsto dalla Legge di Stabilità 2016, **occorre procedere alla stipula del CdP, per il periodo fino al 2029, al fine di disciplinare gli obblighi intercorrenti tra le Parti in relazione agli investimenti e alle relative risorse finanziarie, nonché a quelli inerenti la realizzazione.**

L'atto è uno dei **passaggi chiave previsti** nel programma realizzativo sottoscritto dagli Stati con l'Ue e costituisce anche la preconditione per un positivo avvio del nuovo negoziato europeo per il contributo UE (annunciato fino al 55%) per la tranche più consistente dei lavori del tunnel di base.

- Il **precedente CdP per l'opera era riferito all'orizzonte 2012-2016** ed era sottoscritto tra RFI (azionista italiano di LTF) e MIT
- Il finanziamento in corso da parte del MIT è proseguito nelle more della sottoscrizione del Contratto, sulla base di quanto disposto dal **comma 678, art. 1, della legge di Stabilità 2016**
- Lo schema di CdP in oggetto fissa la **programmazione finanziaria a febbraio 2018** (data di redazione)
- Il CdP disciplina **esigenze infrastrutturali e fabbisogni finanziari**
- Lo schema di CdP in oggetto, tra TELT-MIT-FS, ha ricevuto **parere favorevole con raccomandazioni da parte del CIPE** (delibera n.6, 28 febbraio 2018) ed è stato **registrato dalla Corte dei Conti**
- La **delibera CIPE è stata pubblicata in GU** n.124, il 30 maggio 2018; lo schema di CdP in discussione ne ha recepito le raccomandazioni
- Il CdP è in linea con gli obblighi intercorrenti tra le Parti per la **pianificazione nel periodo fino al 2029** per traguardare le milestone per la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione



Incaricata della realizzazione dell'opera con obbligo d'informazione verso MIT e FS per le attività di controllo



Interfaccia del MIT per la gestione dei flussi finanziari verso TELT, adempimenti informativi e verifiche relative agli adempimenti contrattuali



Garantisce le risorse necessarie e verifica il loro impiego in collaborazione con la CIG per la Torino-Lione

## RISORSE DISPONIBILI

**2.966,76 Mln**MIT (Capitoli 7163 e 7532)  
+ MEF (Capitolo 7122)**665,57 Mln****3.632,33 Mln**

Queste risorse garantiscono la completa **copertura finanziaria della fase di Studi ed indagini geognostiche** (del costo di 739,71 milioni di euro) e **dei lotti costruttivi 1 e 2** (rispettivamente del costo di 2.563,70 milioni di euro e 328,92 milioni di euro).

I decreti di pagamento precedentemente emanati sono stati sempre verificati favorevolmente dall'organo di controllo (UCB – Ufficio Centrale di Bilancio) e regolarmente evasi.

La **legge n. 228 del 2012 (Legge di Stabilità 2013)** all'art. 1, comma 208, e successive modificazioni, ha disposto un totale di 2.564,76 Mln, come indicato nello schema di CdP :

\*dati in Milioni di Euro

|                           | Risorse<br>Assegnate | Risorse<br>impegnate<br>al 31/12/16 | Annualità<br>2017 | Annualità<br>2018 | Annualità<br>2019 | Anni<br>Successivi |
|---------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| <b>MIT Capitolo 7532*</b> | 2.564,76             | 469,74                              | 102,54            | 293,54            | 243,54            | 1.455,40           |

# LO STATO DELL'OPERA

**68 km**

sondaggi  
esplorativi  
effettuati

**30 km**

di gallerie  
realizzate

**100%**

scavo  
meccanizzato  
completato  
a SMP4

**21%**

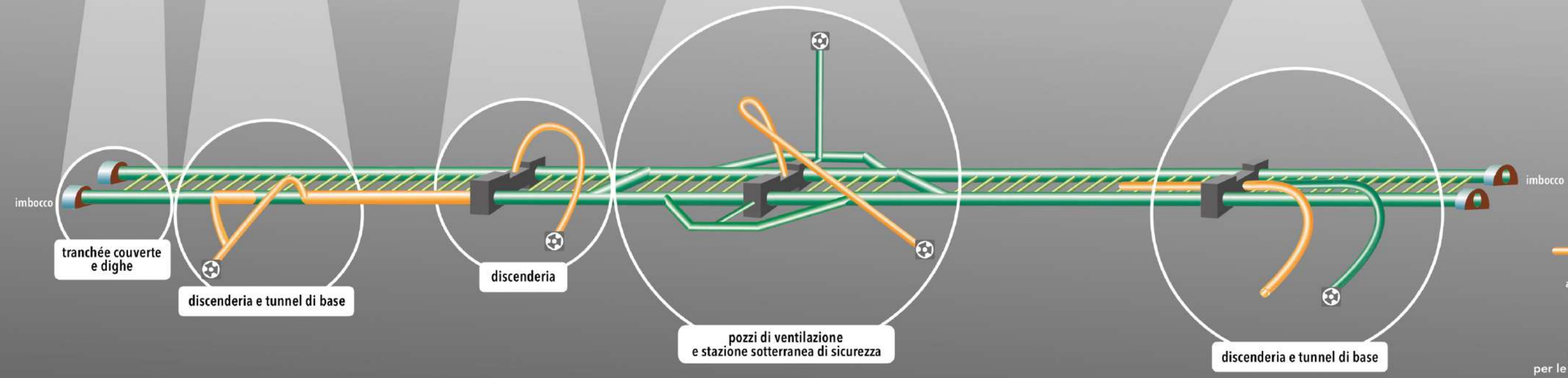
opere  
appaltate  
nei due Paesi

**3.2 MLD**

già spesi o  
impegnati per  
l'opera

**1.000**

persone al lavoro  
tra cantieri,  
progettazione e  
servizi



scavi completati  
a dicembre 2019

lavori all'aperto  
per le stazioni internazionali

**23 GARE D'APPALTO IN CORSO**

**3.2 MLD** VALORE DELLE GARE IN CORSO  
PER IL TUNNEL DI BASE NEI DUE PAESI

**15/03/2019 e 16/09/2019** DATE DI  
PUBBLICAZIONE SULLA G.U. EUROPEA

**2021** ANNO DI AFFIDAMENTO DEI LAVORI:  
PRIMO SEMESTRE LAVORI LATO FRANCIA,  
SECONDO SEMESTRE LAVORI LATO ITALIA

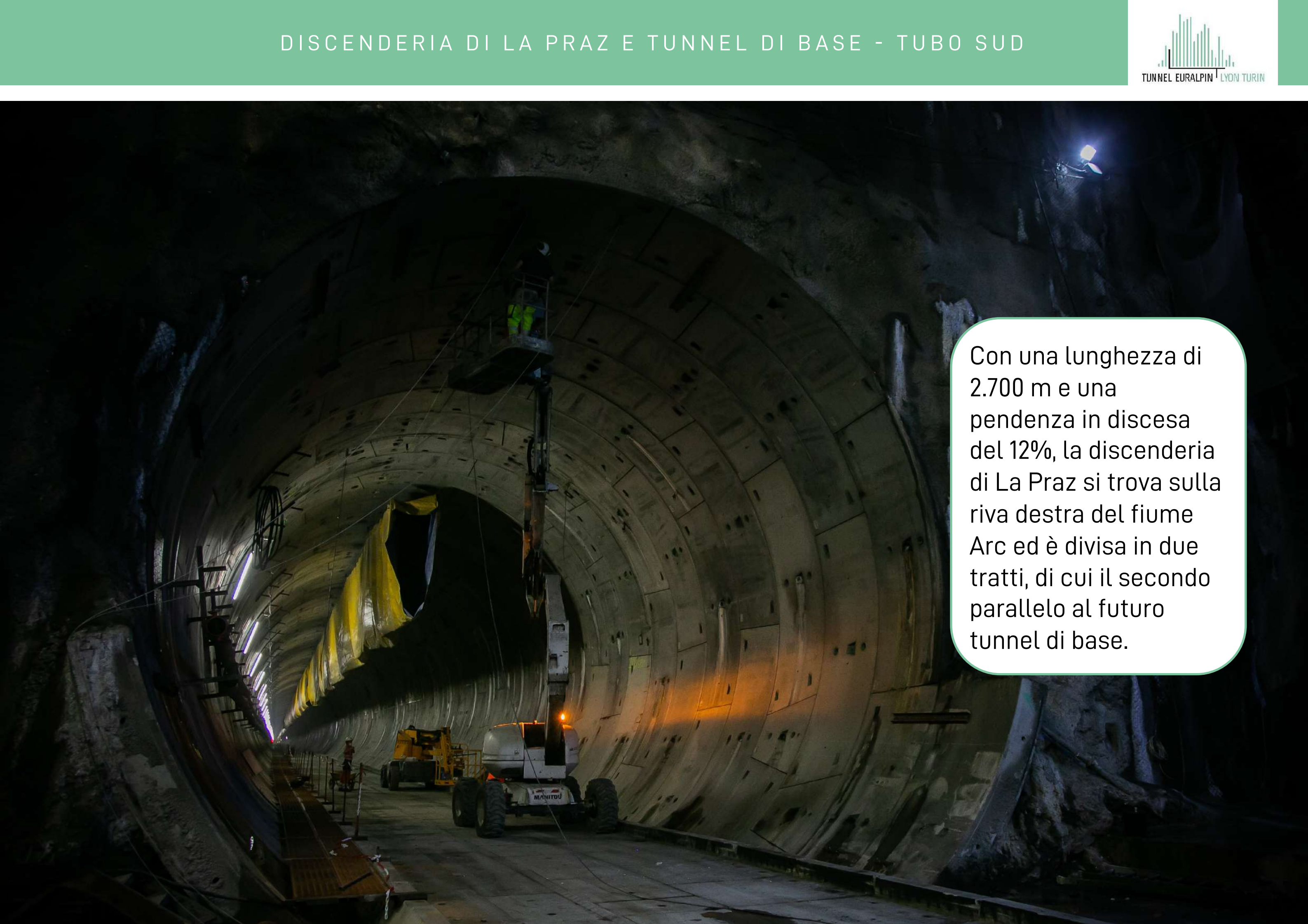


A Saint-Julien-Montdenis, nella zona di Villard-Clément, sono in corso da febbraio 2019 i lavori per la realizzazione della tranchée couverte, il portale d'ingresso al tunnel di base della Torino-Lione, lato Francia.

A dicembre 2020 è stato superato il 70% della costruzione.



Saint-Jean-de-Maurienne si trova in una zona a rischio inondazione. Per questa ragione, allo scopo di realizzare in sicurezza i rilevati ferroviari necessari alla costruzione della nuova linea, TELT sta rinforzando le dighe sulla riva del fiume Arc, sollevando il terreno di circa dieci metri.



Con una lunghezza di 2.700 m e una pendenza in discesa del 12%, la discenderia di La Praz si trova sulla riva destra del fiume Arc ed è divisa in due tratti, di cui il secondo parallelo al futuro tunnel di base.



In Italia sono stati avviati i lavori per oltre 150 mln di euro per le nicchie di interscambio nella galleria della Maddalena, per la realizzazione dello svincolo autostradale di Chiomonte e lo spostamento dell'autoporto da Susa a San Didero, da parte di Sitaf.