



## SOMMAIRE / INDICE

1. INTRODUZIONE.....	3
2. BREVE DESCRIZIONE DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA;.....	3
3. LA COMPOSIZIONE DEI LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIARI E LA LORO SUDDIVISIONE IN CANTIERI OPERATIVI.....	6
4. IL GRANT AGREEMENT .....	13
5. QUADRO AUTORIZZATIVO ED APPROVATIVO DI RIFERIMENTO DELLA PARTE ITALIANA – SEZIONE TRANSFRONTALIERA .....	13
6. RIEPILOGO SULLA REALIZZAZIONE DEL CUNICOLO ESPLORATIVO DE LA MADDALENA NEL COMUNE DI CHIOMONTE.....	14
7. LE MODALITÀ DI ORGANIZZAZIONE DELLE OPERE ANTICIPATORIE ED IL LORO STATO DI AVANZAMENTO .....	16
8. LA PROGETTAZIONE COMPLESSIVA E RELATIVO STATO PROCEDURALE .....	18

## 1. INTRODUZIONE

La presente Relazione ha l'obiettivo di illustrare lo stato della progettazione e dei relativi lavori della parte italiana della Sezione Transfrontaliera, fornendo un quadro complessivo, che sarà aggiornato alle successive fasi di lavori, relativo a:

- Breve descrizione della Sezione Transfrontaliera;
- La composizione dei Lotti Costruttivi finanziari e la loro suddivisione in Cantieri Operativi;
- Quadro autorizzativo ed approvativo di riferimento della parte italiana – Sezione Transfrontaliera,
- Riepilogo sulla realizzazione del Cunicolo esplorativo de La Maddalena,
- Le modalità di organizzazione delle opere anticipatorie ed il loro stato procedurale,
- La progettazione complessiva e relativo stato procedurale.

Obiettivo della relazione è quello di fornire alle Amministrazioni un quadro unitario della progettazione ed esecuzione dei lavori della parte italiana della Sezione Transfrontaliera utile a comprendere la concatenazione delle diverse fasi ed a inquadrare nel contesto complessivo le singole istruttorie che le Amministrazioni stesse saranno chiamate a svolgere.

La Relazione sarà via via aggiornata e riproposta nell'ambito delle singole istruttorie.

## 2. BREVE DESCRIZIONE DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA;

Come indicato nell'Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, il collegamento Torino – Lione prevede una “sezione internazionale” compresa tra Saint-Didier-de-la-Tour e il Nodo ferroviario di Torino.

Essa è costituita da tre parti:

- Parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian;
- Parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;
- Parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele a Settimo Torinese (Nodo di Torino).

La prima fase funzionale della parte comune italo-francese, di competenza della Società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), si estende da Saint-Jean-de-Maurienne a Susa/Bussoleno, e comprende:

- 1) il rifacimento dell'impianto ferroviario di Saint-Jean-de-Maurienne con la stazione internazionale ed il raccordo alla Linea Storica;
- 2) il tunnel di base transfrontaliero del Moncenisio;
- 3) l'attraversamento della Piana di Susa con la stazione internazionale;
- 4) il tunnel di interconnessione e le opere all'aperto per l'innesto della nuova linea alla Linea Storica Torino-Modane prima della stazione di Bussoleno.

### *Tunnel di base transfrontaliero del Moncenisio*

Il Tunnel ha una lunghezza di circa 57,5 km, di cui 45 km circa in territorio francese e 12,5 km circa in territorio italiano. L'opera ferroviaria è costituita da due gallerie a binario unico, con

interasse variabile tra 30 e 80 m. La sezione libera è di circa 43 m<sup>2</sup> e sarà realizzata, in funzione delle caratteristiche geo-meccaniche degli ammassi, per la maggior parte con fresa a piena sezione e per la parte rimanente con scavo tradizionale tramite esplosivo, o con mezzi meccanici (frese puntuali o martellone).

L'imbocco ovest del Tunnel di Base si trova in Francia, a St Julien Mont-Denis, vicino a St-Jean de Maurienne; l'imbocco est si trova in Italia, ad est del centro urbano di Susa, presso l'imbocco est della Galleria autostradale di Mompantero. La tratta del Tunnel di Base si sviluppa per 12.531 metri dalla frontiera Francia-Italia (pk 48+672) all'imbocco di Susa (pk61+203).

Lungo l'intero tunnel sono previsti:

- rami di comunicazione tra le due canne del tunnel con mutua distanza massima normalmente di 333 m, con funzione di sicurezza per i viaggiatori in caso di incidente, in particolare di incendio. Indicativamente un ramo su quattro presenta due camere trasversali per ospitare i locali tecnici necessari al funzionamento degli impianti.
- l'Area di sicurezza in sotterraneo di Modane (pk 32+160), con relativi pozzi di ventilazione, discenderia per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori, binari di precedenza e comunicazioni pari/dispari.
- le Aree di Sicurezza sotterranee di La Praz (pk 20+588) e di Clarea (pk 47+998) con relative discenderie per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori. L'Area di Sicurezza di Clarea prevede, oltre alla galleria della Maddalena per l'accesso dei soccorritori/manutentori, anche un pozzo di ventilazione. Galleria e pozzo si sviluppano prevalentemente in territorio italiano, mentre l'Area di sicurezza è in territorio francese.
- discenderia di St Martin la Porte (pk 11+618) per la ventilazione e l'accesso di manutentori e/o eventuali soccorritori.

Ogni galleria del Tunnel di Base presenta una sezione circolare di diametro minimo utile interno di 8,40 m, comprensivo di 30 cm di tolleranze costruttive.

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

#### *Attraversamento della Piana di Susa e interconnessione nella Linea Storica Torino-Modane*

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

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

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

La stazione internazionale di Susa si sviluppa all'intersezione tra la Linea Storica e la Nuova Linea e presenta, sulla linea nuova, oltre ai due binari di corsa, due binari di precedenza lunghi 450 m e due banchine per treni viaggiatori lunghe 400 m. Sulla Linea Storica, che sovrappassa la Nuova Linea in corrispondenza della Stazione, è prevista una banchina per treni viaggiatori a fianco dei binari di corsa lunga 250 m. Il collegamento funzionale tra Nuova Linea e Linea Storica è di tipo pedonale, inserito nel fabbricato della Stazione Internazionale.

La Stazione di Susa è nodo intermodale di confluenza per la circolazione, attraverso un sistema di collegamenti e di aree funzionali alla strada (locale ed autostradale), alla ferrovia (locale ed internazionale), alla pista ciclabile, è provvista di aree di sosta per taxi, bus e veicoli privati, aree pedonali e zone verdi.

Le funzionalità ferroviarie e di nodo intermodale della stazione di Susa sono analoghe a quelle della Stazione di Saint-Jean-de-Maurienne, anch'essa situata all'incontro delle due linee ferroviarie Nuova e Storica. Come per Saint-Jean-de-Maurienne, la stazione di Susa è quindi un polo di riferimento per il territorio circostante e rappresenta il polo gemello di un sistema duale.

Il progetto della Stazione di Susa, che costituisce la "porta" della tratta italiana, è opera di un raggruppamento nipponico-italo-francese guidato dall'Architetto Kengo Kuma di Tokyo, selezionato tramite un Concorso internazionale d'architettura-ingegneria al quale hanno partecipato 170 primari studi raggruppati in 49 consorzi internazionali.

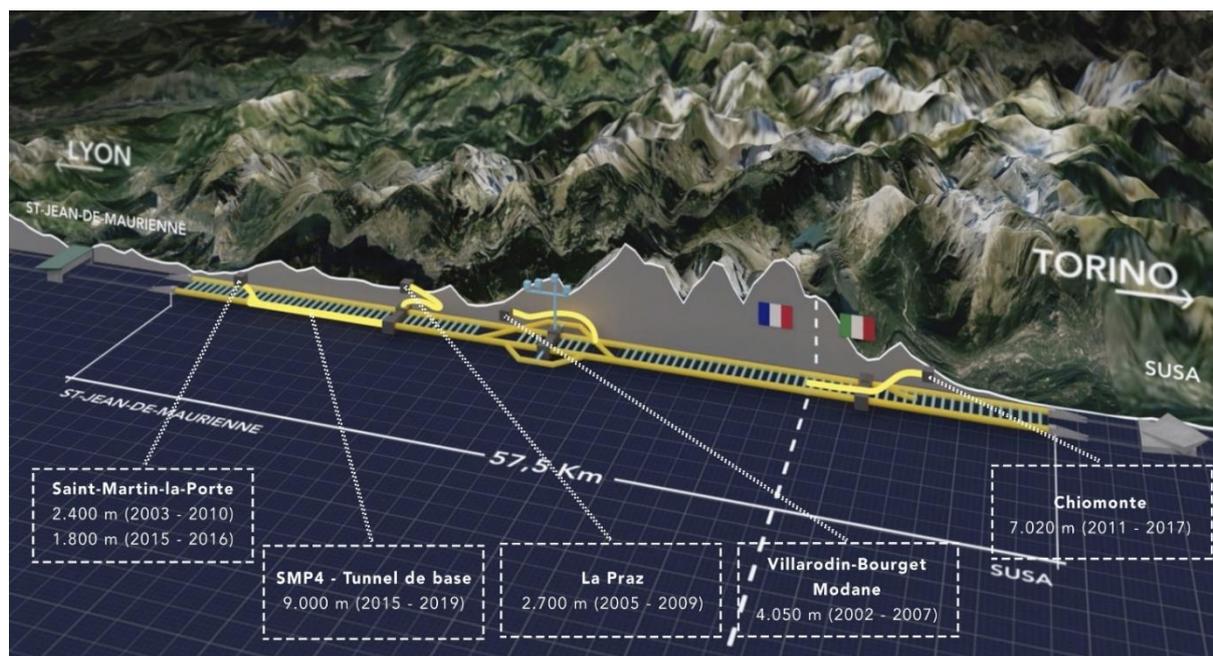
A valle della Stazione Internazionale di Susa e del ponte sulla Dora, si trova l'Area Tecnica e di Sicurezza di Susa, che assolve il compito di area di servizio ferroviaria. In quest'area sono previsti, in adiacenza ai binari di corsa, due binari di precedenza lunghi 750 m, oltre al binario di precedenza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

Si elencano di seguito i principali fabbricati per l'operatività tecnologica e la manutenzione:

- FSA: fabbricato servizi ausiliari ove vengono ricoverati i carrelli per la manutenzione della linea, con due binari collegati al fascio di manutenzione;
- SSE: Sottostazione elettrica a servizio della NLTL
- Zona di parcheggio e stoccaggio (area per deposito materiale elettrico e armamento);
- Fabbricato Uffici Tecnici che contiene anche il Posto di Movimento.

Si elencano inoltre di seguito le principali aree funzionali per l'organizzazione delle operazioni di sicurezza:

- Centro Raccolta Mezzi (CRM);
- Posto Medico Avanzato (PMA);
- Elisuperficie.



### 3. LA COMPOSIZIONE DEI LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIARI E LA LORO SUDDIVISIONE IN CANTIERI OPERATIVI

In data 13 gennaio 2017 è entrata in vigore la Legge 5 gennaio 2017 n. 1, pubblicata nella G. U. Serie Generale n.9 del 12 gennaio 2017, con cui è stato ratificato il sistema complessivamente 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.

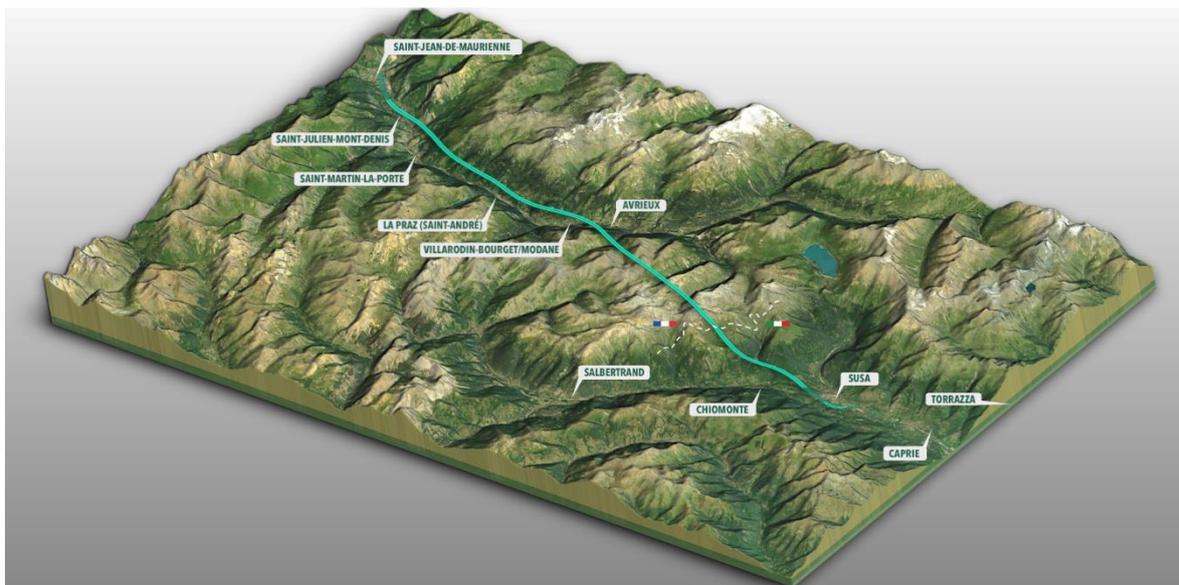
In virtù di tale disposizione è stabilito che: "entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012,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

Il CIPE nella seduta del 7 agosto 2017, con Delibera n. 67, ha approvato:

- l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera come di seguito riportato:
  - 1° Lotto costruttivo: Tunnel di base 1^ Fase A
  - 2° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Francia
  - 3° Lotto costruttivo: Tunnel di base (Completamento)
  - 4° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Italia
  - 5° Lotto costruttivo: Attrezzaggio tecnologico
- il nuovo limite di spesa dell'opera, per la parte di competenza italiana, pari a 5.631,47 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,21 milioni di euro per il costo rivalutato fino

a completa realizzazione dell'opera e 57,26 per misure di accompagnamento ulteriori rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera;

- 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 a valere sul capitolo di spesa n. 7532 del bilancio dello Stato di competenza del dal MIT, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera, per la parte di competenza italiana, entro il limite di spesa indicato dal costo certificato.



In base all'organizzazione dei lavori, sono di seguito suddivise per ciascun Lotto Costruttivo le relative attività denominate Cantieri Operativi

Lotto costruttivo	Opere	Cantieri Operativi
<p>1° Approvato con Delibera CIPE n. 67/2018</p>	<p>Tunnel di base 1^ Fase A</p>	<p><b>VERSANTE ITALIANO (Comuni interessati: Bruzolo, San Didero, Susa, Chiomonte, Chiusa San Michele, Guaglione, Salbertrand, Torrazza Piemonte e Caprie)</b>  <u>Cantiere Operativo n. 2</u>  Lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione dell'attuale Autoporto nei Comuni di San Didero/Bruzolo;  Lavori per la realizzazione dell'infopoint Caserma Henry nel Comune di Susa.  <u>Cantiere Operativo n. 3</u>  Lavori in sotterraneo per la realizzazione di due gallerie scavate in Tradizionale/TBM del Tunnel di base;  Esecuzione delle opere di cantierizzazione e sistemazione preliminari.  <u>Cantiere Operativo n. 4</u>  Nuovo svincolo autostradale di Chiomonte sull'A32 Susa – Bardonecchia quale opera anticipatoria propedeutica alla cantierizzazione del Tunnel di Base nell'area Chiomonte – Maddalena,  Lavori in sotterraneo per la realizzazione della galleria di ventilazione e dell'area di sicurezza Clarea;  Esecuzione delle nicchie d'interscambio per la discenderia Maddalena 1;  Realizzazione di tutte le opere civili fino al rivestimento definitivo per la galleria di ventilazione e l'area di sicurezza di Clarea.  <u>Cantiere Operativo n. 10</u>  Siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato) nei Comuni di Salbertrand, Torrazza Piemonte e Caprie.  <u>Misure e Opere compensative di Priorità 2</u></p> <p><b>VERSANTE FRANCESE</b>  <u>Cantiere Operativo 5</u></p>

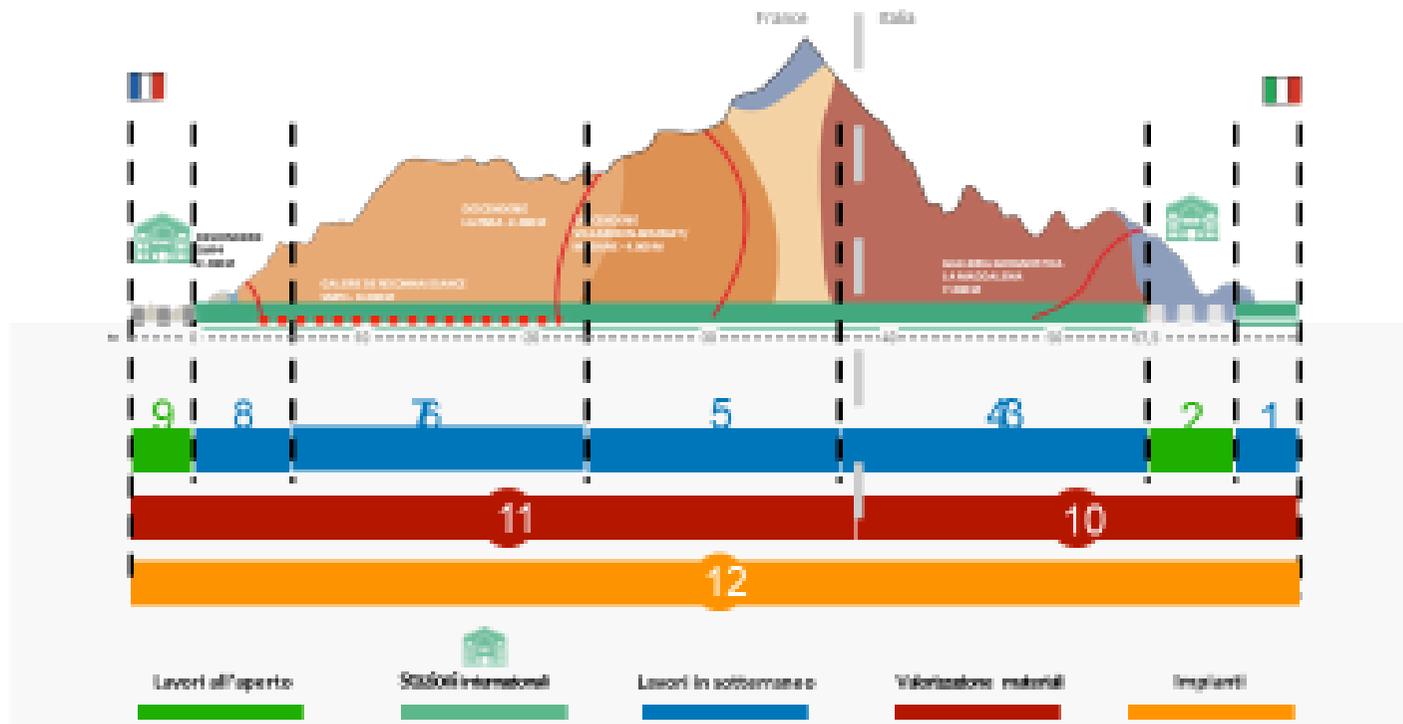
		<p>Scavo dei pozzi e delle gallerie di collegamento a Avrieux e a Modane/Villarodin-Bourget;</p> <p>Lavori realizzati da Modane/Villarodin-Bourget e Avrieux con scavo dei due tubi con TBM aperta verso l'Italia, Maddalena, e sito di sicurezza in tradizionale.</p> <p><u>Cantiere Operativo 6</u></p> <p>Lavori realizzati da La Praz con scavo dei due tubi con TBM aperta verso Modane/Villarodin-Bourget e sito di sicurezza in tradizionale.</p> <p><u>Cantiere Operativo 7</u></p> <p>lavori realizzati da Saint-Martin-La-Porte con scavo in tradizionale verso Saint-Julien-Montdenis e scavo della seconda canna in TBM scudata verso La Praz.</p> <p><u>Cantiere Operativo 8</u></p> <p>lavori a cielo aperto per realizzare il fronte di attacco dall'imbocco ovest a Saint-Julien Montdenis e scavo del Tunnel di Base in direzione di Saint-Martin-La-Porte in tradizionale su due tubi.</p> <p><u>Cantiere Operativo 9</u></p> <p>Lavori preparatori di attacco del Tunnel di Base costituiti dalla trincea coperta sotto la RD1006 e l'autostrada A43 nell'area di cantiere VillardClement.</p> <p><u>Cantiere Operativo 11</u></p> <p>Siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato).</p>
<p>2°                      Approvato con Delibera                      CIPE n. 67/2018</p>	<p>Opere all'aperto Francia</p>	<p><u>Cantiere Operativo 9</u></p> <p>Lavori civili a cielo aperto a Saint-Jean de Maurienne in carico a SNCF R, quale committente delle opere ferroviarie sulla linea esistente;</p> <p>Lavori di completamento delle opere principali nella piana di Saint-Jean de Maurienne.</p> <p><u>Cantiere Operativo 12</u></p> <p>La stazione e gli impianti ferroviari sulla Linea Storica in territorio francese .</p>
<p>3°</p>	<p>Tunnel di base                      (Completamento)</p>	<p><b>Versante italiano: (Comuni interessati: Chiomonte, Giaglione, Chiusa San Michele, Mompantero, Susa, Salbertrand, Caprie e Torrazza)</b></p> <p><u>Cantiere operativo 3</u></p>

		<p>lavori in sotterraneo per lo scavo delle due gallerie;  <u>Cantiere operativo 4</u>                      Completamento della Galleria di ventilazione e dell'area di sicurezza Clarea.  <u>Cantiere operativo 10</u>                      siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti, cls e messa a deposito del materiale inutilizzato).</p> <p><b><u>Versante francese</u></b>  <u>Cantiere operativo 5</u>                      lavori realizzati da Modane/Villarodin-Bourget e Avrieux con scavo dei due tubi con TBM aperta verso l'Italia, Maddalena, e sito di sicurezza in tradizionale.  <u>Cantiere operativo 6</u>                      Lavori realizzati da La Praz con scavo dei due tubi con TBM aperta verso Modane/Villarodin-Bourget e sito di sicurezza in tradizionale;  <u>Cantiere operativo 7</u>                      lavori realizzati da Saint-Martin-La-Porte con scavo in tradizionale verso Saint-Julien-Montdenis;                      Scavo della seconda canna in TBM scudata verso La Praz.  <u>Cantiere operativo 8</u>                      Lavori a cielo aperto per realizzare il fronte di attacco dall'imbocco ovest a Saint-Julien Montdenis;                      Scavo del Tunnel di Base in direzione di Saint-Martin-La-Porte in tradizionale su due tubi;  <u>Cantiere operativo 11</u>                      Siti di valorizzazione materiali e deposito (lavorazione materiali di scavo per produzione inerti , cls e messa a deposito del materiale inutilizzato).</p>
4°	Opere all'aperto Italia	<b>Versante italiano: (Comuni interessati: Bussoleno, Susa, Venaus, Mattie, Condove, Buttigliera Alta)</b>

		<p><u>Cantiere operativo 1</u>                  lavori in sotterraneo per lo scavo di due gallerie in tradizionale dell'interconnessione di Bussoleno;                  lavori all'aperto per il collegamento dell'imbocco est con la linea storica.</p> <p><u>Cantiere operativo 2</u>                  lavori a cielo aperto a Susa per lo Svincolo Susa est, la variante dell'A32 e le deviazioni della viabilità locale;                  lavori a cielo aperto per la rilocalizzazione dell'attuale sito di Guida Sicura ubicato nella Piana di Susa;                  lavori a cielo aperto a Susa per la realizzazione della piattaforma ferroviaria, della stazione internazionale e di tutti gli edifici tecnici.</p> <p><u>Cantiere operativo 12</u>                  Lavori impiantistici per l'adeguamento della linea storica di Bussoleno.</p>
5°	Attrezzaggio tecnologico	<p><u>Cantiere operativo 12</u>                  attuazione dei seguenti interventi relativi all'attrezzaggio tecnologico dell'intera sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impianti ferroviari lato Francia;</li> <li>- Impianti non ferroviari lato Francia;</li> <li>- Impianti ferroviari lato Italia;</li> <li>- Impianti non ferroviari lato Italia;</li> <li>- Edifici tecnici lato Italia;</li> <li>- Impianti ferroviari Interconnessione di Bussoleno;</li> <li>- Linea Primaria Venaus Susa;</li> </ul> <p>Prove, collaudi e pre-esercizio;</p>



# CHANTIERS OPERATIONNELS



## 4. IL GRANT AGREEMENT

Il 1° dicembre 2015, Lo Stato Francese – Ministero dell’ecologia, dello sviluppo e dell’energia, il Ministero Italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e l’Agenzia Esecutiva per l’Innovazione e per le Reti (INEA) che opera per delega della Commissione europea, hanno firmato la Convenzione di sovvenzione relativa al finanziamento dell’azione n°2014-EU-TM-0401-M, denominata "Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Tunnel di base del Moncenisio (TBM)" per il periodo 2016-2019 ("Grant Agreement").

Il Grant Agreement specifica, tra le altre cose, l’oggetto dell’azione (finanziamento della "Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione"), il periodo di ammissibilità dei costi (2016-2019), l’importo finanziato (813.781.900 euro), nonché le regole d’erogazione dei contributi.

Il Ministero delle Infrastrutture ha firmato in data 14 aprile 2020 con la Commissione Europea, e precisamente con l’Agenzia INEA, l’Amendament n. 1 al Grant Agreement 2015 – 2019, che ha prorogato il contributo finanziario europeo per la realizzazione dell’opera fino al 31 dicembre 2022

Tale contributo finanziario è confermato a condizione del rispetto di un cronoprogramma di attività che prevede per l’anno in corso:

- 1) l’avvio dei lavori per la realizzazione dello Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere (quale opera anticipatoria) entro il 31 agosto 2020;
- 2) l’invio del Progetto Esecutivo e del Piano delle Terre delle Nicchie di interscambio all’interno del cunicolo esplorativo de La Maddalena (quale opera anticipatoria) entro il 31 maggio 2020 ed emissione dei pareri da parte delle amministrazioni competenti per l’avvio dei lavori entro il 31 dicembre 2020;
- 3) l’avvio dei lavori del Nuovo Autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo quale risoluzione di interferenza entro il 31 dicembre 2020.

Telt in data 16 aprile 2020 n. prot. 110/TELT\_PECO/5/DG/20 ha informato tutte le amministrazioni competenti del relativo cronoprogramma.

## 5. QUADRO AUTORIZZATIVO ED APPROVATIVO DI RIFERIMENTO DELLA PARTE ITALIANA – SEZIONE TRANSFRONTALIERA

Di seguito si rappresenta l’iter procedurale complessivo.

In data 21 dicembre 2001 (G.U. n. 51/2002 S.O.), è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 121, ai sensi dell’ex art. 1 della legge n. 443/2001, con cui è stato approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include all’allegato 1, nell’ambito del “Corridoio plurimodale padano – sistemi ferroviari”, la infrastruttura “Asse ferroviario sull’itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)”.

In data 6 aprile 2011 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 86 del 18 novembre 2010 (G.U. n. 79 del 6 aprile 2011) di approvazione del Progetto Definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante, ai sensi dell’art. 167, comma 5, D.lgs 163/2006 e dell’art. 12 D.P.R. 327/2001, quale opera propedeutica alla realizzazione della parte italiana della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione.

In data 22 novembre 2011 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 57 del 3 agosto 2011 (G. U. n. 272 del 22 novembre 2011) di approvazione del Progetto Preliminare del Nuovo Collegamento Internazionale Torino - Lione – Sezione Internazionale – Parte comune italo francese - Parte in territorio italiano in variante.

In data 23 agosto 2012 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 23 del 23 marzo 2012 (G.U. n. 196 del 23 agosto 2012), con la quale è stato disposto di preliminarmente sviluppare la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare;

In data 6 agosto 2015 è stata pubblicata la Delibera CIPE n° 19 del 20 febbraio 2015 (G. U. n° 181 del 6 agosto 2015), con la quale il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo della parte italiana della sezione transfrontaliera;

In data 24 gennaio 2018 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017 (G.U. n. 19 del 24 gennaio 2018) che autorizza l'avvio della realizzazione dell'opera per lotto costruttivi e l'avvio del 1 e del 2 Lotto Costruttivo.

In data 30 maggio 2018 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 6 del 28 febbraio 2018 (G.U. n. 124 del 30 maggio 2018) con la quale è stato espresso il parere favorevole, con raccomandazioni, sullo schema di Contratto di Programma MIT-FS-TELT.

In data 10 agosto 2018 è stata pubblicata la Delibera CIPE n° 30 del 21 marzo 2018 (G. U. n° 185 del 10 agosto 2018) con la quale il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo della variante cantierizzazione in ottemperanza alla prescrizione n° 235 della Delibera CIPE n° 19/2015 nell'ambito del 1° Lotto Costruttivo,

In data 10 agosto 2018 è stata pubblicata la Delibera CIPE n° 39 del 26 aprile 2018 (G. U. n° 185 del 10 agosto 2018) con la quale il CIPE ha approvato la parziale modifica degli allegati alla delibera CIPE n° 30/2018 e, in particolare, di alcune prescrizioni richieste dal Ministero Beni ed Attività Culturali e del Turismo.

## **6. RIEPILOGO SULLA REALIZZAZIONE DEL CUNICOLO ESPLORATIVO DE LA MADDALENA NEL COMUNE DI CHIOMONTE**

In data 6 aprile 2011 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 86 del 18 novembre 2010 (G.U. n. 79 del 6 aprile 2011) di approvazione del Progetto Definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena.

Gli obiettivi del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena, erano legati alla necessità di conoscere puntualmente, prima dello scavo delle gallerie del Tunnel di Base, le caratteristiche ed il comportamento conseguente allo scavo meccanizzato dell'ammasso roccioso della tratta in territorio italiano fino al sito di Clarea, con particolare riguardo al massiccio d'Ambin, la conoscenza del quale non era ritenuta esaustiva ai predetti fini.

Gli obiettivi principali legati alla realizzazione dell'opera riguardavano:

- Il riconoscimento geologico, geotecnico ed idrogeologico;
- La verifica del comportamento dell'ammasso roccioso allo scavo sotto alte coperture;
- Il test a scala ridotta dello scavo meccanizzato;
- L'indagine degli aspetti geotermici;
- La valutazione delle possibili venute d'acqua.

Le attività di cantiere sono stati avviate per fasi, date le problematiche di ordine pubblico, mentre i lavori sono stati avviati nel mese di gennaio 2013 e si sono conclusi nel 2017.

Attualmente è in corso la manutenzione e messa in sicurezza del cantiere al fine avviare i lavori relativi allo Svincolo di cantiere ed alle Nicchie di interscambio.

La Delibera CIPE 86/2010 contiene complessivamente 128 prescrizioni, di cui 93 relative alla fase esecutiva e 35 riferibili a quella realizzativa, e 3 raccomandazioni.

L'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE si è articolata in differenti fasi, alcune delle quali, per la tipologia di contenuto, hanno riguardato varianti ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs 163/2006.

Nella tabella seguente il riepilogo degli step procedurali relativi alla verifica di attuazione della progettazione esecutiva:

ESTREMI TRASMISSIONE	DESCRIZIONE	ESTREMI APPROVAZIONE MATTM
Con nota del 5/09/2011 n. prot. 592/EO/20/TEI/11 e successive fasi	Piano di Monitoraggio Ambientale e Progettazione esecutiva complessiva e relativo quadro prescrittivo	Determina Direttoriale prot. n. DVA 2016 – 0000214 Positiva valutazione della Verifica di attuazione Fase 1 e Fase 2
Con nota n. prot. 448/EO/36/TEI/12 dell'8 giugno 2012 proposta di autoapprovazione ai sensi dell'art. 169 del Dlgs 163/2006	Progetto di adeguamento viario strada di collegamento Giaglione - Chiomonte, tratto interferenze prescrizione n.56 - connesso al Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte"	Determina Direttoriale prot. n. DVA-2012-0023635 del 03/10/2012
Con nota dell'8 marzo 2013 n. prot. 188/EO/38/TEI/13 proposta di autoapprovazione ai sensi dell'art. 169 del Dlgs 163/2006	Progetto di adeguamento della strada di accesso al cantiere per il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32	Determina Direttoriale prot. n. DVA-2013-0020828 del 12/09/2013
Con nota dell'8 aprile 2013 prot 271/EO/53/TEI/12 proposta di autoapprovazione ai sensi dell'art. 169 del Dlgs 163/2006	Progetto di realizzazione di un'opera di restituzione delle acque provenienti dall'impianto di depurazione nella Doria Riparia	Determina Direttoriale prot. n. DVA-2013-0020958 del 16/09/2013
Con nota del 14 aprile 2015 prot 117/TELT//EO/9/TEI15 proposta di autoapprovazione ai sensi dell'art. 169 del Dlgs 163/2006	Progetto esecutivo di variazione del piazzale di deposito del materiale da scavo	Determina Direttoriale prot. n. DVADEC -2015-0000460 del 10/12/2015
Progetto esecutivo e quadro complessivo di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 86/2010	Positiva conclusione delle attività di verifica e controllo Fase 1 e 2 ai sensi dei commi 6 e 7 dell'art. 185 del Dlgs 163/06	Determina Direttoriale prot. n. DVADEC 0000214 del 26 maggio 2016
Con nota Prot. 12/TELT_PECO/7/TEC/17 del	Progetto di riduzione dello scavo in galleria alla PK 7+02	Determina Direttoriale prot. n. DVADEC 2017 - 0000238

13 gennaio 2017 proposta di autoapprovazione ai sensi dell'art. 169 del Dlgs 163/06		del 3 agosto 2017 di
---	--	----------------------

## 7. LE MODALITÀ DI ORGANIZZAZIONE DELLE OPERE ANTICIPATORIE ED IL LORO STATO DI AVANZAMENTO

In coerenza con la programmazione dei lavori complessivi, come comunicato in data 4 luglio 2018 n. prot. 162/TELT\_PECO/83/TEC/18, si rende necessario avviare alcune opere, facenti parte del LOTTO COSTRUTTIVO n 1, in maniera anticipata rispetto allo scavo del Tunnel di Base, di seguito indicate:

### SVINCOLO DI CHIOMONTE (CANTIERE OPERATIVO CO04)

L'opera è ubicata nell'area della Maddalena, nei comuni di Chiomonte e Giaglione con la connotazione di "svincolo in fase di cantiere", ed ha la funzione di consentire il transito di mezzi d'opera per il trasporto dei materiali estratti dallo scavo del tunnel di base nell'area de La Maddalena ed, a cantiere chiuso, di consentire l'accesso alla centrale di Ventilazione. Il progetto definitivo dello svincolo, sottoposto all'iter approvativo di norma, ha ricevuto l'approvazione con prescrizioni dal CIPE (delibera n. 19 del 20 febbraio 2015) nella sua caratterizzazione, appunto, di svincolo di cantiere ed il Progetto Esecutivo è stato depositato in verifica di attuazione ed ai sensi dell'art. 169 D.lgs 163/2006 in data 27 luglio 2018 n. prot. 1449/TELT\_EO/1100/TEC/18. Di seguito lo stato procedurale in corso:

LOTTO COSTRUTTIVO 1		
OPERA ANTICIPATORIA		
<i>Estremi trasmissione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Estremi pareri delle Amministrazioni</i>
27 luglio 2018 n. prot.1449/TELT_EO/1100/TEC/18 Presentazione istanza: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avvio verifica di attuazione ai sensi dell'art 185;</li> <li>- Richiesta di auto approvazione variante localizzativa ai sensi dell'art. 169;</li> <li>- Approvazione del PUT ai sensi del DM 161/2012</li> </ul>	Progetto esecutivo Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere	<p>Parere favorevole Regione Piemonte con DGR n. 53-7624 del 18 ottobre 2018 con prescrizioni</p> <p>Parere Favorevole del MIBAC del 31 ottobre 2019 Parere n. 34.19.04 con prescrizioni</p> <p>Parere favorevole del MATTM di congruità del PE al PD del 21 novembre 2019 DM n. 0000369 Con prescrizioni</p> <p>Parere favorevole del MATTM sul PUT del 21 novembre 2019 DM n 0000359</p> <p>Parere del MIT del 6 marzo 2020 n. prot. 1684 di</p>

		<p>autorizzazione all'approvazione del PE da parte di Telt</p> <p>Determina di Telt di autoapprovazione del PE del 16 marzo 2020 n. prot. 63/TELT_IO/11/TEC/20</p>
<p>Invio Fase 1 n. Prot.: 176/TELT_PECO/121/TEC/20 del 29 maggio 2020</p>	<p>Risposta alle osservazioni dei pareri delle Amministrazioni nella fase di Verifica di Attuazione</p>	<p>Parere favorevole Regione Piemonte con DGR n. 53-7624 del 18 ottobre 2018</p> <p>Parere Favorevole del MIBAC del 31 ottobre 2019 Parere n. 34.19.04 con prescrizioni</p> <p>Parere favorevole del MATTM di congruità del PE al PD del 21 novembre 2019 DM n. 0000369 (Condizioni nn.1, 2, 3, 4, 5 del Parere CTVA n. 3152)</p>

### RILOCALIZZAZIONE DELL'AUTOPORTO NEI COMUNI DI SAN DIDERO E BRUZOLO

La realizzazione di questa opera è propedeutica alla dismissione delle medesime attività presenti attualmente nella Piana di Susa e che sono interferenti con il nuovo tracciato della linea ferroviaria Torino-Lione.

Il sito individuato per la rilocalizzazione dell'autoporto attualmente presente a Susa, si sviluppa per una superficie complessiva di 68.000 mq a cavallo dei Comuni di S. Didero e Bruzolo Entro tale ambito trova sistemazione il nuovo Autoporto che comprende un'area destinata a Truck Station, un parcheggio per i mezzi pesanti, un'area di servizio ed un nuovo posto di controllo centralizzato (PCC).

Il progetto definitivo di risoluzione dell'interferenza è stato sottoposto all'iter approvativo di norma ed ha ricevuto l'approvazione con prescrizioni dal CIPE (delibera n. 19 del 20 febbraio 2015), il Progetto Esecutivo è stato depositato in verifica di attuazione ed ai sensi dell'art. 169 D.lgs 163/2006 con istanza n. Prot. n. 75/TELT\_EO/60/TEC/19 del 16/01/2019. Di seguito lo stato procedurale in corso:

LOTTO COSTRUTTIVO 1		
OPERA ANTICIPATORIA		
<i>Estremi trasmissione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Estremi pareri delle Amministrazioni</i>
Presentazione istanza n. Prot. n. 75/TELT_EO/60/TEC/19 del 16/01/2019 :	Progetto Esecutivo di rilocalizzazione dell'Autoporto quale	Parere favorevole Regione Piemonte DGR 15 marzo 2019 n. 24-8551 con prescrizioni

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avvio verifica di attuazione ai sensi dell'art 185;</li> <li>- Richiesta di auto approvazione variante localizzativa ai sensi dell'art. 169;</li> <li>- Approvazione del PUT ai sensi del DM 161/2012</li> </ul>	risoluzione di interferenza	Parere Favorevole del MIBAC n. 37937 – P con prescrizioni  Parere favorevole del MATTM di congruità del PE al PD del 14 febbraio 2020 DM MATTM n. 10 con prescrizioni  Parere favorevole del MATTM sul PUT del 10 gennaio 2020 n. 3237 con prescrizioni  Parere del MIT n. prot. 2787 del 10 aprile 2020 di autorizzazione all'approvazione del PE da parte di Telt
---	-----------------------------	---

## NICCHIE DI INTERSCAMBIO ALL'INTERNO DEL CUNICOLO ESPLORATIVO DEL LA MADDALENA

I lavori previsti per la realizzazione delle nicchie di interscambio sono da eseguirsi all'interno del già scavato Cunicolo esplorativo La Maddalena. Essi prevedono lo scavo delle suddette nicchie e la posa in opera del rivestimento di prima fase.

L'intervento interessa il Cunicolo scavato con TBM, sia per il primo tratto, che verrà successivamente utilizzato per l'accesso dei veicoli bimodali e di soccorso al Tunnel di Base, sia per il secondo tratto, destinato allo stoccaggio delle rocce verdi provenienti dallo scavo del Tunnel di Base.

<b>LOTTO COSTRUTTIVO 1</b>		
<b>OPERA ANTICIPATORIA</b>		
<i>Estremi trasmissione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Estremi pareri delle Amministrazioni</i>
Presentazione istanza prot. n. 175/TELT_PECO/120/TEC/20 del 29/05/2020: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avvio verifica di attuazione ai sensi dell'art 185;</li> <li>- Approvazione del PUT ai sensi del DM 161/2012</li> </ul>		

## 8. LA PROGETTAZIONE COMPLESSIVA E RELATIVO STATO PROCEDURALE

La progettazione esecutiva dell'intera tratta transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione segue la programmazione relativa agli appalti di affidamento dei lavori di progettazione e realizzazione delle opere la cui suddivisione, come già anticipato, è stata

prevista in dodici Cantieri operativi, per memoria di seguito vengono riportati i Cantieri Operativi che interessano la parte italiana:

- Cantiere operativo 1: Interconnessione con la Linea storica della ferrovia Torino-Modane,
- Cantiere operativo 2: Lavori afferenti la piana di Susa,
- Cantieri operativi 3-4: Lavori relativi al Tunnel di base,
- Cantiere operativo 10: Valorizzazione materiale di scavo lato Italia,
- Cantiere operativo 12: Impianti e tecnologie; questo cantiere operativo interessa l'intera opera, parte italiana e parte francese.

Allo scopo di garantire una visione d'insieme dell'intera opera, in particolare per quanto riguarda i temi ambientali e la gestione del materiale di scavo, sono in corso di predisposizione elaborati unitari (Piano di Monitoraggio Ambientale e Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo), nonché elaborati di inquadramento dei singoli Progetti Esecutivi nell'ambito del contesto generale di ogni Lotto costruttivo.

Nell'ambito di questo inquadramento di seguito si evidenzia lo stato procedurale in corso:

<b>LOTTE COSTRUTTIVE n. 1, 3, 4, 5</b>		
<b>CANTIERI OPERATIVI N. 1, 2, 3, 4, 10, 12</b>		
<b>PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>		
<i>Estremi trasmissione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Estremi pareri delle Amministrazioni</i>
Istanza ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs 163/2006 n.prot 162/TELT_PECO/112/TEC/20 del 22/05/2020	Relazione Metodologica in ottemperanza al quadro prescrittivo delle Delibere CIPE n° 19/2015, n° 30/2018 e n° 39/2018	

<b>LOTTE COSTRUTTIVE n. 1, 3, 4, 5</b>		
<b>CANTIERI OPERATIVI N. 1, 2, 3, 4, 10, 12</b>		
<b>VALUTAZIONE DI IMPATTO SANITARIO</b>		
<i>Estremi trasmissione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Estremi pareri delle Amministrazioni</i>
Istanza ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs 163/2006 n. prot 162/TELT_PECO/112/TEC/20 del 22/05/2020	Relazione Metodologica in ottemperanza al quadro prescrittivo delle Delibere CIPE n° 19/2015, n° 30/2018 e n° 39/2018	