

**1 MARZO 2017-10 AGOSTO 2018: DALLA RATIFICA DELL'ACCORDO ITALIA-FRANCIA PER "L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE" ALLA SUA PIENA ATTUAZIONE, CON IL COMPLETAMENTO DI TUTTI GLI ADEMPIMENTI E GLI ATTI AUTORIZZATIVI.**

**L' Accordo Italia-Francia per "l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione", che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno, insieme al protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016 con annesso il regolamento contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016) è entrato in vigore, ai sensi dell'art. 7.3 dell' Accordo, il 1 Marzo 2017, a seguito della ratifica parlamentare:**

- in Italia con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1;
- in Francia con la pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116.

In attuazione della Ratifica dell'Accordo Italia-Francia In data 7 agosto 2017, **il CIPE, con deliberazione n. 67/2017 ha autorizzato la strutturazione del progetto in lotti costruttivi ed ha approvato l'avvio della realizzazione del 1°e 2° Lotto costruttivo della Linea Ferroviaria Torino Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera** (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 19 del 24 gennaio 2018).

L'atto, che costituisce impegno programmatico dello Stato Italiano per il completo finanziamento dell'opera, sblocca i finanziamenti relativi alla quota italiana del primo e secondo lotto.

**Successivamente il CIPE, con deliberazione n. 6/2018 del 28 febbraio 2018 GU n. 124 del 30 maggio 2018 ha Approvato il Contratto di Programma MIT - FS – TELT per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione**

Il contratto di programma disciplina i rapporti tra lo Stato, Ferrovie dello Stato italiane spa e TELT sulle modalità di finanziamento della progettazione e della realizzazione dell'opera da parte del promotore pubblico.

Il contratto prevede altresì gli obblighi in capo a FS e TELT, nonché i poteri e compiti in capo al MIT e la valutazione delle performance realizzative per l'opera. Il programma non è stato ancora trasmesso, come prassi, dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti al Parlamento per la sua presa d'atto.

**Il CIPE ha altresì approvato con le deliberazioni n. 30/2018 del 21/3/2018 e n. 39/2018 del 26/4/2018 la "Variante di Cantierizzazione ai fini di sicurezza (Prescrizione CIPE 235) pubblicate sulla GU n.185 del 10 agosto 2018**

La Prescrizione n. 235 della delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del progetto definitivo prevede relativamente al punto "*studio di una ottimizzazione della cantierizzazione*" che "*In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori...*".

La scelta di spostare la localizzazione è conseguenza delle azioni di disturbo e sabotaggio al cantiere di Chiomonte avvenute nel periodo 2011-2014. La variante, in ottemperanza alla prescrizione, risulta motivata da ragioni prevalentemente di sicurezza.

La nuova localizzazione comporta, senza modifiche dell'assetto dell'opera e di costo, un nuovo assetto dei cantieri.

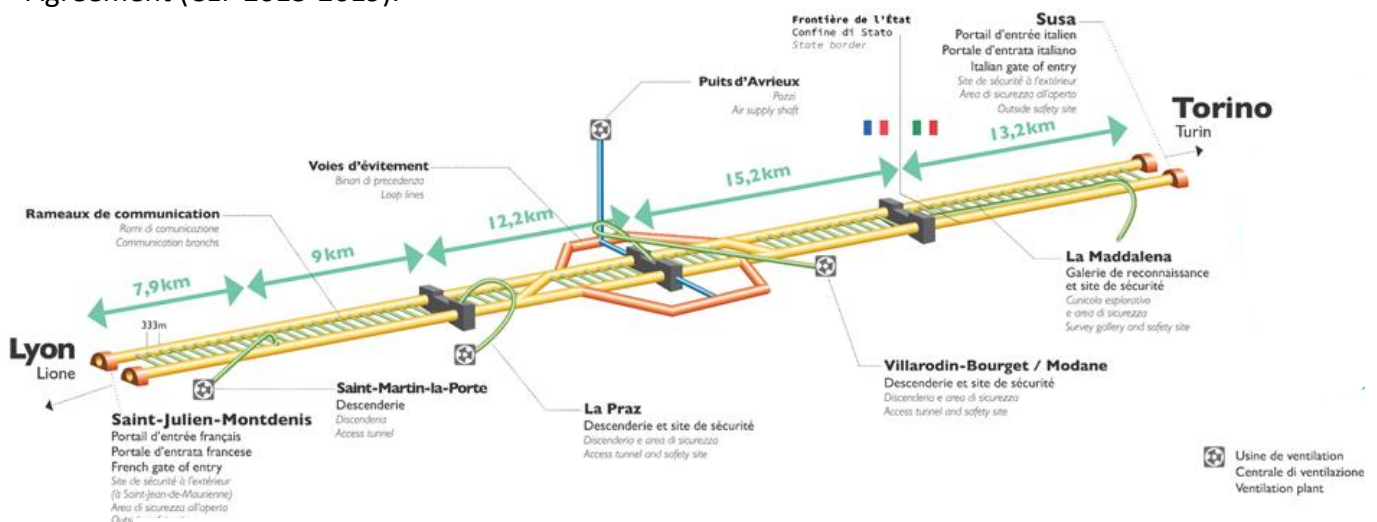
Il cantiere di Chiomonte viene potenziato per la gestione dello scavo; un nuovo tunnel consentirà di raggiungere perpendicolarmente l'asse del tunnel di base ed effettuare lo scavo attraverso la TBM, con un diametro maggiore di quella precedentemente utilizzato, in direzione di Susa. Tale soluzione consente di evitare la prevista realizzazione del pozzo di ventilazione della Valle Clarea e può tornare utile allo stoccaggio in sotterraneo dei materiali potenzialmente amiantiferi prodotti nei 300 m di scavo in cui ne è prevista presenza. Viene inoltre realizzato lo svincolo autostradale per la movimentazione del materiale di scavo (smarino).

A Salbertrand è previsto un secondo cantiere, destinato alla lavorazione del materiale di scavo ed alla produzione di calcestruzzo; nel sito, contiguo allo scalo merci esistente utilizzato per il trasferimento su rotaia del materiale non altrimenti riusabile nelle aree di deposito permanente già previste nel progetto 2015, viene inoltre realizzata la "fabbrica" per la produzione dei concii per il nuovo tunnel ferroviario.

- 10 luglio 2017 pubblicazione del Progetto e del SIA e trasmissione agli Enti competenti .
- 2 febbraio 2018: parere favorevole della Regione Piemonte (DGR 2 febbraio 2018, n. 17-6445) con cui esprime al Ministero dell'Ambiente e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il proprio positivo parere sulla compatibilità ambientale e sull'intesa per la localizzazione della variante alla cantierizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione
- 16 febbraio 2018: Parere positivo n. 2647 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
- 8 marzo 2018: Parere positivo n. 6851 del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo
- 21 marzo 2018: il CIPE ha approvato il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19 del 2015.
- Pubblicazione sulla GU n.185 del 10 agosto 2018.

**Dal 10 agosto 2018 risultano quindi completate tutte le fasi legislative, finanziarie ed autorizzative per "l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione", che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno.**

All'inizio del settembre 2018 erano quindi pronti ad essere banditi 2,3 miliardi di euro di lavori sul lato Francia e 1,3 miliardi di euro sul lato Italia nel rispetto degli impegni contrattuali del Grant Agreement (CEF 2015-2019).



**IL TUNNEL DI BASE DEL MONCENISIO**