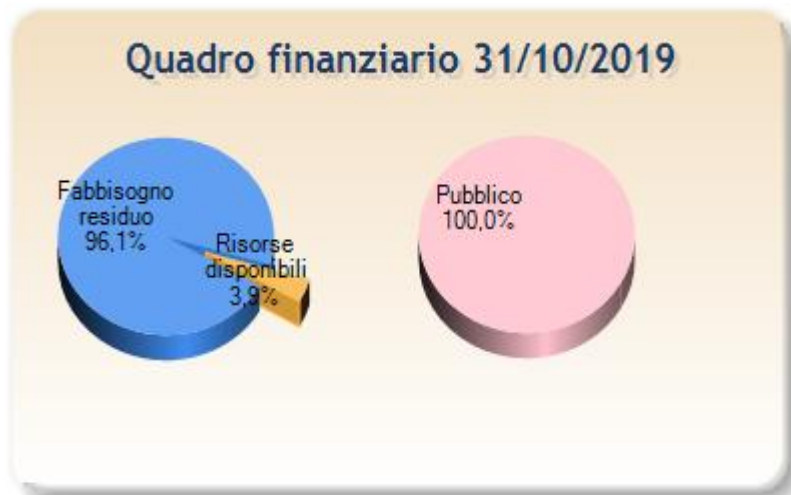


FERROVIE

Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino

Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione - Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (opere prioritarie) e tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino)

SCHEDA N. 14



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J11H03000030008

**SISTEMA
INFRASTRUTTURALE:**

Ferrovie

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

DESCRIZIONE

Il nuovo progetto preliminare della Torino-Lione, presentato nel 2010, include la definizione di un nuovo tracciato in Piemonte/Valle di Susa, prevedendo oltre alla parte comune italo-francese, che termina in corrispondenza del sito di sicurezza di Chiusa S. Michele, di competenza della Lyon Turin Ferroviaire (LTF), una sezione nazionale, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che da Chiusa di S. Michele prosegue fino all'allaccio con la linea AV/AC TO-MI in prossimità di Settimo Torinese. Il tracciato della tratta nazionale attraversa i comuni (in Provincia di Torino) di Chiusa San Michele, S. Ambrogio di Torino, Avigliana, Buttigliera Alta, Rosta, Rivoli, Rivalta di Torino, Orbassano, Torino, Grugliasco, Collegno, Venaria Reale, Borgaro Torinese, Settimo Torinese. La lunghezza totale della tratta nazionale, in termini infrastrutturali e impiantistici, è di circa 44,3 km, di cui circa 38,7 km in galleria e circa 5,6 km allo scoperto. Dei 38,6 km di galleria circa 30 km sono in galleria naturale (a foro cieco, scavate con TBM) e circa 8,6 km in galleria artificiale (realizzate col Metodo Milano e struttura a paratie e solettoni). Le gallerie sono previste realizzate con tipologia a doppia canna.

DELIBERE CIPE E/O ORDINANZE ATTUATIVE

119/2005

DATI STORICI

1991

La Convenzione stipulata a Salisburgo il 7 novembre stabilisce obiettivi di medio/lungo termine rispetto al miglioramento delle infrastrutture ferroviarie necessarie allo sviluppo dei grandi assi ferroviari transalpini.

2000

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma 2001-2005 stipulato tra l'allora MIT e F.S

2001

Il CIPE, con delibera n. 1, approva il Piano generale dei trasporti nel quale l'opera viene considerata prioritaria.

Nella delibera CIPE n. 121 l'intervento "Gronda ferroviaria merci nord Torino" è incluso nell'ambito dei sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" con un costo di 1.291,1 Meuro e nessuna disponibilità finanziaria.

2003

Il 10 marzo viene pubblicato un avviso al pubblico relativo ad una prima stesura del progetto preliminare.

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile.

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte formula osservazioni sulla prima stesura del progetto.

Nella delibera della Regione Piemonte vengono date indicazioni per l'aggiornamento del progetto.

A dicembre viene pubblicato un altro avviso pubblico per comunicare la richiesta di compatibilità ambientale e l'avvio del procedimento.

Il CIPE, con delibera n. 113, approva con prescrizioni, il progetto preliminare della "tratta internazionale" del "nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione". L'ultimazione dei lavori ed il pre-esercizio sono previsti per la fine del 2012.

2004

Nel mese di febbraio la Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte esprime alcune osservazioni sulla seconda versione del progetto, che vengono integrate nel mese di aprile.

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa con un costo di 2.375 Meuro.

La Regione Piemonte prende atto che il progetto integrato riflette gli approfondimenti e le modifiche di tracciato richiesti dalla precedente delibera - fatta eccezione per il collegamento di Corso Marche del quale si ribadisce l'indispensabilità ai fini dello sviluppo dell'area industriale torinese. Approva quindi il tracciato con riserva e con prescrizioni, nonché con la richiesta di ulteriori approfondimenti sui profili ambientali.

Il 12 ottobre la Commissione VIA esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE, con delibera n. 91, approva il PPI di RFI Spa.

2005

Nel Protocollo d'intesa del 18 luglio con la Provincia di Torino ed i Comuni di Collegno, Grugliasco, Torino, Venaria, gli Enti locali avanzano la richiesta di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano, chiedendo che il relativo progetto venga inserito a pieno titolo nell'opera complessiva della "cintura ferroviaria nord di Torino".

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 88, si esprime favorevolmente sul 4° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005 in cui è prevista la copertura residua per l'opera di 2.309,5 Meuro.

Nella seduta preparatoria alla riunione CIPE del 29 luglio, la Regione Piemonte chiede un rinvio dell'approvazione del progetto preliminare in quanto non sono state prese in considerazione le prescrizioni espresse con la delibera del 2004, in particolare il collegamento, attraverso Corso Marche, con il sito logistico di Orbassano.

Il CIPE, nella seduta del 29 luglio, rinvia, su richiesta della Regione Piemonte, l'approvazione del progetto.

La Regione Piemonte propone l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare ai fini tecnico-amministrativi, ribadendo la necessità di realizzazione del collegamento di Corso Marche e chiedendo la costituzione di specifici strumenti di concertazione per assicurare la partecipazione degli enti locali, i quali hanno espresso serie preoccupazioni nei confronti della linea.

Il CIPE, con delibera n. 119, prende atto della volontà della Regione Piemonte e degli Enti locali di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano e valuta positivamente la realizzazione del collegamento di Corso Marche quale opera integrativa della nuova linea Torino-Lione. L'intervento deve quindi essere inserito nell'aggiornamento del 1° PIS e nell'aggiornamento dell'Intesa Generale Quadro. Il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 2.375 Meuro, di cui 1.952,6 per costi di realizzazione (inclusivi degli oneri per acquisizione delle aree per 64,1 Meuro e di opere compensative per 75,9) e 422,4 per somme a disposizione (377,4 per imprevisti e spese tecniche e 45 per spese generali). Le prescrizioni formulate dagli Enti interessati nella fase istruttoria successiva alla ripubblicazione del progetto preliminare, in particolare le indagini geologiche per la verifica della presenza di sostanze amiantifere, determinano extra-oneri pari a circa 73,4 Meuro (pari al 3% del costo), che il MIT ritiene possano essere riassorbiti nell'ambito della gestione a vita intera dell'attuale quadro economico.

2006

Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" figura tra i sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" con un costo di 2.375 Meuro e una disponibilità di 65,6 Meuro. Il "nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci" compare quale sub intervento della "Gronda ferroviaria merci nord Torino".

Con il decreto legge n. 223 (art. 17) viene concesso, a RFI S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

2008

Nella riunione del Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio, relativo all'asse ferroviario Torino Lione, il Governo, d'intesa con la Regione Piemonte, con il Sindaco e la Provincia di Torino, assume delle decisioni operative anche sulla base delle indicazioni del documento conclusivo di Pracatinat del 28 giugno e, in particolare, quella di avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione, dal confine francese a Settimo. Inoltre viene riconosciuta: la necessità di una "governance unitaria" dell'intera progettazione che, basandosi sull'esperienza dell'Osservatorio Valle Susa dovrà coordinare e monitorare tutte le fasi di impostazione/sviluppo della progettazione preliminare; l'unitarietà di finanziamento dell'intera linea tenendo conto del "Piano Strategico" della Provincia di Torino.

2009

L'opera "Cintura nord Settimo-Bruzolo (compreso corso Marche)" è compresa nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, con un costo di 4.800 Meuro.

Nella delibera CIPE n. 10 l'opera è compresa tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 2.375 Meuro dei quali 65,5 disponibili

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Gronda ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.Lgs. 281/97 sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Studi e indagini)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 66 Meuro interamente disponibili di cui 11 contabilizzati al 2009; "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Realizzazione)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 2.309 Meuro da reperire.

Nel mese di dicembre, 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 "Nuova linea Torino-Lione". In particolare vengono presentati i nuovi tracciati della parte comune, tratta italiana, da Chiusa di S. Michele a S. Jean de Maurienne (circa 84 km), e della parte nazionale da Chiusa di S. Michele a Settimo Torinese (circa 46 km).

2011 Aprile

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 l'opera "Gronda ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Nel BUR della regione Piemonte n. 16 del 21 aprile viene pubblicato l'avviso "Nuova linea Torino-Lione - Tratta nazionale - Progetto Preliminare "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione". Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed espressione dell'intesa sulla localizzazione presentata dalla Società Italferr Spa in nome e per conto di RFI Spa. Comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati e avvio della procedura integrata di cui all'art. 165 e 182 e segg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.". Il limite di spesa dell'infrastruttura attualizzato al 2010 indicato nella progettazione preliminare è pari a 4.393 Meuro.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta disponibile la progettazione preliminare realizzata, tra il 2002 e il 2003, da Italferr Spa, società di progettazione al Gruppo Ferrovie dello Stato SpA.

2011 Dicembre

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011) l'opera è inserita nelle stesse tabelle di aprile.

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, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

2012 Marzo

Nel BUR della regione Piemonte n. 10 dell' 8 marzo, viene pubblicato l'avviso "Nuova linea Torino-Lione - Tratta nazionale - Progetto Preliminare "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione". Comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati integrativi e riavvio della procedura di cui all'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. con gli effetti di cui all'art. 182 e segg.".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 marzo 2012, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

2012 Settembre

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture-Rapporto intermedio di aprile 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: "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Studi e indagini)" tra le opere in corso (tabella A03/A04 - Sviluppo infrastrutturale), con un "Costo a Vita Intera" di 66 Meuro interamente disponibili di cui 17 contabilizzati al 2010; "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Realizzazione)" tra le opere programmatiche (tabella 03/04 - Sviluppo infrastrutturale), con un "Costo a Vita Intera" di 4.327 Meuro interamente da reperire.

L'opera è riportata nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 (aggiornamento di settembre 2012): Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche; 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, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

2012 Dicembre

In data 26 ottobre 2012, la Regione Piemonte esprime parere positivo sul nuovo progetto preliminare della Tratta Nazionale Torino Lione da Chiusa San Michele a Settimo Torinese.

In data 14 novembre 2012, il MIBACT esprime parere positivo, con prescrizioni, sul nuovo progetto preliminare.

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.

2013 Giugno

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 2 - Le opere in progettazione del deliberato CIPE.

2013 Ottobre

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013) Tabella 0 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo.

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.

2014 Giugno

In data 13 marzo 2014, il MATTM esprime parere positivo, con prescrizioni, sul nuovo progetto preliminare.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, Tabella 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.

2014 Dicembre

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 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione è riportata nella Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità, con un costo di 4.393 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 66 Meuro da risorse MEF e un fabbisogno di 4.327 Meuro.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione.

2016 Marzo

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.

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.

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, risulta disponibile un nuovo progetto preliminare della tratta nazionale della linea Torino-Lione da Chiusa San Michele a Settimo Torinese. Tale progetto è in corso di istruttoria al MIT.

2016 Dicembre

Nel CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2015, sottoscritto il 29 aprile 2016, l'opera "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione" è riportata nella Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità, con un costo di 4.393 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 66 Meuro da risorse MEF e un fabbisogno di 4.327 Meuro.

Il CIPE, nella seduta del 10 agosto 2016, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2016 del CdP RFI 2012-2016 parte investimenti.

Nel CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2016, sottoscritto il 17 giugno 2016 e approvato con legge 1 dicembre 2016, n. 225, l'opera "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione" è riportata nella Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità, con un costo di 4.393 Meuro, una copertura finanziaria complessiva di 66 Meuro da risorse MEF e un fabbisogno di 4.327 Meuro.

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, il nuovo progetto preliminare della tratta nazionale della linea Torino-Lione da Chiusa San Michele a Settimo Torinese, del costo di 4.393 Meuro, risulta in corso di istruttoria al MIT. La progettazione definitiva risulta sospesa in attesa di definizione dell'istruttoria sul progetto preliminare.

2018 Maggio

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)".

In data 1 agosto 2017 è sottoscritto lo schema di contratto di programma RFI, parte investimenti 2017-2021, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole, con raccomandazioni, con delibera n. 66 del 7 agosto 2017, registrata con osservazioni dalla Corte dei Conti e pubblicata in GU n. 83 del 10 aprile 2018. Riguardo ai contenuti, il nuovo piano degli investimenti in corso e programmatici è articolato in 4 sezioni di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria (opere in corso finanziate) mentre le altre tre (fabbisogni finanziari 2018-2021, 2022-2026 e oltre Piano) hanno carattere programmatico. Inoltre sulla base delle indicazioni fornite dall'allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" è riportata, tra l'altro, la classe DPP suscettibile di variazioni sulla base delle indicazioni del documento pluriennale di pianificazione. Nella tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale sono riportati gli interventi: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie (tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano - 1^ tappa), classe DPP "intervento in project review", con un costo di 1.700 milioni di euro, una copertura finanziaria di 66 milioni di euro e un fabbisogno di 1.634 milioni di euro quale impegno programmatico per gli anni 2018 (180 milioni) e 2019 (1.455 milioni); Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento (tratta Orbassano-Settimo Torinese e tratta Bussoleno-Avigliana), classe DPP "intervento in project review", con un costo di 2.693 milioni di euro da finanziare dopo il 2026.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 30 novembre 2017, esprime parere sul CdP RFI 2017-2021 parte investimenti.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 2 Ferrovie", tabella Interventi prioritari invarianti – 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".

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.

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, risulta che RFI svilupperà preliminarmente la progettazione definitiva della nuova linea tra Avigliana e Orbassano, con la messa a Piano Regolatore Generale (PRG) dello scalo di Orbassano, in aderenza alle risultanze del Documento "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia - FASE 1 – 2030", trasmesso dal Commissario Straordinario di Governo per l'Asse Ferroviario Torino-Lione, in data 10 novembre 2017, al MIT come da informativa recepita dal CIPE in data 22 dicembre 2017.

2019 Ottobre

Il MIT, con note del 5 settembre 2018, trasmette al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle commissioni permanenti competenti per materia, ai sensi della citata legge 14 luglio 1993, n. 238, lo schema di CdP 2017-2021 – parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA, che recepisce le raccomandazioni della delibera CIPE n° 66/2017 e le osservazioni della Corte dei Conti in sede di registrazione della stessa.

In data 24 ottobre 2018 l'VIII^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato esprime parere favorevole, con condizioni e osservazioni, sullo schema di CdP 2017-2021 – parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA. In data 6 novembre 2018 la stessa Commissione esprime delle precisazioni in merito ad alcune osservazioni contenute nel proprio parere del 24 ottobre 2018. In data 25 ottobre 2018 la IX^a Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati esprime parere favorevole, con condizioni e osservazioni, sullo schema di CdP 2017-2021 – parte Investimenti, tra il MIT e RFI SpA. Le condizioni espresse nei suddetti pareri - di cui si dovrà tenere conto nei prossimi aggiornamenti del CdP - sono cinque e riguardano i seguenti interventi: Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari e tratta Ronchi dei Legionari-Trieste; Nuova linea Trieste-Divaca; Nodo AV di Firenze, stazione in zona Belfiore-Macelli; Raddoppi selettivi o integrali di linea; Elettrificazione e/o applicazione di tecnologie «zero emission». Nello specifico le condizioni riguardano: la sospensione degli interventi 0291 "Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari", 0262 "Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste" e 1604B "Nuova linea Trieste-Divaca" (già privi di coperture per la realizzazione dell'opera e con fabbisogni finanziari oltre Piano, ovvero oltre il 2026) per poi procedere al loro "ritiro" con il prossimo aggiornamento contrattuale. Per quanto attiene all'intervento A5000-1 "Nodo AV di Firenze" la revisione del progetto della stazione in zona Belfiore-Macelli al fine di contenerne i costi; quanto ai "Raddoppi selettivi o integrali di linea" la verifica della possibilità di revisionare i progetti di raddoppio al fine di individuare tratte prioritarie coerenti con le ipotesi di sviluppo dei modelli di esercizio concordati con le Regioni; quanto, infine, all'intervento "Elettrificazione e/o applicazione di tecnologie «zero emission» la possibilità di dare con i prossimi aggiornamenti al Contratto di programma, compatibilmente con le risorse disponibili, ulteriore impulso agli interventi di elettrificazione

delle linee al fine di consentire la sostituzione dei mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili. Riguardo invece le 58 osservazioni espresse nei suddetti pareri la gran parte sono riferite alla possibilità di elaborare studi di fattibilità di interventi non ancora previsti nel Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti.

Il CIPE nella seduta del 28 novembre 2018 è informato sul CdP RFI 2017-2021. In particolare l’informativa concerne il prosieguo dell’iter del Contratto di programma alla luce delle indicazioni delle competenti commissioni parlamentari. Il MIT e RFI introdurranno nelle tabelle del Contratto l’indicazione relativa allo status delle singole opere a valle dei pareri delle Commissioni Parlamentari.

Con decreto interministeriale n. 87 del 7 marzo 2019 è approvato il CdP RFI 2017-2021 parte investimenti, tra MIT e RFI SpA sottoscritto digitalmente da RFI SpA in data 20 dicembre 2018 e dal MIT in data 28 gennaio 2019. Tale decreto è registrato alla Corte dei conti in data 9 maggio 2019.

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).

Il CIPE, con delibera n. 37 del 24 luglio 2019, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento del CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019. L’aggiornamento prevede la contrattualizzazione di circa 15,4 miliardi di euro (al netto di 503 milioni di definanziamenti), di cui di 7,3 miliardi di euro di investimenti da fondi di legge di bilancio 2019 e 5,9 miliardi da legge di bilancio 2018, oltre a 2,2 miliardi di FSC 2014-2020. Al 31 ottobre 2019 l’iter per l’approvazione del CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019 non risulta concluso. Riguardo ai contenuti, nella versione del documento inviato informalmente dal MIT nel mese di settembre 2019, sono riportati gli interventi: “Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie - Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano” riportato nella tabella “A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici - Classe c - Interventi prioritari – Interventi prioritari ferrovie - Diretrici di interesse nazionale - Classe DPP “Intervento in project review” con un costo di 1.700,15 milioni di euro, una copertura finanziaria complessiva di 65,54 milioni di euro e un fabbisogno di 1.634,61 milioni di euro nel 2021; “Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento - Tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino) e Tratta Bussoleno-Avigliana” riportato nella tabella “A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici - Classe e - Interventi in programma – Interventi prioritari ferrovie - Diretrici di interesse nazionale - Classe DPP “Intervento in project review” con un costo di 2.692,85 milioni di euro e un fabbisogno finanziario di pari importo programmato oltre il 2026.

Dalla rilevazione dell’ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2019, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	1.291,142 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.375,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.375,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 130/2006

Previsione di costo al 30 aprile 2007	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 119/2005
Costo al 30 giugno 2008	2.375,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Costo ad aprile 2011	2.375,000 Fonte: DEF 2011
Previsione di costo al 30 aprile 2011	2.375,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 30 giugno 2011	2.375,000 Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Previsione di costo al 31 dicembre 2011	2.375,000 Fonte: RFI Spa
Costo a giugno 2012	2.375,000 Fonte: DEF 2012 (aggiornamento settembre 2012)
Previsione di costo al 30 settembre 2012	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2010/2011
Costo a dicembre 2012	2.375,000 Fonte: DEF 2012 (delibera CIPE 136/2012)
Costo a settembre 2013	2.375,000 Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Previsione di costo al 31 ottobre 2013	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2010/2011
Costo ad agosto 2014	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 26/2014
Costo a settembre 2014	2.375,000 Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione di costo al 31 dicembre 2014	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2012-2016
Previsione di costo al 31 marzo 2016	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2012-2016
Previsione di costo al 31 dicembre 2016	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2012-2016
Previsione di costo al 31 maggio 2017	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2012-2016
Costo al 26 aprile 2018	1.700,000 Fonte: DEF 2018
Previsione di costo al 31 maggio 2018	4.393,000 Fonte: CdP RFI 2017-2021
Costo al 30 aprile 2019	1.700,000 Fonte: DEF 2019
Previsione di costo al 31 ottobre 2019	1.700,150 Fonte: CdP RFI 2017-2021 - Aggiornamento 2018/2019

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità al 31 ottobre 2019:	65,540
Fondi pubblici	65,540 Fonte: CdP RFI 2017-2021 - Aggiornamento 2018/2019
Fabbisogno residuo al 31 ottobre 2019:	1.634,610

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

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:

Note:

Servizio di progettazione interno al Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. - Società Italferr SpA.
Aggiornamento al 31/12/2015 - Nuovo progetto preliminare della Tratta Nazionale Torino Lione da Chiusa San Michele a Settimo Torinese inviato a Ministero Ambiente, Ministero Beni Culturali e Regione Piemonte in data 22/03/2011, al Ministero Infrastrutture in data 19/04/2011 (procedura art. 165 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.). Parere positivo Regione Piemonte in data 26/10/2012; parere positivo con prescrizioni Ministero Beni Culturali in data 14/11/2012; parere positivo con prescrizioni Ministero Ambiente in data 13/03/2014. In corso istruttoria MIT per CIPE.

Aggiornamento al 30/11/2016 - si conferma l'aggiornamento precedente; l'istruttoria del nuovo progetto preliminare, trasmesso dall'AD di RFI in data 19/04/2011 con nota n° 471, risulta tutt'ora in corso presso MIT per CIPE. Il Contratto di Programma 2012-2016, aggiornamento 2016, prevede, alla tabella A scheda A04, il progetto 0241 "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino Lione" per un costo a vita intera pari a 4.393 milioni di €, in accordo con la nuova progettazione preliminare di cui sopra. La progettazione definitiva risulta sospesa in attesa di definizione dell'istruttoria.

Aggiornamento al 31/12/2017- in data 22 dicembre 2017 il CIPE ha recepito l'informativa del MIT secondo cui, in aderenza alle risultanze del Documento "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia - FASE 1 - 2030", trasmesso dal Commissario Straordinario di Governo per l'Asse Ferroviario Torino-Lione in data 10 novembre 2017, RFI svilupperà preliminarmente, ai fini della relativa realizzazione, le progettazioni definitive della nuova linea tra Avigliana e Orbassano, con la messa a PRG dello scalo di Orbassano.

Aggiornamento al 31/05/2019 - si conferma il contenuto dei precedenti aggiornamenti

Progettazione preliminare

CIPE:	No
Importo lavori:	4.393.000.000,00
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	15.556.830,78
Data inizio:	01/02/2010
Data fine:	30/06/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
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:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

**Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere
prioritarie (tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano)**

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

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:

Conferenza di servizi:

Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

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:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

**Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione
completamento (tratte Orbassano-Settimo Torinese e Bussoleno-
Avigliana)**

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

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:
Conferenza di servizi:
Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

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:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:**Totale:** 0,00**Note:**

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione di Salisburgo del 7 Novembre 1991

Delibera CIPE 1/2001 del 1 Febbraio 2001

Contratto di programma RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003

Delibera della Regione Piemonte n. 68 del 21 Luglio 2003

PPI RFI Spa del Ottobre 2003

Delibera CIPE 113/2003 del Dicembre 2003

PPI RFI Spa del Aprile 2004

Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 26-12997 del 12 Luglio 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE 79/2005 del 15 Luglio 2005

Protocollo d'intesa del 18 Luglio 2005

Delibera CIPE 88/2005 del 29 Luglio 2005

Delibera Regione Piemonte n. 16-609 del 1 Agosto 2005

Delibera CIPE 119/2005 del 3 Agosto 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

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

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

CdP RFI 2012-2016 del 8 Agosto 2014

Decreto interministeriale n. 158 del 18 Maggio 2015

Delibera CIPE 112/2015 del 23 Dicembre 2015

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

CdP RFI 2012-2016, aggiornamento 2016 del 16 Giugno 2016

CdP RFI 2017-2021 del 1 Agosto 2016

Delibera CIPE 66/2017

del 7 Agosto 2017

Autorità di regolazione dei trasporti - Parere del 30 Novembre 2017

Decreto Interministeriale n. 87 del 7 Marzo 2019

CdP RFI 2017-2021, aggiornamento 2018/2019 del Luglio 2019

Delibera CIPE 37/2019 del 24 Luglio 2019

SITI INTERNET UFFICIALI