

GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Giovedì, 6 agosto 2015

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

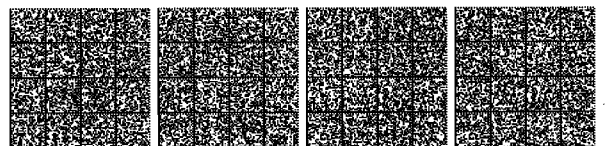
N. 45

**COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

DELIBERA 20 febbraio 2015.

**Programma delle infrastrutture strategiche
(Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria
Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale: Parte
comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte
in territorio italiano - CUP C11J05000030001.
Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 19/2015).**



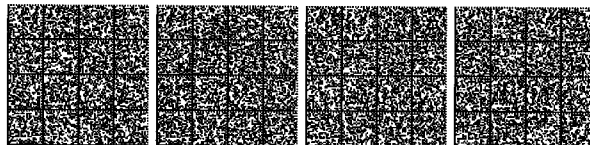


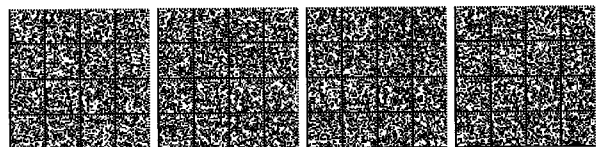
S O M M A R I O

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 20 febbraio 2015.

<i>Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano - CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 19/2015). (15A06011).....</i>	Pag. 1
ALLEGATO 1	» 13





DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 20 febbraio 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLT) - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano - CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 19/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, e visto il Regolamento (UE) n. 1316 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Vista la legge 27 settembre 2002, n. 228, concernente la "ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica

francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino - Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001";

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti "CUP");

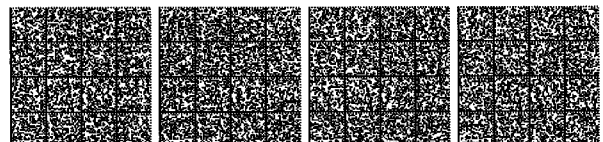
Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" (da ora in avanti "codice dei contratti pubblici"), e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione" alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 24 dicembre 2012 n. 228 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)" che all'art. 1, comma 208, per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione ha autorizzato la spesa di 60 milioni di euro per l'anno 2013, di 100 milioni di euro per l'anno 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029.



Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, che individua le modalità di monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la legge 23 dicembre 2014, n. 190, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)", e vista in particolare la "Tabella E Importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, con evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni", che riporta le risorse disponibili a valere sulla legge di stabilità n. 228/2012, art. 1, comma 208: "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (Set.11), interventi nel settore dei trasporti (2.5 - CAP. 7532)", al netto dei residui;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha 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)";

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei e informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 86 (G.U. n. 79/2011, errata corrige in G.U. n. 236/2012), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena quale opera propedeutica alla realizzazione della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

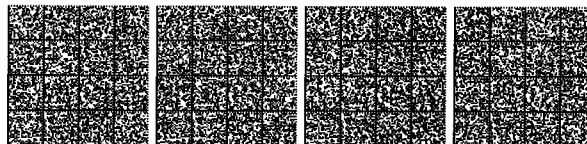
Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 57 (G.U. n. 272/2011) con la quale questo Comitato ha approvato, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano", con un limite di spesa di 4.563,5 e ha individuato, nell'ambito del medesimo limite di spesa, un importo del di 41,5 milioni di euro per opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

Vista la delibera 20 gennaio 2012, n. 6, (G.U. n. 88/2012), con la quale questo Comitato ha ridotto l'assegnazione di 12 milioni di euro per il Cunicolo esplorativo de La Maddalena a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-quinquies della legge 6 agosto 2008, n. 133, che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, e assegnato al medesimo intervento lo stesso importo a carico del Fondo sviluppo e coesione di cui all'art. 33, comma 3, della legge 12 novembre 2011, n. 183, per la relativa copertura finanziaria;

Vista la delibera 23 marzo 2012, n. 23 (G.U. n. 196/2012), con la quale questo Comitato:

ha assegnato per le opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione" euro 10.000.000 a valere sulle risorse recate dall'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, secondo la seguente articolazione temporale: 2 milioni per il 2013, 5 milioni per il 2014 e 3 milioni per il 2015, disponendo che entro 120 giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana della delibera, l'Osservatorio sulla Torino - Lione, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, sentiti gli enti locali, trasmettesse al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le proposte relative alle misure compensative strettamente correlate alla funzionalità dell'opera da finanziare con la assegnazione di cui sopra nel quadro delle misure emerse sul territorio per preparare e accompagnare l'inserimento della nuova linea;

ha disposto che la Società LTF Lyon Turin Ferroviarie s.a.s (da ora in avanti anche "LTF") dovesse preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, 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;



Viste le delibere 26 ottobre 2012 n. 97 (G.U. 89/2013), 18 febbraio 2013, n. 8 (G.U. 129/2013) e, da ultimo, la delibera 31 maggio 2013, n. 29 (G.U. n. 227/2013), con la quale questo Comitato:

ha rimodulato l'articolazione temporale dei 10 milioni di euro assegnati, con delibera n. 23/2012 a valere sulle risorse recate dall'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, per la realizzazione delle opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione": 2 milioni di euro per il 2013 e 8 milioni di euro per il 2014;

ha individuato il costo complessivo delle succitate opere nell'importo di 10.101.019 euro, di cui 101.019 euro a carico della Provincia di Torino e ha identificato la Regione Piemonte quale soggetto aggiudicatore delle medesime opere, individuate nell'elenco riportato nell'allegato 1 della medesima delibera;

con riferimento alla Nuova linea ferroviaria Torino - Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano, ha confermato il limite di spesa dell'intervento fissato in 4.563,5 milioni di euro con la delibera n. 57/2011 e ha stabilito che in sede di presentazione del progetto definitivo della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, come previsto al punto 2.1 della delibera n. 23/2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicasse le voci del quadro economico ridotte, al fine di assorbire il maggior costo delle opere compensative pari a 730.938 euro;

Vista la delibera 17 dicembre 2013, n. 91 (G.U. n. 115/2014), con la quale questo Comitato:

ha disposto che, in luogo della Regione Piemonte come previsto nella delibera n. 29/2013, i soggetti aggiudicatori delle opere e misure compensative "di priorità 1", atte a favorire l'inserimento territoriale della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione", fossero individuati come rappresentato nell'elenco allegato alla delibera stessa;

ha aggiornato il costo complessivo delle succitate opere in 13.741.019 euro, di cui 10.000.000 euro a valere sulle risorse statali di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011 assegnate con delibera n. 23/2012, 101.019 euro a carico della Provincia di Torino, 3.600.000 euro a carico delle risorse POR della Regione Piemonte e 40.000 euro a carico di risorse del Comune di Susa;

ha disposto che l'assegnazione del succitato importo di 10.000.000 euro fosse ripartita per 6.100.000 euro alla Regione Piemonte e 3.900.000 euro al Comune di Susa;

ha disposto che, con riferimento alla Nuova linea ferroviaria Torino - Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano, in sede di presentazione del progetto definitivo della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica), di cui al punto 2.1 della delibera n. 23/2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicasse le voci del quadro economico ridotte, al fine di assorbire il maggior costo delle opere compensative, pari a 4.370.938 euro.

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole riguardo al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'11° Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 "Programma infrastrutture strategiche", l'infrastruttura "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione", che comprende l'intervento "Tunnel ferroviario del Frejus (parte e lato Italia)";

Vista la delibera 28 gennaio 2015, n. 15, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato, in attuazione del sopra citato decreto-legge n. 90/2014, art. 36, comma 3, ha aggiornato le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (G.U. n. 234/2011, errata corrige G.U. n. 281/2011);

Vista la nota 31 dicembre 2014, n. 51619, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente il progetto definitivo del "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera - Parte italiana 1^ fase";

Vista la nota 13 febbraio 2015, n. 5731, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato - tra l'altro - dell'argomento di cui sopra;

Vista la nota 17 febbraio 2015, n. 6348, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito alla proposta medesima;

Vista la nota 18 febbraio 2015, n. 6584, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Considerato che in data 11 settembre 2012 il Prefetto di Torino e il Presidente di LTF hanno sottoscritto un "Protocollo di intesa ai fini della prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata", relativo al Cunicolo esplorativo de La Maddalena, di cui alla sopra menzionata delibera n. 86/2010;



Considerato che in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto il contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. che, nella Tabella C Partecipazioni societarie (investimenti realizzati tramite società di scopo), include l'intervento Nuova linea ferroviaria Torino – Lione (interventi prioritari – quota Italia), e che è in corso l'iter di approvazione del contratto medesimo ai sensi del citato art. 1, comma 10, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;

Considerato che con nota assunta al protocollo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 18 febbraio 2015, n. 779, il Capo della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito al costo della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

Preso atto dei risultati dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che, con riferimento al cantiere del cunicolo esplorativo de La Maddalena, di cui alla delibera di questo Comitato n. 86/2010, la Commissione intergovernativa italo-francese (CIG), nella riunione del 6 luglio 2011, ha preso atto del positivo avvio dei lavori;

che, con delibera n. 57/2011, questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del “Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano” dal confine di Stato fino a Chiusa San Michele;

che quindi, con riferimento allo stato attuale delle progettazioni e dei lavori, in Italia sono in corso i lavori del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, con 1 km circa di scavo effettuato, ed è stato approvato il progetto preliminare della tratta in territorio italiano della Parte comune italo-francese, mentre in Francia è stato approvato il progetto preliminare della tratta francese della “Parte comune italo-francese” e sono stati completati tre cunicoli esplorativi (discenderie di Saint Martin la Porte, La Praz e Modane) e;

che, in data 30 gennaio 2012, è stato sottoscritto l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese (da ora in avanti “Accordo”) per la realizzazione e l'esercizio della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

che all'art. 4 l'Accordo prevede la realizzazione per fasi funzionali della “Parte comune italo-francese della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione” (che si estende

dai dintorni di Montméllan in Francia a Chiusa di San Michele in Italia) e individua una prima fase funzionale (oggetto dell'Accordo medesimo) nella “Sezione transfrontaliera”, compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia;

che la predetta “Sezione transfrontaliera” si interconnette con la linea storica in territorio italiano a Bussoleno, invece che a Chiusa San Michele come previsto nella delibera n. 57/2011;

che l'Accordo individua la figura del “Promotore pubblico”, ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17CE del 31 marzo 2004, quale responsabile unico della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della Sezione transfrontaliera (art. 6);

che per il finanziamento della Sezione transfrontaliera (prima fase della Parte comune italo-francese) l'Accordo (art. 18) prevede che:

sottratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, la chiave di ripartizione dei costi è del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia, nei limiti del costo stimato sulla base del progetto definitivo certificato da un soggetto terzo esterno,

oltre questo importo certificato, eventuali ulteriori costi sono ripartiti al 50 per cento tra Italia e Francia,

a detto criterio di ripartizione fanno eccezione i costi per le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di accompagnamento che sono a carico di ogni Stato in funzione del territorio sul quale le stesse si trovano;

che, in base allo stesso Accordo (art. 16), per il finanziamento delle fasi successive, ogni Stato finanzia, con il contributo dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio;

che, con la legge 23 aprile 2014, n. 71, è stato ratificato l'Accordo del 30 gennaio 2012;

che la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione si estende da Lione al nodo ferroviario di Torino;

che la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, anche ai fini della realizzazione, comprende le seguenti sezioni:

Sezione internazionale: insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari tra Saint-Didier de la Tour in Francia e il nodo ferroviario di Torino in Italia, costituito da tre parti:

Parte francese, dai dintorni di Saint-Didier de la Tour ai dintorni di Montméllan;

Parte comune italo-francese dai dintorni di Montméllan in Francia a quelli di Chiusa San Michele in Italia;



Parte italiana dai dintorni di Chiusa San Michele al nodo di Torino;

nell'ambito della Sezione internazionale, la Parte comune italo-francese è costituita da:

una sezione in Francia di lunghezza di 33 km, attraverso il massiccio di Belledonne comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;

un tunnel di base a due canne di circa 57 km da Saint-Jean-de-Maurienne in Francia a Susa/Bussoleno in Italia;

una sezione all'aperto di circa 3 km in territorio italiano nella piana di Susa;

un tunnel a due canne di circa 19,5 km in territorio italiano tra Susa e Chiusa San Michele (tunnel dell'Orsiera);

le opere di raccordo alla linea storica in Francia e in Italia;

le opere connesse necessarie all'esercizio ferroviario (stazioni, impianti elettrici, ecc.) in Francia e in Italia;

nell'ambito della Parte comune italo-francese, la Sezione transfrontaliera è compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne (stazione compresa) in Francia e Susa/Bussoleno (stazione internazionale di Susa compresa) in Italia;

che, sinteticamente, la Sezione transfrontaliera, la cui realizzazione costituisce la prima fase dell'Accordo del 2012, comprende:

il rifacimento della stazione di Saint Jean de Maurienne in Francia;

il succitato tunnel di base transfrontaliero;

l'attraversamento della piana di Susa;

la nuova stazione internazionale di Susa;

il tunnel di interconnessione e le opere all'aperto per la interconnessione con la linea storica Torino-Modane a monte della stazione di Bussoleno;

che il progetto definitivo della "Tratta in territorio italiano" compresa nella Sezione transfrontaliera, di cui viene richiesta l'approvazione, è costituito da:

la Galleria di base, dal confine di stato all'imbocco di Susa (imbocco *est*), costituita da due gallerie a binario unico con interasse variabile di 30/80 m, per una lunghezza di 12,53 km;

le porzioni in territorio italiano della galleria di ventilazione della Val Clarea e del rivestimento, finiture e all'attrezzaggio necessari a trasformare in una vera e propria discenderia il cunicolo esplorativo de La Maddalena;

il Nodo di Susa, comprendente un tratto di linea all'aperto di circa 2,6 km, la Stazione internazionale di Susa, il ponte sulla Dora Riparia, l'Area tecnica e l'Area

di sicurezza, una deviazione della linea ferroviaria storica Susa – Bussoleno – Torino e corpi stradali e opere d'arte relative delle deviazioni della Autostrada A32, della S.S. n. 25, della S.P. n. 24 e della viabilità locale;

la Galleria per l'interconnessione con la linea storica Torino Modane, di lunghezza di 2,1 km, con le opere all'uscita del tunnel, compresi due ponti sulla Dora Riparia;

l'interconnessione con la linea storica Torino Modane all'entrata della Stazione di Bussoleno;

svincolo di Chiomonte e opere connesse;

che la realizzazione della prima fase – la Sezione transfrontaliera – della Sezione internazionale della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione consente di conseguire:

la funzionalità ferroviaria della Galleria di base mediante le due interconnessioni di Saint-Jean de Maurienne in territorio francese e di Bussoleno in territorio italiano;

l'utilizzo dello scalo di Bussoleno per lo scambio delle merci e per l'interscambio del materiale rotabile tra la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione e la linea storica Torino - Modane;

l'interscambio di passeggeri, tramite la stazione internazionale di Susa, tra la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione e la linea storica Susa – Bussoleno - Torino e, tramite la stazione di Bussoleno, tra la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione e linea storica Torino - Modane;

l'utilizzo della Stazione internazionale di Susa come polo di interscambio tra modalità veloce e modalità lenta e tra modalità ferro/gomma e altre modalità;

che la procedura autorizzativa del progetto definitivo in esame è stata avviata dal soggetto aggiudicatore in data 12 aprile 2013, con la trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Amministrazioni e Enti interessati della documentazione progettuale comprensiva dello studio di impatto ambientale (SIA) e che, separatamente, il 17 dicembre 2013, sono stati trasmessi agli stessi soggetti i progetti definitivi dell'Autoporto della Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus per Azioni (SITAF S.p.A.) e del Centro di Guida sicura della società Consepi S.p.A.;

che il soggetto aggiudicatore ha reso pubblico:

l'avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e alla dichiarazione di pubblica utilità relativo al progetto ferroviario mediante pubblicazione di avviso in data 15 aprile 2013 sui quotidiani La Stampa edizione Torino e La Repubblica;

