

NOTA STAMPA

TELT aggiorna il costo a vita intera della sezione transfrontaliera della Torino-Lione

Venerdì 26 luglio 2024 è stata presentata al Consiglio di amministrazione di TELT l'aggiornamento del costo previsto per la costruzione e l'attrezzaggio della tratta transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione.

L'aggiornamento di questi costi è uno degli impegni di TELT nei confronti degli Stati italiano e francese. Validato da un ente terzo, la società di consulenza *Grant Thornton Financial Advisory Services*, tiene conto sia dell'affidamento dei grandi appalti di lavori e del loro avanzamento, sia del calcolo preciso degli accantonamenti per rischi e imprevisti, nonché del contesto macroeconomico.

All'indomani della creazione di TELT nel 2015, il costo previsionale del progetto era stato stimato da un ente terzo in 8,6 miliardi di euro (base euro 2012). Questo costo previsionale è stato aggiornato per tenere conto del completamento, nel 2023, della fase di aggiudicazione di tutti i contratti dei lavori civili per il tunnel di base in Italia e in Francia. Su questa base, il costo previsto del progetto è stato rivalutato a 11,1 miliardi di euro (stessa base, euro 2012). La consegna dell'intera sezione transfrontaliera attrezzata e collaudata, inizialmente ipotizzata per la fine del 2032, è ora prevista per la fine del 2033.

Questa actualización del costo a "vita intera" dell'opera e del calendario dei lavori si basa sulla considerazione di tre fattori principali, la maggior parte dei quali esterni, che hanno impattato in modo strutturale sull'avanzamento dei cantieri a partire dal 2015.

1) *La volatilità del contesto macroeconomico degli ultimi quattro anni.*

La pandemia di Covid-19 e il conflitto in Ucraina, in particolare, hanno comportato la necessità di tenere conto di costi supplementari, nonché di ritardi che possono arrivare fino a 12 mesi in alcuni cantieri. In questo contesto, infatti, la disponibilità di materie prime si è fortemente ridotta e il loro costo è sensibilmente aumentato rendendo talvolta necessario ridefinire i piani di approvvigionamento.

2) *Esplosione della domanda nel settore dei lavori pubblici in Italia e in Francia, che ha determinato un divario tra le stime iniziali e le offerte effettivamente presentate dai raggruppamenti di imprese per i lavori del tunnel di base.*

Il settore delle grandi opere pubbliche è stato caratterizzato dalla realizzazione simultanea di diversi grandi progetti di eccezionale portata in Italia e in Francia, come le opere connesse al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nonché il tunnel del Brennero, il Terzo Valico, il Grand Paris Express e le opere per i Giochi Olimpici di Parigi 2024. La realizzazione simultanea di questi grandi progetti ha comportato una pressione sulla disponibilità di manodopera qualificata e sull'approvvigionamento di materie prime.

In questo contesto, le offerte iniziali presentate dai raggruppamenti di imprese si sono rivelate in media ben superiori rispetto al montante stimato nei bandi di gara. TELT, per



arrivare a offerte economicamente più vantaggiose, ha quindi perseguito una rigorosa politica di negoziazione con i candidati, che ha permesso di migliorare la qualità tecnica delle offerte, limitando al contempo l'aumento del loro valore. TELT, infatti, applica per tutte le sue gare d'appalto le regole del diritto francese che prevedono, durante le procedure di aggiudicazione dei contratti, la possibilità di negoziare le offerte presentate.

3) Vincoli geologici legati alla complessità tecnica dell'opera.

Durante lo scavo dei quattro pozzi di ventilazione di Avrieux, in Francia, sono state riscontrate difficoltà tecniche non prevedibili. Queste hanno comportato ritardi e costi aggiuntivi, che sono stati integrati nella valutazione finanziaria e nel calendario del progetto. Per far fronte sfide tecniche come questa, TELT ha implementato soluzioni innovative, come l'utilizzo di nuovi robot, che consentono una migliore risposta ai problemi sul campo e una maggiore efficienza nella gestione e nel coordinamento dei vari cantieri operativi.

Per gestire al meglio gli imprevisti futuri del progetto, TELT ha negoziato in modo proattivo l'inclusione nei contratti di prezzi aggiuntivi per coprire, fino all'8%, attività non ordinarie (fornitura prolungata di risorse, gestione speciale dei materiali di scavo, strutture rinforzate, trivellazioni, analisi, test aggiuntivi, fermi di cantiere). L'importo è in linea con quello raccomandato dal CETU (Centre d'Études des Tunnels) per i progetti in fase di realizzazione.

La costruzione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione è in pieno svolgimento tra Italia e Francia con dieci cantieri attivi all'aperto e in sotterraneo. Ad oggi sono stati scavati un totale 37,3 km, di cui 13,7 km di tunnel di base, dei circa 164 km di gallerie previste per l'opera. I cantieri, che oggi vedono al lavoro oltre 2.500 persone nei due Paesi, al picco delle attività impiegheranno 4.000 lavoratori diretti.

TELT è il promotore pubblico binazionale incaricato della realizzazione e poi della gestione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario merci e passeggeri Torino-Lione. La Società è partecipata al 50% dallo Stato italiano, attraverso Ferrovie dello Stato Italiane (FS), e al 50% dallo Stato francese.

Contatti Stampa

Davide Fuschi, Vicedirettore Comunicazioni, Relazioni Esterne e Brand - TELT
+39 342 33 55 352 - davide.fuschi@telt-sas.com

Sara Settembrino, Responsabile Relazioni Esterne e Media - TELT
+39 334 62 19234 - sara.settembrino@telt-sas.com