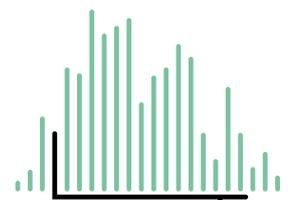


20

18

Rapport
Financier

Relazione
Finanziaria



TUNNEL EURALPIN LYON TURIN

ORGANES SOCIAUX ET COMMISSAIRES AUX COMPTES

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Conseil d'Administration Consiglio di Amministrazione

Président / Presidente	Hubert du MESNIL
Directeur General / Direttore Generale	Mario VIRANO
Conseiller / Consigliere	Oliviero BACCELLI
Conseiller / Consigliere	Bruno DICIANI
Conseiller / Consigliere	Vincent LIDSKY
Conseiller / Consigliere	Marie-Line MEAUX
Conseiller / Consigliere	Roberto MANNOZZI
Conseiller / Consigliere	Laurent PICHARD
Conseiller / Consigliere	Stefano SCALERA
Conseiller / Consigliere	Paolo Emilio SIGNORINI
Membre représentant de l'UE / Membro rappresentante dell'UE	Iveta RADICOVA
Observateur / Osservatore	Francesco BALOCCO
Observateur / Osservatore	Etienne BLANC

Commission des Contrats Commissione dei Contratti

Président / Presidente	Jean-François CORTÉ
Membre / Membro	Emmanuel BOUCHON
Membre / Membro	Patrice MOURA
Membre / Membro	Anne RONDEPIERRE
Membre / Membro	Odile VANNIERE
Membre / Membro	Paolo CIRIELLI
Membre / Membro	Angelo MAUTONE
Membre / Membro	Elisabetta SCOSCERIA
Membre / Membro	Marco STIGLIANO MESSUTI

Service Permanent de Controle Servizio Permanente di Controllo

Président / Presidente	Noël de SAINT-PULGENT
Membre / Membro	Dominique BOUIN
Membre / Membro	Daniel METAYER
Membre / Membro	Didier MILLOT
Membre / Membro	François TAINURIER
Membre / Membro	Benoît WEYMULLER
Membre / Membro	Claudio GORELLI
Membre / Membro	Michele VITALE

Commissaires aux Comptes Società di Revisione

Cabinet Deloitte
Cabinet PriceWaterhouseCoopers

2018

Rapport
Financier

Relazione
Finanziaria



SOMMAIRE

SECTION 1

RAPPORT SUR LA GESTION.....	6
1. Lettre du Président	8
2. Évolution et mission de la Société	10
3. Principaux événements de l'exercice	18
4. Ressources humaines et organisation	22
5. Sécurité et environnement	26
6. Communication	34
7. Cadre macro-économique	40
8. Analyse de la situation économique et financière	60
9. Audit interne et facteurs de risque	66
10. Investissements :	
10.1 Avancement du projet	70
10.2 Activités liées aux acquisitions foncières ..	76
11. Recherche et développement	82
12. Autres informations :	
12.1 Enquêtes et procédures judiciaires en cours	88
12.2 Application de la réglementation Antimafia.....	88
12.3 Index d'évolution des coûts du projet NTL	91
13. Faits marquants depuis la fin de l'exercice	94

SECTION 2

ÉTATS FINANCIERS.....	96
I. Bilan	98
II. Compte de Résultat	102

SECTION 3

NOTES D'EXPLICATION DU BILAN.....	106
I. Présentation de TELT	108
II. Principes, règles et méthodes comptables	110
III. Compléments d'informations relatifs au bilan ..	118
IV. Compléments d'informations relatifs au compte de résultat	128
V. Autres informations significatives	134

SECTION 4

RAPPORT GÉNÉRAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES - RAPPORT SPÉCIAL.....	138
--	-----

INDICE

SEZIONE 1

RELAZIONE SULLA GESTIONE.....	6
1. Lettera del Presidente	9
2. Evoluzione e missione della Società	18
3. Principali eventi dell'esercizio	15
4. Risorse umane e organizzazione	22
5. Sicurezza e ambiente	26
6. Comunicazione	34
7. Quadro macroeconomico	40
8. Analisi gestionale della situazione economica e patrimoniale	60
9. Controllo interno e fattori di rischio	66
10. Investimenti:	
10.1 Avanzamento del progetto	70
10.2 Attività relative agli espropri	76
11. Attività di ricerca e sviluppo	82
12. Altre informazioni:	
12.1 Indagini e procedimenti in corso	88
12.2 Applicazione normativa Antimafia	88
12.3 Indice di evoluzione dei costi di progetto NTL.....	91
13. Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio .	94

SEZIONE 2

PROSPETTI CONTABILI.....	96
I. Stato Patrimoniale.....	98
II. Conto Economico	102

SEZIONE 3

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO.....	106
I. Presentazione di TELT	108
II. Principi, regole e metodi contabili	110
III. Complemento d'informazioni relative allo Stato Patrimoniale.....	118
IV. Complementi d'informazioni relativi al conto economico.....	128
V. Altre informazioni rilevanti	134

SEZIONE 4

RELAZIONE GENERALE DEI REVISORI DEI CONTI - RELAZIONE SPECIALE	138
---	-----



SECTION 1
RAPPORT
SUR LA GESTION

SEZIONE 1
RELAZIONE
SULLA GESTIONE

1 LETTRE DU PRÉSIDENT

2018 fut une année importante en terme de production en ce qui concerne le chantier de Saint-Martin-la-Porte où l'excavation s'est poursuivie activement : malgré des zones géologiques difficiles, 12 mètres de tunnel ont été creusés chaque jour en moyenne, soit près de 7 km au total à la fin de l'année. La nouvelle coordinatrice européenne Iveta Radi ová, succédant à Laurens Jan Brinkhorst, a visité la galerie en décembre et à cette occasion a rappelé l'intérêt et l'engagement de l'Union européenne pour le projet.

En Italie, à Chiomonte, où la galerie de reconnaissance de 7 km est terminée, des travaux sont en cours pour assurer la maintenance et la sécurité du site, en attendant la reprise des travaux pour le tunnel de base.

Parallèlement, la société a préparé les travaux définitifs, avec le choix des maîtres d'œuvre et la mise au point des dossiers techniques concernant notamment le tunnel de base. A la demande des Etats, le lancement des appels d'offres a été reporté dans l'attente des décisions politiques qui seront prises après l'analyse coûts-bénéfices engagée par le gouvernement italien. Un nouveau calendrier devra certainement être établi afin de permettre l'ajustement de l'octroi des financements européens.

Conformément à la loi et aux statuts, ce rapport présente les résultats de l'activité de la société pour l'exercice 2018.

Paris, le 20 février 2019

1 LETTERA DEL PRESIDENTE

Il 2018 è stato un anno importante in termini di produzione per quanto riguarda il cantiere di Saint-Martin-la-Porte dove lo scavo è proseguito attivamente: nonostante zone geologiche difficili, in media sono stati scavati 12 metri al giorno di tunnel, cioè circa 7 km complessivi alla fine dell'anno. La nuova coordinatrice europea Iveta Radi ová che ha sostituito Laurens Jan Brinkhorst ha visitato la galleria in dicembre, in questa occasione ha ricordato l'interesse e l'impegno dell'Unione europea per il progetto.

In Italia, a Chiomonte, dove il cunicolo esplorativo di 7 km è finito, vi è una attività in corso per garantire la manutenzione e la sicurezza del sito, in attesa della ripresa dei lavori per il tunnel di base.

Nel contempo, la società ha preparato i lavori definitivi, con la scelta delle direzioni lavori, e la messa a punto dei dossier tecnici che riguardano in particolare il tunnel di base. Su richiesta degli Stati, l'avvio delle gare è stato rinviato in attesa delle decisioni politiche che saranno adottate dopo l'analisi costi-benefici avviata dal governo italiano. Un nuovo calendario dovrà certamente essere stabilito per consentire di rimodulare l'erogazione dei finanziamenti europei.

Ai sensi della legge e dello Statuto, questo rapporto presenta i risultati dell'attività della società per l'esercizio 2018.

Parigi, li 20 febbraio 2019

2. ÉVOLUTION ET MISSION DE TELT

2. EVOLUZIONE E MISSIONE DI TELT

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) est une Société par actions simplifiée (SAS), dont le siège social est situé au Bourget du Lac (73375) - 13, allée du lac de Constance.

La direction opérationnelle de la Société est basée à Turin - Italie (10138), Via Paolo Borsellino 17b.

La législation applicable à TELT SAS est la législation française.

TELT SAS est immatriculée au Registre du commerce et des Sociétés (RCS) de Chambéry sous le numéro 439.556.952 et est enregistrée auprès de la Chambre de Commerce de Turin.

Les Statuts de la Société ont été signés le 23 février 2015 et ont été révisés deux fois en 2016, le 18 avril et le 1^{er} juillet.

TELT SAS, contrôlée par l'État français et par l'État italien (par l'intermédiaire de *Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A*) depuis son assemblée générale du 23 février 2015, est issue de la transformation de Lyon Turin Ferroviaire (LTF SAS) antérieurement chargée des études, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne de la section internationale. LTF était alors détenue pour moitié par Réseau Ferré de France et *Rete ferroviaria italiana*.

En vertu de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, TELT, en tant que promoteur public, est chargée de la réalisation puis de l'exploitation de la section transfrontalière située entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie.

Les documents sociaux de TELT peuvent être consultés auprès du siège. L'exercice social commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre de chaque année.

INFORMAZIONI GENERALI

Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) è una Società per azioni semplificata (SAS), la cui sede legale si trova a Le Bourget du Lac (73375) - 13, allée du lac de Constance.

La direzione operativa della Società si trova a Torino - Italia (10138), Via Paolo Borsellino 17b.

La legislazione applicata a TELT SAS è quella francese.

TELT SAS è iscritta nel Registro del commercio e delle Società (RCS) di Chambéry sotto il numero 439 556 952 e presso la Camera di Commercio di Torino.

Lo Statuto della Società è stato firmato il 23 febbraio 2015 ed è stato rivisto due volte nel 2016, il 18 aprile e il 1^o luglio.

TELT SAS, controllata dallo Stato italiano (tramite Ferrovie dello Stato italiano S.p.A.) e dallo Stato francese dalla propria assemblea generale del 23 febbraio 2015, risulta della trasformazione di Lyon Turin Ferroviaire (LTF SAS) prima incaricata degli studi, le indagini ed i lavori preliminari per la parte comune italo-francese della sezione internazionale. LTF apparteneva a parità a Rete Ferroviaria Italiana e Réseau Ferré de France.

Ai sensi dell'accordo italo-francese del 30 gennaio 2012 per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, TELT, in qualità di promotore pubblico, è incaricata della realizzazione e poi l'esercizio della sezione transfrontaliera situata tra Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia, e Suse-Bussoleno, in Italia.

I documenti sociali di TELT sono consultabili presso la sede legale. L'esercizio sociale inizia il 1^o gennaio e si conclude il 31 dicembre di ogni anno.

MISSION DE LA SOCIÉTÉ

La Société a pour objet toutes les missions et exerce toutes les compétences qui lui sont reconnues selon les termes de l'Accord du 30 janvier 2012.

A ce titre elle est notamment chargée de :

- a) la direction stratégique et opérationnelle du projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin sur la Section transfrontalière définie au b) de l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012 ;
- b) la conception, la réalisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire et des ouvrages de la section transfrontalière définie au b) de l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012 ;
- c) la conclusion et le suivi des contrats que nécessitent les opérations ci-dessus, dont elle assure la bonne exécution vis-à-vis de l'État français, de l'État italien et de l'Union européenne ;
- d) la gestion de l'infrastructure, au sens de la directive 2001/14/CE ou de tout texte ultérieur ayant le même objet :
 - de la section transfrontalière définie au b) de l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012 ;
 - de la ligne historique du Fréjus définie au e) de l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012, dans les conditions qui, en application de l'article 24 de l'Accord du 30 janvier 2012, seront définies par modification de la Convention du 29 janvier 1951 ;
- e) la fixation des redevances d'utilisation de la section transfrontalière définie au b) de l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012, et, conformément à l'article 25 de l'Accord du 30 janvier 2012, de la section de la ligne historique comprise entre les interconnexions avec la ligne nouvelle ;
- f) la réalisation de toute autre mission qui lui serait confiée par l'État français et l'État italien dans le cadre du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin.

La Société a de plus pour objet, conformément à l'accord du 29 janvier 2001 et à l'Accord du 30 janvier 2012 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, de conduire les études, reconnaissances et travaux préliminaires de la section transfrontalière définie à l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012.

La Société peut enfin réaliser toutes opérations financières, commerciales, industrielles, mobilières ou immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social précité, notamment en facilitant ou en complétant la réalisation.

MISSIONE DELL'AZIENDA

La "Società" ha per oggetto tutte le missioni e esercita tutte le competenze che le vengono riconosciute ai sensi dell'Accordo del 30 gennaio 2012. A tal proposito ha in particolare i seguenti compiti:

- a) la direzione strategica e operativa del progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione sulla sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;
- b) la progettazione, la realizzazione e l'esercizio della linea ferroviaria e delle opere della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;
- c) la conclusione e il monitoraggio dei contratti richiesti dalle suddette operazioni, di cui assicura il buon compimento nei confronti dello Stato francese, dello Stato italiano e dell'Unione Europea;
- d) la gestione dell'infrastruttura, ai sensi della direttiva 2001/14/CE o di ulteriori testi legislativi aventi lo stesso oggetto:
 - della sezione transfrontaliera definita al punto b) articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;
 - della linea storica del Fréjus definita al punto e) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, secondo le condizioni che, in applicazione dell'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, saranno definite con una modifica della Convenzione del 29/01/1951;
- e) la definizione dei canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e, conformemente all'articolo 25 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, della sezione della linea storica situata tra le interconnessioni con la linea nuova;
- f) la realizzazione di ogni altra missione ad essa affidata dallo Stato francese e dallo Stato italiano nell'ambito del progetto di nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione.

La Società ha inoltre per oggetto, conformemente all'Accordo del 29 gennaio 2001 e all'Accordo del 30 gennaio 2012 tra il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica Italiana per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, di condurre studi, ricognizioni e lavori preliminari della sezione transfrontaliera definita all'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

La Società può infine porre in essere ogni operazione finanziaria, commerciale, industriale, mobiliare o immobiliare direttamente o indirettamente connessa all'oggetto sociale precitato, in particolare facilitandone o completandone la realizzazione.

SOURCES DE FINANCEMENT

Les études, les travaux, les acquisitions foncières et toute autre activité nécessaire à la réalisation de la « mission » de TELT sont financés par des subventions des deux Etats (France et Italie) et des contributions de l'Union européenne.

Union européenne

Le 1^{er} décembre 2015, l'État Français - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le Ministère italien des infrastructures et des transports et l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) par délégation de la Commission européenne, ont signé la convention relative au subventionnement de l'action n° 2014-EU-TM-0401-M intitulée « Section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - Tunnel de base du Mont Cenis (TBM) » pour la période 2016-2019 (« Grant Agreement »).

Le Grant Agreement détaille, entre autres, le contenu de l'action (financement de la « Section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin »), la durée (2016-2019), le montant financé (813 781 900 euros) et les règles de paiement des subventions.

L'Union européenne subventionne l'ouvrage à hauteur de 50 % en ce qui concerne les études et de 40 % en ce qui concerne les travaux.

En particulier, pour les paiements (Art. 4.1.2), le Grant Agreement identifie quatre typologies différentes basées sur des logiques distinctes :

- a) "pre-financing payment",
- b) "further pre-financing payment",
- c) "interim payments",
- d) "payment of the balance".

Les deux premières catégories (décrites à l'article II.24) sont basées sur le principe de l'anticipation d'un montant égal aux prévisions budgétaires de l'année courante (relatives à la quote part de l'Union Européenne).

En effet :

« Upon entry into force of the Agreement, the Agency shall make a first pre-financing payment of 40 % of the amount of the first annual instalment of the maximum CEF contribution as indicated in Annex III to the coordinator in accordance with Article II.24.1.2.

At the end of each reporting period, except the last reporting period, the coordinator may submit a request for further pre-financing payment in accordance with Article II.23.1.2. The further pre-financing payment shall be calculated on the basis of 40 % of the cumulated financing needs and in accordance with Article II.24.1.3. The Agency shall make the further pre-financing payment to the coordinator in accordance with Article II.24.1.3. »

FONTE DI FINANZIAMENTO

Gli studi, i lavori, le attività di esproprio e tutte le altre attività necessarie al raggiungimento della "mission" aziendale di TELT sono finanziati da sovvenzioni dei due Stati (Italia e Francia) e da sovvenzioni provenienti dall'Unione Europea.

Unione Europea

Il 1° dicembre 2015, Lo Stato Francese - Ministero dell'ecologia, dello sviluppo e dell'energia, il Ministero Italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia Esecutiva per l'Innovazione e per le Reti (INEA) per delega della Comunità Europea, hanno firmato la convenzione relativa al finanziamento dell'azione n.2014-EU-TM-0401-M definita «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, il contenuto dell'azione (finanziamento della «Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione»), la durata (2016-2019), l'importo finanziato (813 781 900 euro) e le regole d'erogazione delle sovvenzioni.

L'Unione Europea sovvenziona il progetto fino ad un ammontare massimo del 50% per quel che riguarda gli studi e del 40% per quel che riguarda i lavori.

In particolare, per quel che riguarda le erogazioni (Art. 4.1.2), il Grant Agreement identifica quattro differenti tipologie basate su logiche distinte:

- a) "pre-financing payment",
- b) "further pre-financing payment",
- c) "interim payments",
- d) "payment of the balance".

Le prime due categorie (descritte all'articolo II.24) si fondano sul principio dell'anticipo di una somma pari al 40% delle previsioni di budget dell'anno (relative alla quota parte dell'Unione Europea).

Infatti:

« Upon entry into force of the Agreement, the Agency shall make a first pre-financing payment of 40% of the amount of the first annual instalment of the maximum CEF contribution as indicated in Annex III to the coordinator in accordance with Article II.24.1.2.

At the end of each reporting period, except the last reporting period, the coordinator may submit a request for further pre-financing payment in accordance with Article II.23.1.2. The further pre-financing payment shall be calculated on the basis of 40% of the cumulated financing needs and in accordance with Article II.24.1.3. The Agency shall make the further pre-financing payment to the coordinator in accordance with Article II.24.1.3.»

En ce qui concerne les « interim payments » et le « payment of the balance », la logique utilisée est celle d'un règlement a posteriori des coûts « éligibles » encourus sur la période.

En particulier, et uniquement pour ce qui concerne la quote part de l'Union Européenne, le versement réglé correspond à la différence entre les coûts éligibles de l'année et le pré-financement reçu l'année précédente.

Cette logique de « clearing » entre interim payments et pre-financing payments est décrite à l'article II.24.2, c'est-à-dire :

« Interim payments are intended to reimburse the eligible costs incurred in implementing the action during the corresponding reporting periods (...).

(...) The amount due as interim payment shall be determined as follows :

(b) (...) the interim payment shall clear 100 % of the pre-financing payments already made for the reporting periods covered by the request for interim payment or previous interim payments and which have not been cleared against previous interim payments. The amount of the pre-financing payments to be cleared shall be deducted from the amount obtained in accordance with point (a) (...); »

Systemes de gestion et de contrôle par les États membres de subventions européennes

Le système de gestion et de contrôle mis en œuvre par les États membres vise à suivre la réalisation des activités.

Chaque rapport de validation est vérifié par des tiers extérieurs (auditeur externe) choisis en accord avec le Service Permanent de Contrôle de TELT. Ceci pour le respect des règles nationales et européennes dans les documents techniques et financiers (à soumettre selon les directives de l'UE) et à envoyer au Ministère des Infrastructures et des Transports pour la validation de la Coordination de l'action, avant sa soumission à la CE (DG Move)/INEA.

En tant que coordinateur de l'activité, le Ministère des Infrastructures et des Transports valide les documents techniques et financiers pertinents fournis par le bénéficiaire sur la base d'un rapport d'audit indépendant. Ce rapport accompagne la certification finale des coûts, certifiant que toutes les informations fournies par le bénéficiaire sont complètes, fiables et véridiques ; que les coûts encourus au cours de la période de référence sont éligibles au titre de l'accord sur la base duquel une aide économique est octroyée ; que les règles comptables utilisées pour comptabiliser les coûts éligibles sont conformes à celles en vigueur et que les activités n'ont bénéficié d'aucun autre financement communautaire.

Per quel che riguarda gli «interim payments» e il «payment of the balance», la logica applicata è quella del saldo a consuntivo dei costi «eleggibili» sostenuti nel corso del periodo.

In particolare, e unicamente per quel che riguarda la quota parte dell'Unione europea, la somma pagata corrisponde alla differenza tra «eligible costs» dell'anno e prefinanziamento ricevuto l'anno precedente.

Questa logica di «clearing» tra interim payments e pre-financing payments è descritta all'interno dell'articolo II.24.2, ovvero:

«Interim payments are intended to reimburse the eligible costs incurred in implementing the action during the corresponding reporting periods (...).

(...) The amount due as interim payment shall be determined as follows:

(b)(...) the interim payment shall clear 100% of the pre-financing payments already made for the reporting periods covered by the request for interim payment or previous interim payments and which have not been cleared against previous interim payments. The amount of the pre-financing payments to be cleared shall be deducted from the amount obtained in accordance with point (a) (...);»

Sistemi di gestione e controllo da parte degli Stati membri dei contributi europei

Il sistema di gestione e controllo messo in atto dagli Stati Membri ha lo scopo di monitorare l'attuazione delle attività.

Ogni report di validazione viene verificato da terzi esterni (revisore esterno) scelti in accordo con il Servizio Permanente di Controllo di TELT, per il rispetto da parte dei documenti tecnico-finanziari delle norme nazionali ed europee (da presentare secondo le richieste dell'EU) e da inviare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la convalida del Coordinamento dell'azione, prima della sua presentazione alla CE (DG move) / INEA.

Come coordinatore delle attività il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti convalida i documenti tecnico-finanziari pertinenti forniti dal beneficiario sulla base di una relazione di revisione indipendente, che accompagna la certificazione del costo finale attestante che tutte le informazioni inserite dal beneficiario sono complete, affidabili e veritiere; che i costi che sono stati sostenuti durante il periodo di riferimento sono ammissibili ai sensi dell'accordo sulla base del quale sono concessi gli aiuti economici; che le norme contabili utilizzate per registrare dei costi ammissibili sono conformi a quelle in vigore e che le attività non hanno beneficiato di qualsivoglia altro finanziamento comunitario.

Les contrôles de la qualité et les systèmes de vérification de l'information financière et des rapports techniques sont ensuite structurés en trois niveaux et gérés par trois gestionnaires d'activités différents, comme le montre la répartition ci-après :

Niveau I - Bénéficiaire

Préparation du Rapport Final et des Etats Financiers. Ce rapport doit décrire les coûts éligibles et les procédures d'achat. De plus il doit préciser le niveau d'avancement technique de l'Action et de l'atteinte des objectifs fixés dans la décision de financement.

Niveau II - Auditeur Externe

Audit des dépenses et vérification des documents techniques et financiers accompagnant les déclarations de coûts produites par les bénéficiaires.

Niveau III - Ministre des infrastructures et des transports italien (MIT), en tant que coordinateur.

Vérification finale et validation des Etats Financiers.

FRANCE

Études et travaux préliminaires

La convention n° 1 du 11 juillet 2005 signée entre l'État Français, l'AFITF, Réseau Ferré de France (RFF) et Lyon Turin Ferroviaire (LTF) et ses avenants, relatifs à la réalisation et au financement du programme des études et travaux préliminaires à la réalisation des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin précisent, entre autres, les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement du programme et les modalités de versement des subventions.

La modalité opérationnelle pour effectuer les versements est détaillée par l'article 3.2 de la convention et consiste dans des appels de fonds avec une cadence trimestrielle en fonction de la prévision des coûts pour le trimestre à venir, identifiée lors de l'approbation du budget pour l'année en cours.

Ces appels de fonds sont accompagnés d'un tableau récapitulatif qui détaille les différentes catégories de coûts.

Depuis 2016 l'AFITF s'engage également à assurer la compensation provisoire de la contribution de l'Union européenne, au-delà du préfinancement, dans l'attente de la perception par TELT du solde prévisionnel de la part de l'Union européenne.

I controlli di qualità e i sistemi di verifica sulla informativa finanziaria e alle relazioni tecniche sono quindi strutturati in tre livelli e gestiti da tre diversi responsabili di attività come illustrato nella seguente ripartizione:

Livello I - Beneficiario

Preparazione della Relazione Finale e del Bilancio. Descrive i costi eleggibili e le procedure di acquisto. Inoltre, deve precisare il livello di avanzamento tecnico dell'Azione e del raggiungimento degli obiettivi fissati nella decisione di contributo.

Livello II - Revisore esterno

Audit della spesa e verifica dei documenti tecnici e finanziari che accompagnano la dichiarazione di costo prodotti dai beneficiari.

Livello III - Ministro delle infrastrutture e dei trasporti italiano (MIT), in qualità di coordinatore.

Verifica finale e convalida del Bilancio.

FRANCIA

Studi e Lavori Preliminari

La convenzione n.1 del 11 luglio 2005 firmata tra lo Stato Francese, l'AFITF, Réseau Ferré de France (RFF) e Lyon Turin Ferroviaire (LTF) ed atti integrativi, relativa alla realizzazione e al finanziamento del programma di studi e lavori preliminari alla realizzazione delle opere della parte comune italo-francese della nuova tratta ferroviaria transalpina Torino-Lione precisa, tra l'altro, gli impegni reciproci di ciascuna delle parti per quel che riguarda le modalità di finanziamento del programma e le modalità di versamento delle sovvenzioni.

La modalità operativa per i versamenti è dettagliata dall'articolo 3.2 della convenzione e consiste in richieste fondi a cadenza trimestrale in funzione delle previsioni di spesa per il periodo appena iniziato, identificata nel corso dell'approbazione del bilancio per l'anno in corso.

Una tabella riepilogativa è allegata a queste richieste fondi, dettagliando le varie categorie di costi.

Dal 2016 l'AFITF si impegna anche ad assicurare il compenso temporaneo del contributo europeo, al di là del prefinanziamento, in attesa del ricevimento a TELT del saldo previsionale da parte dell'Unione europea.

Travaux définitifs

La convention du 4 mai 2018, signée entre l'État Français, l'AFITF et TELT, relative à la réalisation et au financement des travaux définitifs de la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin précise, entre autres, les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement du programme et les modalités de versement des subventions.

La modalité opérationnelle pour effectuer les versements est détaillée par l'article 3.2 de la convention et consiste dans des appels de fonds avec une cadence trimestrielle en fonction de la prévision de coûts pour le trimestre à venir, identifiée lors de l'approbation du budget pour l'année en cours.

Ces appels de fonds sont accompagnés d'un tableau récapitulatif qui détaille les différentes catégories de coûts.

Acquisitions Foncières

L'article 95 de la loi n°2016-1888 de modernisation, de développement et de protection des territoires de la montagne statue que l'Etat français délègue à TELT ses propres compétences en matière d'acquisitions foncières. En conséquence, à dater de fin 2016, TELT a en charge la finalisation du processus d'acquisition des propriétés foncières, pour le financement desquelles a été conclue une convention "ad hoc".

Cette convention prévoit un virement de fonds mensuel avec présentation au préalable d'une table de synthèse des différents actes de vente conclus dans le mois qui vient de se terminer.

ITALIE

Dans l'attente de l'entrée en vigueur du nouveau "Contratto di Programma" entre l'Etat Italien, l'actionnaire "Ferrovie dello Stato SpA" et TELT, la loi 208/2015 a transféré les ressources financières destinées au projet de RFI, titulaire du Contratto di Programma actuel, à Ferrovie dello Stato SpA.

En accord avec la Direzione Centrale Finances de Ferrovie dello Stato SpA et avec l'accord du Ministère de l'économie et des finances italien, les modalités de versement se basent sur un virement de fonds à travers au maximum quatre appels de fonds annuels faits au début de chaque trimestre sur la base des coûts prévisionnels du trimestre à venir.

Ces appels de fonds sont accompagnés d'une note récapitulative qui détaille les différentes catégories de coûts prévisionnels.

L'entrée en vigueur du nouveau « Contratto di Programma » détaillera avec précision les montants et les modalités de financement des besoins de la société.

Lavori definitivi

La convention del 4 maggio 2018 firmata tra lo Stato Francese, l'AFITF e TELT, relativa alla realizzazione e al finanziamento dei lavori definitivi della costruzione delle opere della parte comune italo-francese della nuova tratta ferroviaria transalpina Torino-Lione precisa, tra l'altro, gli impegni reciproci di ciascuna delle parti per quel che riguarda le modalità di finanziamento del programma e le modalità di versamento delle sovvenzioni.

La modalità operativa per i versamenti è dettagliata dall'articolo 3.2 della convenzione e consiste in richieste fondi a cadenza trimestrale in funzione delle previsioni di spesa per il periodo appena iniziato, identificata nel corso dell'approbazione del bilancio per l'anno in corso.

Una tabella riepilogativa è allegata a queste richieste fondi, dettagliando le varie categorie di costi.

Espropri

Tramite l'articolo 95 della legge n.2016-1888 di ammodernamento, di sviluppo e di protezione dei territori di montagna, lo Stato Francese delega a TELT le proprie competenze in tema di esproprio.

Pertanto, a partire dalla fine del 2016 TELT si occupa della finalizzazione delle acquisizioni fondiarie, per il finanziamento delle quali ha finalizzato una convenzione "ad hoc".

Tale convenzione prevede un versamento dei fondi mensile previa presentazione di una tavola di sintesi dei differenti atti di vendita conclusi nel mese appena trascorso.

ITALIA

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma tra lo Stato Italiano, l'azionista Ferrovie dello Stato SpA e TELT, la legge 208/2015 ha trasferito le risorse finanziarie destinate al progetto di RFI, titolare del Contratto di Programma attuale, a Ferrovie dello Stato SpA.

In accordo con la Direzione Centrale Finanza di Ferrovie dello Stato SpA e con l'accordo del Ministero dell'economia e delle Finanze italiano le modalità di versamento si basano sul principio del versamento dei fondi al massimo via 4 domande annuali fatte ad inizio di ogni trimestre sulla base delle previsioni di spesa del periodo appena iniziato.

Una tabella riepilogativa è allegata a queste richieste fondi, dettagliando le varie categorie di costi.

L'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma specificherà con precisione gli importi e le modalità di finanziamento del fabbisogno della società.



3. PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE L'EXERCICE

LES PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE L'ANNÉE 2018 SONT :

Janvier

- Premières réunions d'information et de concertation avec les riverains de Saint-Jean-de-Maurienne pour les travaux zone de la gare.
- TELT participe aux Assises nationales de la mobilité à Paris.
- TELT dépasse les 1000 followers sur LinkedIn et inaugure son entrée sur Instagram.

Février

- **2 février** : colloque à Saint-Jean-de-Maurienne du Conseil Syndical InterRégional Piémont Val d'Aoste-Auvergne Rhône-Alpes-Arco Lémanique, en présence du Sénateur Vial, d'élus locaux et d'élus syndicaux : ces débats ont conduit à la prise d'une motion de soutien à la Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon-Turin.
- **15 février** : visite du chantier de Saint-Martin-la-Porte par le Préfet de Région Auvergne Rhône-Alpes.
- **22 février** : la structure binationale composée des Prefectures de Turin et de la Région Auvergne Rhône-Alpes devient opérationnelle suite à la signature de l'accord pour l'application de la réglementation antimafia en France.
- **26 février** : visite du chantier de Saint-Martin-la-Porte par le Président de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Mars

- Le tunnelier du chantier de Saint-Martin-la-Porte atteint un record d'avancement, avec une moyenne d'environ 15 mètres par jour.
- L'INEA visite les chantiers en France et en Italie.

3. PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

DI SEGUITO I PRINCIPALI EVENTI DEL 2018:

Gennaio

- Prime riunioni d'informazione e concertazione con gli abitanti di Saint-Jean-de-Maurienne relative ai lavori nella zona della stazione.
- TELT partecipa alle Assises nationales de la mobilité à Parigi.
- TELT raggiunge 1000 follower su LinkedIn e sbarca su Instagram.

Febbraio

- **2 febbraio**: conferenza a Saint-Jean-de-Maurienne del Consiglio sindacale interregionale Piemonte-Val d'Aosta-Auvergne Rhône-Alpes-Arco Lemano, alla presenza del Senatore Vial, di eletti locali e sindacali: tali dibattiti hanno portato all'adozione di una mozione a sostegno della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione.
- **15 febbraio**: visita al cantiere di Saint-Martin-la-Porte del Prefetto della Regione Auvergne Rhône-Alpes.
- **22 febbraio**: entra in funzione la struttura binazionale, costituita dalla Prefettura di Torino e da quella della regione Auvergne Rhône-Alpes a seguito dell'accordo per applicare i regolamenti antimafia in Francia.
- **26 febbraio**: visita al cantiere di Saint-Martin-la-Porte del Presidente della Regione Auvergne Rhône-Alpes.

Marzo

- La fresa Federica del cantiere di Saint-Martin-la-Porte raggiunge un record di avanzamento, con una media di circa 15 metri al giorno.
- L'INEA visita i cantieri in Italia e Francia.

Avril

- **5 avril** : Comité Maurienne pour le Lyon-Turin en présence des élus locaux et départementaux.
- **12 avril** : à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie et de l'ANCE, rencontre pour le Lyon-Turin entre les PME françaises et italiennes.
- TELT participe au World Tunnel Congress à Dubai.

Mai

- TELT participe à une table ronde à Bruxelles ayant pour thème le financement des infrastructures.

Juin

- **22 juin** : Signature avec le Conseil Départemental de la Savoie :
 - d'une convention autorisant la déviation de la RD1006 dans le cadre de la tranchée couverte ;
 - d'une convention cadre relative aux impacts des chantiers sur les routes départementales.
- **29 juin** : inauguration de la Maison de l'Habitat à Saint-Jean-de-Maurienne, cofinancée par TELT dans le cadre de la Démarche Grand Chantier (fond FAST).

Juillet

- **23 juillet** : signature avec SNCF Réseau de la Convention de Partenariat Opérationnel et de la convention de financement n°5 (CFI5) relative à la phase de réalisation des travaux, pour un montant de 755M€.
- Une centaine d'élus participe au séminaire sur le Lyon-Turin organisé à l'initiative d'Hervé Gaymard, Président du conseil départemental de la Savoie

Août

- Visite du chantier de Saint-Martin-la-Porte par le président du Parlement européen, Antonio Tajani.

Septembre

- **6 septembre** : inauguration des travaux de sécurisation et d'aménagement des abords de la Gare de Saint-Avre/La Chambre cofinancés par TELT dans le cadre de la Démarche Grand Chantier.
- TELT expose un stand doté d'un tunnel muséographique à la Foire de Savoie de Chambéry ; une forte participation du public est constatée.

Aprile

- **5 aprile**: Comitato Maurienne per la Torino-Lione alla presenza degli eletti locali e provinciali.
- **12 aprile**: su iniziativa della Camera di commercio e dell'industria di Savoia e dell'ANCE, incontro per la Torino-lione tra le imprese francesi e italiane.
- TELT partecipa al World Tunnel Congress a Dubai.

Maggio

- TELT partecipa a una tavola rotonda tenutasi a Bruxelles relativa al finanziamento delle infrastrutture.

Giugno

- **22 giugno**: è stata firmata con il Consiglio provinciale della Savoia:
 - una convenzione che autorizza la deviazione della RD 1006 nell'ambito della galleria artificiale;
 - una convenzione quadro relativa agli impatti dei cantieri sulle strade provinciali.
- **29 giugno**: inaugurazione a Saint-Jean-de-Maurienne della Maison de l'Habitat, cofinanziata da TELT nell'ambito della Demarche Grand Chantier (Fondo di Accompagnamento e di Sostegno Territorialinitia

Luglio

- **23 luglio**: è stata firmata con SNCF Réseau la Convenzione di Partnership Operativa e la convenzione di finanziamento n°5 (CFI5) relativa alla fase di realizzazione dei lavori, per un importo di 755M€.
- Un centinaio di rappresentanti delle istituzioni partecipano al seminario sulla Torino-Lione organizzato su iniziativa di Hervé Gaymard, Presidente del consiglio dipartimentale di Savoia.

Agosto

- Visita del cantiere di Saint-Martin-la-Porte dal presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani.

Settembre

- **6 settembre**: inaugurazione dei lavori di messa in sicurezza e di sistemazione degli accessi della Stazione di Saint-Avre/La Chambre cofinanziati da Telt nell'ambito della Demarche Grand Chantier
- TELT espone uno stand con un allestimento immersivo alla Fiera della Savoia di Chambéry presentando; viene constatata una forte partecipazione pubblica.

Octobre

- **16 octobre** : Mario Virano rencontre le Président de la Conférence des Hautes Vallées et le Président du Syndicat de Pays de Maurienne pour faire le point sur le Lyon-Turin et l'étude des mobilités des hautes vallées connectées à la ligne historique et la future ligne nouvelle.
- **23 octobre** : Rencontres Démarche Grand Chantier France/Italie à la Rizerie pour une présentation au Maire de Chiomonte de la démarche mise en oeuvre pour faciliter l'hébergement des employés du Lyon-Turin en Maurienne et favoriser les retombées sur le territoire.
- **26 octobre** : TELT obtient de l'AFNOR les certifications pour :
 - Sécurité et Santé au travail (OHSAS 18001/2007)
 - Sécurité des informations (ISO 27001/2013)
 - Environnement (ISO 14001/2015)
 - Qualité (ISO 9001/2015).

Novembre

- **9 novembre** : Décision ministérielle portant autorisation du déplacement de l'A43 dans le cadre des travaux de la tranchée couverte.
- La nouvelle Coordinatrice européenne, Iveta Radi ová, visite le chantier de Saint-Martin-la-Porte.
- TELT, le gouvernement italien et la Région Piémont ont signé le Pacte pour le Territoire pour soutenir l'économie locale.

Décembre

- **18 décembre** : première réunion publique d'information et concertation sur les travaux de la gare internationale à Saint-Jean-de-Maurienne.

Ottobre

- **16 ottobre**: Mario Virano ha incontrato il Presidente della Conferenza delle Alte Valli e il Presidente del Syndicat de Pays de Maurienne per fare il punto sulla Torino-Lione e sullo studio della mobilità delle alte vallée connesse alla linea storica e alla futura nuova linea.
- **23 ottobre**: Incontri Demarche Grand Chantier Francia/Italia alla Rizerie allo scopo di presentare al Sindaco di Chiomonte l'iniziativa messa in opera per facilitare l'alloggio dei dipendenti della Torino-Lione nella Maurienne e favorire le ricadute sul territorio.
- **26 ottobre**: TELT ottiene da AFNOR le certificazioni per:
 - Salute e Sicurezza sul lavoro (OHSAS 18001/2007)
 - Sicurezza delle informazioni (ISO 27001/2013)
 - Ambiente (ISO 14001/2015)
 - Qualità (ISO 9001/2015).

Novembre

- **9 novembre**: Decisione ministeriale che autorizza lo spostamento dell'autostrada A43 nell'ambito dei lavori della galleria artificiale.
- Iveta Radi ová, nuova Coordinatrice europea, visita il cantiere di Saint-Martin-la-Porte.
- TELT, il Commissario di Governo e la Regione Piemonte firmano il Patto per il Territorio in vista di sostenere l'economia locale.

Dicembre

- **18 dicembre**: prima riunione pubblica d'informazione e concertazione sui lavori a Saint-Jean-de-Maurienne.



4. RESSOURCES HUMAINES ET ORGANISATION

RESSOURCES HUMAINES

Au 31 décembre 2018 le personnel de TELT est passé de 124, au 31 décembre 2017, à 160 salariés, selon le détail ci-après (le Président et le Directeur Général sont exclus de l'effectif) :

- **136 salariés, parmi lesquels :**
 - 74 salariés français, dont 1 personne mise à disposition auprès de la DGITM ;
 - 62 salariés italiens.
- **13 détachés, dont :**
 - 3 détachés SNCF ;
 - 10 détachés FSI.
- **7 intérimaires, dont :**
 - 4 intérimaires français ;
 - 3 intérimaires italiens.
- **3 collaborateurs à projet italiens ;**
- **1 apprenti français.**

Au 31 décembre 2018 le personnel est composé de :

- **82 hommes :**
 - 34 français ;
 - 48 italiens.
- **78 femmes :**
 - 48 françaises ;
 - 30 italiennes.

ORGANISATION

La mission de TELT se décompose en deux phases :

- une première phase, jusqu'en 2029, consacrée à la réalisation du Projet, c'est-à-dire à la construction de l'infrastructure ferroviaire (investissements) ;
- une seconde phase, à partir de 2029, consacrée à l'exploitation du réseau, c'est-à-dire à la gestion à titre de concession de l'infrastructure ferroviaire (maintenance et circulation).

Le modèle d'organisation de TELT est cohérent avec sa mission de Maîtrise d'Ouvrage.

Le Règlement intérieur et le Code éthique définissent les principes de valeurs culturelles, éthiques et professionnelles, pour le modèle d'organisation, de gestion et de contrôle de la Société.

4. RISORSE UMANE E ORGANIZZAZIONE

RISORSE UMANE

Al 31 dicembre 2018 il personale di TELT è passato da 124, del 31 dicembre 2017, a 160 lavoratori, come specificato qui di seguito (il Presidente e il Direttore Generale sono esclusi dall'effettivo) :

- **136 dipendenti, di cui:**
 - 74 dipendenti francesi, di cui 1 persona distaccata alla DGITM (Ministero francese);
 - 62 dipendenti italiani.
- **13 distaccati, di cui:**
 - 3 distaccati SNCF;
 - 10 distaccati FSI.
- **7 interinali, di cui:**
 - 4 interinali francesi;
 - 3 interinali italiani.
- **3 collaboratori a progetto italiani;**
- **1 apprendista francese.**

La composizione del personale al 31 dicembre 2018 è:

- **82 uomini:**
 - 34 francesi;
 - 48 italiani.
- **78 donne:**
 - 48 francesi;
 - 30 italiane.

ORGANIZZAZIONE

La missione di TELT è articolata in due fasi:

- una prima fase, fino al 2029, focalizzata sulla realizzazione del Progetto, ossia sulla costruzione dell'infrastruttura ferroviaria (investimenti);
- una seconda fase, a partire dal 2029, focalizzata sull'esercizio della rete, ossia sulla gestione a titolo di concessione dell'infrastruttura ferroviaria (manutenzione e circolazione).

Il modello organizzativo di TELT è coerente con la sua missione di Committenza.

Il Regolamento interno ed il Codice etico definiscono le condizioni di sostenibilità culturale, etico e professionale, del modello di organizzazione, gestione e controllo della Società.

Le modèle organisationnel de TELT est configuré d'un point de vue de qualité et de légalité afin d'assurer, par le biais de son organisation, la gestion et le suivi des procédures / activités, la performance optimale et l'efficacité dans la réalisation des objectifs de l'entreprise (qualité), en respectant les lois, les règlements des décisions prises et le comportement adopté du personnel, et par la société y compris les travailleurs externes et leurs propres partenaires externes (légalité).

Au cours de l'année 2018, les délégations de pouvoirs des directeurs ont été finalisées.

L'organisation de TELT lui permet d'être certifiée au titre de la norme ISO 9001 :2015.

SIÈGES ET VÉHICULES

Sièges

La Société dispose de bâtiments situés en France et en Italie, utilisés comme locaux d'entreprise :

- siège social – Le Bourget du Lac (Fr),
- siège opérationnel – Turin (It),
- bureau détaché – Paris (Fr),
- bureau détaché – Rome (It),
- bureau détaché – Modane (Fr).

Les sièges français du Bourget du Lac et de Paris sont provisoires, le premier en prévision du nouveau Siège qui sera basé à Chambéry et le deuxième dans l'attente d'un nouveau local définitif.

La Société garantit à la "Commission des contrats" (CDC) et au "Service permanent de contrôle" (SPC) la disponibilité d'un bureau :

- à Paris (Fr) et
- à Rome (It).

Tous les bâtiments sont en location.

La nécessité de disposer de locaux à destination du personnel et pour la gestion des archives a conduit la société :

- à louer et équiper le siège opérationnel de Turin, actuellement situé au rez-de-chaussée et au premier étage de via Paolo Borsellino 17/B et 17/C, et à planifier des améliorations pour la viabilité des espaces en 2018 et 2019 ;
- à louer et aménager le siège social dans les locaux situés à Savoie Technolac - Bâtiment Homère, Le Bourget du Lac, et à planifier des améliorations pour la viabilité des espaces courant 2018.

Véhicules

Courant 2018, la flotte de véhicules d'entreprise a été maintenue pour faciliter la mobilité du personnel entre les sièges et les divers chantiers situés en Italie et en France ; les voitures circulent en France et en Italie. Les véhicules font l'objet d'un contrat de location de longue durée.

Il modello organizzativo di TELT è concepito, da un punto di vista delle qualità e legalità, per assicurare, attraverso l'organizzazione la gestione e il controllo delle attività e delle procedure, la massimizzazione dell'efficacia e dell'efficienza nel raggiungimento dei suoi obiettivi (qualità), nel rispetto delle leggi e dei regolamenti relativamente alle scelte compiute e ai comportamenti del personale e del corpo largo societario ivi compresi i lavoratori esterni e i partner (legalità).

Le deleghe di poteri dei direttori sono state completate nel corso del 2018.

L'organizzazione di TELT consente alla stessa di essere certificata ai sensi della norma ISO 9001:2015.

SEDI E VEICOLI

Sedi

La Società dispone, sia in Francia che in Italia, di immobili ad uso sedi di lavoro:

- sede legale – Le Bourget du Lac (Fr),
- sede operativa – Torino (It),
- ufficio distaccato – Parigi (Fr),
- ufficio distaccato – Roma (It),
- ufficio distaccato – Modane (Fr).

Le sedi francesi di Le Bourget du Lac e Parigi sono provvisorie. La prima in vista della nuova Sede di Chambéry e la seconda in attesa di sistemazione definitiva.

La Società assicura alla "Commissione dei contratti" (CDC) ed al "Servizio permanente di controllo" (SPC) la disponibilità di un ufficio:

- a Roma (It) ed
- a Parigi (Fr).

Tutti gli immobili sono acquisiti in locazione.

L'esigenza di disporre di spazi utili per collocare il personale e gestire gli archivi, ha portato la Società:

- ad affittare ed attrezzare la sede operativa di Torino, attualmente ubicata piano terreno e piano primo di via Paolo Borsellino 17/B e 17/C, ed a progettare migliorie relative alla vivibilità degli spazi nel 2018 e nel 2019;
- ad affittare ed attrezzare la sede legale presso i locali situati in Savoie Technolac - Bâtiment Homère, Le Bourget du Lac, ed a progettare migliorie relative alla vivibilità degli spazi nel 2018.

Veicoli

Nel 2018 è stato mantenuto il parco auto aziendale, per favorire la mobilità del personale fra le sedi/uffici e i vari cantieri, sia in Italia che in Francia; in Francia e in Italia i veicoli sono già operativi. I veicoli sono oggetto di un contratto di locazione a lungo termine.

SERVICES ET PROCÉDURES INFORMATIQUES

La solution ERP (Enterprise Resource Planning) SAP a été retenue par TELT après comparaison des plateformes proposées par les principaux players mondiaux afin d'identifier la plus adaptée en fonction de ses propres exigences.

A fin 2017, SAP a été intégré et joue maintenant un rôle central dans le domaine des systèmes informatiques de TELT, englobant un ensemble de procédures TELT (Finances, contrôle de gestion, contrats, Ressources humaines, Gestion de projets et investissements, Achats, marchés et appels d'offres) tout en s'intégrant avec les applications et les outils externes dédiés aux autres activités (gestion des chantiers et planning, gestion des appels d'offres, dématérialisation des factures, etc.)

Conjointement à la période de lancement, les données des différents systèmes existants ont migré sur SAP ; le transfert n'a pas impliqué la clôture des plateformes existantes qui continuent d'être opérationnelles pour vérification et contrôle.

Une attention particulière a été portée à l'engagement des personnes dans la gestion du changement : les différentes directions ont identifié les personnes qui accompagnent les experts chargés du développement dans le but de faire participer le personnel de TELT dès la phase initiale. Ce processus a permis une transaction graduelle avec un transfert direct des compétences des experts (par le biais d'ateliers et de sessions de formation) et indirect à travers l'accompagnement du personnel par les collègues déjà formés (réalisant un véritable "training on the job"). Pour la gestion des achats, par exemple, 25 "champions" (des deux pays et appartenant à chaque direction) ont été sélectionnés. Ils ont suivi deux journées de formation spécifique avec un formateur qualifié afin de :

- Gérer les achats de sa propre compétence (comme PCSC ou PRC),
- Accompagner les collègues (en leur transférant les compétences acquises),
- Communiquer les retours d'information pour l'amélioration de la plateforme.

Les modules actuellement en production sont :

- FI Financial Accounting – Finances, Comptabilité, Gestion des entrées et Trésorerie
- CO Controlling – Contrôle de Gestion
- MM Materials Management – Achats et Gestion des Matériels
- PS Project System – Gestion des Projets

Le module pour la gestion des ressources humaines a été mis en service en janvier 2019.

SERVIZI E PROCEDURE INFORMATICHE

La soluzione ERP (Enterprise Resource Planning) SAP è stata scelta da TELT dopo una comparazione delle piattaforme offerte dai principali players mondiali per individuare quella più idonea per i propri requisiti.

A fine 2017 SAP è entrato in esercizio e svolge un ruolo centrale nell'ambito del sistema informativo di TELT inglobando una serie di processi TELT (Finanza, Controllo di gestione, Contratti, Risorse umane, Gestione progetti e investimenti, Acquisti, mercati e appalti) e integrandosi con applicazioni e strumenti esterni dedicati alle altre attività (gestione cantieri e pianificazione, gestione gare d'appalto, dematerializzazione fatture, ecc.).

In corrispondenza del periodo di lancio sono stati migrati i dati dai sistemi esistenti verso SAP; il trasferimento non ha comportato la chiusura delle piattaforme esistenti che continuano ad essere operative con finalità di verifica e controllo.

Particolare attenzione è stata dedicata al coinvolgimento delle persone per la gestione del cambiamento: le varie direzioni hanno individuato le risorse da affiancare ai consulenti incaricati dello sviluppo in modo da rendere partecipe il personale TELT già dalle fasi di sviluppo. Questo processo ha permesso una transazione graduale con un trasferimento delle competenze diretto dai consulenti (tramite atelier e sessioni di formazione d'aula) e indiretto attraverso l'affiancamento del personale da parte dei colleghi già formati (realizzando un vero e proprio "training on the job"). Per la gestione degli acquisti ad esempio sono stati individuati 25 campioni (su entrambi i paesi e appartenenti ad ogni direzione) che hanno seguito due sessioni specifiche con un formatore qualificato al fine di:

- Gestire gli acquisti di propria competenza (come PCSC o PRC),
- Affiancare i colleghi (ritrasferendo le competenze acquisite),
- Comunicare i feedback per l'affinamento e il miglioramento della piattaforma.

I moduli entrati in produzione sono i seguenti:

- FI Financial Accounting – Finanza, Contabilità, Gestione delle entrate e Tesoreria
- CO Controlling – Controllo di Gestione
- MM Materials Management – Acquisti e Gestione dei Materiali
- PS Project System – Gestione dei Progetti

Il modulo per la gestione delle risorse umane è entrato in produzione nel mese di gennaio 2019.

5. SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

SÉCURITÉ

Projet et chantiers

a) Assistance à la Direction Construction – DCE des Chantiers opérationnels 5, 6, 7, 8

La Fonction Sécurité du Travail a participé aux réunions techniques des MOE (Maîtrise d'œuvre) des Chantiers opérationnels du tunnel côté France avec le CSPS concerné, pour garantir l'application des Règles Opératives Communes de Sécurité dans les projets d'appels d'offres et dans les PGC de chaque marché. La rédaction des DCE a débuté avec la MOE en y insérant les demandes et les précisions en matière de sécurité et d'hygiène au travail qui pourront être un moyen d'évaluation pour le choix des entreprises de travaux. Ces activités ont été également soumises aux organismes de prévention français tels que DIRRECTE, CARSAT, OPPBTP et le Service Départemental de Secours et Incendie de Savoie - SDIS 73.

b) Assistance à la Direction Construction des autres Chantiers opérationnels et des sites en maintenance

– Saint Jean de Maurienne :

- Assistance aux réunions de sécurité en coordination avec le CSPS de TELT et le CSPS de la SNCF (Positionnement des PRS et informations chantier).

– Descenderie VBM :

- Création de procédure d'accès en galerie pour les visites.

c) Assistance aux autres Directions de TELT

– Direction Ingénierie :

- Assistance PRO de la piste A43 avec notre CSPS.

– Direction Services du Siège :

- Assistance au choix du matériel pour bureaux : (Escabeaux PIRL pour l'accessibilité en hauteur au Bourget du Lac) ;
- Assistance pour les actions d'aménagement des postes de travail des personnes en condition de handicap : (une action close avec l'AGEFIPH au Bourget du Lac).

5. SICUREZZA E AMBIENTE

SICUREZZA

Progetto e cantieri

a) Assistenza alla Direzione Costruzioni - DCE Cantieri operativi 5, 6, 7, 8

La funzione Sicurezza del Lavoro ha partecipato ai tavoli tecnici coordinati dalle MOE (Direzione Lavori) dei cantieri operativi di galleria lato Francia, insieme al CSPS incaricato, per garantire l'applicazione delle Regole Comuni Operative di Sicurezza nei progetti di gara e nei PGC dei singoli appalti. Insieme alle MOE, è stata iniziata la stesura dei DCE di gara inserendo richieste e specifiche sulla sicurezza e l'igiene del lavoro che possano essere strumento di valutazione per la scelta degli appaltatori lavori. Queste attività sono inoltre state condivise con gli enti di sorveglianza francesi, quali DIRRECTE, CARSAT, OPPBTP e i servizi di soccorso e incendio della Savoia SDIS 73.

b) Assistenza a la Direzione Costruzioni degli altri Cantieri operativi e Siti in manutenzione

– Saint Jean de Maurienne:

- Assistenza alle riunioni di Sicurezza in coordinamento con il CSPS di TELT e il CSPS della SNCF (Posizionamento dei PRS e informazione cantiere).

– Discenderia VBM:

- Creazione di procedure d'accesso in galleria per i visitatori.

c) Assistenza alle altre Direzioni di TELT

– Direzione Ingegneria:

- Assistenza per il PRO della pista A43 con il nostro CSPS.

– Direzioni Servizi di Sede:

- Assistenza nella scelta delle attrezzature per gli uffici: (Scalette tipo PIRL, per accesso in altezza Le Bourget du Lac);
- Assistenza per le azioni di sistemazione dei posti di lavoro delle persone disabili: (1 azione conclusa con l'AGEFIPH, à Le Bourget du Lac).

d) Assistenza à la Direction Construction - Chantiers de St Martin-la-Porte et de la Maddalena

La fonction Sécurité au Travail assiste la direction construction dans certains cas technico-légaux liés à des questionnements sur les conditions de fonctionnement opérationnel des chantiers, en vérifiant les activités menées par la coordination sécurité au cours de réunions et de visites.

Sur le chantier de SMP4 l'activité d'audit se poursuit, en lien avec le CSPS, la MOE et l'entreprise. D'autre part, l'action concernant les essais de capteurs de proximité sur les engins est terminée, projet poussé par TELT afin de prévenir les accidents liés à la circulation piétonne en galerie.

En 2018, les activités prévues dans la convention entre TELT et SDIS 73 ont débuté avec une série d'exercices de secours en galerie et l'acquisition par le SDIS d'équipements et matériels spécifiques.

Sur le chantier de la Maddalena, le marché de creusement de la galerie s'étant achevé le 31 mai, l'assistance technique pour la phase de maintenance a débuté. Elle contribue à clarifier certains aspects de la gestion des accès avec le CSE et l'entreprise attributaire.

e) Initiatives publiques

La fonction SLT (Sécurité sur le Lieu de Travail) a collaboré avec GEAM, SITI, le Polytechnique de Turin, l'Université de Turin, l'Ordre des Ingénieurs de Turin, pour organiser le congrès international qui s'est tenu à Turin les 23 et 24 mai 2018 avec pour thème « Diffusion de la culture de sécurité du travail ».

Les actes du congrès ont été publiés dans la revue GEAM n° 154.

Hygiène et sécurité au travail pour TELT

Les activités liées au respect des normes de sécurité et d'hygiène au travail pour le personnel de TELT se poursuivent de façon régulière.

Quelques sessions de formations internes ont été organisées aussi bien en France qu'en Italie :

- Les Règles Opérationnelles Communes, en mars 2018 au Bourget du Lac ;
- La Responsabilité Juridique en matière de Sécurité au Travail, juillet et octobre 2018 ;
- Formations sur l'utilisation des EPI/DPI spécifiques tels que les masques auto-sauveteurs et les détecteurs de gaz pour les tunnels (mai 2018) ;
- Formations aux secours avec utilisation du DEA étendues à de nombreux collègues et pas seulement aux sauveteurs secouristes du travail.

En 2018 deux accidents du travail sans gravité du personnel de TELT ont été à déplorer, un en Italie, un en France, tous deux sans conséquences permanentes.

d) Assistenza alla Direzione Costruzioni - Cantiere di S. Martin-la-Porte e della Maddalena

La funzione Sicurezza del Lavoro assiste la direzione costruzioni in alcune vicende tecnico legali per problematiche legate alle condizioni operative dei cantieri, verificando le attività condotte dal coordinamento della sicurezza tramite riunioni e sopralluoghi.

Sul cantiere di SMP4 continua l'attività di auditing in sintonia con il CSPS, la MOE e l'impresa. Inoltre si è conclusa l'attività di sperimentazione di sensori di prossimità sulle macchine operatrici, progetto stimolato da TELT a prevenzione degli infortuni legati al traffico pedonale in galleria.

Nel 2018 le attività previste nella convenzione tra TELT e SDIS 73 sono iniziate con una serie di esercitazioni di soccorso in galleria e l'acquisto da parte dello SDIS di attrezzature e materiali specifici.

Nel cantiere della Maddalena, concluso l'appalto di scavo il 31 maggio, si è iniziata l'assistenza tecnica per la fase di manutenzione, contribuendo a chiarire alcuni aspetti di gestione dell'accesso con il CSE e l'impresa appaltatrice.

e) Iniziative pubbliche

La funzione SLT (Sicurezza sul Lavoro) ha collaborato con GEAM, SITI, Politenico di Torino, Università di Torino, Ordine degli Ingegneri di Torino, all'organizzazione del convegno internazionale svoltosi a Torino il 23 e 24 maggio 2018 con tema "Disseminazione della cultura della sicurezza del lavoro". Gli atti del convegno sono stati pubblicati sulla rivista GEAM n.154.

Igiene e sicurezza del Lavoro per TELT

Le attività correlate al rispetto delle norme di sicurezza e igiene del lavoro per il personale di TELT sono proseguite in modo regolare.

Sono stati organizzati alcuni eventi formativi interni, sia in Francia, sia in Italia:

- Le Regole Operative Comuni, Marzo 2018 a Le Bourget du Lac;
- La Responsabilità Giuridica nella Sicurezza del Lavoro, Luglio e Ottobre 2018;
- Corsi sull'impiego dei DPI/EPI speciali quali gli auto salvatori e la strumentazione rilevamento gas in galleria (Maggio 2018);
- Corsi di primo soccorso con impiego di DEA esteso a molti colleghi, non solo agli addetti emergenza e soccorso.

Nel 2018 si sono peraltro verificati due lievi infortunati al personale di TELT, uno in Italia e uno in Francia, entrambi senza conseguenze permanenti.

Certification OHSAS 18001 :2007 Système de gestion de la sécurité au travail

Au mois d'octobre, suite à l'audit de suivi, la certification OHSAS 18001 a été reconduite.

Les procédures mises en place par TELT pour le suivi de la sécurité et de la santé pour ses salariés ainsi que pour les activités se déroulant dans les chantiers ont été reconnues conformes aux exigences de la norme.

La fonction SLT s'est impliquée sur ce sujet et poursuit le maintien de la certification avec comme objectif pour l'année 2019 de passer à la Norme ISO 45001, plus récente.

ENVIRONNEMENT

Maintien de la certification ISO 14001 Gestion Environnementale

L'audit pour le maintien de la certification ISO 14001 s'est déroulé en octobre 2018. Son issue a été positive et la certification de TELT a été maintenue.

Chantiers en cours et respect de l'environnement

a) Galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte

Les activités de management de l'environnement pour les travaux de Saint-Martin-la-Porte 4 se sont poursuivies en 2018, en particulier par :

- l'activité de mission de Coordination environnementale (12 visites de terrain par des écologues spécialisés, 10 réunions de coordination TELT-MOE Groupement d'entreprises) ;
- le suivi du milieu aquatique souterrain et en surface, d'après le protocole de prescriptions de la « Loi sur l'eau » et la transmission des données et analyses aux organismes de contrôle : Direction Départementale des Territoires de Savoie (DDT) et Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).
- la présentation du bilan environnemental du chantier aux organismes de contrôle et aux associations au cours du Comité de Management Environnemental qui s'est tenu en octobre 2018 ;
- le lancement des « contrôles de deuxième niveau » en interne, sur la base de la nouvelle procédure SCI.GR.2.1 (4 contrôles réalisés en 2018).

b) Galerie de reconnaissance de La Maddalena

Pendant toute l'année 2018, TELT a continué à assurer le contrôle environnemental du chantier, sous la supervision de l'ARPA (Agence régionale pour la protection de l'environnement). Il est à noter qu'entre mai et juin 2018, les consignes ont été passées entre l'entreprise qui a réalisé l'excavation et le nouveau groupement chargé de la maintenance de la galerie et du soutien aux forces de l'ordre présentes sur zone.

Certificazione OHSAS 18001:2007 Sistema di gestione della sicurezza del lavoro

Nel mese di ottobre TELT ha superato la visita di mantenimento della certificazione OHSAS 18001.

Le procedure seguite da TELT per seguire sicurezza e salute per i propri dipendenti e per le attività svolte all'interno dei cantieri sono state ritenute conformi ai requisiti di certificazione.

La funzione SLT si è impegnata su questo tema e mantiene l'incarico di mantenimento della certificazione con l'obiettivo per l'anno 2019 di transitare alla più recente norma ISO 45001.

AMBIENTE

Mantenimento della certificazione ISO 14001: 2015 - Gestione Ambientale

Nell'ottobre 2018 si è svolto l'audit di sorveglianza per il mantenimento della certificazione ISO 14001. L'esito dell'audit è stato positivo e la certificazione mantenuta da TELT.

Cantieri in corso e rispetto dell'ambiente

a) Cunicolo geognostico di Saint-Martin-la-Porte

Durante il 2018, sono proseguite le attività di gestione ambientale dei lavori di Saint-Martin-la-Porte 4 (SMP4), in particolare attraverso:

- l'attività della missione di Coordinazione ambientale (12 visite di terreno da parte di ecologi specializzati, 10 riunioni di coordinamento TELT-MOE-Raggruppamento Imprese);
- il monitoraggio dell'ambiente idrico sotterraneo e superficiale, secondo il protocollo prescrittivo della « Legge sull'acqua » e trasmissione dei dati e delle analisi agli organi di controllo Direction Départementale des Territoires de Savoie (DDT) e Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).
- la presentazione del bilancio ambientale del cantiere agli organismi di controllo e alle associazioni nell'ambito del Comitato di Management Ambientale riunitosi a ottobre 2018;
- l'avvio dei "controlli di secondo livello" interni, in base alla nuova procedura SCI.GR.2.1 (4 controlli realizzati nel 2018).

b) Cunicolo geognostico de La Maddalena

Durante tutto il 2018, TELT ha continuato ad assicurare il presidio ambientale del cantiere, sotto la supervisione dell'ARPA (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente). E' da notare che tra maggio e giugno del 2018 è avvenuto il passaggio di consegne tra l'impresa che ha realizzato lo scavo e il nuovo raggruppamento di imprese, incaricato della manutenzione della galleria e del supporto alle FF.OO. presenti nell'area.

Les activités de contrôle environnemental ont continué comme précédemment, principalement :

- Réunions périodiques (8 en 2018) avec la maîtrise d'œuvre et le groupement d'entreprises ;
- Visites périodiques sur le chantier pour le contrôle contradictoire avec ARPA Piémont ;
- Vérification et contrôle des données et des rapports périodiques (hebdomadaires, mensuels, annuels) du Système de gestion environnemental interne au chantier et du Plan de suivi (PMA) externe au chantier, publiés sur le portail environnemental, et gestion des anomalies sur les relevés ;
- Préparation du rapport « Bilan des Terres et Roches excavées » en réponse à la prescription n° 4 du point 4 de l'avis 2061 du 29 avril 2016 de la Commission technique d'évaluation de l'impact sur l'environnement (CTVIA) dans le cadre de la procédure de vérification de sa mise en œuvre ;
- Lancement des « contrôles de second niveau » internes, sur la base de la nouvelle procédure SCI.GR.2.1 (2 contrôles réalisés en 2018).

Parallèlement, l'activité d'évaluation de l'impact du chantier sur la santé publique (VIS), réalisée par un groupe d'experts issus du Département des sciences de la santé publique et pédiatriques de l'université de Turin s'est poursuivie, moyennant la rédaction du rapport final.

b) Préparation des chantiers supplémentaires

Dans le cadre du lancement des travaux préparatoires **côté France** (CO5a - Puits d'Avrieux et CO9a - Tranchée couverte de Villard-Clément) TELT a, courant 2018 :

- Réalisé un complément d'état initial au titre de la « Loi sur l'eau » ;
- Effectué des opérations de préparation des sites de chantier pour limiter les impacts sur la faune, la flore et l'habitat (déplacement d'espèces animales et végétales protégées, clôtures pour la faune, surveillance de l'écosystème) ;
- Participé à la recherche de solutions de remplacement au transport par camion dans le village d'Avrieux ;
- Achevé la préparation des dossiers de demande d'autorisation complémentaire pour la loi sur l'eau et des dossiers d'enregistrement des installations classées pour l'environnement (ICPE) et constitution du dossier de demande d'autorisation pour la consolidation des digues de l'Arc à hauteur de Saint-Jean de Maurienne.

Pour les chantiers opérationnels 5, 6/7, 8, suite au lancement des activités des MOE, TELT a participé aux réunions du groupe de travail consacré à l'environnement (GT4) et vérifié la prise en compte des exigences environnementales dans la rédaction du PRO par les MOE, en collaborant avec la « Coordination environnementale Tunnel de base ». L'activité de coordination avec SNCF-R dans le cadre des activités prévues dans le bassin de saint-Jean de Maurienne s'est poursuivie.

Le attività di presidio ambientale sono proseguite in continuità con il passato, nello specifico:

- Riunioni periodiche (n.8 per il 2018) con la direzione lavori e il raggruppamento d'impresa;
- Visite periodiche in cantiere per il controllo in contraddittorio con ARPA Piemonte;
- Verifica e controllo dei dati e della reportistica periodica (settimanale, mensile, annuale) del Sistema di Gestione Ambientale interno al cantiere e del Piano di Monitoraggio esterno al cantiere, pubblicati sul portale ambientale, e gestione delle anomalie del dato rilevato;
- Predisposizione della relazione « Bilancio Terre e Rocce da Scavo » in risposta alla prescrizione n.4 del punto 4 del parere 2061 del 29 aprile 2016 della CTVIA (Commissione tecnica di valutazione dell'impatto sull'ambiente) nell'ambito della Procedura di verifica di Attuazione;
- Avvio dei « controlli di secondo livello » interno, in base alla nuova procedura SCI.GR.2.1 (2 controlli realizzati nel 2018).

In parallelo è proseguita l'attività di valutazione dell'impatto sulla salute pubblica (VIS) del cantiere, realizzata da un gruppo di esperti provenienti dal Dipartimento di Scienza della Salute Pubblica e Pediatriche dell'Università di Torino, attraverso la redazione del report conclusivo.

c) Preparazione dei cantieri ulteriori

Nell'ambito dell'avvio dei lavori preparatori **lato Francia** (CO5a - Pozzo di Avrieux e CO9a - Trincea coperta di Villard-Clément) TELT, durante il 2018, ha:

- Realizzato un complemento di monitoraggio ante-operam a titolo della « Legge sull'acqua »;
- Provveduto a ulteriori operazioni di preparazione dei siti di cantiere per limitare gli impatti su fauna flora e habitat (spostamento delle specie protette vegetali e animali, recinzioni per la fauna, monitoraggio ecosistema);
- Partecipato alla ricerca di soluzioni alternative al trasporto per camion attraverso il villaggio di Avrieux;
- Completato la preparazione dei dossier di richiesta di autorizzazione complementare per la legge sull'acqua e dei dossier di registrazione delle installazioni classificate per l'ambiente (ICPE) e stesura del dossier di domanda d'autorizzazione per il consolidamento delle dighe dell'Arc all'altezza di Saint-Jean de Maurienne.

Per i cantieri operativi 5, 6/7, 8, a seguito dell'avvio delle attività delle MOE, TELT ha partecipato alle riunioni del gruppo di lavoro dedicato all'ambiente (GT4) e verificato la presa in conto delle esigenze ambientali nella stesura del PRO da parte delle MOE, avvalendosi anche del contributo della « Coordination ambientale Tunnel di Base ». E' proseguita inoltre l'attività di coordinamento con SNCF-R nell'ambito delle attività previste nel bacino di Saint-Jean de Maurienne.

En 2018, afin de préparer le suivi environnemental de l'ensemble des travaux, TELT a été chargée de :

- Préparer l'appel d'offres pour l'attribution du contrat de surveillance des eaux conformément aux protocoles découlant de la « loi sur l'eau » ;
- Réaliser les travaux nécessaires à la maintenance du réseau de surveillance hydrogéologique ;
- Prendre contact avec ATMO en prévision d'une convention pour le suivi de la qualité de l'air dans une grande zone.

Côté Italie, courant 2018, en vue du lancement des travaux principaux, la protection environnementale des futurs chantiers a été organisée à travers la préparation d'appels d'offres pour :

- la Conception exécutive du Plan de Monitoring environnemental (PME) : attribution du contrat prévue début 2019 ;
- l'Exécution des activités de suivi environnemental (phases pré-travaux, ouvrage en cours et post-travaux) : les candidatures sont sélectionnées, l'attribution est prévue avant la fin de 2019 ;
- la Coordination environnementale des chantiers NLTL : préparation des documents d'appel d'offres, publication de l'avis de marché en décembre 2018, attribution prévue fin 2019 ;
- l'exécution des activités de suivi environnemental pré-travaux dans la zone de Torrazza. La procédure d'appel d'offres a été lancée au premier semestre 2018, puis suspendue en raison de circonstances locales qui ont conduit à proposer une solution différente actuellement à l'étude.

Per preparare il monitoraggio ambientale dell'insieme dei lavori, nel 2018 TELT ha provveduto a:

- Preparare la gara per l'attribuzione del contratto di monitoraggio delle acque in conformità ai protocolli derivanti dalla « legge sull'acqua »;
- Realizzare lavori necessari per la manutenzione della rete di sorveglianza idrogeologica;
- Prendere contatti con ATMO in previsione di un convenzionamento per il monitoraggio della qualità dell'atmosfera nell'area vasta.

Sul **lato italiano**, durante il 2018, in vista dell'avvio dei lavori principali, il presidio ambientale dei futuri cantieri è stato organizzato attraverso la preparazione e lo svolgimento delle gare per:

- la Progettazione esecutiva del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA): attribuzione del contratto prevista ad inizio 2019;
- l'Esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale (fasi ante-operam, corso d'opera e post-operam): processo di gara portato fino alla selezione delle candidature, attribuzione prevista entro fine 2019;
- il Coordinamento ambientale dei cantieri NLTL lato Italia: preparazione della documentazione di gara, pubblicazione del bando di gara a dicembre 2018, con attribuzione prevista a fine 2019;
- l'Esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale ante-operam nell'area di Torrazza. La procedura di gara è stata avviata nel primo semestre 2018 e in seguito sospesa, in ragione delle circostanze locali che hanno portato alla proposta di una diversa soluzione progettuale in corso di studio.



De plus, les exigences environnementales ont été définies pour les cahiers des charges de la maîtrise d'œuvre pour les futurs Chantiers opérationnels.

Enfin, il convient de noter que le processus de développement du portail environnemental est en cours. L'opérativité du système sera progressive, avec le démarrage des différents chantiers.

TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT

En 2018, TELT a poursuivi la mise en place de plus de 170 ha, répartis dans plus de 20 projets distincts sur le territoire français, des mesures compensatoires en faveur de la biodiversité inscrites dans l'autorisation « CNPN » : définition de plans de gestion, d'acquisition de terrains ou de convention avec différents partenaires pour en obtenir l'utilisation, à la mise en œuvre de mesures de restauration écologique, etc.

Par ailleurs, en accord avec les organismes de contrôle (notamment la DDT) et avec les partenaires locaux, TELT a poursuivi les actions entreprises pour les compensations agricoles collectives, toujours dans le cadre français.

Ces activités se poursuivront en 2019 (et au-delà).

Côté italien du projet, suite à l'émission de prescriptions spécifiques émises dans le cadre des Délibérations CIPE n° 30 et n° 39 qui approuvent le Projet de Variante, un Protocole d'intentions a été signé en octobre 2018 entre la Région Piémont et TELT qui comporte, entre autres, un groupe de travail sur la biodiversité chargé d'étudier les mesures de compensation et d'accompagnement relatives à :

- Lupo et ongulés
- Chiroptères
- Compensations forestières
- Papillon Zerynthia polyxena

Un reportage vidéo a également été produit sur ce dernier sujet.

AUTRES ACTIVITÉS

En mai 2018, pour la troisième année consécutive, TELT a dispensé le cours "Prise en compte de l'environnement dans les chantiers de TELT - cas d'étude de la galerie de reconnaissance de La Maddalena" aux étudiants du Master de « Gouvernance et Management des Marchés publics en appui au Développement durable ».

Enfin, deux articles sur le thème de l'environnement ont été proposés et acceptés par le comité scientifique pour le Congrès mondial des tunnels qui se tiendra à Naples en mai 2019.

Inoltre, sono state definite le esigenze ambientali per i capitolati della direzione lavori dei futuri cantieri operativi.

Infine, è da notare che è tutt'ora in corso il processo di sviluppo del Portale Ambientale. L'operatività del sistema sarà progressiva, con l'avvio dei diversi cantieri.

TERRITORIO E AMBIENTE NATURALE

Nel 2018, TELT ha proseguito nell'attività di messa in opera dei più di 170 ha, ripartiti in più di 20 distinti progetti in territorio francese, di misure compensatorie a favore della biodiversità, inscritte nell'autorizzazione « CNPN »: definizione dei piani di gestione, acquisizione di terreni o convenzionamento con diversi partner per ottenerne l'uso, realizzazione di interventi di restauro ecologico, ecc...

Per altro, in accordo con gli enti di controllo (in particolare con la DDT - Direzione Dipartimentale del Territorio) e con i partner locali, TELT ha proseguito le azioni intraprese per le compensazioni agrarie collettive, sempre in ambito francese.

Tali attività continueranno durante (e oltre) il 2019.

Sul versante italiano del progetto, in seguito all'emanazione di specifiche prescrizioni nell'ambito delle Delibere CIPE n.30 e n.39 che approvano il Progetto di Variante, è stato siglato nell'ottobre 2018, un Protocollo d'intenti tra la Regione Piemonte e TELT che comporta, tra l'altro, un gruppo di lavoro sulla biodiversità, incaricato di studiare le misure di compensazione e accompagnamento relative a:

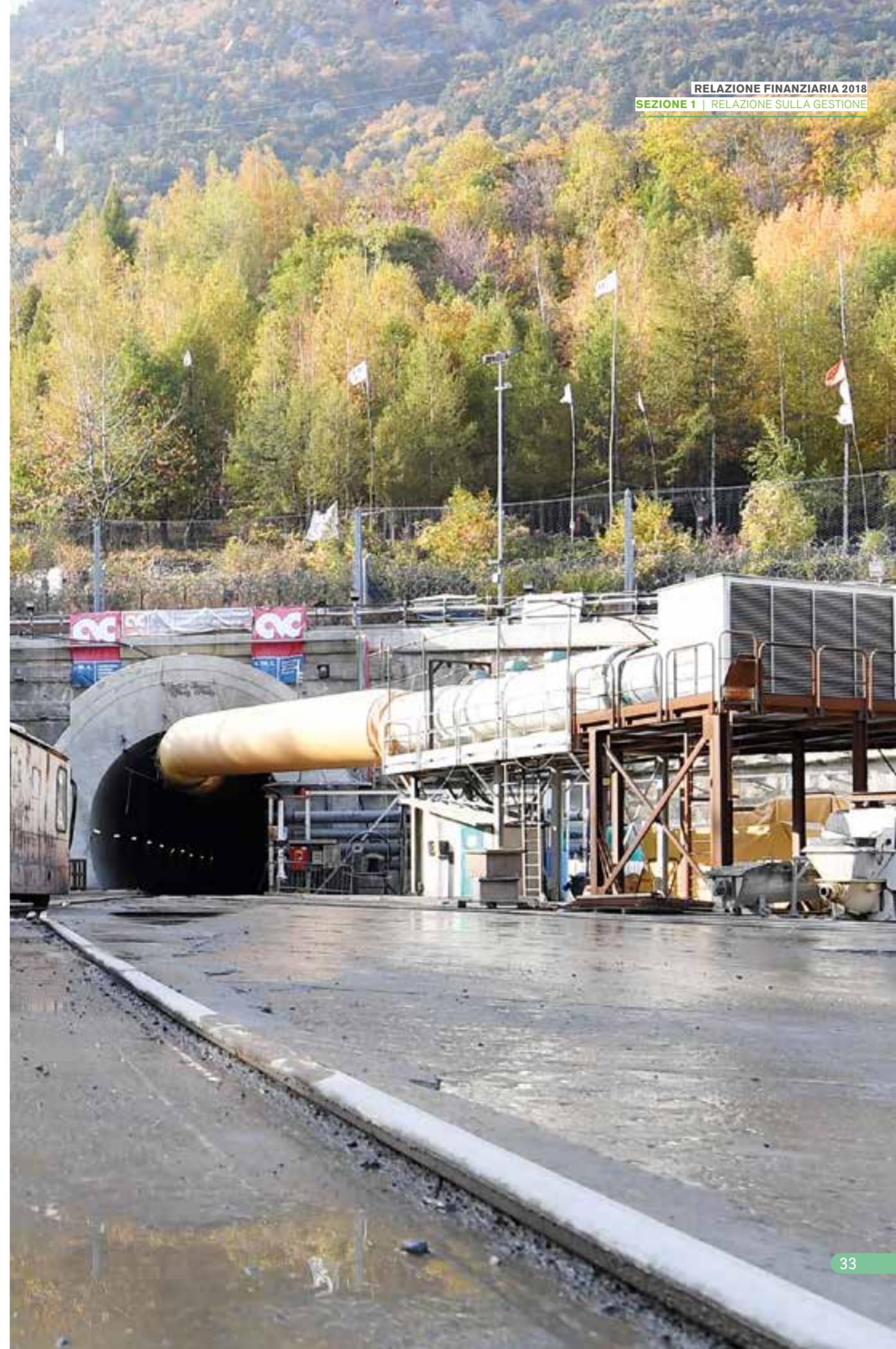
- Lupo e ungulati
- Chiroteri
- Compensazioni forestali
- Farfalla Zerynthia polyxena

Su quest'ultimo tema è stato inoltre prodotto un reportage video.

ALTRE ATTIVITÀ

TELT ha dispensato per il terzo anno consecutivo, il corso « La presa in conto dell'ambiente nei cantieri di TELT – il caso di studio della galleria geognostica de La Maddalena » agli studenti del Master di « Gouvernance et Management des Marchés Publics en Appui au Développement Durable », a maggio 2018.

Sono infine stati proposti, e accettati dal comitato scientifico, 2 articoli di tema ambientale nell'ambito del congresso Word Tunnelling Conference che si terrà a Napoli nel maggio 2019.





6. COMMUNICATION

En 2018, l'activité de communication s'est fortement développée auprès des élus et des territoires. En France, TELT a participé aux Assises nationales de la mobilité organisées à l'initiative de la Ministre des transports, Elisabeth Borne. Cette grande consultation, préparatoire à la Loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au Parlement au premier semestre 2019, a permis de faire connaître l'état d'avancement du projet Lyon-Turin à l'ensemble des parties prenantes (élus, associations, entreprises publiques, fédérations professionnelles...) et de démontrer les impacts positifs sur l'environnement mais également les répercussions sur les déplacements du quotidien en région Auvergne Rhône-Alpes.

Cela a été l'occasion d'organiser des visites de chantiers avec les parlementaires et élus régionaux avec des retombées médiatiques positives.

Le Président du Parlement européen, Antonio Tajani, accompagné d'une délégation de parlementaires italiens et français s'est également rendu sur les chantiers, en France et en Italie.

La coordinatrice européenne du Corridor Méditerranéen, Iveta Radicova a visité le chantier de Saint-Martin-La-Porte et le siège de Turin, accompagnée par une délégation de l'INEA.

En Italie, TELT a développé en début d'année des actions de communication et d'informations sur les modifications du projet qui fait de Chiomonte le principal chantier italien du Lyon-Turin. Pour promouvoir la présence de touristes, professionnels et étudiants intéressés par l'ouvrage, TELT a étudié un itinéraire de visite aérienne, panoramique et interactive totalement indépendant des activités du site.

Au cours de la deuxième partie de l'année, l'activité a été consacrée à la gestion de crise en cas de blocage de l'ouvrage et ce, grâce à un travail d'analyses et de networking avec les principaux acteurs nationaux et locaux.

6. COMUNICAZIONE

Nel 2018, l'attività di comunicazione si è estremamente sviluppata presso i rappresentanti eletti e i territori. In Francia, TELT ha partecipato alle Assise nazionali della mobilità, all'iniziativa del Ministro dei trasporti, Elisabeth Borne. Questa ampia consultazione, preliminare alla Legge di orientamento delle mobilità che sarà presentata al Parlamento nel primo semestre 2019, ha permesso di far conoscere lo stato di avanzamento del progetto Torino-Lione a tutte le parti interessate (rappresentanti eletti, associazioni, imprese pubbliche, associazioni professionali...) e di mostrare gli impatti positivi sull'ambiente, ma anche le ripercussioni degli spostamenti del quotidiano nella regione Auvergne Rhône-Alpes. Questa è stata l'occasione per organizzare delle visite di cantieri con i parlamentari e i rappresentanti regionali con delle ripercussioni positive da parte dei media. Il presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani, accompagnato da una delegazione di rappresentanti italiani e francesi si è recato anche sui cantieri, in Francia e in Italia.

La coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo, Iveta Radicova ha visitato il cantiere di Saint-Martin-La-Porte e la sede di Torino accompagnata da una delegazione dell'INEA.

All'inizio dell'anno, in Italia, TELT ha sviluppato delle azioni di comunicazione di informazioni riguardanti le modifiche del progetto che fa Chiomonte il principale cantiere italiano della Torino-Lione. Per promuovere la presenza di visitatori, professionisti e studenti interessati ai lavori, TELT ha studiato un itinerario per una visita aerea, panoramica e interattiva, totalmente indipendente dalle attività del sito.

Durante la seconda parte dell'anno, l'attività è stata consacrata alla gestione della crisi in caso di blocco dell'opera e questo, grazie a un lavoro di analisi e di networking con i principali attori nazionali e locali.

TELT a également accompagné la mise en place de la réglementation anti-mafia en France en créant des livrets de présentation de ces règles qui retracent toutes les étapes ayant conduit à la naissance de la structure binationale et en organisant des réunions d'informations avec les entreprises intéressées par les marchés de TELT. Le Risk management a également fait l'objet d'une attention soutenue en sensibilisant l'interne et l'externe à la prévention et à la gestion des risques. Une publication pédagogique a été réalisée à cet effet par la direction de la Communication.

Les relations avec les Universités et les écoles d'ingénieurs ont été renforcées. Ainsi, TELT a accueilli plusieurs groupes d'étudiants en master européen et deux journées de formation ont été organisées à l'Université Savoie Mont-Blanc afin d'échanger sur toutes les problématiques liées à la réalisation de tunnels de base. De plus, des projets ont été développés en communication pour valoriser les accords avec le Politecnico de Turin, des formations consacrées aux chantiers en souterrain et l'étude de la géothermie et pour la gestion du projet sur la biodiversité avec l'Université de Turin, notamment sur la sauvegarde des espèces protégées comme le papillon *Zerynthia polyxena*, le loup et les ongulés.

L'édition de la newsletter périodique lancée l'année dernière a évolué pour mieux prendre en compte l'évolution de la Société et la digitalisation de la communication.

Ainsi, cette publication s'articule avec la mise à jour continue du site internet et permet d'informer les parties prenantes « en temps réel » sur l'actualité de la section transfrontalière dans toutes ses composantes (Travaux, Finances, environnement, institutionnel etc.). La communication a également renforcé sa présence sur les réseaux sociaux en développant des outils digitaux permettant de déployer des vidéos thématiques sur les réseaux sociaux et, ainsi, d'augmenter la notoriété du projet. La campagne d'information en ligne #TorinoLione / #LyonTurin a été lancée en décembre 2018 afin de fournir aux citoyens des informations claires et actualisées sur l'ouvrage grâce à des clips d'information d'une durée d'une minute, diffusés sur le site de TELT et les réseaux sociaux et repris par des journaux et opérateurs économiques.

La lettre d'information plus spécifique à l'attention des riverains du chantier de Saint-Martin-la-Porte a été également enrichie et 5 pages sur l'hebdomadaire La Valsusa continuent d'être diffusés. Deux parutions « spécial chantier Lyon-Turin » ont été publiées dans les quotidiens régionaux : le Progrès de Lyon et le Dauphiné Libéré, permettant de mieux informer les habitants de la région Auvergne-Rhône Alpes sur les travaux en cours et à venir et de valoriser les actions de la Démarche Grand Chantier sur le territoire concernant l'emploi, l'aménagement et l'habitat des ouvriers.

TELT ha inoltre sostenuto la creazione della normativa anti-mafia in Francia, creando degli opuscoli di presentazione di tali regole che ripercorrono tutte le tappe che hanno condotto alla nascita della struttura binazionale e organizzando degli incontri informativi con le imprese interessate agli appalti di TELT. Anche il Risk management è stato oggetto di una particolare attenzione aumentando la consapevolezza interna ed esterna riguardo alla prevenzione e alla gestione dei rischi. A tal fine la direzione Comunicazioni ha realizzato una pubblicazione pedagogica.

Sono state rafforzate le relazioni con le Università e le scuole di ingegneria. In questo modo, TELT ha ospitato vari gruppi di studenti in master europeo e sono stati organizzati due giorni di formazione presso l'Università Savoie Mont-Blanc al fine di condividere le problematiche legate alla realizzazione di tunnel di base. Inoltre, sono stati sviluppati dei progetti di comunicazione per valorizzare i rapporti con il Politecnico di Torino, programmi di formazione sui cantieri sotterranei e lo studio della geotermia e per la gestione del progetto sulla biodiversità con l'Università di Torino, soprattutto sulla salvaguardia delle specie protette, come la farfalla *Zerynthia polyxena*, il lupo e gli ungulati.

L'edizione della newsletter periodica lanciata lo scorso anno si è evoluta per tenere in maggiore considerazione l'evoluzione della Società e la digitalizzazione della comunicazione.

Pertanto, questa pubblicazione si combina con l'aggiornamento continuo del sito internet e permette di informare le parti interessate "in tempo reale" sull'attualità della sezione transfrontaliera in tutte le sue componenti (lavori, bilanci, ambiente, istituzioni, ecc.). La comunicazione ha inoltre rafforzato la sua presenza sui social network sviluppando degli strumenti digitali che permettono la diffusione di video tematici sui social media e pertanto una maggiore visibilità del progetto. La campagna di informazione online #TorinoLione / #LyonTurin è stata lanciata nel dicembre 2018 al fine di fornire ai cittadini delle informazioni chiare e attuali sui lavori grazie a dei filmati informativi della durata di un minuto, diffusi sul sito TELT e sui social network e ripresi dai giornali e dagli operatori economici.

È stata arricchita anche la newsletter più specifica indirizzata ai residenti del cantiere di Saint-Martin-la-Porte e continuano ad essere pubblicate 5 pagine sul settimanale La Valsusa. Due edizioni "speciale cantiere Torino-Lione" sono state pubblicate sul quotidiano regionale: il Progrès de Lyon e il Dauphiné Libéré, permettendo di informare meglio gli abitanti della regione Auvergne Rhône Alpes sui lavori in corso e futuri e di valorizzare le azioni della Démarche Grand Chantier sul territorio, riguardanti l'occupazione, la disposizione e l'alloggio degli operai.



Au cours de l'année 2018, le Lyon-Turin s'est à nouveau retrouvé au centre des débats politiques en Italie après les dernières élections et la signature du Contrat du nouveau gouvernement entre le Mouvement 5 étoiles et la Lega qui prévoyait de revoir le cadre du Traité entre la France et l'Italie. La direction de la communication a produit plusieurs publications thématiques sur l'historique du projet mais aussi les analyses techniques, financières, environnementales liées aux chantiers en cours afin de permettre une compréhension globale de la situation. Ces documents ont été utilisés par les dirigeants de TELT dans leurs contacts institutionnels en Italie et en France, développés au cours de cette période.

Même si TELT a dû suspendre les roadshows lancés l'année dernière dans l'attente des décisions politiques, elle a participé aux événements internationaux et nationaux tels que le World Tunnel Congress à Dubai, le TEN-T days à Ljubljana, et a fait une participation très remarquée à la Foire de Savoie où, pour la première fois, les visiteurs ont pu découvrir l'ensemble du projet grâce à un stand interactif qui les plongeait au cœur de son histoire et des chantiers. Cette manifestation majeure sur le territoire de la Savoie a permis d'informer plus de 9000 visiteurs sur les enjeux du Lyon-Turin.

Nel corso del 2018, la Torino-Lione si è nuovamente trovata al centro di dibattiti politici in Italia, dopo le ultime elezioni e la sottoscrizione dell'Accordo del nuovo governo tra il Movimento 5 Stelle e la Lega, che prevedeva di rivedere il Trattato tra Italia e Francia. La direzione comunicazioni ha prodotto diverse pubblicazioni tematiche sulla storia del progetto, nonché le analisi tecniche, finanziarie, ambientali relative ai cantieri in corso al fine di consentire una comprensione globale della situazione. Questi documenti sono stati usati dai dirigenti di TELT nei loro contatti istituzionali in Italia e in Francia, sviluppati in tale periodo.

Anche se TELT ha dovuto sospendere i roadshow lanciati lo scorso anno nell'attesa delle decisioni politiche, ha mantenuto una forte partecipazione agli eventi internazionali e nazionali come il World Tunnel Congress a Dubai, il TEN-T days a Lubiana, nonché una partecipazione molto apprezzata alla Foire de Savoie, dove, per la prima volta, i visitatori hanno potuto scoprire l'intero progetto grazie ad uno stand interattivo facendoli immergere al centro della propria storia e dei cantieri. Questa importante manifestazione sul territorio della Savoie ha consentito di informare più di 9000 visitatori sugli aspetti della Torino-Lione.

Des outils digitaux ont été développés à l'occasion de cette manifestation afin de permettre au grand public de comprendre plus facilement les enjeux du Lyon-Turin. La communication dédiée à la connaissance du corridor méditerranéen s'est également poursuivie à travers les réseaux TEN-T européens et les nouvelles Routes de la Soie, inscrivant le Lyon-Turin dans un contexte global de mobilité soutenue et d'interconnexions entre l'Europe et l'Asie.

En France, TELT, en partenariat avec la Démarche Grand Chantier, a poursuivi les actions de sensibilisation et de promotion des métiers du Lyon-Turin dans le cadre de manifestations dédiées au niveau régional, avec l'utilisation de supports digitaux ludiques et par la tenue de conférences, notamment au siège de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Côté travaux, les actions de communication ont accompagné le lancement du chantier de la gare de Saint Jean de Maurienne avec la création d'outils de communication permettant l'animation des réunions de concertation et d'information.

Un partenariat avec SNCF-Réseau a permis la création d'une nouvelle charte graphique qui accompagnera la communication de toutes les étapes du chantier.

Au cours de l'année, l'organisation de visites de chantiers, notamment celui de Saint-Martin-La-Porte, a été fortement développée afin de permettre aux élus locaux, nationaux et européens ainsi qu'aux journalistes, citoyens, étudiants et professionnels de constater l'avancement des travaux.

In occasione di questa manifestazione sono stati sviluppati dei strumenti digitali al fine di consentire all'opinione pubblica di comprendere più facilmente gli aspetti della Torino-Lione. La comunicazione dedicata alla conoscenza del corridoio mediterraneo si è svolta anche attraverso i canali TEN-T europei e le nuove vie della seta, collocando la Torino-Lione in un contesto globale di mobilità sostenuta e di interconnessioni fra l'Europa e l'Asia.

In Francia, TELT, in collaborazione con la Démarche Grand Chantier ha perseguito le azioni di sensibilizzazione e di promozione dei mestieri della Torino-Lione nel quadro di manifestazioni dedicate a livello regionale, con l'utilizzo di supporti digitali ludici e con l'organizzazione di conferenze, soprattutto nella sede della regione Auvergne-Rhône-Alpes.

Dal punto di vista dei lavori, le azioni di comunicazione hanno sostenuto l'avvio del cantiere della stazione di Saint Jean de Maurienne con la creazione di strumenti di comunicazione per facilitare l'animazione delle riunioni di consultazione e di informazione. Una collaborazione con SNCF-Réseau ha permesso la creazione di una nuova carta grafica che accompagnerà la comunicazione di tutte le fasi del cantiere. Nel corso dell'anno, l'organizzazione di visita di cantieri, soprattutto di quello di Saint-Martin-La-Porte si è notevolmente sviluppata al fine di consentire ai rappresentanti eletti locali, nazionali e europei, nonché ai giornalisti, ai cittadini, agli studenti e ai professionisti di constatare l'avanzamento dei lavori.

A l'instar de 2018, l'année 2019 sera une année structurante pour la réalisation de la section transfrontalière et les actions de communication seront menées pour sensibiliser les parties prenantes avec un message clair : l'ouvrage a quitté la phase projet pour entrer dans la phase chantier. La communication auprès des élus du territoire et des riverains sera amplifiée afin d'accompagner le lancement des chantiers grâce à la création d'outils de communication mis à disposition des communes et à des réunions d'information régulières.

Afin de poursuivre et de structurer encore mieux ses actions, la direction Communication sera accompagnée par des prestataires désignés dans le cadre d'un marché de stratégie de communication et de création d'outils sur les thématiques suivantes :

- Communication chantier
- Réalisation audiovisuelle
- Évènementiel
- Production des supports print / web

Ce marché, d'une durée d'un an renouvelable, permettra de structurer et de créer les synergies nécessaires à une plus large diffusion des messages à travers les actions et les supports élaborés par la Direction Communication. En parallèle, la société poursuivra le développement de la communication institutionnelle en maintenant une veille et des relations régulières avec les élus, les associations et l'ensemble des parties prenantes nationales et internationales. Les échanges de bonnes pratiques seront également poursuivis avec des partenaires conduisant des grands projets d'infrastructures comparables, notamment le Grand Paris.

Come per il 2018, il 2019 sarà un anno strutturante per la realizzazione della sezione transfrontaliera e le azioni di comunicazione saranno svolte per sensibilizzare le parti interessate con un messaggio chiaro: i lavori hanno abbandonato la fase progetto per entrare nella fase cantiere. La comunicazione nei confronti dei rappresentanti eletti e degli abitanti sarà amplificata al fine di accompagnare il lancio dei cantieri grazie alla creazione di strumenti di comunicazione messi a disposizione dei comuni e di incontri informativi regolari.

Al fine di continuare e strutturare meglio le proprie azioni, la direzione comunicazioni sarà assistita da prestatori disegnati nel quadro di un mercato di strategia di comunicazione e di creazione di strumenti sulle seguenti tematiche:

- Comunicazione cantiere
- Realizzazione audiovisiva
- Pianificazione di eventi
- Produzione di supporti stampa/web

Questo contratto di durata di un anno rinnovabile permetterà di strutturare e di creare le sinergie necessarie a una più ampia diffusione dei messaggi attraverso le azioni e i supporti elaborati dalla Direzione Comunicazioni. Contemporaneamente, la società continuerà lo sviluppo della comunicazione istituzionale mantenendo un controllo e relazioni regolari con i rappresentanti eletti, le associazioni e tutte le parti interessate, nazionali e internazionali. Inoltre lo scambio di buone pratiche sarà perseguito con dei partner che conducono grandi progetti di infrastrutture analoghe, in particolare il Grand Paris.





7. CADRE MACRO-ÉCONOMIQUE

Un réseau de transport au service de la transition écologique et du marché européen unique

Le réseau de transport TEN-T est au centre de la politique de développement des transports, dont l'objectif est d'améliorer l'intermodalité, l'interopérabilité et la performance économique et environnementale des réseaux de transport.

Dédié au transport international de longue distance des passagers et des marchandises, ce réseau dispose de spécifications techniques cibles pour chaque type d'infrastructure, notamment pour le mode ferroviaire : gabarit, écartement, système de communication, etc.

L'objectif est de créer un réseau ferroviaire international moderne et à grande vitesse (trains de 750 m, poids de 2 000 tonnes, gabarit des voies de 4 mètres), seul susceptible d'offrir une alternative crédible au transport routier. Cette politique de transport vise également à promouvoir l'activité au sein du marché intérieur européen dans des conditions de concurrence juste et visant à offrir le meilleur service aux usagers dans une perspective de report modal et de transition écologique.

Avec la mise en place du nouveau réseau ferroviaire, les opérateurs ferroviaires nationaux italiens et français pourraient devenir performants sur les lignes internationales et reprendre des parts de marché dans les échanges internationaux de marchandises en Europe, alors que le transport routier international doit faire actuellement face à un dumping social conduisant les pays européens avec main d'œuvre à bas coût à capter toujours plus les prestations de transport routier.

Il est toutefois très difficile de lutter contre ce phénomène, au centre d'initiatives de politiques communautaires, si on s'appuie uniquement sur les contrôles routiers. La vraie solution est d'offrir une alternative à ce scénario.

7. QUADRO MACRO-ECONOMICO

Una rete di trasporto al servizio della transizione ecologica e del mercato unico europeo

La rete di trasporto TEN-T è al centro della politica europea di sviluppo dei trasporti, il cui obiettivo consiste nel migliorare l'intermodalità, l'interopérabilità e le performance economica ed ambientale delle reti di trasporto.

Tale rete, dedicata al trasporto internazionale di merci e passeggeri su lunghe distanze, dispone per ciascun tipo di infrastruttura, di specifiche tecniche mirate in particolare per la modalità ferroviaria: sagoma limite, distanziamento, sistema di comunicazioni, ecc.

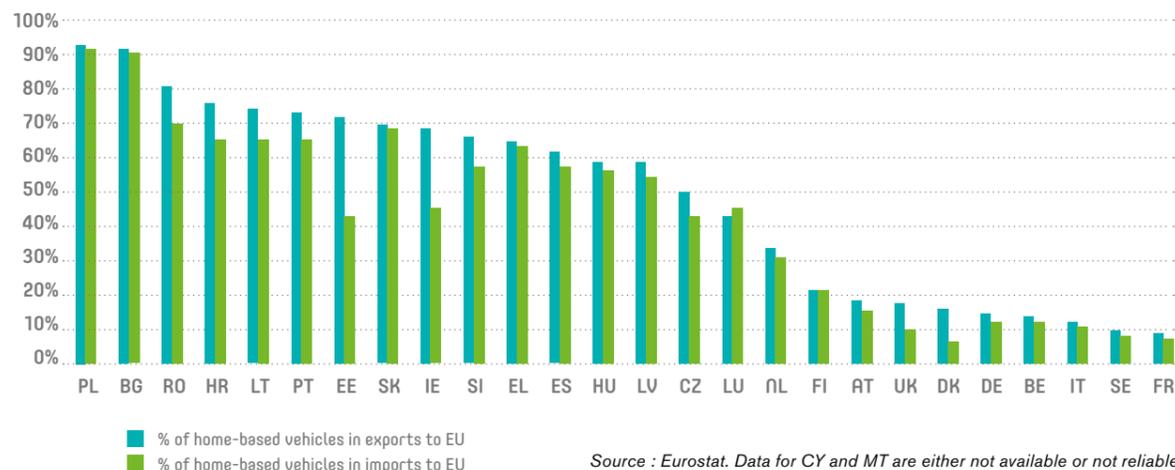
L'obiettivo è creare una rete ferroviaria internazionale moderna e ad alta capacità (treni da 750 m, peso da 2.000 tonnellate, sagoma di 4 metri), in grado di offrire una alternativa credibile al trasporto su strada.

Questa politica di trasporto intende infatti promuovere l'attività nell'ambito del mercato interno europeo, in delle condizioni di giusta concorrenza, mirando ad offrire agli utenti il servizio migliore in un'ottica di trasferimento modale e di transizione ecologica.

Grazie alla creazione della nuova rete ferroviaria, gli operatori ferroviari nazionali italiani e francesi potrebbero diventare efficienti sulle linee internazionali e riconquistare quote di mercato nel commercio internazionale di merci in Europa, mentre attualmente nel trasporto internazionale su strada ci si trova a dover affrontare un dumping sociale che vede i Paesi europei con i costi del lavoro più bassi acquisire sempre più il controllo del trasporto su strada.

Il fenomeno, al centro di iniziative di policy comunitarie, è tuttavia molto difficile da contrastare se si punta sui soli controlli sulla strada. La vera soluzione è offrire una alternativa a tale scenario.

Illustration I. / Figura 1.
Share of home-based vehicles in tonne-km generated in exports to and imports from other EU countries (2017)¹



Source : Eurostat. Data for CY and MT are either not available or not reliable.

L'illustration ci-dessus (source Eurostat) démontre que les entreprises de transport routier italiennes et françaises se situent aux dernières places en termes de parts de marché dans les échanges avec les autres pays européens.

Le report modal permettrait, par contre, une restructuration de la chaîne des valeurs pour les entreprises nationales dans les échanges.

Selon une étude réalisée par le CERTeT de l'université Bocconi en 2018 sur le corridor méditerranéen, le transfert de la route vers le rail pour les moyennes et longues distances des principales lignes a un impact économique en termes de baisse des coûts du transport intermodal de 27 % (avec des trains de 35 UTI sur des distances de 900 km) par rapport au transport routier.

Par ailleurs, la même étude montre que chaque expédition par le rail plutôt que par la route réduit à un dixième les externalités environnementales (0,049 Euro par tonn*km pour la route contre 0,005 pour le rail).

L'objectif de l'UE est donc de réduire le transport routier autant que possible et de le reporter vers de nouveaux axes de transit capacitaires grâce au développement du transport intermodal ferroviaire sur moyennes et longues distances.

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin se positionne dans ce contexte, avec une prévision en 2030 de la mise en place des standards européens sur toutes les traversées alpines ferroviaires (Gothard, Loetschberg, Brenner, Trivisio, etc) comme unique axe frontalier entre l'Italie et la France à contribuer à atteindre les objectifs de logique de réseau TEN-T.

Cet axe connecte non seulement la France à l'Italie mais également, à plus grande échelle, le quart ouest européen, de la Péninsule ibérique au Tunnel sous la Manche, avec l'Europe de l'Est et par la suite avec la Route de la Soie.

Nella figura sopra (fonte Eurostat) si rende evidenza di come le imprese di autotrasporto italiane e francesi si collocano agli ultimi posti in termini di quota di mercato negli interscambi con gli altri Paesi UE.

Lo shift modale permetterebbe invece una ristrutturazione della catena del valore per le imprese nazionali negli interscambi.

Secondo uno studio condotto dal CERTeT dell'università Bocconi nel 2018 sul corridoio mediterraneo, il trasferimento dalla strada alla rotaia per le tratte di media e lunga distanza sulle principali direttrici ha una valenza economica in termini di riduzione dei costi complessivi di trasporto del 27 % (con treni di 35 UTI su distanze di 900 km) rispetto al trasporto su strada.

Inoltre, lo stesso studio, dimostra che ogni spedizione via ferrovia anziché via strada riduce ad un decimo le esternalità ambientali (0,049 Euro per tonn*km per la strada verso 0,005 per la ferrovia).

L'obiettivo dell'UE è pertanto quello di ridurre quanto più possibile il trasporto stradale, trasferendolo verso nuovi assi di transito che ne abbiano le capacità attraverso lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario su medie e lunghe distanze.

Il progetto di nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione si posiziona in questo contesto, con una previsione al 2030 di implementazione agli standard europei di tutti i valichi alpini ferroviari (Gottardo, Loetschberg, Brennero, Trivisio, ecc.), come unico asse sulla frontiera fra Italia e Francia a contribuire al raggiungimento degli obiettivi TEN-T nella logica di rete.

Il suddetto asse tuttavia non collega solamente la Francia all'Italia ma, su più ampia scala, il quadrante ovest europeo, dalla Penisola iberica al Tunnel sotto la Manica, con l'Europa dell'Est ed in prospettiva con la Via della Seta.

ÉVOLUTIONS MARCRO-ÉCONOMIQUES

Pendant la période comprenant le parcours décisionnel, le lancement de la réalisation et ce jour, le contexte économique et les caractéristiques du marché qui règlent les transports ont évolué en maintenant toutefois intact l'intérêt d'une traversée alpine capacitaire et peu polluante, ainsi que le soutien économique potentiel que génère ce type d'ouvrage au système industriel.

Ce dernier aspect est de grande importance pour un axe comme le Corridor Méditerranéen qui relie 3 des 4 principaux secteurs manufacturiers d'Europe (Catalogne, Auvergne-Rhône-Alpes et Piémont-Lombardie).

Concernant le système Piémont-Lombardie, alors que 30 % du PIB italien dépend des exportations, cette part augmente à 40 % pour la région nord-ouest de l'Italie.

L'Auvergne-Rhône-Alpes, 2^e région française pour la recherche et le développement (7 milliards d'euros, 14,2 % de l'effort national, pour 69,5 % réalisés par les entreprises) est également la seconde en France pour les recettes dans le secteur du tourisme et pour le nombre de sociétés qui exportent des biens (16 426) – Source CCI ARA.

L'évolution du PIB des principaux pays concernés par le commerce alpin (France, Italie, Allemagne, Suisse, Autriche, Espagne, Belgique et Royaume Uni) montre une relation encore plus forte entre le PIB des pays concernés et le volume des échanges commerciaux transalpins. Les perspectives de croissance économique en région alpine justifient donc de changer le trafic des marchandises dans le futur, en tenant compte de la variation proportionnelle entre le volume du PIB (euros constants) de la France et de l'Italie et la variation des volumes du transport des passagers et du transport des marchandises.

EVOLUZIONI MACRO ECONOMICHE

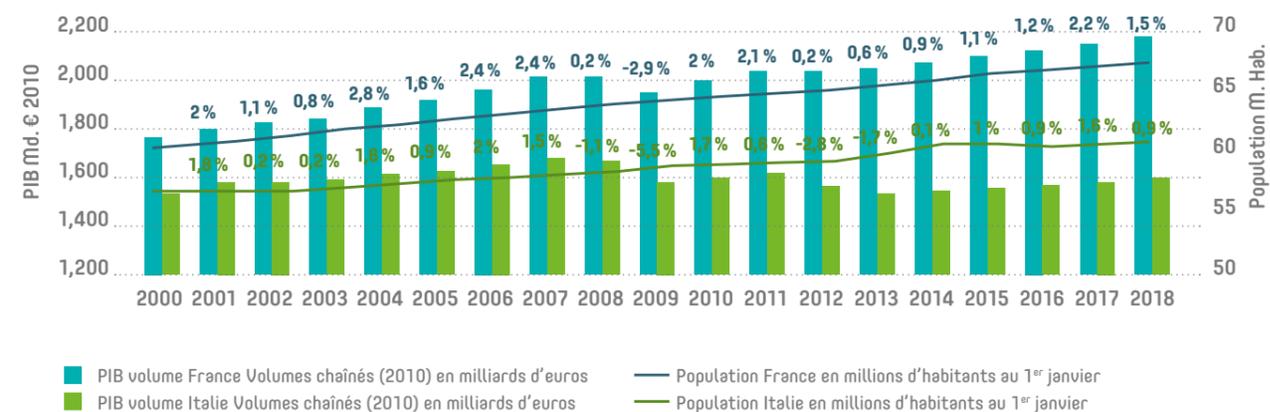
Durante il periodo intercorso tra il percorso decisionale, l'avvio della realizzazione ed oggi il contesto economico e le caratteristiche del mercato che regolano i trasporti sono evolute mantenendo tuttavia inalterato l'interesse di un attraversamento alpino di idonee capacità ed in condizioni poco inquinanti, oltre che il potenziale di supporto economico che questo genere di opere offre al sistema industriale. Quest'ultimo aspetto è di grande rilevanza per un asse come il Corridoio Mediterraneo, che collega 3 delle 4 principali aree manifatturiere d'Europa (Catalogna, Auvergne-Rhône-Alpes e Piemonte-Lombardia).

Per quanto riguarda il sistema Piemonte Lombardia, mentre il 30 % del PIL italiano dipende dalle esportazioni, questa quota sale al 41 % per la regione nord-occidentale dell'Italia.

L'Auvergne-Rhône-Alpes, 2^a regione francese per la ricerca e lo sviluppo (7 miliardi di euro, il 14,2 % dello sforzo nazionale, per il 69,5 % realizzato dalle aziende), è anche la seconda di Francia per ricavi nel settore del Turismo e per numero di società che esportano beni (16.426) – Fonte CCI ARA.

L'evoluzione del PIL dei principali paesi interessati dal commercio alpino (Francia, Italia, Germania, Svizzera, Austria, Spagna, Belgio e Regno Unito) evidenzia una correlazione ancora forte tra il PIL dei paesi interessati e il volume degli scambi commerciali transalpini. Le prospettive di crescita economica nella regione alpina consentono quindi di giustificare cambiamenti nel traffico merci in futuro, considerando un legame statistico pressoché lineare tra la variazione del PIL in volume (euro costanti) di Francia e Italia, e quella dei volumi del trasporto di passeggeri e del trasporto di merci.

Illustration II. Évolution des PIB et populations en France et en Italie
Figura 2. Evoluzione del PIL e popolazioni in Italia e Francia



¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>,

Au niveau local, de part et d'autre des Alpes, les tendances économiques sont relativement convergentes, avec un maintien de la croissance du produit intérieur brut par tête en Rhône-Alpes au niveau de la moyenne nationale (valeurs stagnantes pour l'Auvergne).

Le même indicateur montre pour les régions Piémont et Lombardie un niveau de produit intérieur brut par tête supérieur à la moyenne italienne, dans des écarts qui se maintiennent depuis la dernière décennie.

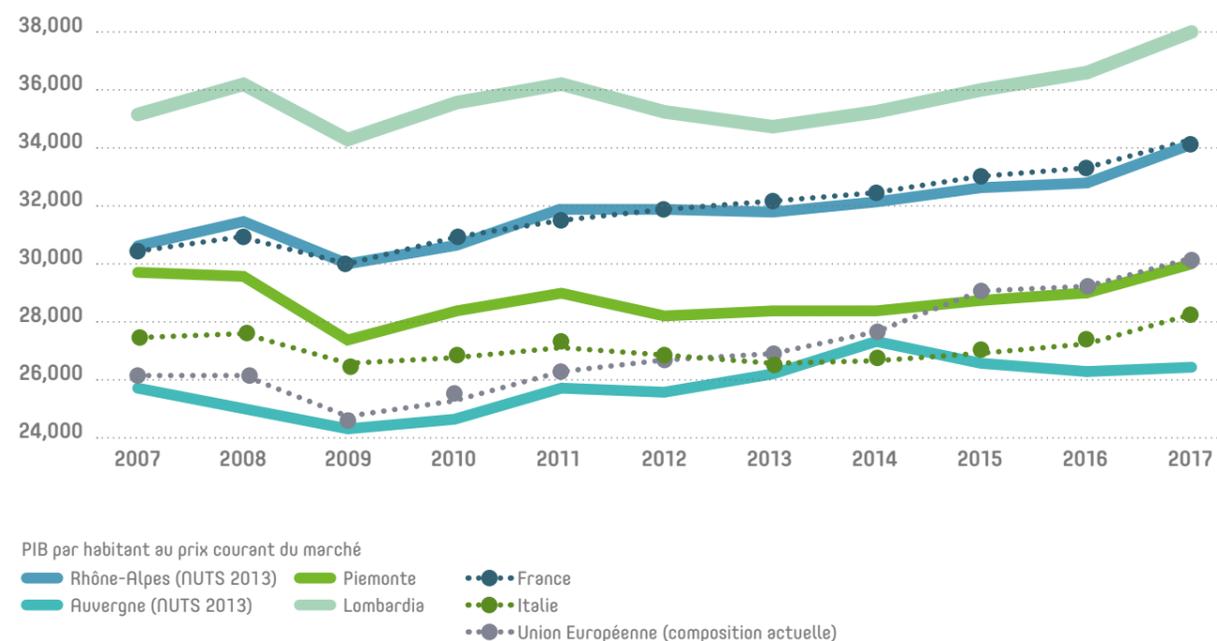
Les gains enregistrés en moyenne par habitant dans l'Union européenne sont évidemment plus rapides, avec un rattrapage plus net des pays moins riches.

A livello locale, sui due versanti delle Alpi, le tendenze economiche appaiono relativamente allineate, con una crescita del prodotto interno lordo pro capite nel territorio Rhône-Alpes nella media nazionale (mentre i valori sono stagnanti in Auvergne).

Il medesimo indicatore mostra per le regioni Piemonte e Lombardia un prodotto interno lordo pro capite di livello superiore a quello della media italiana con dei delta che si mantengono dall'ultimo decennio.

Gli incrementi registrati in media per abitante nell'Unione Europea sono tuttavia palesemente più rapidi, in particolare il recupero è più netto nei Paesi meno ricchi.

Illustration III. Évolution des PIB par habitant en France et Italie
Figura 3. Evoluzione dei PIL pro capite in Italia e Francia



ÉVOLUTION DES ACTEURS DU SECTEUR FERROVIAIRE ET ROUTIER

Le secteur ferroviaire contribue de manière substantielle à l'économie de l'UE, employant directement environ 1 million de personnes (entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures).

Le système ferroviaire européen transporte environ 1,6 milliard de tonnes de marchandises et 9 milliards de passagers par an².

La densité des réseaux ferrés nationaux reflète les caractéristiques géographiques différentes des pays, mais il est intéressant de noter que la France et l'Italie sont en tête du classement UE par km de réseau en exploitation.

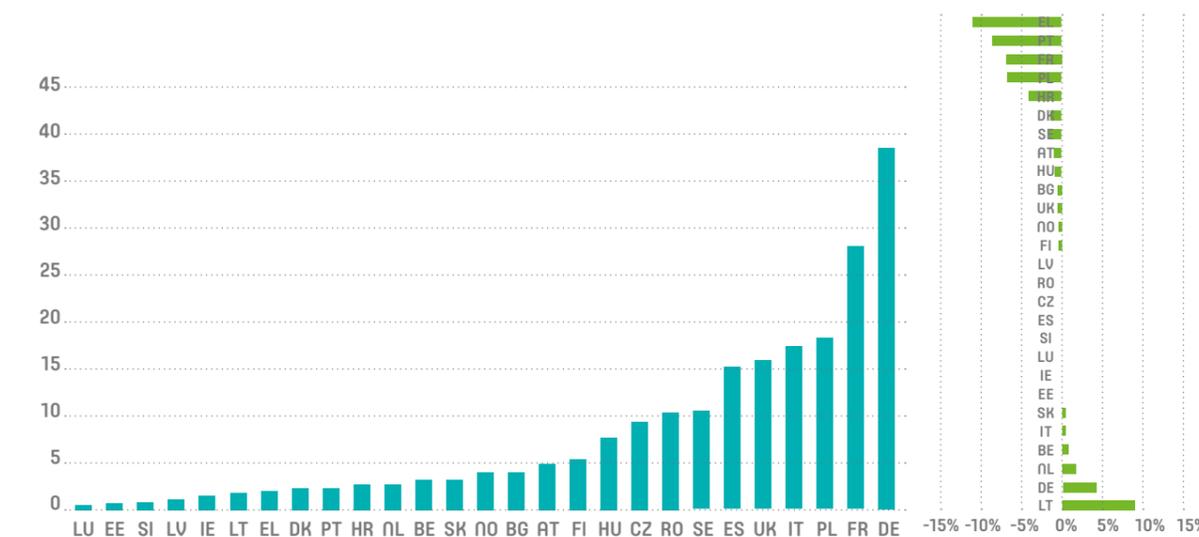
EVOLUZIONE DEGLI ATTORI DEL SETTORE FERROVIARIO E STRADALE

Il settore ferroviario contribuisce in modo sostanziale all'economia dell'UE, impiegando direttamente circa 1 milione di persone (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura).

Il sistema ferroviario europeo trasporta circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e 9 miliardi di passeggeri all'anno³.

La densità delle reti ferroviarie nazionali riflette le diverse caratteristiche geografiche dei paesi, ma è interessante notare come Francia e Italia siano in testa alla classifica UE per km di rete in esercizio.

Illustration IV. Longueur des réseaux nationaux en 2016 et changement associé, 2011-2016
Figura 4. Lunghezza delle reti nazionali nel 2016 e relativa variazione, 2011-2016



Le réseau ferré de l'UE continue de croître et les volumes de passagers ont augmenté de manière significative entre 2011 et 2016. Toutefois, les volumes de marchandises continuent à montrer des évolutions variables. La nature internationale de ces services rend le secteur sensible aux obstacles de l'interopérabilité et de la coordination transfrontalière.

La politique de longue date de la Commission pour permettre l'interopérabilité (y compris le développement efficace et coordonné de l'ERTMS) a récemment été renforcée et, dans le cadre du prochain programme de financement, des initiatives concrètes seront mises en œuvre pour accélérer également la digitalisation ferroviaire.

La rete ferroviaria dell'UE continua a crescere e i volumi dei passeggeri sono aumentati in maniera significativa tra il 2011 e il 2016. Tuttavia, i volumi di merci continuano a mostrare traiettorie variabili. La natura internazionale di questi servizi rende il settore vulnerabile agli ostacoli dell'interoperabilità e del coordinamento transfrontaliero.

La politica di lunga data della Commissione per conseguire l'interopérabilité (compresa l'implementazione efficiente e coordinata dell'ERTMS) è stata recentemente rafforzata, e nell'ambito del prossimo periodo finanziario, saranno poste in essere iniziative concrete per accelerare anche la digitalizzazione ferroviaria.

² Sixième rapport sur le suivi du développement du marché ferroviaire, selon l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil - 2019

³ Sesta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio - 2019

L'évolution des acteurs est fortement marquée par l'ouverture des services à la concurrence, d'abord pour le fret puis pour les voyageurs suite aux différents « paquets ferroviaires » qui constituent progressivement la réglementation européenne du secteur.

L'achèvement du processus correspondant au quatrième paquet ferroviaire modifie profondément le cadre réglementaire du secteur ferroviaire et propose une approche intégrée visant à revitaliser le transport ferroviaire de l'UE pour favoriser la création d'un espace ferroviaire européen unique.

L'IRG-Rail (Independent Regulators' Group) publie dans son dernier « Market Monitoring Report 2018 » un état des lieux des acteurs européens du transport ferroviaire jusqu'à l'année 2016.

Diverses tendances se précisent en regardant l'évolution des parts de marché captées par les transporteurs étrangers dans les différents pays européens.

L'evoluzione degli attori è notevolmente segnata dall'apertura dei servizi alla concorrenza, in primo luogo per il trasporto merci, poi per i passeggeri, conseguentemente ai vari « pacchetti ferroviari » che costituiscono man mano la normativa europea del settore.

Il completamento dell'iter del quarto pacchetto ferroviario innova profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario e propone un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

L'IRG-Rail (Independent Regulators' Group) pubblica, nel suo ultimo « Market Monitoring Report 2018 » un punto sulla situazione degli attori europei del trasporto ferroviario fino all'anno 2016.

Si rilevano tendenze diverse quando si riferisce all'evoluzione delle quote di mercato captato da trasportatori stranieri nei vari paesi europei.

Illustration V. Nombre d'entreprises ferroviaires de transport de fret et de passagers en 2016 (Source : IRG Rail)
Figura 5. Numero di imprese ferroviarie di trasporto merci e viaggiatori nel 2016 (Fonte: IRG Rail)



Pour le transport des voyageurs, la France reste encore un marché dont la concurrence en 2016 est inexistante, avec moins de 1 % de trains-kilomètres exploités par de nouveaux entrants étrangers, identique à 2015.

L'Italie (avec 32 opérateurs) affiche un marché plus concurrentiel qu'en France (22), mais la part de marché des nouveaux entrants en Italie est en régression, passant de 23 % en 2015 à un niveau proche de 10 % en 2016. La moyenne européenne régresse également, passant de 31 % en 2015 à 30 % en 2016 pour les nouveaux entrants. Cette réduction s'explique par une concentration des acteurs sur les services rentables et l'arrêt des services déficitaires.

Pour le transport des voyageurs, le panorama des acteurs du transport international entre la France et l'Italie a peu évolué : les acteurs historiques (SCNF, TRENITALIA) restent prédominants. Le nouvel entrant Thello, opérateur franco-italien, historiquement filiale de Transdev et Trenitalia, est passé sous contrôle à 100 % de Trenitalia depuis 2016.

Pour le transport de fret, l'ouverture à la concurrence est plus grande, avec des taux de pénétration des nouveaux entrants supérieurs, à hauteur de 30 % de trains-kilomètres circulés en France en 2015, après avoir atteint 35 % en 2016. Dans le même temps, le secteur en France rencontre diverses difficultés liées aux conditions opérationnelles déficitaires avec la faillite de Combiwest en avril 2016 et le plan social d'Eurocargo Rail en mai 2017, avec près de 300 suppressions de postes.

En Italie, les nouveaux entrants avec 41 % des trains.km en 2015 progressent légèrement à 42 % en 2016, avec diverses réussites comme le lancement des trains de fret à grande vitesse en novembre 2018 par Mercitalia (FS).

En France, après l'ouverture aux usagers en 2015 de l'activité de transport par autocar, l'autorité de régulation (ARAFER) dresse un bilan contrasté dans un contexte de rationalisation de l'offre et de hausse de la fréquentation parmi les 6 opérateurs présents sur le marché (7 en 2015). Cette rationalisation se traduit par un repositionnement sur les villes les plus porteuses (193 villes desservies en 2016 contre 270 en 2015) dans un volume de lignes également optimisé (1100 liaisons en 2016 contre 1600 en 2015).

La demande continue cependant de croître avec une hausse de près de 40 % sur les deux derniers trimestres de 2016.

L'Autorité de Régulation des Transports estime pour l'Italie que le marché du transport par autocar, qui comptait 5 opérateurs majeurs en 2015, représentait 10 M.Pax.km par an en 2014.

Avec la maturité du marché, les analyses les plus récentes montrent divers changements de comportement : l'évolution des prix liée aux nouveaux entrants semble avoir notamment tendance à limiter les tarifs en dessous du niveau du marché à partir de 2016. (Rapport Traspol, "Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia |Anno 2016").

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nel 2016, il mercato in Francia appare ancora senza concorrenza, con meno dell'1 % di treni-chilometri eserciti da nuovi attori esteri, simile al 2015.

L'Italia (con 32 operatori) ha un mercato più aperto e competitivo rispetto alla Francia (22), ma la quota di mercato dei nuovi arrivati in Italia è in calo, raggiungendo il 23 % nel 2015 ma vicino al 10 % nel 2016. Anche la media europea scende dal 31 % nel 2015 al 30 % nel 2016 per i nuovi entranti. Questa riduzione è spiegata da una concentrazione di attori in servizi redditizi e dall'arresto di servizi in perdita.

Per il trasporto di passeggeri, il panorama degli attori del trasporto internazionale tra Francia e Italia non è cambiato molto: gli attori storici (SCNF, TRENITALIA) rimangono predominanti. Il nuovo arrivato Thello, operatore franco-italiano, storicamente affiliato di Transdev e Trenitalia, è controllato al 100 % da Trenitalia dal 2016.

Per quanto riguarda il trasporto merci, l'apertura alla concorrenza è maggiore, con tassi di penetrazione dei nuovi operatori fino al 30 % dei treni-Chilometri diffusi in Francia nel 2015, dopo aver raggiunto il 35 % in 2016. Allo stesso tempo, il settore in Francia sta affrontando una serie di difficoltà per ragioni legate a condizioni operative che sono in deficit con la bancarotta di Combiwest nell'aprile 2016 e, nel maggio 2017, il piano sociale di Eurocargo Rail, con quasi 300 tagli di posti di lavoro.

In Italia, con il 41 % dei treni*km nel 2015 i nuovi attori aumentano leggermente al 42 % nel 2016 con diversi successi come il lancio di treni di trasporto merci ad alta velocità nel novembre 2018 da parte di Mercitalia (FS).

In Francia, dopo l'apertura agli utenti nel 2015 dell'attività di trasporto in pullman, l'autorità di regolamentazione (ARAFER) fornisce un bilancio contrastato in un contesto di razionalizzazione dell'offerta e di aumento dei flussi tra i 6 operatori presenti nel mercato (7 nel 2015). Questa razionalizzazione si traduce con un riposizionamento sulle città più richieste [193 città servite nel 2016 contro 270 nel 2015] in un volume di linee ottimizzato [1100 collegamenti nel 2016 contro 1600 nel 2015].

La domanda continua tuttavia di aumentare con un incremento di circa il 40 % sugli ultimi due trimestri del 2016.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti italiana indica che il mercato del trasporto via pullman, che includeva 5 operatori principali, rappresentava 10 M.Pax.km l'anno nel 2014.

Con la maturità del mercato, le analisi più recenti dimostrano vari cambiamenti di comportamento: l'andamento dei prezzi collegato ai nuovi operatori sembra in particolare tendere a limitare le tariffe al di sotto del livello del mercato dal 2016. (Relazione Traspol, "Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia |Anno 2016").

ÉVOLUTION DES POLITIQUES PUBLIQUES

En France, le gouvernement vise notamment à répondre aux nouveaux enjeux des transports par le biais de la loi Mobilité lancée courant 2018 : cette loi vise notamment à une politique de transports adaptée aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment en zones plus rurales.

En effet, partant du constat d'un déficit d'accessibilité dans les territoires ruraux et l'urgence environnementale concomitante, le gouvernement souhaite concentrer ses investissements sur des projets servant les besoins du quotidien et accompagner les solutions d'innovation provenant du secteur privé.

Parmi les mesures citées dans le projet de loi, on recense notamment la promotion de solutions alternatives à la voiture individuelle sur l'ensemble du territoire, le financement de projets de mobilité quotidienne, la remise en état des réseaux routiers et ferroviaires existants.

A côté de ces actions d'amélioration, la France maintient et rappelle son implication dans les défis supra-nationaux et européens, comme par exemple la réalisation du Lyon-Turin.

En Italie, le DEF 2018 rappelait l'influence fondamentale du soutien de l'UE aux politiques nationales. Les ressources de l'UE mises à disposition de l'Italie dans le cadre de la programmation 2014-2020 atteignent pratiquement 44,7 milliards et entraîneront une dépense nationale d'environ 31,5 milliards, pour un total de 76,1 milliards qui participeront également au financement de nouvelles infrastructures publiques (routes, voies ferrées, stations de traitement des eaux, gains énergétiques) ainsi qu'à la réalisation d'investissements publics au sens large.

Malheureusement, l'année 2018 a été également marquée par l'effondrement du viaduc routier Morandi à Gênes. En conséquence, le nouveau Gouvernement a lancé un programme de maintenance pour améliorer la sécurité des viaducs et leur surveillance.

Par ailleurs, 2018 a également été l'année du déploiement de la réforme du secteur portuaire ; cette réorganisation vise à plus de simplicité et d'efficacité du secteur : la révision de la législation du secteur portuaire a visé notamment une meilleure prise en compte des innovations, de la transition digitale et de l'amélioration des réseaux logistiques.

Ainsi, les 58 principaux ports italiens ont été organisés en 16 autorités portuaires comme autant de débouchés des réseaux RTE-T qui connectent l'Italie et l'Europe, de la Baltique à l'Atlantique et à la Méditerranée.

Le DEF 2019 d'une part confirme l'attention particulière portée à la mise en sécurité et à l'entretien des infrastructures existantes (ponts, viaducs, tunnels) et d'autre part met en œuvre deux groupes de mesures : le Décret Croissance et le Décret Déblocage Chantiers en prévoyant que ces mesures contribuent significativement à la croissance du Pays.

EVOLUZIONE DELLE POLITICHE PUBBLICHE

Con riferimento alla Francia, il governo nazionale mira in particolare a rispondere alle nuove sfide dei trasporti tramite la legge Mobilità avviata nel 2018: tale legge riguarda in particolare una politica dei trasporti adeguata alle esigenze e alle aspettative dei cittadini, anche nelle aree meno centrali.

Infatti, sulla base della constatazione di un deficit di accessibilità nei territori rurali e l'urgenza ambientale concomitante, il governo intende concentrare i suoi investimenti su progetti che servano le necessità del quotidiano ed accompagnare le soluzioni innovative provenienti dal settore privato.

Tra le misure menzionate nel progetto di legge, si registra in particolare la promozione di soluzioni alternative all'automobile individuale su tutto il territorio, il finanziamento di progetti di mobilità del quotidiano, il ripristino delle reti stradali e ferroviarie esistenti.

Accanto a questa azione di efficientamento, la Francia mantiene e ribadisce il suo impegno alle sfide sovra nazionali ed europee, come ad esempio la realizzazione della Torino Lione.

In Italia, il DEF 2018 richiamava l'influenza fondamentale del supporto dell'UE sulle politiche nazionali. Le risorse UE messe a disposizione dell'Italia nell'ambito della programmazione 2014-2020 ammontano a quasi 44,7 miliardi e movimenteranno una spesa nazionale di circa 31,5 miliardi, per un totale di 76,1 miliardi che concorreranno anche al finanziamento di nuove infrastrutture pubbliche (strade, ferrovie, impianti per il trattamento delle acque, efficientamento energetico), oltre che alla realizzazione di investimenti pubblici in senso più ampio.

Purtroppo l'anno 2018 è anche stato caratterizzato dal crollo del viadotto via terra di Morandi a Genova. Di conseguenza, il nuovo governo ha innescato un programma di manutenzione per migliorare la sicurezza dei viadotti e il loro monitoraggio.

D'altra parte, il 2018 è stato anche l'anno di spiegamento della riforma del settore portuale; questa riorganizzazione mira a più semplicità ed efficacia del settore: la revisione della legislazione del settore portuale ha interessato in particolare una migliore presa in considerazione delle innovazioni, della transizione digitale e del miglioramento delle reti logistiche.

Così i 58 principali porti italiani sono stati organizzati in 16 autorità portuali come altri sbocchi delle reti RTE-T che collegano l'Italia e l'Europa, dal Baltico fino all'Atlantico e il Mediterraneo.

Il DEF 2019 conferma da un lato un'attenzione particolare alla messa in sicurezza e manutenzione delle infrastrutture esistenti (ponts, viadotti e gallerie), e dall'altro mette in campo due pacchetti di misure, il Decreto Crescita e il Decreto Sblocca Cantieri con previsione che tali pacchetti possano dare un contributo significativo alla crescita del Paese.

Attualmente la France et l'Italie ne démontrent pas clairement dans leur politiques individuelles leur volonté de pénaliser le transport routier en faveur du ferroviaire afin d'atteindre les objectifs du report modal. Toutefois, cet aspect pourra être développé selon les attentes de chaque gouvernement au cours de la réalisation du tunnel de base, comme cela a déjà été expérimenté par la Suisse.

Dans le périmètre alpin, la Suisse poursuit d'ailleurs sa propre politique en faveur du report modal grâce à l'achèvement, d'ici à fin 2020, du corridor de quatre mètres sur l'axe du Saint Gothard – Mont Ceneri, de manière à pouvoir augmenter ultérieurement la part du marché des trafics transalpins qui utilisent le transport ferroviaire, à hauteur de 72 % du total des transits en 2018.

Attualmente Francia che Italia non dimostrano nelle proprie politiche la chiara volontà di penalizzare il trasporto stradale in favore di quello ferroviario, al fine di raggiungere gli obiettivi di trasferimento modale. Tuttavia questo aspetto potrà essere implementato coerentemente con le aspettative di ciascun governo, nel corso della realizzazione del tunnel di base, così come già sperimentato dalla Svizzera.

Nel perimetro alpino, infatti, la Svizzera prosegue la propria politica a favore del trasferimento modale attraverso il completamento, entro la fine del 2020, del corridoio da quattro metri lungo tutto l'asse del S. Gottardo – Monte Ceneri, in modo da poter ulteriormente incrementare la quota di mercato dei traffici transalpini che utilizzano il trasporto ferroviario, nel 2018 pari al 72 % del totale dei transiti.

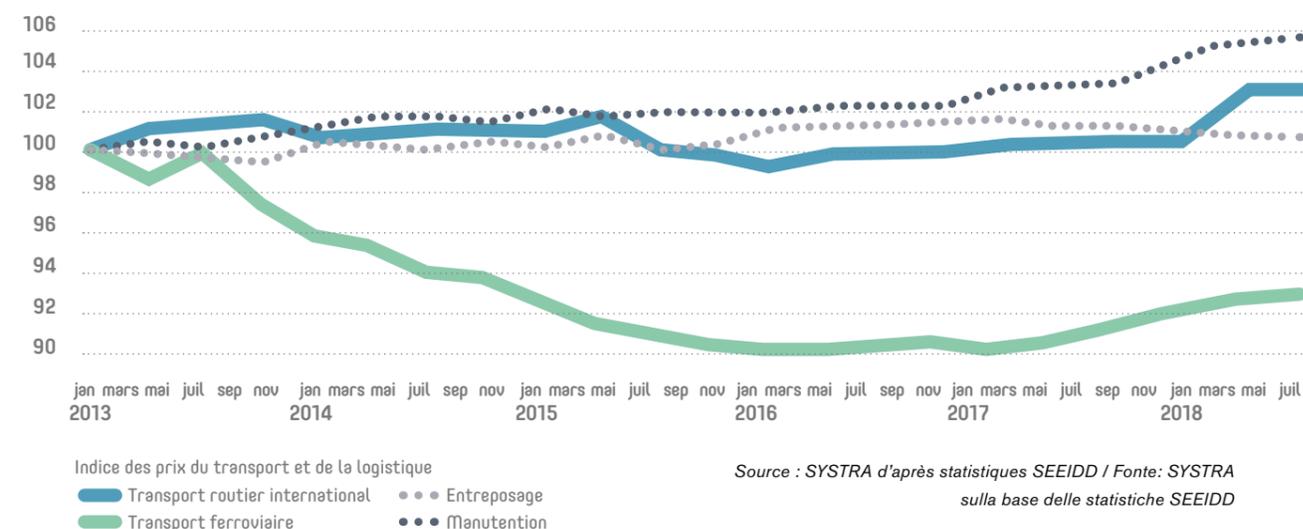
ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ET DE L'ÉNERGIE

Dans ce contexte macro-économique qui présente des signes de reprise depuis les 4 dernières années, les prix du transport de fret ferroviaire suivaient une pente décroissante avec un plateau actuellement atteint depuis 2015 (environ 10 % au-dessous des prix pratiqués en 2013 selon les statistiques du SEEIDD), du fait de l'équilibre progressivement atteint entre les différents acteurs en concurrence et l'émergence de conditions d'exploitation plus compétitives liées à la mise en place progressive des normes des réseaux TEN-T sur les différents axes. Cette tendance s'est infléchie avec une hausse des prix depuis le second semestre 2017. En parallèle, les prix du transport routier stagnaient sur la même période mais ont connu une nette hausse en 2018, tout comme les prestations de manutention.

EVOLUZIONE DEI PREZZI DEL TRASPORTO E DELL'ENERGIA

Nel presente contesto macroeconomico che, dagli ultimi 4 anni mostra segni di ripresa, il prezzo del trasporto ferroviario delle merci aveva un andamento decrescente con una sostanziale stabilizzazione dal 2015 (circa il 10 % circa inferiore al livello dei prezzi nel 2013 in base alle statistiche del SEEIDD), grazie all'equilibrio che è progressivamente andato ad instaurarsi tra i vari attori in concorrenza e all'emergere di condizioni operative più competitive legate alla graduale attuazione degli standard TEN-T sui vari assi. Tale tendenza si è poi invertita con un leggero aumento dei prezzi dal secondo semestre 2017. In parallelo, i prezzi del trasporto stradale si sono mantenuti stabili nello stesso periodo, con un netto aumento nel 2018, così come per le prestazioni di manutenzione.

Illustration VI. Indice des prix du transport de fret ferroviaire et routier en France (base 100 en 2013)
Figura 6. Indice dei prezzi del trasporto merci ferroviario in Francia (base 100 nel 2013)



Avec la remontée des prix du transport routier international, la pression sur les prix du ferroviaire s'est relâchée et les opérateurs ferroviaires ont pu répercuter des augmentations à leurs clients, améliorant leurs équilibres financiers.

Si l'on compare ces évolutions de prix du secteur logistique en France avec les évolutions de l'indice des prix à la consommation en France et en Italie, la hausse récente des prix du transport routier et de la manutention coïncide avec une inflation marquée sur la même période.

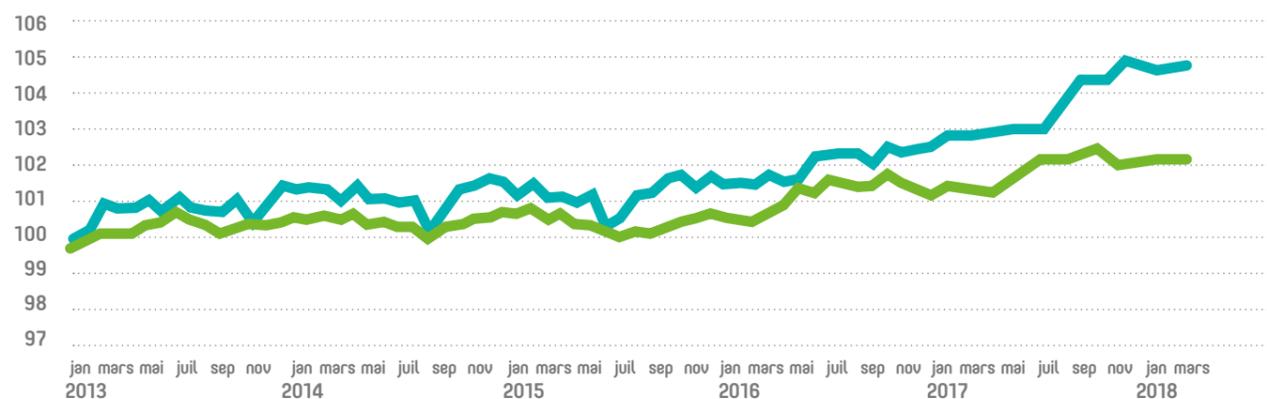
Ces prix sont donc restés stables en valeur réelle, à l'image des trimestres précédents dans un contexte d'inflation plus modérée.

Con l'aumento dei prezzi del trasporto stradale internazionale, la pressione sui prezzi ferroviari è diminuita e gli operatori ferroviari sono stati in grado di aumentare i loro clienti, migliorando il proprio equilibrio finanziario.

Confrontando l'andamento dei prezzi del settore logistico in Francia con quello dell'indice dei prezzi al consumo in Francia e in Italia, il recente aumento dei prezzi del trasporto stradale e della manutention coincide con una marcata inflazione nello stesso periodo.

Questi prezzi sono dunque rimasti stabili in valore reale, come nei precedenti trimestri in un contesto d'inflazione più moderata.

Illustration VII. Indice des prix à la consommation Italie et France
Figura 7. Indice dei prezzi al consumo Italia e Francia



Indice des prix à la consommation hors tabac
● IPC hors tabac FR (base 100 en janvier 2013)
● IPC hors tabac IT (base 100 en janvier 2013)

Source : SYSTRA d'après statistiques ISTAT, INSEE /
Fonte: SYSTRA sulla base delle statistiche ISTAT, INSEE

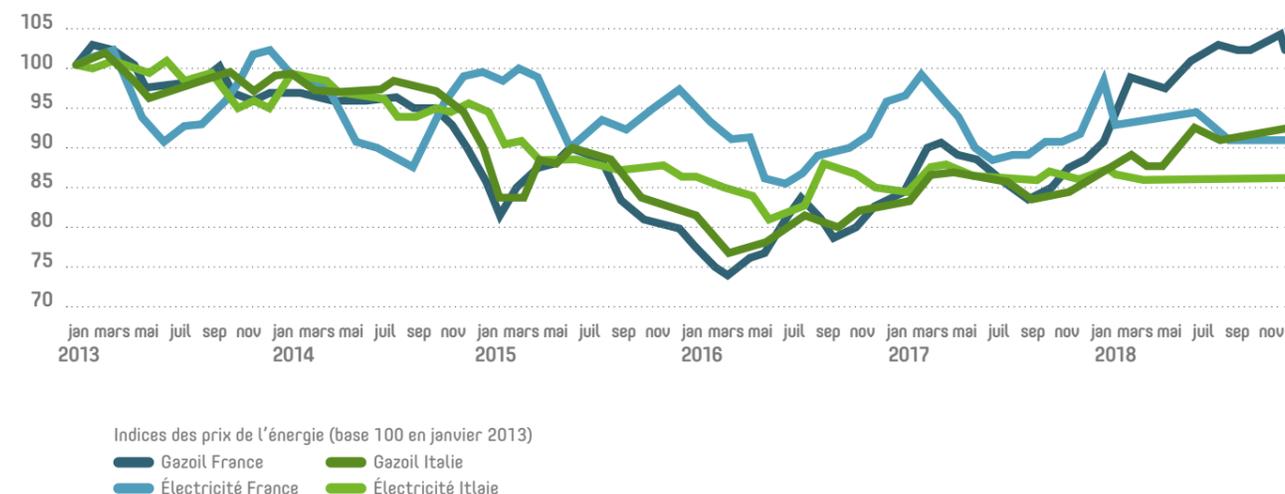
Après avoir suivi une tendance à la baisse depuis 2013, les prix de l'énergie connaissent également une hausse sur la période récente. Ceci concerne particulièrement le prix du pétrole alors que le prix de l'électricité suit toujours les variations saisonnières typiques de la production française alors qu'elles sont plutôt constantes en Italie.

Ceci est dû au mix dont est composée l'électricité et au niveau de dépendance énergétique de chaque pays (fortement orientée vers le nucléaire pour la France par exemple). Ces évolutions expliquent en grande partie l'évolution des coûts du transport routier.

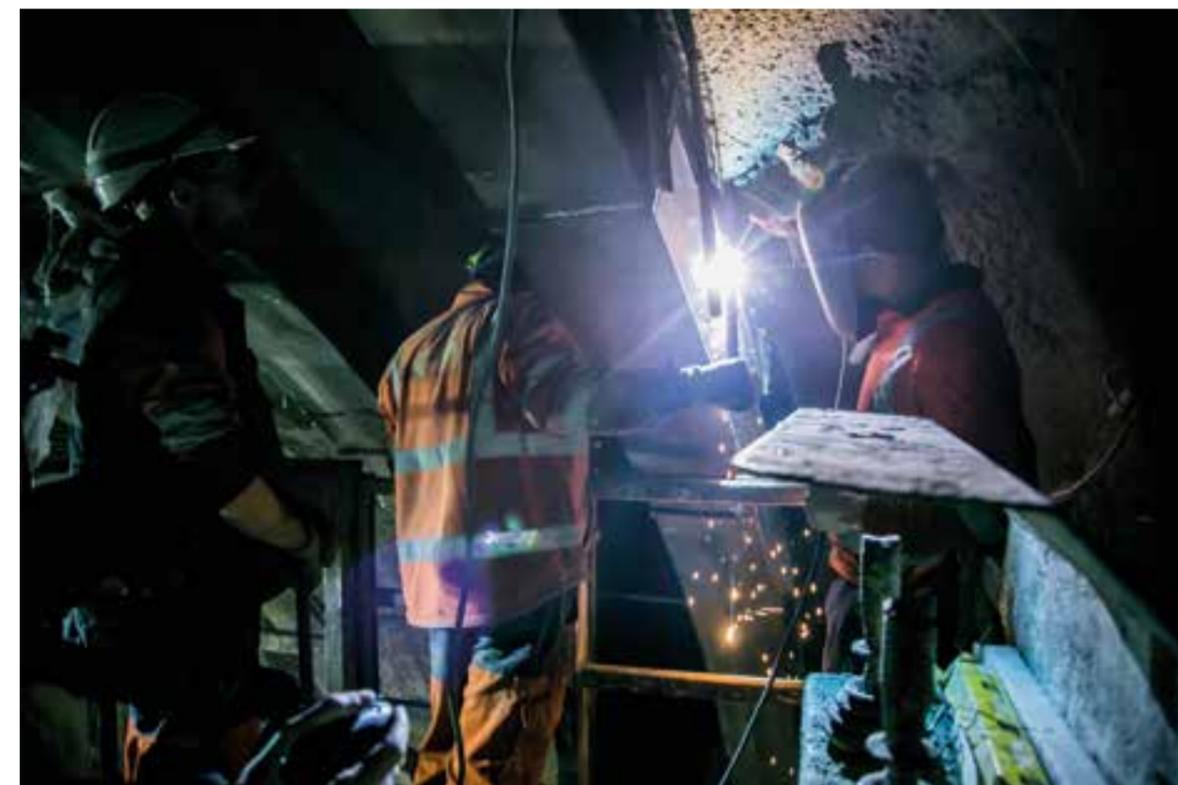
Dopo aver seguito una tendenza al ribasso dal 2013, i prezzi dell'energia sono aumentati nel recente periodo. Questo riguarda particolarmente il prezzo del petrolio mentre i prezzi dell'elettricità seguono sempre variazioni stagionali tipiche della produzione francese, mentre si mantengono piuttosto costanti in Italia.

Questo è dovuto al mix di cui è composta l'elettricità e al grado di dipendenza energetica di ciascun paese (ad esempio fortemente orientata verso il nucleare per la Francia). Questi andamenti giustificano principalmente l'evoluzione dei costi del trasporto stradale.

Illustration VIII. Indice des prix à l'énergie Italie et France
Figura 8. Indice dei prezzi all'energia Italia e Francia



Indices des prix de l'énergie (base 100 en janvier 2013)
● Gazoil France ● Gazoil Italie
● Électricité France ● Électricité Itlaie



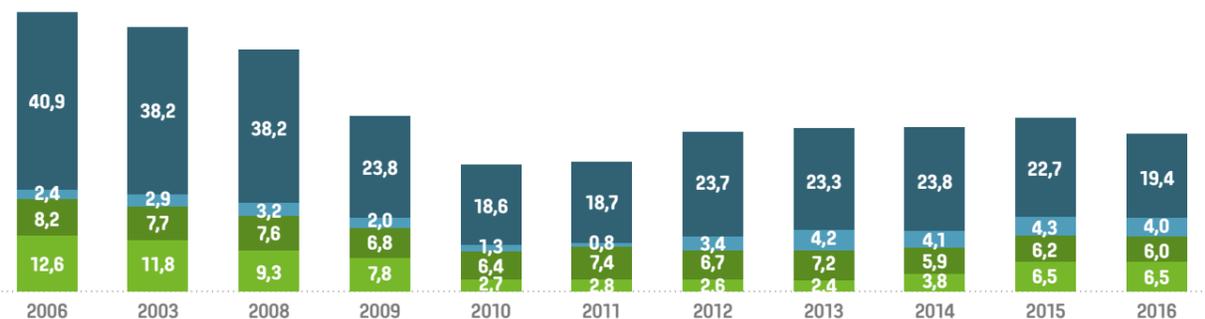
ÉVOLUTION DES CIRCULATIONS ALPINES

L'évolution des circulations ferroviaires sur Vintimille et le Mont Cenis montre bien la chute de l'activité ferroviaire pendant la période de crise économique, avec une nette contraction du nombre de trains plus marquée au Mont Cenis sur cette période. Ceci s'explique bien sûr par la faible compétitivité économique de cet axe, par le gabarit et par la pente. Sur l'axe franco-italien, la reprise des années suivantes a permis d'atteindre rapidement le niveau de 2009, mais avec une situation qui reste critique pour le tunnel historique du Mont Cenis (trains de 1150 tonnes avec 2 locomotives, ou 1600 tonnes avec 3 locomotives). Ceci contribue de manière substantielle à l'énorme déséquilibre modal sur l'axe, qui voit le transport routier dépasser 90 % du volume. Il convient de noter que le trafic routier entre la France et l'Italie a augmenté de 7,1 % entre 2010 et 2017.

Seule l'offre ferroviaire longue distance du transport de passagers a maintenu un niveau de service minimum sur le Mont Cenis avec le TGV (3 A/R par jour Milan-Paris) et avec la reprise du train de nuit Paris-Venise par Thello en 2011, et a vu quelques évolutions sur Vintimille avec le développement de l'offre Thello sur les lignes Marseille-Nice-Milan pour la période 2014-2015.

Illustration IX. Circulations de trains longue distance sur les différentes traversées alpines (Trains MJA)
Figura 10. Circolazione dei treni a lunga percorrenza nei vari attraversamenti alpini (Treni MJA)

Circulations ferroviaires alpines (trains moyens journaliers annuels)



Source : SYSTRA d'après SNCF Réseau (2006-2011) et RFI (2012-2016) / Fonte: SYSTRA in base a SNCF Réseau (2006-2011) e RFI (2012-2016)

EVOLUZIONE DELLE CIRCOLAZIONI ALPINE

L'evoluzione delle circolazioni ferroviarie attraverso Vintimiglia e il Moncenisio evidenzia il calo dell'attività ferroviaria nel periodo della crisi economica, con una contrazione più marcata del numero dei treni in transito attraverso il Moncenisio in tale periodo. Questo è ovviamente anche dipeso dalla scarsa competitività economica di questo asse, per sagoma e per pendenza. Sull'asse italo francese la ripresa degli anni successivi ha consentito di tornare velocemente al livello del 2009, ma con una situazione che resta critica per il tunnel storico del Moncenisio (treni di 1150 tonnellate con 2 locomotive, o 1600 tonnellate con 3 locomotive). Questo contribuisce in modo sostanziale all'enorme squilibrio modale sull'asse, che vede il trasporto su gomma superare il 90 % del volume. Va notato che il traffico stradale tra Francia e Italia è cresciuto del 7,1 % tra il 2010 e il 2017.

Solo l'offerta ferroviaria del trasporto passeggeri su lunghe distanze ha mantenuto un livello minimo di servizio sul Moncenisio con il TGV (3 A/R al giorno Milano Parigi) e la ripresa da Thello del treno di notte Parigi-Venezia nel 2011 ed ha registrato qualche evoluzione a Vintimiglia con lo sviluppo dell'offerta Thello sulle linee Marsiglia-Nizza-Milano nel periodo 2014-2015.

Il est important de noter que, à l'inverse, le trafic routier de marchandises internationales qui traverse la Suisse a chuté de 24 % entre 2010 et 2017 suite à une politique de report modal très incisive par les autorités suisses alors que les échanges sont en constante augmentation.

Enfin, pour l'axe franco-italien, Vintimille n'appliquant pas de mesures concrètes de limitation de capacité et de passage aux camions les plus polluants (également Euro 0) reste l'axe le plus attractif pour le trafic routier de faible qualité.

È importante notare che invece il traffico stradale internazionale di merci che attraversa la Svizzera è crollato del 24 % tra il 2010 e il 2017, a seguito di una politica di trasferimento modale molto incisiva delle autorità svizzere mentre l'interscambio è in costante crescita.

Vintimiglia infine rimane, per l'asse italo francese, l'asse più attraente per il traffico stradale di scarsa qualità, essendo privo di mezzi concreti per la limitazione della capacità, e del passaggio dei mezzi più inquinanti (anche Euro 0).

Illustration X. Circulations routières alpines (Véhicules MJA)
Figura 10. Circolazioni stradale alpina (Veicoli MJA)

Circulation routières alpines (véhicules moyens journaliers annuels)

Marchandises route Mont Blanc, Passagers route Mont Blanc, Marchandises route Fréjus, Passagers route Fréjus, Marchandises route Vintimille / Montgenèvre, Passagers route Vintimille / Montgenèvre



Source : SYSTRA d'après Alpinfo et OFT/EC, Observatoire des flux de transport de marchandises transalpins, Dec 2017
Fonte: SYSTRA in base Alpinfo e OFT/EC, Osservatorio dei flussi transalpini di trasporto merci, Dic 2017

L'analyse des statistiques routières relevées auprès des concessionnaires du tunnel du Fréjus, du Mont Blanc et de la A12 permet d'établir les évolutions suivantes sur la période 2010/2017 :

- Vintimille, les circulations de poids lourds croissent de 9,5 % ;
- Au Fréjus, les circulations de poids lourds augmentent de 1,2 % ;
- Au Mont-Blanc, les circulations de poids lourds augmentent de 8,7 %.

Les données provisoires pour 2018 concernant les tronçons autoroutiers entre la France et l'Italie confirment la tendance à la croissance après la crise de 2012-13, avec +6,5 % de poids lourds au Fréjus, +3,1 % à Vintimille et +0,2 % au Mont Blanc.

L'analisi delle statistiche stradali raccolte dai concessionari delle gallerie Fréjus, Mont Blanc e A12 consente di stabilire i seguenti sviluppi nel periodo 2010/2017 :

- Vintimiglia, il traffico di camion è aumentato del 9,5 % ;
- Al Fréjus, il traffico di camion è aumentato dell'1,2 % ;
- Al Monte Bianco, il traffico di camion aumenta dell'8,7 %.

I dati provvisori del 2018 relativi alle tratte autostradali fra Italia e Francia confermano la tendenza alla crescita dopo la crisi del 2012-13, evidenziando un +6,5 % di veicoli pesanti al Fréjus, un +3,1 % a Vintimiglia e un +0,2 % al Monte Bianco.

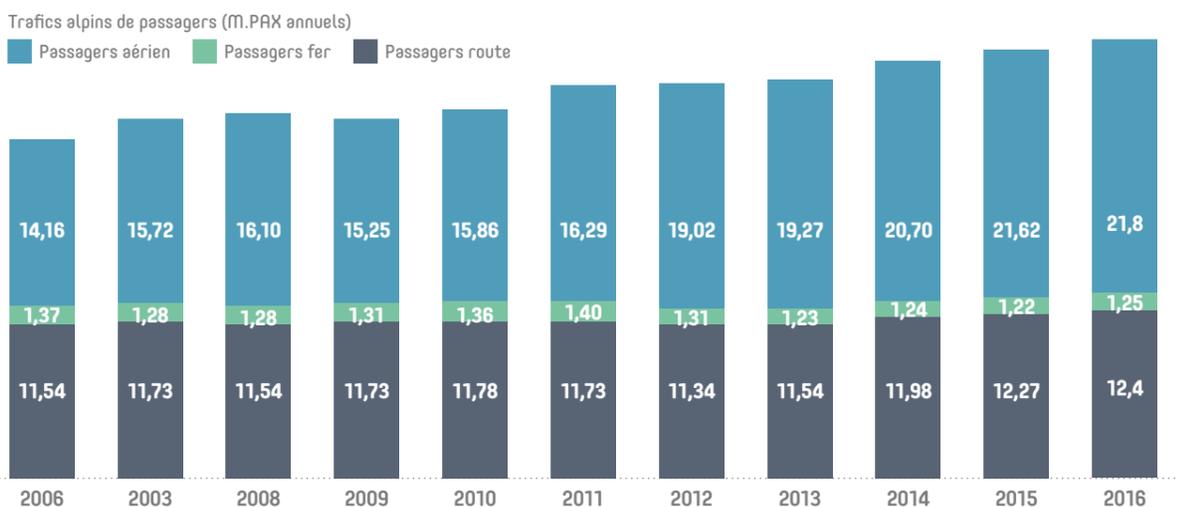
ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ALPINE

Globalement, en 2017, 216 millions de tonnes de marchandises et 11 millions de poids lourds ont traversé les Alpes (valeur maximale atteinte en 1999).

EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ ALPINA

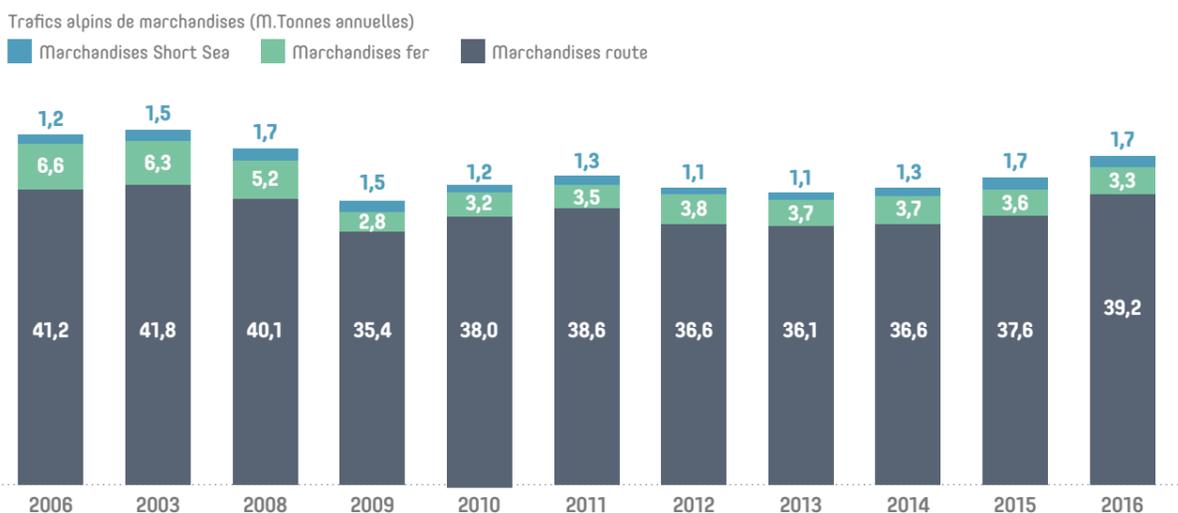
Complessivamente 216 milioni di tonnellate di merci e 11 milioni di veicoli pesanti hanno attraversato le Alpi (valore massimo raggiunto dal 1999) nel 2017.

Illustration XI. Traffics alpins de passagers (M.Pax annuels)
Figura 11 Traffici alpini passeggeri (M.Pax annuali)



Source : SYSTRA d'après EUROSTAT (2007-2016) et TELT (2006) / Fonte : SYSTRA in base a EUROSTAT (2007-2016) e TELT (2006)

Illustration XII. Traffics alpins de marchandises (M.Tonnes annuelles)
Figura 12 Traffici alpini merci (M.Tonnelate annuali)



Source : Élaboration SYSTRA d'après ALPINFO (2007-2014), OFT/EC (2015) et Port de Barcelone

Pour l'année 2017, la dernière publication d'Alpinfo permet d'établir les variations 2016/2017 comme suit : les tonnages transportés par voie routière augmentent principalement au Mont-Blanc (8 %), au Fréjus (4 %) et marginalement à Vintimille (1 %) ; les tonnages transportés par voie ferroviaire au Mont-Cenis diminuent de 7 %.

L'Office Fédéral des Transports (FOT) de la Confédération suisse indique par ailleurs que les tonnages transportés sur l'arc alpin ont augmenté de 4 % entre 2016 et 2017 sur la frontière Italie-France et baissé de 4 % sur la frontière Italie-Suisse.

La décomposition des évolutions par mode sur la frontière Italie-France est la suivante :

- Tonnage ferroviaire : +4,6 % en 2016/2017 alors que la période 2015/2016 avait enregistré une baisse de 10,5 % ;
- Tonnage routier : +3,7 % en 2016/2017 après +4,4 % pour la période 2015/2016.

L'ultima pubblicazione di Alpinfo consente di stabilire le evoluzioni 2016/2017 come segue: le tonnellate trasportate su strada aumentano soprattutto al Montebianco (8 %), al Fréjus (4 %) e marginalmente a Ventimiglia (1 %) ; le tonnellate trasportate per via ferroviaria al Moncenisio diminuiscono del 7 %.

L'Ufficio federale dei Trasporti (FOT) della Confederazione elvetica segnala d'altronde che le tonnellate trasportate nell'arco alpino sono aumentate del 4 % tra il 2016 e il 2017 sulla frontiera Italia-Francia e diminuite del 4 % sul confine Italia-Svizzera.

La decomposizione degli sviluppi per modo sulla frontiera Italia-Francia è la seguente:

- Tonnellata ferroviaria: +4,6 % nel 2016/2017 mentre il periodo 2015/2016 aveva registrato una diminuzione del 10,5 % ;
- Tonnellata stradale: +3,7 % nel 2016/2017 dopo il +4,4 % per il periodo 2015 /2016.

ÉVOLUTION DES ACCÈS FERROVIAIRES DU TUNNEL DE BASE DU GOTHARD

Depuis sa mise en service en décembre 2016, le tunnel de base du Gothard propose un accès ferroviaire à grand gabarit de forte capacité pour connecter le Benelux, l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie. Dans les deux premiers mois, les services de passagers InterCity et EuroCity avaient réalisé plus de 2 800 circulations alors que les trains de fret représentaient près de 4 000 circulations.

Ce bon démarrage s'est poursuivi, selon SBB, avec plus de 18 000 trains de passagers et près de 25 000 trains de fret pendant sa première année d'exploitation, soit près de 165 convois journaliers par jour ouvrable, correspondant à un gain de 30 % par rapport à la ligne historique.

Après un an de service, le tunnel enregistre des trafics journaliers de 10 000 passagers et 67 000 tonnes de fret (environ 120 trains) et semble tenir toutes ses promesses. Le gestionnaire dispose encore de marges de manœuvre pour pouvoir gérer de manière souple la prochaine augmentation du trafic avec la perspective d'atteindre la capacité maximale à fin 2020 avec la finalisation du tunnel de base du Ceneri.

A la fin du mois d'octobre 2018, environ 30 % des équipements techniques étaient installés dans ce dernier, les travaux de montage des installations de technique ferroviaire devraient alors être achevés à l'été 2019 et les essais techniques se dérouler au printemps 2020.

Après deux ans de service, le tunnel de base a enregistré son 100 000^e passage de train au printemps 2019 en maintenant une moyenne entre 130 et 160 trains à la journée selon les jours concernés. Le déploiement des horaires de service 2017, suite à la mise en service en 2016, ont notamment permis d'opérer les trains avec des gains de temps pour les

EVOLUZIONE DEGLI ACCESSI FERROVIARI DEL TUNNEL DI BASE DEL GOTTARDO

Dalla sua apertura a dicembre del 2016, il tunnel di base del Gottardo propone un accesso ferroviario a grande sagoma ed alta capacità per collegare il Benelux, la Germania e la Svizzera all'Italia. Nei primi due mesi i servizi passeggeri InterCity ed EuroCity avevano realizzato oltre 2.800 circolazioni quando i treni di trasporto merci rappresentavano quasi 4.000 circolazioni.

Questo esordio incoraggiante si è protratto, secondo la SBB, con oltre 18.000 treni passeggeri e quasi 25.000 treni merci durante il primo anno di esercizio, ossia circa 165 convogli quotidiani per giorno ferialo, corrispondenti ad un incremento del 30 % rispetto alla linea storica.

Dopo un anno di servizio, il tunnel registra traffici quotidiani di 10.000 passeggeri e 67.000 tonnellate di merci (circa 120 treni) e pare mantenere tutte le sue promesse. Il gestore dispone ancora di margini di flessibilità per poter gestire in modo flessibile il previsto ulteriore incremento dei traffici con la prospettiva di raggiungere la capacità massima alla fine del 2020 con il completamento del tunnel di base del Ceneri.

Alla fine dell'ottobre 2018 circa il 30 % delle attrezzature tecniche era presente in quest'ultimo, quindi i lavori di montaggio degli impianti di tecnica ferroviaria dovrebbero essere completati all'estate del 2019 e le prove tecniche dovrebbero svolgersi nella primavera del 2020.

Dopo due anni di servizio, il tunnel di base ha registrato il suo 100.000^{mo} passaggio di treno nella primavera del 2019 mantenendo una media tra 130 e 160 treni al giorno secondo i giorni interessati. La diffusione degli orari di servizio 2017, in seguito alla messa in servizio nel 2016 ha in particolare permesso di operare i treni con guadagni di tempo per i

passagers et les usagers fret sur le corridor nord-sud. En termes de répartition, les circulations fret représentent une part de 59 % en 2018, sensiblement la même que celle de la mise en service, avec près de 120 trains de fret les jours de pointe, soit le maintien de la tendance de l'année précédente.

Les principaux opérateurs utilisant cette infrastructure restent SBB Cargo et SBB Cargo International, pour environ 83 % des trafics de fret.

Source : International Railway Journal 6th March 2019 and Swiss Info, June 2^d 2017

DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

Les réseaux ferroviaires sont au cœur d'un développement des infrastructures dans le monde entier, de l'Europe à l'Asie, de l'Afrique à la Nouvelle-Zélande, jusqu'aux États-Unis, qui se montraient pourtant réticents à tout investissement dans la grande vitesse. La région eurasiatique est la zone la plus concernée par la révolution des transports menée d'un côté par la force européenne avec les investissements à l'origine du Transeuropean Network (le réseau transeuropéen) et de l'autre l'avancée de la Chine avec Belt and Road Initiative (ou One Belt One Road, comme annoncée initialement). Ce plan, annoncé par le président Xi Jinping en septembre 2013, prévoit le développement d'infrastructures énergétiques, de l'industrie et des transports ainsi que la participation à des projets de nouvelles infrastructures (voies ferrées à grande vitesse, voies express, ports intérieurs) tant en Chine que dans les pays asiatiques et européens qui se trouvent le long de la « Nouvelle route de la soie », de l'Atlantique au Pacifique.

En matière de transport ferroviaire, le premier signe tangible qui indique la volonté de la Chine de créer des liaisons terrestres toujours plus rapides et fréquentes avec l'Europe sont les premières lignes de fret construites depuis 2014 entre les principaux nœuds économiques des deux continents : Madrid, Lyon, Rotterdam et Londres ne sont que quelques-unes des escales les plus importantes sur la route ferroviaire de la soie.

Il y a 10 ans encore, aucun service de transport de fret direct n'existait tandis qu'aujourd'hui environ **35 villes chinoises** sont reliées à **34 villes européennes** par un service ferroviaire avec une fréquence au moins hebdomadaire. Une donnée illustre la croissance importante du rail : la proportion de marchandises transportées sur cet axe, en plus de croître à une vitesse inattendue, a enregistré une augmentation de **144 %** au cours du premier semestre 2017 par rapport à la même période en 2016 et **+73 %** en 2018 par rapport à 2017⁴.

Une étude menée par l'Union internationale des chemins de fer estime que **les services ferroviaires pourraient doubler de volume au cours des 10 prochaines années**⁵.

passenger e gli utenti merci nel corridoio nord-sud. In termini di ripartizione, le circolazioni merci rappresentano una parte del 59 % nel 2018, notevolmente la stessa di quella relativa alla messa in servizio con quasi 120 treni merci i giorni di punta, ossia il mantenimento della tendenza dell'anno precedente.

I principali operatori che utilizzano quest'infrastruttura rimangono SBB Cargo e SBB Cargo Internazionale per circa il 83 % dei traffici merci.

Fonte: International Railway Journal 6th March 2019 and Swiss Info, June 2^d 2017.

SVILUPPO DI NUOVE VIE DELLA SETA

Le reti ferroviarie sono al centro di uno sviluppo infrastrutturale che sta attraversando il mondo dall'Europa all'Asia, dall'Africa alla Nuova Zelanda, fino agli Stati Uniti, un tempo poco inclini agli investimenti nell'Alta Velocità.

La regione Eurasiatica è il terreno più interessato dalla rivoluzione dei trasporti condotta dalla forza europea da un lato, con gli investimenti alla base del Transeuropean Network, e dall'altro dall'avanzamento cinese con la Belt and Road Initiative (o One Belt One Road, com'era stata annunciata inizialmente), il piano annunciato dal presidente Xi Jinping a settembre del 2013 che prevede lo sviluppo di infrastrutture energetiche, dell'industria e dei trasporti, oltre che la partecipazione a progetti di nuove infrastrutture (ferrovie ad alta velocità, superstrade, retroporti) sia in Cina che nei Paesi asiatici ed europei lungo la "Nuova Via della Seta", dall'Atlantico al Pacifico.

Il primo segnale tangibile sul fronte ferroviario della volontà della Cina di creare collegamenti terrestri sempre più veloci e frequenti con l'Europa sono le prime linee merci che dal 2014 ad oggi sono state istituite tra i principali nodi economici dei due continenti: Madrid, Lione, Rotterdam, Londra sono solo alcuni degli approdi più importanti della via della seta ferroviaria.

Fino a 10 anni fa non esistevano servizi diretti di trasporto merci mentre oggi circa **35 città cinesi** sono collegate da un servizio ferroviario, almeno settimanale, **con 34 città europee**.

Un dato fotografa la crescita rilevante della ferrovia: la quota di merci trasportate su quest'asse, oltre a crescere a una velocità inaspettata, ha segnato un **+144 %** nella prima metà del 2017 rispetto allo stesso periodo del 2016 e **+73 %** nel 2018 sul 2017⁷.

Uno studio dell'International Union of Railways stima che i **servizi ferroviari potrebbero raddoppiare il loro volume nei prossimi 10 anni**⁸.

Du côté européen, le document fondamental intitulé « Elements for a new EU strategy on China », qui définit la stratégie européenne vis-à-vis du programme de la Belt and Road Initiative, met en lumière la volonté de l'Union européenne de trouver une ligne de conduite commune à tous les pays membres afin de participer au renforcement de la connectivité, sans laisser les opérateurs chinois seuls à la barre des investissements⁹.

Lato Europa, il documento fondamentale "Elements for a new EU strategy on China" che definisce la strategia europea rispetto al programma della Belt & Road Initiative mette in luce come sia volontà dell'Unione trovare una linea condivisa tra i diversi Paesi membri per partecipare al rafforzamento della connettività, senza lasciare il timone degli investimenti unicamente ad operatori cinesi⁹.

Illustration XIII. Nombre de services ferroviaire annuels Europe-Chine
Figura 13. Numero di servizi ferroviari annuali Europa-Cina



Source : SYSTRA d'après Study on Eurasian rail corridors, UIC/Roland Berger pour la période 2014-2016, relevés et estimations pour 2017-2018

Fonte: SYSTRA in base a Study on Eurasian rail corridors, UIC/Roland Berger per il periodo 2014-2016, rilevazioni e stime per 2017-2018

L'analyse du trafic ferroviaire entre l'Europe occidentale et l'Asie permet de mieux identifier sa dynamique sur les 5 dernières années :

- Actuellement, les services réguliers intermodaux se situent dans le corridor nord (les infrastructures des autres corridors conçus par la BRI, centrale et méridionale, sont en phase de construction) ;
- Le nombre de circulations a doublé chaque année sur la période 2014-2016. Sur la période 2017-2018, les circulations ont augmenté à raison de deux trains supplémentaires par an (environ 300 circulations annuelles).

En particulier, le corridor Méditerranéen TEN-T dans lequel s'inscrit le tunnel du Lyon-Turin pourra être connecté à son extrémité Est à la Belt & Road Initiative. Ce point de connexion pourrait être situé à Silvengrad (Bulgarie).

Néanmoins, de fortes tensions géopolitiques sur cet axe Sud existent à ce jour, qui peuvent demander plusieurs années de négociations avant de déboucher sur des voies commerciales fiables. Le potentiel pour le projet TELT est très intéressant, comme cela a été mis en évidence dans une étude récente réalisée pour le Promoteur par Systra (2018). Cette étude

L'analisi dei traffici tra Europa occidentale e Asia consente di individuare meglio la dinamica dei traffici ferroviari sugli ultimi 5 anni:

- I servizi regolari intermodali attualmente si collocano solo nel corridoio nord (le infrastrutture degli altri corridoi disegnati dalla BRI, centrale e meridionale, sono in fase di costruzione);
- Le circolazioni sono raddoppiate ogni anno nel periodo 2014-2016. Nel periodo 2017-2018, le circolazioni sono aumentate di due treni addizionali all'anno (circa 300 circolazioni annuali).

In particolare, il corridoio TEN-T Mediterraneo in cui è situato il tunnel Lione-Torino può essere collegato all'estremità orientale della Belt & Road Initiative. Questo punto di connessione potrebbe essere situato a Silvengrad (Bulgaria).

Sebbene il contesto geopolitico su questo asse sud potrebbe richiedere diversi anni di negoziati prima di condurre a rotte commerciali affidabili, il potenziale per il progetto TELT è di grande interesse, come si evince da un recente studio condotto per il Promotore da Systra (2018). Questo studio ritiene plausibile che l'asse sud possa intercettare le merci

⁴ China Railway Construction Corporation Limited (CRCC)

⁵ Roland Berger, "Eurasian Rail Corridors: What Opportunities for Freight Stakeholders?" Union internationale des chemins de fer, octobre 2017

⁷ China Railway Construction Corporation Limited (CRCC)

⁸ Roland Berger, "Eurasian Rail Corridors: What Opportunities for Freight Stakeholders?" International Union of Railways, October 2017

⁹ Elements for a new EU strategy on China – Bruxelles 22.06.2016

⁹ Elements for a new EU strategy on China – Bruxelles 22.06.2016

considère que l'axe sud peut intercepter les marchandises de plus grande valeur et environ la moitié de celles de valeur intermédiaire (grâce aux accords bilatéraux en train de se concrétiser et au fait que grâce à ceux-ci les marchandises de luxe réduiraient les délais et les risques du transport fluvial) avec une prévision de 115 000 TEU par le rail en 2030, dont 80 % à l'import. Ceci avec une base de 8 A/R par jour sur le corridor Méditerranéen.

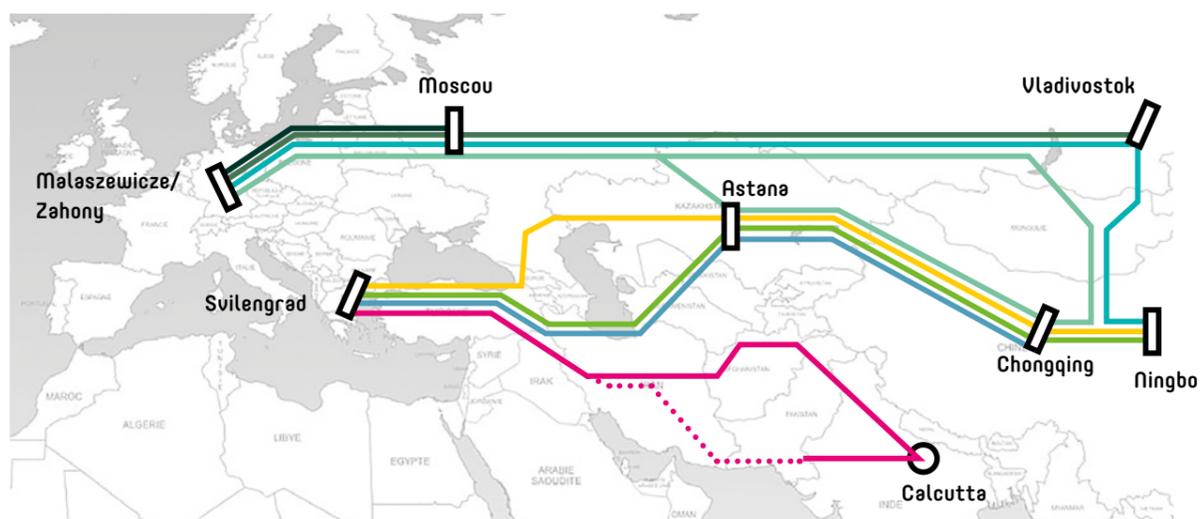
La carte ci-dessous présente un schéma synthétique des principaux axes liés aux Routes de la Soie (Belt & Road Initiative).

di più alto valore e circa la metà di quelle di valore intermedio (grazie agli accordi bilaterali che si stanno via via concretizzando e al fatto che grazie ad essi le merci di pregio ridurrebbero i tempi e i rischi del trasporto navale), con una prospettiva al 2030 di 115.000 TEU per ferrovia, di cui l'80 % import.

Questo porrebbe le basi per 8 A/R al giorno sul corridoio del Mediterraneo.

La mappa seguente presenta uno schema sintetico delle direttrici principali relative alle Via della seta (Belt & Road Initiative).

Illustration XIV. Structure des corridors des routes de la Soie
Figura 14. Struttura dei corridoi della via della seta



8. ANALYSE DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

8. ANALISI GESTIONALE DELLA SITUAZIONE ECONOMICA E PATRIMONIALE

CHARGES

Les charges opérationnelles du projet en 2018 augmentent d'environ 85,9 M€ (soit +71,2 %) par rapport à l'année précédente¹⁰.

COSTI

I costi operativi del progetto dell'anno 2018 aumentano di circa 85,9 M€ (ovvero +71,2%) rispetto all'anno precedente¹¹.

Compte de résultat / conto economico	Réal / Consuntivo 2017		Réal / Consuntivo 2018		Var %
	m€	%	m€	%	
Maîtrise d'Ouvrage / Committenza*	21,0	17,5	20,4	9,9	-2,7
Maintenance descenderies / Manutenzione discenderie	0,6	0,5	0,7	0,3	12,7
Galerie de La Maddalena / Galleria della Maddalena	9,2	7,7	2,4	1,1	-74,5
Galerie de Saint-Martin-la-Porte / Galleria di Saint-Martin-la-Porte	63,8	52,9	77,7	37,6	21,8
Projet de Référence / Progetto di Riferimento	12,2	10,1	1,5	0,7	-87,9
Déconstruction / Demolizioni	0,0	0,0	0,4	0,2	771,8
Déviations des réseaux France / Interferenze Francia	0,7	0,6	3,4	1,6	351,9
Autoport A32 SITAF / Autoporto A32 SITAF	/	/	0,1	0,0	100,0
Puits d'Avrieux / Pozzi di Avrieux	0,0	0,0	0,6	0,3	3 581,4
Tranchée Villard-Clément / Trincea Villard-Clément	0,1	0,1	0,3	0,1	407,3
Réseaux électriques France / Reti elettriche Francia	1,1	1,0	2,0	1,0	72,4
Travaux principaux / Lavori principali	4,1	3,4	90,8	44,0	2 120,8
AMO pour AF France / AMO per Espropri Francia	1,0	0,8	0,5	0,3	-47,6
Acquisitions foncières France / Espropri Francia	6,3	5,3	5,7	2,8	-9,6
AMO pour AF Italie / AMO per Espropri Italia	0,3	0,3	0,2	0,1	47,7
Acquisitions foncières Italie / Espropri Italia	0,1	0,1	0,0	0,0	81,9
TOTAL CHARGES EXPLOITATION / TOTALE COSTI DI GESTIONE	120,7	100,0	206,5	100,0	71,2

*Inclus les investissements de fonctionnement et hors amortissements / Inclusi gli investimenti di funzionamento e senza gli ammortamenti

Tableau 1. Réel 2018 vs 2017 (Pro forma) - Charges exploitation
Tabella 1. Consolidato 2018 vs 2017 (Pro forma) - Costi di Gestione

¹⁰ L'année 2017 a été rédigée en « pro forma » en reclassant les coûts relatifs aux études et reconnaissances autres que Projet de référence (0,3 M€), aux directions études et sécurité travaux (2,3 M€) et aux Procédures et Environnement (0,6 M€) présents dans les coûts de Maîtrise d'Ouvrage en 2017 vers l'activité Travaux principaux, afin de garder la cohérence avec l'année 2018.

¹¹ L'anno 2017 è stato compilato in "Pro forma" riclassificando i costi relativi agli Studi e indagini altri che il Progetto di riferimento (0,3 M€), alle direzioni Studi e sicurezza lavori (2,3 M€) e alle Procedure e ambiente (0,6 M€) presenti nei costi della Committenza nel 2017 verso l'attività Lavori principali, al fine di mantenere la coerenza con il 2018.

Les principaux éléments qui caractérisent cette augmentation sont :

- un avancement significatif de l'excavation du chantier de SMP4 en raison de conditions géologiques plus favorables que l'année précédente ;
- le début de la phase de réalisation des travaux relatifs à l'interconnexion ferroviaire de Saint-Jean-de-Maurienne de même que ceux relatifs à la ligne historique Susa-Bussoleno ;
- la fin du chantier de la galerie de La Maddalena où la démobilitation est en cours, les objectifs concernant tous les sondages de reconnaissance ayant été atteints.

De façon plus analytique, les principaux éléments d'évolution des coûts sont les suivants :

Maîtrise d'ouvrage (-0,6 M€ par rapport à 2017)

Maîtrise d'ouvrage / Committenza	Réal / Consuntivo 2017		Réal / Consuntivo 2018		Var %
	m€	%	m€	%	
Coût Total de Fonctionnement / Costo Totale di funzionamento	21,0	100	20,4	100	-2,7
dont Communication / di cui Comunicazione	1,0	4,7	0,8	4,1	-13,8
dont Structure / di cui Struttura	5,5	26,2	5,2	25,5	-5,4
dont Personnel / di cui Personale	10,6	50,5	12,7	62,2	19,9
dont CIG, CA et Commissions / di cui CIG, CdA e Commissioni	0,6	2,9	0,7	3,2	8,1
dont Personnel / di cui Personale	3,3	15,8	1,0	5,0	69,0
TOTAL/TOTALE	21,0	100,0	20,4	100,0	-2,7

Tableau 2. Charges de maîtrise d'ouvrage
Tabella 2. Costi della Committenza

I principali elementi che caratterizzano questo incremento sono:

- una progressione più significativa dello scavo sul cantiere di SMP4 dovuta a condizioni geologiche migliori rispetto all'anno precedente;
- inizio della fase realizzazione dei lavori relativi all'interconnessione ferroviaria di Saint-Jean-de-Maurienne così come quelli relativa alla linea storica Susa-Bussoleno;
- la fine del cantiere del cunicolo della Maddalena dove è in corso la smobilitazione essendo stati raggiunti gli obiettivi di tutte le indagini geognostiche.

In maniera più analitica, gli elementi principali dell'evoluzione dei costi sono i seguenti

Committenza (-0,6 M€ rispetto al 2017)

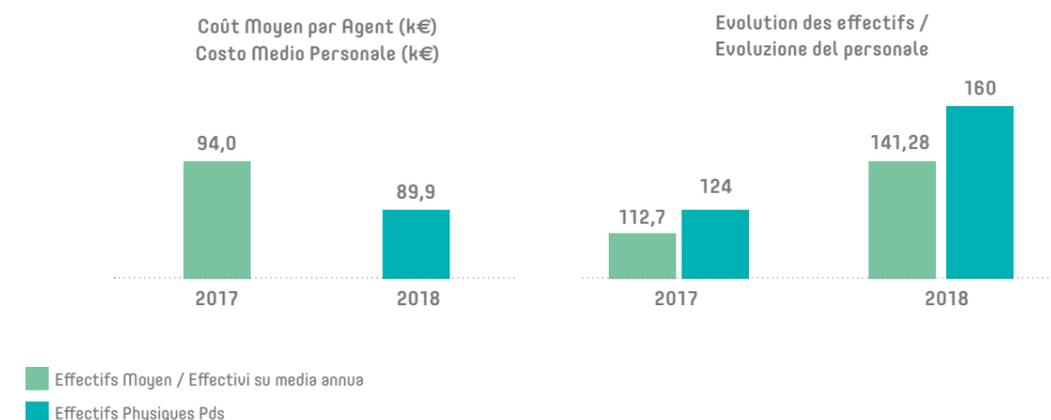
L'écart entre le réalisé 2018 et le réalisé 2017 est principalement lié à :

- Coûts du personnel salarié et détaché (+2,1 M€ par rapport à 2017) : l'augmentation des effectifs (+36 à fin décembre 2018 par rapport à 2017) entraîne une augmentation des charges de personnel. A noter que le coût moyen unitaire à fin 2018 présente une valeur de 89,9 k€, en diminution de 4 % par rapport à 2017.

La variazione rispetto all'anno precedente è principalmente legata a:

- Costi del personale dipendente e distaccato (+2,1 M€ rispetto al 2017): l'incremento degli effettivi (+36 a fine dicembre 2018 rispetto al 2017) comporta un incremento dei costi legati al personale. Da notare che il costo medio unitario a fine 2018 presenta un valore di 89,9 k€ in diminuzione del 4 % rispetto al 2017.

Graphiques 1 et 2. Évolution du coût moyen agent et des effectifs
Grafici 1 e 2. Evoluzione e del costo medio agente e degli effettivi



- Communication (-0,1 M€ par rapport à 2017) : la diminution est liée à la réduction de l'activité de promotion du projet.
- Coûts de structure (-0,3 M€ par rapport à 2017) : la diminution des coûts de réparation divers et de vidéo surveillance ainsi que la réduction des charges de maintenance informatique suite au décalage de la mise en place de différents outils de gestion expliquent cette diminution.
- Investissements (-2,3 M€ par rapport à 2017) : la diminution est liée au fait que la majorité des investissements a été finalisée courant d'année 2017.

- Comunicazione (-0,1 M€ rispetto al 2017): la diminuzione è legata alla riduzione delle attività di promozione del progetto.
- Costi di struttura (-0,3 M€ rispetto al 2017): la diminuzione dei costi di riparazione diversi e di videosorveglianza e la riduzione dei costi legati alla manutenzione informatica in seguito allo slittamento della messa in opera di diversi strumenti gestionali spiegano questa diminuzione.
- Investimenti (-2,3 M€ rispetto al 2017): la diminuzione è legata al fatto che la maggior parte degli investimenti è stata effettuata nel corso dell'anno 2017.

Galerie La Maddalena (-6,9 M€ par rapport à 2017)

Les objectifs concernant les sondages de reconnaissance de la galerie ont été atteints (PK 7 020 atteint), avec des économies par rapport aux prévisions (3,2 M€).

Au cours de l'année 2018, des travaux de finition et de démobilitation du chantier ont été effectués pour la réalisation de la galerie de reconnaissance.

Les travaux de mise en dépôt du matériel creusé dans la galerie ont été achevés le 29 mars 2018.

Galerie Saint-Martin-la-Porte (+13,9 M€ par rapport à 2017)

La variation par rapport à 2017 est due à une progression constante de l'excavation sur l'année 2018, contrairement aux ralentissements subis courant 2017 suite à des difficultés géologiques.

Durant l'année 2018, plus de 4 100 m. de tunnel ont été réalisés le long de l'axe du tube sud, dont 4 000 m. creusés au tunnelier (Partie 2) et 100 m. réalisés en méthode conventionnelle (Partie 3b).

La partie mécanisée a atteint le PK 6 000 m ; la tête du tunnelier a subi deux manutentions importantes.

Projet de Référence (-10,7 M€ par rapport à 2017)

Cette diminution est due à la fin des études se rapportant au Projet de référence.

Travaux Principaux (+86,7 M€ par rapport à 2017)

Cette augmentation est principalement due :

- au début des travaux relatifs à l'interconnexion ferroviaire de Saint-Jean-de-Maurienne avec SNCF - Réseau (impact de 48,4 M€),
- au début des travaux relatifs à la ligne historique Susa-Bussoleno (impact de 27 M€),
- à la signature des contrats de Maîtrise d'œuvre pour les chantiers du Tunnel de base Ouest, de Villarodin-Bourget/Modane, de Clarea / Maddalena et de La Praz (impact de 13,6 M€),
- à d'autres événements (impact de -2,3 M€).

Autres postes (+3,4 M€ par rapport à 2017)

La variation s'explique principalement par les coûts liés aux déviations de réseaux France et par les coûts engendrés suite à la signature des conventions avec les gestionnaires de réseaux électriques en France.

Galleria La Maddalena (-6,9 M€ rispetto al 2017)

La galleria ha raggiunto tutti i suoi obiettivi geognostici (PK 7 020 raggiunto) con una minor spesa rispetto alle previsioni iniziali (risparmio di 3,2 M€).

Nell'anno 2018 sono stati realizzati lavori di finitura e di smobilizzo del cantiere per la realizzazione del cunicolo esplorativo.

In data 29 marzo 2018 sono stati ultimati i lavori di messa a deposito del materiale scavato dalla galleria.

Galleria Saint-Martin-la-Porte (+13,9 M€ rispetto al 2017)

L'incremento rispetto al 2017 è dovuto ad una progressione più significativa dello scavo nel corso del 2018, contrariamente ai rallentamenti subiti nel corso dell'anno 2017 a seguito di difficoltà geologiche.

Nell'anno 2018 si sono scavati oltre 4 100 m. lungo l'asse del tunnel sud, di cui 4 000 m. con la fresa (Parte 2) e 100 m. in tradizionale (Parte 3b).

La parte in scavo meccanizzato ha raggiunto la Pk 6 000 m.; la fresa ha subito due importanti manutenzioni alla testa fresante.

Progetto di Riferimento (-10,7 M€ rispetto al 2017)

Tale diminuzione è legata alla fine degli studi legati al Progetto di riferimento.

Lavori Principali (+86,7 M€ rispetto al 2017)

L'incremento constatato è principalmente legato a:

- L'inizio dei lavori relativi all'interconnessione ferroviaria di Saint-Jean-de-Maurienne con SNCF - Réseau (impatto di 48,4 M€);
- L'inizio dei lavori relativi alla linea storica Susa-Bussoleno (impatto di 27 M€);
- La firma dei contratti per le Direzioni Lavori relative ai cantieri del Tunnel di Base Ovest, di Villarodin-Bourget / Modane, di Clarea / Maddalena e di La Praz (impatto di 13,6 M€);
- Altre cause (impatto di -2,3 M€).

Altre voci di costo (+3,4 M€ rispetto al 2017)

La variazione è principalmente legata ai costi relativi alla risoluzione delle interferenze Francia e ai costi generati dalla firma delle convenzioni con i gestori delle reti elettriche in Francia.



9. AUDIT INTERNE ET FACTEURS DE RISQUE

SYSTÈME DE CONTRÔLE INTERNE, MANAGEMENT DES RISQUES ET INTERNAL AUDIT

TELT, comme toutes les organisations, est confrontée à une série de risques susceptibles de compromettre la réalisation des objectifs et pouvant être générés aussi bien en interne qu'en externe.

La gestion des risques, processus par lequel les risques sont estimés ou mesurés avant que des stratégies ne soient élaborées pour les gérer, est fondée sur l'activité d'Évaluation des risques (*Risk Assessment*), qui correspond à l'identification et à l'analyse des risques inhérents à l'atteinte des objectifs.

En partant de l'expérience de LTF et dans le cadre ci-dessus, le processus d'organisation que TELT a mis en place prévoit les phases suivantes :

- A** L'identification des processus courants à l'intérieur de TELT, avec la définition de procédures et des responsabilités ;
- B** L'analyse des risques associée aux processus que TELT compte prendre en vue d'atteindre ses objectifs stratégiques, en donnant priorité aux processus Contrats et Construction et en portant une attention particulière aux risques en matière d'environnement, de sécurité sur le lieu du travail, et de prévention de la corruption ;
- C** L'évaluation des niveaux d'acceptabilité des risques identifiés pour TELT ;
- D** La définition des risques qui ne nécessitent pas de mesures d'atténuation supplémentaires, ou, si tel est le cas, la définition des actions visant à réduire les effets et la probabilité d'un événement indésirable, y compris les activités de contrôle en réponse au risque ;
- E** L'établissement de l'amélioration continue du Système de Contrôle Interne et de Gestion des Risques de la société, qui a pour objectif et priorité de gouverner l'organisation à travers l'identification, l'évaluation, la surveillance, la mesure et la gestion/atténuation de tous ces risques, dans le respect des niveaux de risque définis/acceptés par la Direction.

9. CONTROLLO INTERNO E FATTORI DI RISCHIO

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO, RISK MANAGEMENT E INTERNAL AUDIT

TELT, come tutte organizzazioni, è confrontata ad una serie di rischi che potrebbero compromettere la realizzazione degli obiettivi e essere generati sia in interno che in esterno.

La gestione del rischio, il processo tramite il quale i rischi sono stimati o misurati prima dell'elaborazione di strategie di gestione, è basata sull'attività di Valutazione dei rischi (*Risk Assessment*), che corrisponde all'identificazione e all'analisi dei rischi inerenti al raggiungimento degli obiettivi.

Dall'esperienza di LTF e nell'ambito sopra indicato, il processo organizzativo istituito da TELT prevede le seguenti fasi:

- A** L'identificazione dei processi correnti all'interno di TELT, con la definizione di procedure e responsabilità;
- B** L'analisi del rischio associata ai processi che TELT intende prendere in vista di raggiungere i propri obiettivi strategici, dando priorità ai processi Contratti e Costruzioni e dando attenzione in particolare ai rischi ambientali, sicurezza al lavoro e prevenzione della corruzione;
- C** La valutazione dei livelli di accettabilità per TELT dei rischi identificati;
- D** La definizione dei rischi che non occorrono la sistemazione di altri misure di riduzione o nel caso, la definizione delle azioni per ridurre gli effetti e la probabilità di un evento sfavorevole, comprese le attività di controllo in risposta al rischio;
- E** L'atto di miglioramento continuo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione del Rischio della società, i cui obiettivo e priorità sono di governare l'organizzazione tramite l'identificazione, la valutazione, la sorveglianza, la misura e la gestione /riduzione di tutti i rischi, nel rispetto dei livelli di rischio definiti/accettati dalla Direzione.

La politique de défense de TELT dans la gestion des risques se fonde sur trois niveaux :

• **Première ligne de défense :**

identifie, évalue, gère et surveille les risques en fonction desquels elle élabore et met en œuvre des actions de traitement spécifiques, en accord avec les logiques du système organisationnel de l'entreprise (Process Owners/Directeurs propriétaires des processus).

• **Deuxième ligne de défense :**

définit les lignes directrices, les méthodologies et les instruments de la gestion des risques (Risk Management) et mène des activités de contrôle des risques sans implication directe dans les activités de gestion des risques, répondant ainsi aux critères de séparation des tâches qui permettent une surveillance efficace. (Fonctions dédiées au contrôle des risques : Fonction contrôle interne et gestion des risques, Direction environnement et sécurité, Contrôle de gestion, Contrôle du planning, etc.).

• **Troisième ligne de défense :**

de la même manière que les principaux processus de l'entreprise, elle fournit une assurance indépendante sur le système de contrôle interne du processus de la gestion des risques en planifiant périodiquement la réalisation d'audits relatifs au processus (Audits externes à TELT, cf Service Permanent de Contrôle).

Fin 2017 la société a également décidé de se doter d'un Comité d'Audit autonome.

Les principes sur lesquels se base ce Comité d'Audit ont fait l'objet d'une délibération du Conseil d'Administration fin 2018.

Le Règlement et l'organisation des activités associées à cet organe de contrôle seront définis courant 2019.

La politica di difesa di TELT nella gestione dei rischi è basata su tre livelli:

• **Prima linea di difesa:**

identifica, valuta, gestisce e segue i rischi in funzione dei quali elabora e applica azioni di trattamento specifiche, in accordo con le logiche del sistema organizzativo dell'impresa (Process Owners / Direttori proprietari dei processi).

• **Seconda linea di difesa:**

definisce gli orientamenti, le metodologie e gli strumenti per la gestione dei rischi (Risk Management) e esercita attività di controllo dei rischi senza implicazione diretta nelle attività di gestione dei rischi, rispondendo così ai criteri di divisione dei compiti permettendo una sorveglianza efficace. (Funzioni dedicate al controllo dei rischi: Funzione controllo interno e gestione del rischio, Direzione ambiente e sicurezza, Controllo di gestione, Controllo del planning, ecc.).

• **Terza linea di difesa**

come nei principali processi dell'impresa, fornisce una assicurazione indipendente sul sistema di controllo interno del processo della gestione del rischio nel pianificare in modo periodico la realizzazione di controlli relativi al processo (Controlli esterni a TELT, cf Servizio Permanente di Controllo).

Alla fine del 2017 la società ha deciso di dotarsi altresì di un autonomo Comitato di Audit.

Alla fine del 2018 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato i principi sui quali si fonda il Comitato di Audit.

Nel corso del 2019 saranno definiti il Regolamento e l'organizzazione delle attività associate a questo organo di controllo.





10. INVESTISSEMENTS

AVANCEMENT DU PROJET

France

Galerie de reconnaissance de Saint Martin La Porte :

Plus de 4100 m de tunnel ont été creusés le long de l'axe sud du tunnel en 2018, dont 4000 m avec le tunnelier (Partie 2) et 100 m avec la méthode conventionnelle (Partie 3b). La partie mécanisée a atteint le pk 6000 m ; la tête du tunnelier a subi deux manutentions importantes.

Chantier opérationnel 5 :

- Rédaction du PRO de la piste de raccordement entre l'autoroute A43 et le chantier de Modane contournant les agglomérations, non repris dans les PRO des MOe Tunnel de base, en intégrant les données géotechniques provenant des sondages réalisés directement par TELT. La fin de l'activité est prévue fin février 2019.

Chantier opérationnel 5a (puits d'Avrieux) :

- Finalisation de la phase candidatures début septembre 2018, 5 groupements d'entreprises ont été retenus sur 7 groupements ayant présenté un dossier ;
- Envoi des dossiers de consultation des entreprises aux 5 soumissionnaires le 7 septembre 2018. La remise des offres est programmée pour le 31 janvier 2019 ;
- Réalisation des travaux de dépollution pyrotechnique sur le site d'Avrieux avec obtention du certificat de dépollution pyrotechnique ;
- Démarrage des travaux préparatoires de la phase 1 du site de dépôt des Tierces ;
- Lancement de consultations pour divers travaux préparatoires.

Chantier opérationnel 6 :

- études relatives à la possibilité de faire transiter l'alimentation de la sous-station de Saint-Jean-de-Maurienne depuis La Praz par un câble 225 kV dans le tunnel de base et la faisabilité de remplacer la sous-station de traction électrique 225/25, qui implique pour RTE la création d'un poste 400/225, par une sous-station transformant directement le 400 kV en 25 kV.

10. INVESTIMENTI

AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Francia

Cunicolo Esplorativo di Saint-Martin-la-Porte:

Nell'anno 2018 si sono scavati oltre 4100 m lungo l'asse del tunnel sud, di cui 4000 mt con la fresa (Parte 2) e 100 m in tradizionale (Parte 3b).

La parte in scavo meccanizzato ha raggiunto la pk 6000 m, la fresa ha subito due importanti manutenzioni alla testa fresante.

Cantiere operativo 5:

- Redazione del PRO della pista di raccordo tra l'autostrada A43 ed il cantiere di Modane bypassando i centri abitati, non compreso nei PRO della MOe Tunnel di Base, integrando i dati geotecnici provenienti dai sondaggi realizzati direttamente da TELT. La previsione di fine attività è a fine febbraio 2019.

Cantiere operativo 5a (pozzi di Avrieux):

- Completamento della fase candidature all'inizio del settembre 2018, 5 raggruppamenti sono stati selezionati su 7 gruppi che hanno presentato un dossier;
- Spedizione dei dossier di consultazione delle imprese ai 5 offerenti il 7 settembre 2018. La consegna delle offerte è programmata per il 31 gennaio 2019;
- Realizzazione dei lavori di disinquinamento pirotecnico sul sito di Avrieux con ottenimento del certificato di disinquinamento pirotecnico;
- Avviamento dei lavori preparatori della fase 1 del sito di deposito delle Tierces;
- Lancio di consultazioni per vari lavori preparatori.

Cantiere operativo 6:

- Studi relativi alla possibilità di un transito dell'alimentazione della centrale di Saint-Jean-de-Maurienne da La Praz con un cavo 225 kV nel tunnel di base e la fattibilità di sostituire la centrale di trazione elettrica 225/25, che comporti per RTE la creazione di una stazione di consegna 400/225, con una centrale che trasformi direttamente i 400 kV in 25 kV.

Chantier opérationnel 9 :

- **9a** (Tranchée couverte de Saint Julien Montdenis) : Contrat notifié le 28/01/2019.
- **9b** (travaux confiés à SNCF) : en 2018, signature de la convention opérationnelle de transfert de Maîtrise d'ouvrage associée au programme. Négociation et signature des CFI 4 (34 177 k€) et CFI 5 (755 330 k€) permettant de lancer les phases PRO et travaux sur le bassin de Saint Jean pour le périmètre SNCF-R (9b, 12b, 12y, 12z).

Dans le cadre de la convention 2, SNCF Réseau a finalisé en 2018 les études de niveau PROJET de la première phase (sur 5) des travaux de Saint-Jean de Maurienne ainsi que de la délocalisation des installations nécessaires au trafic de marchandises à Hermillon et Saint-Avre.

- **9c** : Réalisation des diagnostics et DCE Travaux relatifs aux travaux préparatoires de démolitions des bâtiments.

Appel d'offres réalisé pour la déconstruction des premiers bâtiments (28 chantiers opérationnels) sur les communes de Saint Jean de Maurienne, Villargondran, Saint Julien Mondenis : le contrat a été attribué à PREMYS pour un montant d'environ 2 M€. Les travaux de déconstruction (Curage, déplombage, désamiantage, démolition et valorisation de matériaux par concassages) démarrent en janvier 2019. Une deuxième tranche de bâtiments à déconstruire va être lancée avant la fin de l'année 2019.

- **9c** (PEM et Infra Ouest) : Préparation du processus d'appel d'offres des contrats de maîtrise d'œuvre en vue d'un envoi à la Commission des Contrats pour fin février 2019.
- **9d** : Envoi DCE aux soumissionnaires en attente de l'accord de la commission des contrats.
- **9e** : Etude relative à la simplification de l'interaction entre la voie et le viaduc sur l'Arc dans le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne pour consolider les entrants des PRO SNCF et du premier lot du Tunnel de Base
- **9f** : L'objet précis du contrat de maîtrise d'œuvre de l'AVP au suivi travaux est en cours de définition.
- Maintenance descendrière VBM : le DCE est en consultation, dans l'attente des offres de soumissionnaires.

Chantier opérationnel 11

- Approfondissement des études techniques en phase PRO pour la valorisation des matériaux côté France du tunnel de base.
- Poursuite des tests de validation pour la réutilisation des matériaux sulfatés extraits du tunnel : démarrage d'une procédure de certification/normalisation des protocoles d'essais et de fabrication, essais en laboratoire et in-situ, tests de la caractérisation en ligne des matériaux d'excavation (chantier SMP4).
- Finalisation des études techniques relatives à la gestion et à la valorisation des matériaux dans le cadre du PRO, réalisés par la MOE du Tunnel de Base.
- Poursuite des tests de validation pour la réutilisation des matériaux sulfatés extraits du tunnel en granulats pour béton : démarrage d'une procédure de certification/normalisation des protocoles d'essais et de fabrication avec l'AFNOR (Groupe d'experts GE-UGS) et le CSTB, poursuite des essais béton en laboratoire et in-situ.

Cantieri operativo 9:

- **9a** (Tranchée couverte di Saint Julien Montdenis): Appalto notificato il 28/01/2019.
- **9b** (lavori affidati a SNCF): nel 2018, firma dell'accordo operativo di trasferimento della committenza associata in programma. Negoziati e firma delle CFI 4 (34 177 k€) e CFI 5 (755 330 k€) che consentono di avviare le fasi PRO e lavori nel bacino di Saint Jean per il perimetro SNCF-R (9b, 12b, 12y, 12z).

Nell'ambito della convenzione 2, SNCF Réseau ha portato a termine nel 2018 gli studi di livello PROJET per la prima fase dei lavori di Saint-Jean-de-Maurienne (su di 5) e del trasferimento degli impianti necessari per il traffico merci a Hermillon e Saint Avre.

- **9c**: Realizzazione delle valutazioni e DCE Lavori relativi ai lavori preparatori di demolizioni degli edifici.

Esecuzione della gara per la decostruzione dei primi edifici (28 cantieri operativi) sui comuni di Saint Jean de Maurienne, Villargondran, Saint Julien Mondenis: il contratto è stato attribuito a PREMYS per un importo di circa 2 M€. I lavori di decostruzione (pulitura, spiombatura, revoca dell'amianto, demolizione e valorizzazione dei materiali con frantumazioni) inizieranno nel gennaio 2019. Una seconda sezione d'edificio a decostruire sarà avviata prima della fine del 2019.

- **9c** (PEM et Infra Ouest): Preparazione del bando di gara dei contratti di direzione lavori in vista della trasmissione alla Commissione dei Contratti per fine febbraio 2019.
- **9d**: Spedizione DCE agli offerenti in attesa dell'accordo della commissione dei contratti.
- **9e**: Studio relativo alla semplificazione dell'interazione tra la ferrovia e il viadotto sull'Arc nel bacino di Saint-Jean-de-Maurienne per consolidare gli entranti dei PRO SNCF e del primo cantiere operativo del tunnel di base
- **9f**: È in corso di definizione l'oggetto preciso del contratto della direzione lavori dell'AVP al monitoraggio lavori.
- Manutenzione discenderia VBM: il DCE è in corso di consultazione in attesa delle offerte provenienti da offerenti.

Cantieri operativo 11:

- Approfondimento degli studi tecnici relativi alla valorizzazione dei materiali in fase PRO per i cantieri operativi francesi del tunnel di base.
- Prosecuzione dei test di validazione per il riutilizzo dei materiali solfatici estratti dal tunnel: lancio di una procedura di certificazione/normalizzazione dei protocolli di prove e fabbricazione, prove in laboratorio ed in situ, test di caratterizzazione in continuo dei materiali di scavo (cantiere SMP4).
- Finalizzazione degli studi tecnici relativi alla gestione e la valorizzazione dei materiali nel quadro del PRO, svolto dalla MOE del tunnel di Base.
- Proseguimento delle prove di validazione per la riciclaggio dei materiali solfonati estratti dal tunnel in aggregati per calcestruzzo: Avvio di una procedura di certificazione /normalizzazione dei protocolli di test e di fabbricazione con AFNOR (Gruppo di esperti GE-UGS) e CSTB, proseguimento delle prove calcestruzzo in laboratorio e in situ.

Lancement des démarches d'obtention des autorisations nécessaires à l'utilisation d'un analyseur chimique en ligne pour les CO5a et 5.

- Poursuite des tests portant sur la caractérisation en ligne des matériaux d'excavation (chantier SMP4).
- Lancement en 2018 du processus d'appel d'offres (candidatures) pour le Marché de la Maîtrise d'œuvre du chantier opérationnel n° 11. La rédaction du DCE a été faite en 2018 et sera finalisée début 2019.

Maîtrise d'œuvre des travaux principaux du Tunnel de Base :

Finalisation de la totalité des études de maîtrise d'œuvre (PRO) et rédaction du DCE des Chantiers opérationnels 5, 6, 7 et 8. Le dossier est en cours de validation.

ITALIE

Galerie de reconnaissance de la Maddalena :

Au cours de l'année 2018 des travaux de finition et de démobilité du chantier ont été effectués pour la réalisation de la galerie de reconnaissance. Le procès-verbal d'achèvement des travaux de finition et de démobilité a été signé le 31 mai - contrat C 5011.

Les travaux de mise en dépôt du matériel creusé dans la galerie ont été achevés le 29 mars 2018 - contrat C 12133.

L'essai Statique et technique Administratif du Tunnel Géologique et du Déblai exécuté par SIMETE est prévu courant février 2019 - contrat C 13057.

Le 1^{er} juin 2018 ont débuté les travaux de maintenance et d'entretien des ouvrages existants, le soutien logistique aux forces de l'ordre, la préparation pour le lancement des travaux de mise en œuvre du tunnel de base avec le contrat C 17365.

La Maîtrise d'œuvre pour le Soutien logistique aux forces de l'ordre est assurée en interne par le personnel TELT, la sécurité D.lgs 81/08 Coordination en cours d'Exécution a été confiée à AI Engineering et TCI avec le contrat C 17253.

Le contrat pour la mise en œuvre des DCE et Maîtrise d'œuvre des 23 niches d'échange à La Maddalena a été confié courant 2018 à PINI SWISS C 17333, tandis que la Coordination de la sécurité en phase de Conception et de Mise en œuvre a été confiée par contrat à GAE Engineering et I.E.C. Engineering - C 17334.

L'envoi du DCE aux entreprises préqualifiées en 2018 pour l'élaboration et l'envoi de l'offre économique des travaux à TELT est prévu en février 2019, les travaux de réalisation des 23 Niches d'Échange de La Maddalena seront vraisemblablement attribués en 2019.

Avvio degli iter per ottenere i permessi necessari all'uso di un analizzatore chimico online per i CO5a e 5.

- Proseguimento delle prove concernenti la caratterizzazione online dei materiali di scavo (cantiere SMP4).
- Lancio nel 2018 del processo di gara (candidature) per l'Appalto della Direzione lavori del cantiere operativo n. 11. La redazione del DCE si è svolta nel 2018 e sarà portata a termine all'inizio del 2019.

Direzione Lavori dei lavori principali del Tunnel di Base:

Finalizzazione della totalità degli studi relativi alla direzione lavori (PRO) e redazione del DCE per i cantieri operativi 5, 6, 7 e 8. Il dossier è in corso di validazione.

ITALIA

Cunicolo Esplorativo de la Maddalena:

Nell'anno 2018 sono stati realizzati lavori di finitura e di smobilizzo del cantiere per la realizzazione del cunicolo esplorativo. Il 31 maggio è stato firmato il verbale di ultimazione dei lavori di finitura e smobilizzo - contratto C 5011.

In data 29 marzo 2018 sono stati ultimati i lavori di messa a deposito del materiale scavato dalla galleria - contratto C 12133.

E' previsto per il mese di febbraio 2019 il collaudo Statico e tecnico Amministrativo del Cunicolo Geognostico e del Deposito eseguito da SIMETE - contratto C 13057.

Il 1° giugno 2018 sono iniziati i lavori di mantenimento e di manutenzione delle opere esistenti, il supporto logistico alle FF.OO, la predisposizione per l'avvio dei lavori di realizzazione del tunnel di base con il contratto C 17365.

La Direzione Lavori per il Supporto logistico alle FF.OO è interna svolta da personale TELT, la sicurezza D.lgs 81/08 Coordinamento in fase di Esecuzione è stata affidata ad AI Engineering e TCI con il contratto C 17253.

E' stato affidato nel 2018 il contratto per la realizzazione dei DCE e Direzione lavori delle 23 nicchie di interscambio alla Maddalena a PINI SWISS C 17333, mentre per il Coordinamento della sicurezza in fase di Progettazione ed Esecuzione è stato affidato il contratto a GAE Engineering e I.E.C. Engineering C 17334

Nel mese di febbraio 2019 è previsto l'invio del DCE alle imprese prequalificate nel 2018 per l'elaborazione e l'invio dell'offerta economica dei lavori a TELT, si presume di affidare i lavori di realizzazione delle n° 23 Nicchie di Interscambio alla Maddalena entro il 2019.

Chantier opérationnel Conventions :

Les contrats suivants sont en cours :

- Haute surveillance - Maîtrise d'œuvre pour l'échangeur de Chiomonte et l'Autoport de San Didero, en cette phase l'activité principale a été le contrôle et la vérification du Project Executif ;
- Coordination de la Sécurité en phase de conception et d'exécution pour les travaux préparatoires et les sondages géotechniques /environnementaux.

Les discussions avec SITAF pour l'achèvement des conventions de travaux pour l'échangeur de Chiomonte et le déplacement de l'autoport se sont poursuivies ; les conventions sont prêtes à 90 %.

Les projets exécutifs pour l'Echangeur et l'Autoport, envoyés en même temps au Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare pour vérification de la mise en œuvre de la délibération CIPE 19/2015 ont été finalisés.

Courant 2018 a été lancée la procédure DICC prévue par RFI pour la construction du raccordement ferroviaire de Torrazza Piemonte.

Les tables techniques prévues par la procédure de vérification de la conception exécutive et la conformité à la sécurité ferroviaire sont en cours.

Chantiers opérationnels 1-2 :

La procédure interne pour la publication de l'avis relatif aux Maîtrises d'œuvres des Chantiers opérationnels 1 et 2 (appel d'offre allotissement) a été lancée courant 2018. L'avis d'appel d'offres a reçu un avis positif de la CDC le 21/12 avec demande de certains ajouts à l'avis. L'avis de marché corrigé sera publié au cours du premier trimestre de 2019.

Chantier opérationnel 2^e - Caserme Henry :

Les procédures internes pour la publication des avis relatifs au projet exécutif, à la maîtrise d'œuvre et à la coordination de la sécurité ont débuté courant 2018. La publication des avis est prévue à la fin du premier trimestre 2019.

Chantiers opérationnels 3-4 :

Pour la MOE TdB côté Italie, les DCE ont reçu un avis favorable de la commission des contrats et ont été envoyés aux soumissionnaires sélectionnés.

Au cours des premiers mois de 2019 auront lieu les procédures de sélection et d'attribution.

Lancement de la procédure interne pour la publication de l'avis relatif aux travaux de réalisation du tunnel de base côté Italie et pour la valorisation des déblais de l'Italie. L'attribution est prévue d'ici le dernier trimestre de 2019.

Cantiere operativo Convenzioni:

Sono attivi i contratti di:

- Alta Sorveglianza - Direzione Lavori per lo Svincolo di Chiomonte e l'Autoporto di San Didero, in questa fase l'attività principale è stata quella di controllo e verifica del Progetto Esecutivo;
- Coordinamento della Sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione per i lavori propedeutici e sondaggi geotecnici/ambientali.

E' proseguita l'attività di confronto con Sitaf per la chiusura delle convenzioni lavori dello svincolo di Chiomonte e per lo spostamento dell'autoporto, le convenzioni sono pronte per il 90 %.

Sono stati conclusi i progetti esecutivi sia di Svincolo che di Autoporto contestualmente inviati in verifica di attuazione della delibera CIPE 19/2015 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Nel corso del 2018 è stata avviata la procedura DICC prevista da RFI per la costruzione del raccordo ferroviario di Torrazza Piemonte.

Sono in corso i tavoli tecnici previsti dalla procedura per la verifica della progettazione esecutiva e la conformità alla sicurezza ferroviaria.

Cantiere operativo 1-2:

Nel corso del 2018 si è avviata la procedura interna per la pubblicazione del bando relativo alle Direzioni Lavori dei cantieri operativi 1 e 2 (gara ad allotissement). Il bando di gara ha ricevuto parere positivo della CDC in data 21/12 con richiesta di alcune integrazioni al bando. L'avis de marché corretto verrà pubblicato nel primo trimestre del 2019.

Cantiere operativo 2^e - Caserma Henry:

Nel corso del 2018 avvio delle procedure interne per la pubblicazione dei bandi relativi alla progettazione esecutiva, direzione lavori e coordinamento della sicurezza. I bandi sono previsti in pubblicazione per la fine del primo trimestre 2019.

Cantiere operativo 3-4:

Per la MOE TdB lato Italia, i DCE per la gara hanno ricevuto parere positivo della commissione contratti e sono stati inviati agli offerenti selezionati.

Nei primi mesi del 2019 si svolgeranno le procedure di selezione ed affidamento.

Avvio della procedura interna per la pubblicazione del bando relativo ai lavori di realizzazione del tunnel di base lato Italia e per la valorizzazione dei materiali di scavo Italia. La previsione di affidamento è prevista entro l'ultimo trimestre del 2019.

Chantier opérationnel 10 :

Les principales activités réalisées pendant l'année 2018 sont les suivantes :

- Rédaction du projet exécutif des connexions ferroviaires de Caprie et Torrazza ;
- Rédaction d'une étude alternative de transport des déblais à Torrazza Piemonte à la demande de la commune, y compris une étude pour démontrer la faisabilité en termes d'exploitation ferroviaire.
- Transposition de la prescription de la délibération 19/2015 pour le site de Torrazza et études de solutions techniques spécifiques ;
- Publication de l'appel d'offres et analyse des candidatures pour l'attribution des services de Maîtrise d'œuvre pour la Valorisation des matériaux côté Italie ;
- Activités de contrôle environnemental et vérification des valeurs de fond naturel nécessaires à la rédaction du PUT dans le cadre réglementaire des Terres et Roches d'excavation appliquées au Projet de Variante de la section transfrontalière.

Appels d'offres inter Chantiers opérationnels

a) Coordination Sécurité côté IT

Au cours du dernier trimestre 2018 les documents techniques administratifs ont été finalisés pour l'appel d'offres du coordinateur de la sécurité en phase de projet et en cours d'exécution pour couvrir tous les chantiers de génie civil de la NLTL. L'avis d'appel d'offres sera publié au cours des quatre premiers mois de 2019, après avis favorable de la commission des contrats.

b) Vérification de la validation

Au mois de décembre 2018, la documentation pour l'appel d'offres relative à la vérification de la validation du projet PRV a également été complétée ; elle sera publiée au cours des quatre premiers mois de 2019.

c) Tests en cours d'ouvrage

La préparation des cahiers des charges relatifs à la prestation de Tests en cours d'ouvrage s'est achevée au cours du dernier trimestre 2018. Il a été demandé la disponibilité du MIT pour la détermination des administrations publiques ayant les qualités pour effectuer cette prestation.

En l'absence de personnel suffisant, comme le prévoit le code des marchés publics, il sera procédé courant 2019 à la publication de l'appel d'offres pour cette prestation.

Cantiere operativo 10:

Nel corso del 2018 sono state eseguite le seguenti attività principali:

- Redazione progetto esecutivo dei raccordi ferroviari di Caprie e Torrazza;
- Redazione di uno studio alternative di trasporto per lo smarino a Torrazza Piemonte su richiesta del comune, compreso uno studio mirante a dimostrare la fattibilità in termini di esercizio ferroviario.
- Recepimento del quadro prescrittivo delibera 19/2015 per il sito di Torrazza e studio di soluzioni tecniche specifiche.
- Pubblicazione della gara e analisi delle candidature per l'affidamento dei servizi di Direzione Lavori della Valorizzazione materiali lato Italia;
- Attività di verifica ambientale e accertamento dei valori di fondo naturale necessari per la redazione del PUT nel quadro normativo delle Terre e Rocce da scavo applicate al Progetto di Variante della tratta Transfrontaliera.

Gare inter cantieri operativi

a) Coordinamento Sicurezza lato IT

Nell'ultimo trimestre 2018 sono stati completati i documenti tecnico amministrativi per la gara del coordinatore della sicurezza in fase di progetto ed in fase di esecuzione a copertura di tutti i cantieri di opere civili della NLTL. L'avviso di gara sarà pubblicato nel primo quadrimestre del 2019 previo parere positivo della commissione dei contratti.

b) Verifica di validazione

Nel mese di dicembre 2018 è stata altresì completata la documentazione di gara relativa alla verifica di validazione del progetto PRV che verrà pubblicata nel primo quadrimestre del 2019.

c) Collaudo in corso d'opera

Nell'ultimo trimestre 2018 è stata completata la predisposizione dei capitolati relativi alla prestazione di Collaudo in corso d'opera. E' stata richiesta disponibilità al MIT per l'individuazione delle pubbliche amministrazioni aventi i requisiti per effettuare tale prestazione.

In assenza di organico sufficiente, come previsto dal codice degli appalti pubblici si procederà nell'anno 2019 alla pubblicazione del bando di gara per tale prestazione.

ACTIVITÉS LIÉES AUX ACQUISITIONS FONCIÈRES

Territoire France

Procédures foncières

Les activités liées aux acquisitions foncières se sont poursuivies en privilégiant les sites nécessaires aux travaux préparatoires définitifs. En 2018, 446 unités foncières ont été acquises par TELT (518 en 2017) pour un peu moins de 5,6 M€.

Suite à l'arrêté de cessibilité du 9 novembre 2017 pour les 267 unités foncières de l'enquête parcellaire complémentaire, le Tribunal de Grande Instance de Chambéry a délivré l'ordonnance d'expropriation le 6 juillet 2018.

Les notifications aux anciens propriétaires ont été quasiment toutes faites au second semestre 2018.

Au 31 décembre 2018, TELT maîtrise 78 % des unités foncières à l'air libre (894 sur 1146) et 40 % en tréfonds (496 sur 1222).

• Procédures

Une requête a été présentée par l'association « vivre et agir en Maurienne » (et 3 particuliers) pour solliciter l'annulation du décret du 6 décembre 2017 prorogeant les effets du décret du 18 décembre 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de la section transfrontalière entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière. Le recours est en cours d'instruction par le Ministère et TELT.

Un diagnostic d'archéologie préventive a été prescrit par arrêté préfectoral du 6 août 2018 concernant la zone du site des Tierces liée à la première phase de travaux nécessaire au chantier opérationnel 5a.

Les diagnostics ont été programmés avec l'INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives) au printemps/été 2019.

Le marché d'AMO pour les procédures a été notifié le 19 juin 2018.

Dans le cadre du protocole sur les modalités de travail collaboratives optimisées signé entre TELT et l'Etat le 15 décembre 2017 pour les procédures d'autorisation administratives, 20 revues de dossiers ont été réalisées en 2018 par TELT avec les services de l'Etat. Ainsi 11 permis de démolir et 5 autorisations administratives environnementales ont été obtenus, principalement pour les chantiers opérationnels 5a et 9a. 3 avis de pré-cadrage ont aussi été rendus sur des dossiers en cours d'instruction.

• Accords et conventions

51 conventions ont été signées en 2018 pour environ 766,1 M€.

ATTIVITÀ RELATIVE AGLI ESPROPRI

Territorio Francia

Procedura fondiaria

Sono proseguite le attività di acquisizioni fondiari privilegiando i siti necessari ai lavori preparatori definitivi. Nel 2018, 446 unità fondiaria sono state acquisite da TELT (518 nel 2017) per un importo poco inferiore a 5,6 M€.

A seguito dell'ordinanza di traferimento del 9 novembre 2017 per le 267 unità fondiaria del piano particellare complementare, la Corte d'Appello di Chambéry ha rilasciato l'ordinanza di esproprio il 6 luglio 2018.

Le notifiche agli ex proprietari sono state quasi tutte inviate nel secondo semestre 2018.

Al 31 dicembre 2018, TELT controlla il 78 % delle unità fondiaria all'aperto (894 su 1146), e il 40 % nel sottosuolo (496 su 1222).

• Procedura

Una richiesta è stata presentata dall'associazione « vivre et agir en Maurienne » (e 3 privati) per sollecitare l'annullamento del decreto del 6 dicembre 2017 prorogando gli effetti del decreto del 18 dicembre 2007 dichiarante la pubblica utilità e l'urgenza dei lavori nella zona transfrontaliera tra Saint-Jean-de-Maurienne e il confine. Il ricorso è in corso d'istruttoria da parte del Ministero e Telt.

Tramite decreto prefettizio del 6 agosto 2018 è stata prevista una ricerca di archeologia preventiva per la zona del sito di Tierces, che corrisponde alla prima fase di lavori necessari al cantiere operativo 5a.

Le verifiche sono state programmate con l'INRAP, (Istituto Nazionale delle Ricerche Archeologiche Preventive), per la primavera/estate 2019.

Il contratto di AMO per le procedure è stato notificato il 19 giugno 2018.

Nell'ambito del protocollo sulle modalità ottimizzate di lavoro collaborativo sottoscritto tra Telt e lo Stato il 15/12/2017 per gli iter amministrativi di autorizzazione, nel 2018, 20 valutazioni di dossier sono stati effettuati da TELT con i servizi dello Stato. Sono stati così ottenuti 11 permessi di demolizione e 5 autorizzazioni amministrative ambientali, in particolare per i cantieri operativi 5a e 9a. Inoltre, sono stati resi 3 pareri di pre-inquadramento sui dossier in corso di istruttoria.

• Accordi e convenzioni

Nel 2018, sono state firmate 51 convenzioni per circa 766,1 M€.

Du point de vue engagement financier, la principale convention de financement est la n° 5 du 23 juillet 2018 (CFI5) relative à la phase de réalisation des travaux sur le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne, pour un montant de 755 M€.

Des conventions ont été signées avec les gestionnaires des réseaux électriques (RTE et ENEDIS) pour la déviation de réseaux des chantiers 5a et 9.

Pour le C09a, une convention pour autoriser le déplacement de la RD1006 et une décision ministérielle qui autorise celui de l'A43 ont été signées le 22 juin avec le Conseil départemental.

5 conventions ont été signées courant 2018 avec des collectivités pour le co-financement des mesures d'accompagnement par le FAST (Fonds d'Accompagnement et de Soutien Territorial).

En 2018, les mesures compensatoires agricoles collectives ont été mises en place avec la spécification des modalités d'application du dispositif (avec les services de l'Etat) et la signature d'un premier dossier avec la Commune d'Avrieux.

• Concertation

TELT a participé en 2018 à de nombreuses réunions de concertation et d'informations avec les élus et les acteurs du Territoire, en particulier concernant :

- le chantier de SMP4 : 3 revues de chantier
- le pôle d'échange multimodal de Saint-Jean-de-Maurienne : groupes de travail avec les élus, comité de riverains et 1 réunion publique
- le lancement du chantier opérationnel 5a : élus, comité de soutien des habitants, réunions publiques
- le lancement du chantier de déconstruction : élus des communes concernées.

TELT a participé à un Comité Maurienne pour le Lyon-Turin sous l'égide du Sous-Préfet et du Président du Syndicat du Pays de Maurienne.

Territoire Italie

Les activités foncières et d'acquisition pour l'année 2018 ont connu un net ralentissement, en particulier au second semestre en raison des décisions prises par le gouvernement italien concernant le contrôle de la durabilité des travaux au moyen d'une nouvelle analyse des coûts/avantages.

Activités foncières

Au mois de mars, le projet de variante a été approuvé par les résolutions n° 30 et n° 39 du CIPE, conformément à l'ordonnance 235 de la résolution CIPE 19/2015, publiée au JO en août de la même année.

Par la suite, les communications visées à l'article 17 (environ 1 500 lettres) ont été préparées mais non envoyées, qui impliquaient les propriétaires du registre cadastral des zones concernées par le PRV approuvé et des zones identifiées dans les territoires des municipalités de Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa et Venasus.

Dal punto di vista degli impegni finanziari, la principale è la convenzione di finanziamento n.5 del 23 luglio 2018 (CFI5) relativa alla fase di realizzazione dei lavori nel bacino di Saint-Jean-di-Maurienne, per un importo di 755 M€.

Alcune convenzioni sono state firmate con i gestori delle reti elettriche, (RTE ed ENEDIS), per la risoluzione delle interferenze per i cantieri 5a e 9.

Il 22 giugno, è stata firmata per il C09a una convenzione con il Consiglio dipartimentale che autorizza lo spostamento della RD 1006 e una decisione ministeriale che autorizza quello dell'A43.

Durante il 2018, sono state firmate con le collettività 5 convenzioni per il cofinanziamento di misure di accompagnamento per il FAST (Fondo di Accompagnamento e di Sostegno Territoriale).

Nel 2018 sono state messe a punto le misure compensatorie agricole collettive con la specifica delle modalità di applicazione del dispositivo, (con i servizi dello Stato), e la firma di un primo dossier con il Comune di Avrieux.

• Concertazione

Nel 2018 TELT ha partecipato a numerose riunioni di concertazione e di informazione con gli eletti e gli attori del Territorio, riguardanti nello specifico:

- il cantiere di SMP4: 3 aggiornamenti di cantiere
- il polo di interscambio multimodale di Saint-Jean-de-Maurienne: gruppi di lavoro con eletti, comitato dei residenti e 1 riunione pubblica
- L'avvio del cantiere operativo 5a: eletti, comitato di sostegno degli abitanti, riunioni pubbliche
- L'avvio del cantiere di smontaggio: rappresentanti dei comuni interessati.

TELT ha partecipato ad un Comitato in Maurienne per la Torino-Lione sotto l'egida del Viceprefetto e del Presidente del Syndicat du Pays de Maurienne.

Territorio Italia

Le attività fondiaria e di convenzionamento per l'anno 2018 hanno subito un forte rallentamento, in special modo nel secondo semestre dell'anno, a causa delle decisioni assunte dal governo italiano in merito alla verifica della sostenibilità dell'opera mediante una nuova analisi costi/benefici.

Attività fondiaria

Nel mese di marzo con le Delibere CIPE n°30 e n°39 è stato approvato il Progetto di Variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della Delibera CIPE 19/2015, pubblicata in Gazzetta ad agosto del medesimo anno.

Successivamente sono state predisposte, ma non inviate, le Comunicazioni Art. 17 (circa 1500 lettere), che hanno coinvolto i proprietari catastali delle aree interessate dal PRV approvato e aree individuate nei territori dei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Venasus.

L'envoi des dites communications reste en suspens, dans l'attente d'un déblocage de la part du ministère des Transports.

Pour les décrets relatifs aux terrains de La Maddalena, publiés en avril 2016 et concernant plusieurs propriétaires, il a été décidé, en date du 30 novembre 2018, d'émettre l'ordre de paiement pour 28 propriétaires privés, publié au BURP n° 50.

Les sommes seront déposées début 2019 auprès de l'« Office de la comptabilité territoriale d'État de Turin - Service des dépôts définitifs ».

D'autres activités d'acquisitions foncières, en pleine réalisation, concernent les zones nécessaires à la réalisation du nouvel Autoport de San Didero/Bruzolo et de l'échangeur de Chiomonte.

Nouvel Autoport (San Didero/Bruzolo)

En avril 2018, il a été procédé, auprès de l'Office des usages civiques de la région Piémont, à la remise des demandes de déliement concernant le changement d'usage et la suspension de la contrainte d'usage civique pesant sur les parcelles concernées par les travaux dans les municipalités de San Didero et Bruzolo.

Dans une note datée du 12 juin 2018, la région Piémont a communiqué l'avis exprimé par la municipalité de San Didero, qui a formulé certaines observations.

Par conséquent, il a été procédé à l'élaboration d'une nouvelle demande de déliement, reprenant les requêtes de l'administration municipale. En ce qui concerne l'envoi de la nouvelle demande, celle-ci est prévue pour les premiers mois de 2019.

Dans une note datée du 29 novembre 2018, la région Piémont a communiqué l'avis favorable de la municipalité de Bruzolo concernant le changement d'affectation et la suspension de la charge liée à l'usage civique pesant sur les parcelles concernées par les travaux.

En raison des indications susmentionnées transmises par le ministère des Transports, l'acquisition définitive des zones détenues par Dierre est suspendue.

Toujours en avril 2018 ont été présentées à l'Administration des Domaines, les Demandes de cession de terrains appartenant au Domaine Hydrique, ex bassin de la Dora, situés à San Didero, et les Demandes d'autorisation d'enregistrement des zones sujettes à l'expropriation du « Domaine de l'État - Service des routes », situées dans les municipalités de San Didero et Bruzolo.

Echangeur de Chiomonte

La remise du projet exécutif a été faite en juillet 2018, aux fins de vérification de la mise en œuvre, conformément à l'ancien article 185 du décret législatif 163/2006 et variante, conformément à l'ancien article 169. La procédure est en cours.

La région Piémont a exprimé un avis favorable le 28 septembre 2018, par la DGR n° 53-7624. Les avis du ministère de l'Environnement (approbation PUT), du ministère du Patrimoine

L'invio di dette comunicazioni rimane sospesa in attesa di uno sblocco da parte del Ministero dei Trasporti.

Per i Decreti riguardanti le aree della La Maddalena emessi nell'aprile 2016 e riguardanti alcuni proprietari, si è provveduto ad emettere, in data 30/11/2018, l'ordinanza di pagamento che ha coinvolto 28 proprietari privati, pubblicata sul BURP n°50.

Nei primi mesi del 2019 si provvederà al deposito delle somme presso la "Ragioneria Territoriale dello Stato di Torino- Servizio Depositi Definitivi".

Altre attività per acquisizioni fondiarie, in pieno svolgimento, riguardano le aree occorrenti alla realizzazione del Nuovo Autoporto di San Didero/Bruzolo e dello Svincolo di Chiomonte

Nuovo Autoporto (San Didero/Bruzolo)

Nell'aprile del 2018 sono state consegnate all'Ufficio Usi Civici della Regione Piemonte le istanze di svincolo per il mutamento della destinazione d'uso e la sospensione del vincolo di uso civico gravante sulle particelle interessate dai lavori nei Comuni di San Didero e Bruzolo.

Con nota del 12 giugno 2018 la Regione Piemonte ha comunicato il parere espresso dal Comune di San Didero che ha formulato alcune osservazioni.

Pertanto è stata predisposta una nuova istanza di svincolo che ha recepito le richieste dell'amministrazione comunale. Per quanto attiene l'invio della nuova istanza è prevista per i primi mesi del 2019.

Con nota del 29/11/2018 la Regione Piemonte ha comunicato il parere positivo da parte del Comune di Bruzolo al mutamento della destinazione d'uso e la sospensione del vincolo di uso civico gravante sulle particelle interessate dai lavori.

In ragione delle citate indicazioni pervenute dal Ministero dei Trasporti è sospesa l'acquisizione a titolo definitivo delle aree di proprietà Dierre.

Sempre nell'aprile 2018 sono state presentate all'Agenzia del Demanio le Istanze di alienazione aree catastalmente appartenenti al Demanio Idrico, ex bacino della Dora, ubicate in comune di San Didero e le Istanze per l'autorizzazione ad intestare aree oggetto di esproprio in capo al "Demanio dello Stato - Ramo Strade" ubicate nei comuni di San Didero e Bruzolo.

Svincolo di Chiomonte

Nel mese di luglio 2018 si è provveduto alla consegna del Progetto Esecutivo in verifica di attuazione ai sensi del ex art 185 Dlgs 163 2006 e in variante ai sensi dell'ex art 169.

La procedura è in corso.

La Regione Piemonte si è espressa positivamente il 28 settembre 2018 con DGR n. 53-7624.

Si resta in attesa dei pareri del Min Ambiente (approvazione PUT), del MiBact e del MIT al fine di procedere con la pub-

culturel et du Tourisme et du ministère des Infrastructures et des Transports sont attendus, afin de procéder à la publication des plans parcellaires mis à jour, prévue en 2019.

Les décrets d'expropriation concernant les zones nécessaires à la réalisation de l'échangeur de Chiomonte (4 ha) et le reste des zones nommées Interscambio Maddalena (1 ha), comprises dans le PD2 pour un total de 5 ha, ont été élaborés. En ce qui concerne la promulgation des décrets, nous sommes toujours dans l'attente d'un déblocage des ministères concernant leur communication.

Conventions

Les activités suivantes ont été menées en 2018 :

Convention SITAF-TELT - Echangeur de Chiomonte :

En février 2018 a été conclue avec la SITAF la Convention pour la réalisation de l'échangeur de l'A32, en cours de construction dans les municipalités de Chiomonte et Giaglione (88 M€).

Suite à l'avis de la Commission des Contrats, le conseil d'administration de TELT a autorisé, le 17 avril 2018, la signature de la Convention. La Convention sera signée dès que le ministère des Infrastructures et des Transports confèrera à la SITAF l'autorisation de signer en qualité de Concessionnaire.

Convention RFI-TELT :

La convention de financement de 81 M€ pour les travaux d'adaptation de la LS Avigliana-Bussoleno a été signée avec RFI le 19 juin 2018.

Protocole d'intention Région Piémont - Observatoire - TELT :

Le protocole d'intention avec la Région Piémont régit et régleme, de manière générale, l'activation de comités techniques approfondis spécifiques, en rapport avec les thématiques identifiées dans le cadre du document de la D.G.R. n° 17-6445 du 2 février 2018 et des résolutions CIPE 19/2015, 30/2018 et 39/2018.

Le schéma de protocole a été approuvé le 20 juillet 2018 par la DGR n° 14 - 7239.

Convention TERNA-TELT - Ligne à haute tension « Piémont-Savoie » :

La convention avec TERNA pour la résolution des interférences entre la ligne à haute tension Piémont-Savoie (environ 3 M€) et le nouvel Autoport dans les municipalités de San Didero et Bruzolo a été élaborée et envoyée à la Commission des Contrats.

Convention CONSEPI-TELT - Conception définitive de variante de relocalisation de la « Pista Guida Sicura » :

La convention de conception définitive et d'étude de l'impact environnemental pour la relocalisation de la « Motor Oasi Pista Guida Sicura » dans les localités de Buttigliera Alta et Cesana Torinese a été conclue, conformément à la résolution CIPE n° 19/2015, article 3 et des dispositions n° 27 et 132.

blicazione dei piani particellari aggiornati, prevista nell'anno 2019.

Sono stati predisposti i Decreti di Esproprio riguardanti le aree occorrenti alla realizzazione dello Svincolo di Chiomonte (4 ha), e la rimanenza delle aree denominate Interscambio Maddalena (1 ha), ricomprese nel PD2, per un totale di 5 ha. Per quanto attiene l'emanazione dei Decreti si rimane in attesa di uno sblocco in merito alla pubblicizzazione da parte dei Ministeri.

Convenzioni

Durante il 2018 sono state condotte le seguenti attività:

Convenzione SITAF-TELT - Svincolo di Chiomonte:

A febbraio 2018 si è condiviso con SITAF la Convenzione dei lavori per la realizzazione dello Svincolo sulla A32 in fase di Cantiere nei Comuni di Chiomonte e Giaglione (88 mln€).

A seguito del parere della Commissione dei Contratti, il CdA di TELT, il 17 aprile 2018, ha autorizzato la firma della Convenzione. La Convenzione sarà sottoscrivibile appena il MIT conferirà a SITAF l'autorizzazione alla stipula, in qualità di Concessionario.

Convenzione RFI-TELT:

In data 19 giugno 2018 è stata sottoscritta con RFI la Convenzione di finanziamento di 81 mln € per i lavori di adeguamento della LS Avigliana-Bussoleno.

Protocollo di Intenti Regione Piemonte - Osservatorio - TELT:

Il Protocollo di intenti con la Regione Piemonte disciplina e regola in termini generali l'attivazione di specifici tavoli tecnici di approfondimento, relativi alle tematiche individuate nell'ambito della D.G.R. n. 17-6445 del 2 febbraio 2018 e delle Delibere CIPE 19/2015, 30/2018 e 39/2018.

Lo schema di protocollo è stato approvato in data 20 luglio 2018 con DGR n. 14 - 7239.

Convenzione TERNA-TELT - Elettro-dotto HVDC «Piémonte-Savoia»:

E' stata condivisa ed inviata alla Commissione dei Contratti la Convenzione con TERNA per la risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto HVDC Piémonte-Savoia (circa 3mln €) con il nuovo Autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo.

Convenzione CONSEPI-TELT - Progettazione Definitiva in Variante ricollocazione «Pista Guida Sicura»:

E' stata condivisa la Convenzione di Progettazione Definitiva e Studio di Impatto Ambientale per la ricollocazione della Motor Oasi Pista Guida Sicura in località Buttigliera Alta e Cesana Torinese ai sensi della Delibera CIPE n. 19/2015 art. 3 e prescrizioni n. 27 e 132.

Concession domaniale à la Région Piémont pour la traversée temporaire du torrent Clarea :

Le règlement sur les concessions a été signé au mois de décembre avec la région Piémont - secteur hydrique - pour la traversée du torrent Clarea.

Conventions avec les Organismes concernés - Interférences relevant du lot constructible 1 :

Les projets de textes de convention avec les organes de gestion (Télécom, E-Distribution, 2iReteGas, Snam, Smat) relatifs aux déviations de réseaux des chantiers opérationnels financés avec le premier lot constructible (résolution CIPE 67/2018) ont été envoyés. La signature de la convention lie la partie engagée à cette résolution dans les délais fixés par TELT, lesquels à ce jour, suite aux orientations ministérielles, sont susceptibles d'être reprogrammés après évaluation du projet par le gouvernement italien.

Procédures

Les activités procédurales suivantes ont été initiées et terminées :

- 1) Approbation du CIPE du schéma de contrat de programme entre Telt, FS et le ministère des Infrastructures et des Transports par la résolution no 6/2018 publiée au JO le 30 mai 2018 ;
- 2) Approbation du CIPE de la variante de mise en chantier par les résolutions no 30 et 39 publiées au JO le 10 août 2018.



Concessione demaniale alla Regione Piemonte per l'attraversamento temporaneo del Torrente Clarea:

Nel mese di dicembre è stato sottoscritto il Disciplinare di concessione con la Regione Piemonte -settore idrico- per l'attraversamento del Torrente Clarea.

Convenzioni Enti Interferiti - Interferenze rientranti nel Cantiere operativo Costruttivo 1:

Sono state inviate le bozze dei testi di Convenzione con gli Enti gestori (Telecom, E-Distribuzione, 2iReteGas, Snam, Smat) delle interferenze rientranti nei cantieri operativi finanziati con il primo cantiere operativo costruttivo (Delibera CIPE 67/2018). La firma della convenzione vincola l'interferito alla risoluzione entro i termini definiti da TELT che ad oggi, a seguito degli indirizzi ministeriali, sono soggetti di riprogrammazione a seguito della valutazione del progetto da parte del Governo italiano.

Procedure

Sono state avviate e concluse le seguenti attività procedurali:

- 1) Approvazione da parte del CIPE con Delibera n. 6/2018 pubblicata in G.U. il 30 maggio 2018 dello schema di Contratto di Programma tra Telt - FS e MIT;
- 2) Approvazione da parte del CIPE con Delibere n. 30 e 39 pubblicate in G. U. il 10 agosto 2018 della variante cantierizzazione

Concertations

Les activités de concertation suivantes ont été initiées et sont en cours entre TELT et les collectivités territoriales impliquées dans la réalisation de la NLTL.

- Comités de consultation pour la prise en charge des zones de réutilisation des déblais dans la municipalité de Torrazza et pour les zones de chantier de la municipalité de Salbertrand.
- Mesures pour la réutilisation du patrimoine immobilier de la municipalité de Chiomonte et des municipalités limitrophes au chantier La Maddalena, afin de mettre à la disposition des personnes déplacées des logements privés à but locatif.
- Identification et évaluation préliminaires pour l'usage temporaire de bâtiments à utiliser comme points d'information, salles didactiques pour Masters universitaires et laboratoires de recherche sur le chantier de La Maddalena.

Le 23 novembre 2018, le « Pacte pour le Territoire » a été conclu et signé conjointement par la Région Piémont, par le Commissaire extraordinaire du Gouvernement pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin et par TELT pour la réalisation des travaux d'atténuation prévus dans le cadre économique du projet définitif de la nouvelle ligne Lyon-Turin et pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement au chantier, conformément à la loi régionale 4/2011, destinées à faire de l'ouvrage une opportunité pour la collectivité et le développement du territoire.



Concertazioni

Sono state avviate e sono in corso le seguenti attività di concertazione fra TELT e le Collettività Territoriali coinvolte nella realizzazione della NLTL.

- Tavoli di concertazione per la presa in consegna delle aree di riutilizzo dello smarino nel Comune di Torrazza e per le aree di cantiere del Comune di Salbertrand.
- Misure per il riutilizzo del patrimonio immobiliare del Comune di Chiomonte ed i Comuni limitrofi al Cantiere La Maddalena al fine di rendere disponibile gli alloggi privati ai fini della locazione ai trasfertisti.
- Individuazione e valutazioni preliminari per l'utilizzo temporaneo di edifici da adibire a infopoint, aule didattiche per master universitari e laboratori di ricerca presso il cantiere della Maddalena.

Il 23 novembre 2018 è stato siglato il "Patto per il Territorio", firmato congiuntamente dalla Regione Piemonte, Il Commissario straordinario di Governo per l'asse ferroviario Torino Lione e da TELT per la realizzazione delle opere di mitigazione previste nel quadro economico del progetto definitivo della nuova linea Torino-Lione e per l'attuazione delle misure di accompagnamento al cantiere, ai sensi della L.R. 4/2011, destinate a rendere l'opera un'opportunità per la collettività e lo sviluppo del territorio



11. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Pour l'accomplissement de sa mission, TELT promeut la culture et la diffusion des connaissances techniques en communiquant et en dialoguant avec les secteurs institutionnels et universitaires, techniques et culturels les plus importants, tant au niveau national qu'international.

Grâce à une collaboration continue avec les institutions et le territoire, la société s'est également engagée dans la promotion de la culture du projet dans l'aspect de l'intégration de ce dernier dans le territoire, en tenant compte d'une interprétation transversale du concept de l'infrastructure dans ses aspects physiques, économiques, sociaux, politiques, culturels et des interrelations avec l'existant, dans une perspective de développement durable.

RAPPORTS AVEC LES UNIVERSITÉS

Suite à la transformation du Promoteur de LTF (chargé des études et des reconnaissances) en TELT (responsable de la réalisation de l'ouvrage), la société s'est orientée depuis le début vers le renforcement de la collaboration avec les universitaires opérant sur le territoire. La coopération à travers des projets de partenariat d'intérêt commun a été encouragée afin de contribuer à optimiser les opportunités résultantes de la construction d'un ouvrage tel que le tunnel de base du Mont Cenis. Ce dernier est caractérisé par l'unicité et la complexité de la réalisation qui aura, vraisemblablement, un poids significatif dans le domaine de la technique des constructions, souterraines en particulier, de la science des matériaux, de la sécurité et des équipements ferroviaires, ainsi que sur les réglementations spécifiques du secteur.

11. ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nell'espletamento della propria missione TELT promuove la cultura e la diffusione del sapere tecnico, comunicando e dialogando con le più importanti realtà istituzionali ed accademiche, tecniche e culturali, sia a livello nazionale che internazionale.

Attraverso la collaborazione continua con le istituzioni e il territorio, la società si è impegnata nella promozione della cultura del progetto anche sotto l'aspetto dell'integrazione dell'opera nel territorio, considerando una declinazione di tipo trasversale del concetto di infrastruttura, nei suoi aspetti fisici, economici, sociali, politici, culturali e delle interrelazioni con l'esistente, in una prospettiva di sostenibilità.

RAPPORTI CON UNIVERSITÀ

A seguito della trasformazione del Promotore da LTF (incaricato degli studi e indagini) a TELT (responsabile della realizzazione dell'opera), la società si è orientata fin dall'inizio verso il potenziamento della collaborazione con i soggetti accademici operanti sul territorio, favorendo la cooperazione nell'ambito di progetti in partnership di interesse comune, nell'ottica di contribuire a massimizzare l'opportunità data dalla costruzione di un'opera quale il Tunnel di Base del Moncenisio, che si contraddistingue per eccezionalità e complessità di realizzazione e avrà, verosimilmente, un peso rilevante nel campo della tecnica delle costruzioni, in particolare in sotterraneo, della scienza dei materiali, della sicurezza e dell'impiantistica ferroviaria, oltre che sulla normativa specifica di settore.

En 2018, TELT a développé ses relations avec les Universités et les centres de recherche, en préparant les conventions et les accords-cadres qui constitueront dans les prochaines années des projets d'études associées sur les thèmes communs de l'innovation, la viabilité et le développement économique.

- Une convention a été signée avec **l'Université de Turin** et notamment avec le Département de Sciences de la Vie et Biologie des Systèmes, pour la sauvegarde du papillon *Zerynthia*, espèce protégée retrouvée dans les zones à proximité du chantier de Chiomonte. Le suivi a été effectué en utilisant la méthode standard « capture-marquage-recapture », appliquée dans l'Europe entière et indiquée dans les Lignes directrices ministérielles pour le suivi de l'espèce, rédigées pour les lépidoptères par M^{me} Simona Bonelli, professeur de zoologie et de conservation des invertébrés au Département de biologie de l'Université de Turin, représentante Italienne de la Butterfly Conservation Europe et point de contact national du Red Data Book of Butterflies européen et de celui de la région Méditerranéenne. Après la première phase de l'étude, les résultats ont été présentés au cours d'une conférence de presse fin décembre.
- Des stages concernant les mesures compensatoires pour la biodiversité ont été organisés, en collaboration avec **l'Université de Caen** au fur et à mesure de l'avancement du chantier.
- **l'Université Savoie Mont-Blanc**, en perspective d'une collaboration étroite entre les institutions culturelles et les acteurs territoriaux, a conclu une convention de partenariat avec TELT pour des missions d'expertise géologique et hydrogéologique dans la descenderie de La Praz à St. Martin La Porte

Située entre Genève, Turin, Lyon et Grenoble, aux frontières de la Suisse et de l'Italie, avec le concours indéfectible des collectivités qui l'ont vu naître, **l'Université Savoie Mont-Blanc** est un acteur territorial, régional et transfrontalier, majeur du développement social, économique et culturel. L'Université Savoie Mont Blanc a su tisser des liens étroits et constructifs avec les acteurs socio-économiques locaux, régionaux, et au-delà, qui en font aujourd'hui un élément incontournable de la dynamique rhônalpine, notamment celle des pôles de compétitivité. À travers sa collaboration constante avec les institutions et le territoire, TELT est orientée vers la promotion du Lyon-Turin en considérant également l'aspect de la territorialité de l'ouvrage, en encourageant une déclinaison de type interdisciplinaire du concept d'infrastructure, dans ses aspects physiques, économiques, juridiques, sociaux, politiques, culturels et des liens avec ce contexte, dans un objectif de durabilité. A ce titre, l'UFR Droit de l'Université de Savoie et TELT valorisent toute initiative permettant de renforcer le lien entre le monde universitaire et les autres mondes professionnels tant sur le plan de la formation que de la recherche

Nel corso del 2018, TELT ha portato avanti i suoi rapporti con Università ed enti di ricerca, predisponendo le convenzioni e gli accordi quadro che hanno dato e daranno spazio a progetti di studio congiunto sui temi comuni dell'innovazione, della sostenibilità e dello sviluppo economico.

- Con l'Università degli **studi di Torino** e in particolare con il Dipartimento di Scienze della Vita e Biologia dei Sistemi, è stata stipulata una convenzione per la tutela della farfalla *Zerynthia*, specie protetta rinvenuta in aree limitrofe al cantiere di Chiomonte. Il monitoraggio si è svolto secondo il "metodo cattura marcatura ricattura", standardizzato e applicato in tutta Europa nonché indicato dalle Linee Guida ministeriali per il monitoraggio della specie scritte per i lepidotteri dalla prof.ssa Simona Bonelli, docente di zoologia e conservazione degli invertebrati al Dipartimento di Biologia dell'Università degli Studi di Torino, rappresentante italiana della Butterfly Conservation Europe e referente nazionale del Red Data Book of Butterflies Europeo e di quello della regione Mediterranea. Terminata la prima fase di studio, i risultati sono stati illustrati in una conferenza stampa a fine dicembre.
- Con **l'Università de Caen** sono stati attivati stage relativi alle misure di compensazione della biodiversità territoriale in rapporto con l'avanzamento del cantiere.
- **l'Université Savoie Mont-Blanc**, sempre in un'ottica di stretta collaborazione tra istituzioni culturali e operatori territoriali, ha stipulato con TELT una convenzione di partnership per missioni di expertise geologiche ed idrogeologiche nella discenderia di La Praz a St Martin La Porte.

Ubicata tra Ginevra, Torino, Lione e Grenoble, ai confini della Svizzera e dell'Italia, con il sostegno costante delle comunità in cui è nata, **l'Université de Savoie Mont-Blanc** è un attore territoriale, regionale e transfrontaliero dello sviluppo sociale, economico e culturale. L'Università della Savoia ha instaurato legami stretti e costruttivi con attori socio-economici locali, regionali e sovregionali che oggi ne fanno un elemento essenziale delle dinamiche del Rhonalpino, in particolare quella dei poli di competitività. Attraverso la sua costante collaborazione con le istituzioni e il territorio, TELT è orientata alla promozione della Torino-Lione anche considerando l'aspetto della territorialità dell'opera, incoraggiando una variazione di tipo interdisciplinare del concetto di infrastruttura, nei relativi aspetti fisici, economici, giuridici, sociali, politici, culturali e dei legami con questo contesto, nell'ottica della sostenibilità. Come tale, l'UFR Diritto dell'Università della Savoie e TELT promuovono qualsiasi iniziativa che consenta di rafforzare il legame tra mondo accademico e altri mondi professionali, sia in termini di formazione che di ricerca

- TELT s'est engagée à développer un partenariat avec **l'Université de Bourgogne Franche Comté** et notamment avec la Faculté de droit afin de renforcer le lien crucial entre les milieux universitaires et les milieux professionnels en créant, d'une part, une équipe de recherche dédiée aux problèmes juridiques liés à l'unicité du Lyon-Turin et, d'autre part, en élaborant une offre de cours de formation et de stages pour les étudiants. L'UBFC vise à devenir, par le biais de cette collaboration, un centre d'excellence d'enseignement supérieur et de recherche pour accroître le développement socio-économique et culturel de la Bourgogne Franche-Comté.

L'UBFC a pour ambition de nouer des partenariats étroits afin de constituer un puissant levier d'enseignement supérieur et de recherche pour accroître l'attractivité territoriale, et stimuler le développement socio-économique et culturel de la Bourgogne Franche-Comté. Il renforce la visibilité nationale et internationale de l'enseignement supérieur et de la recherche universitaire en accompagnant notamment des projets structurants d'envergure, dont la réalisation impacte directement le secteur économique local, tel que le Lyon-Turin. Le tunnelier « Federica », opérationnel depuis 2016 dans la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte (en Maurienne), a notamment été conçu dans les usines de NFM Technologies au Creusot. A ce titre, l'UFR Droit de l'UBFC et TELT s'engage à développer un partenariat permettant de renforcer le lien essentiel entre les mondes universitaires et professionnels en créant, d'une part, une communauté de recherche sur des problématiques juridiques complexes liées au caractère unique du Lyon-Turin et, d'autre part, en développant une offre de formation en stages et alternances pour les étudiant(e)s.

En outre, les projets suivants, lancés avec les Universités en 2017, se sont poursuivis :

- Le programme conjoint de recherche relatif à la géothermie, aux performances et aux techniques d'excavation ainsi que à l'innovation technologique a été conclu avec **l'Ecole polytechnique de Turin** pour la construction du tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.
- En plus du partenariat pour l'Evaluation de l'impact sur la santé des citoyens, commencée à Chiomonte (cours d'études en Médecine et Chirurgie), a été conclu en collaboration avec **l'Université de Turin** une convention-cadre qui a déjà donné lieu à un accord d'application pour l'étude des retombés économiques sur les zones du Lyon-Turin est en cours avec le cours universitaire de droit.
- Une convention-cadre axée au partage scientifique par rapport à l'expérience de La Maddalena à Chiomonte, a été conclue avec **l'Université de Bologne**.
- Des échanges sont en cours avec **l'Organisation International du Travail (OIT)**, en collaboration avec le Master en Sécurité et Santé et le Master en Gestion et Management des marchés publics en faveur du développement durable, afin de définir un parcours partagé.

Parmi les objectifs de 2018, la société vise à consolider son "comité technique et scientifique" universitaire et à établir de nouvelles conventions avec les milieux universitaires et de recherche français avec lesquels un dialogue fructueux est déjà en cours.

- Con **l'Université de Bourgogne Franche Comté** e in particolare con la Facoltà di Giurisprudenza TELT è impegnata a sviluppare una partnership per rafforzare il legame vitale tra il mondo accademico e professionale creando, da un lato di un team di ricerca sui problemi giuridici legati all'unicità della Torino-Lione e, dall'altro, sviluppando un'offerta di corsi di formazione e stage per studenti. L'UBFC attraverso questa collaborazione punta a diventare un centro di eccellenza di istruzione superiore e di ricerca al fine di stimolare lo sviluppo socio-economico e culturale della Bourgogne Franche-Comté.

L'ambizione dell'UBFC è di formare stretti partenariati al fine di costituire una potente leva d'istruzione superiore e di ricerca per incrementare l'attrattività territoriale e stimolare lo sviluppo socio-economico e culturale della Borgogna Franca Comtea. Rafforza la visibilità nazionale e internazionale dell'istruzione superiore e della ricerca universitaria, in particolare supportando importanti progetti di strutturazione, la cui realizzazione ha un impatto diretto sul settore economico locale, come la Torino-Lione. La perforatrice « Federica », operativa dal 2016 nella galleria di ricognizione di Saint-Martin-la-Porte (in Maurienne), è stata progettata negli stabilimenti di NFM Technologies a Le Creusot. Pertanto, l'UFR Diritto dell'UBFC e TELT si impegnano a sviluppare un partenariato che consenta di rafforzare il legame essenziale tra i mondi accademico e professionale creando, da una parte, una comunità di ricerca su complesse questioni giuridiche legate all'unicità della Torino-Lione e, dall'altra, sviluppando un'offerta formativa con stage e integrata per studenti.

Sono inoltre proseguiti i seguenti progetti avviati con le università nel 2017:

- Con **il Politecnico di Torino** è stato stipulato un accordo quadro per un programma congiunto di ricerca relativo alla geotermia, alle performance e tecniche di scavo, ed innovazione tecnologica da poter apportare alla costruzione del Tunnel di Base del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione.
- Con **l'Università di Torino**, corso di Laurea in Medicina e Chirurgia una partnership per la Valutazione dell'Impatto sulla Salute dei cittadini partita da Chiomonte; mentre con il corso di laurea in Giurisprudenza è in atto una convenzione quadro, già sfociata in un accordo attuativo, per lo studio delle ricadute economiche e fiscali sul territorio della Torino-Lione.
- Con **l'Università di Bologna**, stipulata una convenzione quadro finalizzata allo scambio scientifico rispetto all'esperienza della Maddalena di Chiomonte.
- Con **l'International Labour Organisation (ILO)** con la collaborazione con il Master in Safety & Healthy e con il Master in Gestione e Management degli appalti pubblici in sostegno dello sviluppo sostenibile, sono in corso gli scambi per definire un percorso condiviso.

Obiettivo 2018 era quello di consolidare le collaborazioni con università nazionali e internazionali. Si continuerà nei prossimi anni questo processo, mantenendo aperto il dialogo con i principali centri di innovazione.

BENCHMARKING, SÉMINAIRES TECHNIQUES, CONFÉRENCES

En 2018, la société a poursuivi l'évaluation comparative continue du Lyon-Turin afin d'enrichir sa connaissance des meilleures pratiques mondiales dans le domaine des grands ouvrages en souterrain.

TELT a organisé dans le courant de l'année des rencontres sur le chantier et des ateliers techniques en collaboration avec les principaux acteurs dans le domaine italiens et internationaux afin de partager les expériences et acquérir les bonnes pratiques utiles à la réalisation de son projet.

Pour l'année 2018 il convient notamment de signaler :

- le 29 janvier : visite du siège de Turin de TELT par une délégation provenant des Emirats arabes unis dirigée par le cheik Fahim bin Sultan Al Qasimi, Président du département relations institutionnelles du gouvernement. La visite était une étape du tour européen et américain visant à recueillir les « meilleures pratiques » à importer ;
- le 19 mars : le siège de TELT a accueilli 22 étudiants italiens et étrangers inscrits à un master Européen sur la mobilité durable qui vise à définir une nouvelle figure professionnelle : l'Expert de la Mobilité et du Tourisme Durable (ESMT) ;
- la participation de TELT aux TENT-T days de Ljubljana du 25 au 27 avril. Cet événement, organisé par l'UE, représente une opportunité de rencontres et de discussions pour les promoteurs des projets qui cherchent des solutions de transport innovants et durables. Le Lyon-Turin a fait l'objet d'une conférence présidée par M. Laurens Jan Brinkhorst, ancien Coordinateur du Corridor Méditerranéen du réseau TEN-T ;
- les 23 et 24 mai à l'Ecole Polytechnique de Turin, lors du séminaire « Diffusion de la culture de la sécurité et du territoire » le thème principal a été celui des solutions innovantes pour la sécurité au travail, éléments fondamentaux exigés par TELT aux entreprises qui demandent des points complémentaires dans les appels d'offres pour le tunnel de base du Lyon-Turin. Le séminaire organisé par l'Association « Georisorse e Ambiente », l'Ordre des ingénieurs de la Province de Turin et l'« Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione (SiTI) » a réuni plusieurs experts de TELT ;
- deux journées de formation et de partage entre experts du tunneling du monde entier. La Session de Formation a eu lieu les 20 et 21 juin à l'Université Savoie-Mont-Blanc et a été organisée par la Fondation ITACET, l'association l'ITA /AITES et TELT. Cette initiative a pour mission de mobiliser des experts, des compétences pédagogiques et des ressources pour aborder d'un point de vue général l'un des plus grands défis de l'ingénierie de notre époque. La session a fait l'objet d'échanges d'expériences internationales, en traitant des aspects techniques et de sécurité concernant les travaux, les aspects contractuels et les relations avec les citoyens ;

BENCHMARKING, SEMINARI TECNICI, CONVEGNI

Nel 2018 la società ha proseguito il benchmarking continuo della Torino-Lione al fine di arricchire la società della conoscenza delle best practice mondiali nel settore delle grandi opere in sotterraneo.

TELT ha organizzato nel corso dell'anno incontri presso il cantiere e seminari tecnici in collaborazione con le principali realtà italiane ed internazionali, al fine di condividere esperienze e acquisire le buone pratiche utili alla realizzazione del proprio progetto.

In particolare nell'anno 2018 si segnala:

- il 29 gennaio: visita della sede torinese di TELT da parte una delegazione proveniente dagli Emirati Arabi Uniti guidata dallo Sceicco Fahim bin Sultan Al Qasimi, Presidente del dipartimento relazioni istituzionali del governo. La visita era una tappa tour europeo e americano finalizzato a raccogliere le « migliori pratiche » da importare;
- il 19 marzo: la sede di TELT è stata animata dalla presenza di 22 studenti italiani e stranieri di un master Europeo incentrato sulla mobilità sostenibile che mira a definire un nuovo curriculum professionale: l'Esperto in Mobilità Sostenibile e Turismo (ESMT);
- la partecipazione di TELT ai TEN-T days di Ljubljana dal 25 al 27 aprile. Questo evento, organizzato dall'UE, rappresenta un'opportunità per i promotori di progetti per incontrarsi e discutere soluzioni di trasporto innovative e sostenibili. La Torino-Lione è stata oggetto di una conferenza tenuta da Laurens Jan Brinkhorst, Coordinatore del Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T;
- il 23 e 24 maggio al Politecnico di Torino, in occasione del seminario « Disseminazione della cultura della sicurezza e del territorio » si è parlato soluzioni innovative per la sicurezza sul lavoro, elementi fondamentali richiesti da TELT alle aziende che vogliono ottenere punti aggiuntivi nelle gare per il tunnel di base della Torino-Lione. Il seminario, organizzato da Associazione Georisorse e Ambiente, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino e Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione (SiTI) ha visto la partecipazione di diversi esperti di TELT;
- due giorni di formazione e di confronto fra esponenti internazionali del tunnelling, nella Training Session organizzata il 20 e 21 giugno presso l'Università Savoie-Mont-Blanc dalla Fondazione ITACET, dall'associazione l'ITA /AITES e da TELT. Un'iniziativa nata con l'obiettivo di mobilitare esperti, competenze pedagogiche e risorse per affrontare da un punto di vista olistico una delle maggiori sfide ingegneristiche del nostro tempo. La sessione ha dedicato ampio spazio allo scambio di esperienze internazionali, affrontando aspetti tecnici e di sicurezza durante i lavori, questioni contrattuali e di rapporti con la cittadinanza;



- l'atelier organisé par GEAM le 2 octobre à l'Energy Center de Turin, qui avait pour thème central le suivi environnemental pendant la construction des grands ouvrages ;
- en décembre, à l'initiative de TELT, une première rencontre publique s'est tenue à Saint-Jean-de-Maurienne pour présenter les travaux de la gare internationale qui débiteront en janvier 2019. Les techniciens de TELT et de SNCF Réseau ont présenté le planning jusqu'en 2030, en accordant une attention particulière à la période 2019-2021 qui inclut la réalisation d'un pôle d'échange multimodal provisoire. Plus de 100 personnes ont participé à cette rencontre.

PUBLICATIONS INTERNATIONALES, PARTENARIATS AVEC DES REVUES SCIENTIFIQUES, PROJETS ÉDITORIAUX

En 2018 TELT a contribué à enrichir le scénario des connaissances relatives aux tunnels en partageant sa propre expérience et son professionnalisme à travers l'élaboration d'articles techniques publiés dans des revues professionnelles, nationales et internationales.

- il seminario di approfondimento organizzato il 2 ottobre da GEAM presso l'Energy Center di Torino, che ha avuto come tema centrale la complessità del monitoraggio ambientale durante la costruzione di grandi opere;
- a dicembre, su iniziativa di TELT, si è svolto il primo incontro pubblico a Saint-Jean-de-Maurienne per illustrare i lavori della stazione internazionale che inizieranno a gennaio 2019. I tecnici di TELT e di SNCF Réseau, hanno presentato il programma fino al 2030, con particolare attenzione al periodo 2019-2021, che comprende la realizzazione di un polo di interscambio multimodale temporaneo. All'incontro hanno partecipato più di 100 persone.

PUBBLICAZIONI INTERNAZIONALI, COLLABORAZIONI CON RIVISTE SCIENTIFICHE, PROGETTI EDITORIALI

Nel 2018 TELT ha contribuito ad arricchire lo scenario delle conoscenze sulle gallerie, condividendo la propria esperienza e professionalità attraverso la redazione di articoli tecnici pubblicati principalmente su riviste di settore, nazionali e internazionali.

12. AUTRES INFORMATIONS

ENQUÊTES ET PROCÉDURES JUDICIAIRES EN COURS

Sitaf

Un litige oppose TELT à la Sitaf concernant les troubles causés par les NO TAV sur le site de construction de la galerie de reconnaissance de la Maddalena. La Sitaf, concessionnaire de l'autoroute qui surplombe le site, considère qu'elle a subi un préjudice financier à hauteur de 17 M€ (pertes d'exploitation dues à la fermeture de l'autoroute et différents surcoûts) qu'elle souhaite imputer à TELT. Ce litige a fait l'objet d'un arbitrage, dont le conseil a rendu ses conclusions le 24 avril 2015, favorables à TELT.

Sitaf a fait appel. Dans ce cas aussi les conclusions de la sentence de la cour d'appel n° 2069-2017 ont été favorables à TELT.

Enfin un recours a été déposé auprès de la Cour de Cassation sur le jugement de la Cour d'Appel de Turin.

En attendant de connaître la décision finale de la Cour de Cassation, de la même manière que l'année précédente pour la décision de la Cour d'Appel, la direction de TELT n'a pas modifié la position comptable retenue lors de la clôture précédente, à savoir aucune provision dans les comptes, étant estimé, avec l'accord d'avocats externes, que la décision finale de la cassation confirmera raisonnablement les conclusions des précédents arbitrages.

APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION ANTIMAFIA

L'article 5.1 du Règlement des contrats de TELT, ratifié par la France et l'Italie, prévoit : « afin de constater les motifs d'exclusion visés à l'article 4, il est institué une structure binationale paritaire, constituée du Préfet de Turin et du Préfet désigné par le Gouvernement français ».

Par courrier du 26 mars 2017, le Premier ministre français a désigné le préfet de la région Auvergne Rhône Alpes. La

12. ALTRE INFORMAZIONI

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI IN CORSO

Sitaf

É in corso un contenzioso tra TELT e la Sitaf in merito ai disordini causati dai NO TAV nel sito di costruzione del cunicolo geognostico de la Maddalena. La Sitaf, concessionaria dell'autostrada a strapiombo del sito, considera di avere subito un danno finanziario pari a 17 M€ (perdite di esercizio dovute alla chiusura dell'autostrada e vari sovracosti) che intende addebitare a TELT. Questo contenzioso è stato oggetto di un arbitrato il cui consiglio ha reso le proprie conclusioni il 24 aprile 2015, favorevoli a TELT.

Sitaf ha interposto appello. Anche in questo caso le conclusioni della sentenza della corte d'appello n. 2069-2017 sono favorevoli a TELT.

Infine è stato proposto ricorso alla Corte di Cassazione in merito alla sentenza della corte di Appello di Torino.

Nell'attesa della decisione finale della Corte di Cassazione, allo stesso modo di quanto successo lo scorso anno per la decisione della corte di appello, il management di TELT non ha modificato la posizione contabile adottata nella precedente chiusura, vale a dire nessun accantonamento nei conti in quanto ritiene, anche con il supporto di legali esterni, che la decisione finale della cassazione seguirà ragionevolmente le conclusioni dei precedenti arbitrati.

APPLICAZIONE DELLA NORMATIVA ANTIMAFIA

L'articolo 5.1 del Regolamento dei contratti di TELT, ratificato dall'Italia e dalla Francia, prevede che « ai fini dell'accertamento delle situazioni ostative di cui all'articolo 4, è istituita una Struttura binazionale paritetica costituita dal Prefetto di Torino e dal Prefetto designato dal Governo francese ». Tramite lettera del 26 marzo 2017, il Primo ministro francese ha nominato il prefetto della regione Auvergne Rhône Alpes. La struttura

structure binazionale « coordonne les vérifications anti-mafia sur les opérateurs économiques dont les coordonnées sont communiquées par le Promoteur public », vérifications qui, en cas de « constatation de l'absence de motifs d'exclusion [...] permet l'inscription de l'opérateur économique sur une Liste blanche [...]. Cette inscription permet la conclusion, l'approbation ou l'autorisation des contrats, des contrats de sous-traitance et des sous-contrats concourant à la réalisation de la section transfrontalière » (articles 5 et 6 du Règlement des contrats de TELT).

Le 22 février 2018, dans les locaux de TELT à la Rizerie de Modane, le Préfet de la région Auvergne Rhône Alpes et Préfet du Rhône, Stéphane BOUILLON, et le Préfet de Turin, Renato SACCONI, ont signé un « règlement relatif aux modalités de constitution de la Structure Binationale paritaire prévue par le Règlement des contrats conclus, approuvés ou autorisés par le Promoteur public pour la mise en œuvre de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin » afin « d'engager le lancement des activités de la Structure Binationale [...], avec une phase expérimentale d'une durée de six mois à partir du 9 avril 2018 ».

Suite à cette rencontre, plusieurs réunions techniques ont eu lieu entre la cellule antimafia des deux Préfectures et TELT, par le biais de sa Fonction antimafia et certification des fournisseurs. Ces réunions ont permis :

- de définir la liste des documents que les opérateurs économiques doivent renseigner et fournir à TELT et dont la structure binationale a besoin afin d'effectuer ses vérifications,
- de définir les modalités de transmission sécurisée des documents qui contiennent des données personnelles,
- d'élaborer un projet de règlement de fonctionnement de la structure binationale.

A ce jour la structure binationale doit encore déterminer les conditions d'application de l'article 5 du Règlement des contrats relatif aux « visites d'inspection des aires de chantier ».

Les premières demandes de transmission des documents nécessaires aux vérifications antimafia ont été effectuées dès le mois de février 2018 et les premiers dossiers ont été transmis à la structure binationale au début de ses activités courant avril 2018.

Au 31 décembre 2018 :

- 298 dossiers avaient été transmis à la structure binationale (102 entreprises françaises, 184 entreprises italiennes et 12 entreprises de pays tiers) ;
- 291 opérateurs économiques étaient inscrits sur la liste blanche (97 français, 182 italiens et 12 de pays tiers).

Enfin, au cours de l'année 2018, TELT a proposé à la CIG les modifications et rectificatifs à apporter au Règlement des contrats afin de mettre le texte à jour des évolutions de la réglementation italienne et de corriger les incohérences entre les deux versions linguistiques, dans les conditions prévues par l'article 15 du Règlement des contrats relatifs aux modalités de modification. La CIG a approuvé ces modifications par délibération lors de la réunion du 10 décembre 2018.

binazionale « coordina le verifiche antimafia sugli operatori economici i cui estremi identificativi sono comunicati dal Promotore pubblico », verifiche che, in caso di « accertamento dell'insussistenza delle situazioni ostative [...] consente l'iscrizione dell'operatore economico su una Lista bianca [...]. L'iscrizione consente la conclusione, l'approvazione o l'autorizzazione dei contratti, subappalti e dei subcontratti inerenti alla realizzazione della sezione transfrontaliera » (articoli 5 e 6 del Regolamento dei contratti di TELT).

Il 22 febbraio 2018, presso gli uffici di TELT alla Rizerie di Modane, il Prefetto della regione Auvergne Rhône Alpes e Prefetto del Rhône, Stéphane BOUILLON, e il Prefetto di Torino, Renato SACCONI, hanno firmato un « intesa per le modalità di costituzione della Struttura Binazionale paritetica prevista dal Regolamento dei contratti conclusi, approvati o autorizzati dal Promotore pubblico per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lione » allo scopo di « dare avvio all'attività della Struttura Binazionale [...] con una fase sperimentale, della durata di sei mesi, a decorrere dal 9 aprile 2018 ».

A seguito di questo incontro, si sono svolte numerose riunioni tecniche tra le cellule antimafia delle due Prefetture e TELT, tramite la Funzione antimafia e certificazione fornitori. Queste riunioni hanno consentito:

- di definire la lista dei documenti che gli operatori economici devono compilare e fornire a TELT e di cui la struttura binazionale ha bisogno per effettuare i controlli,
- di definire le modalità di trasmissione in modo sicuro dei documenti che includono dei dati personali,
- di elaborare un progetto di regolamento di funzionamento della struttura binazionale.

Ad oggi la struttura binazionale deve ancora determinare le condizioni di applicazione dell'articolo 5 del Regolamento dei contratti relativo alle « visite ispettive delle aree di cantiere ».

Le prime richieste di trasmissione dei documenti necessari alle verifiche antimafia sono state eseguite già nel mese di febbraio 2018 e le prime pratiche sono state inviate alla struttura binazionale all'inizio delle sue attività nel corso del mese di aprile 2018.

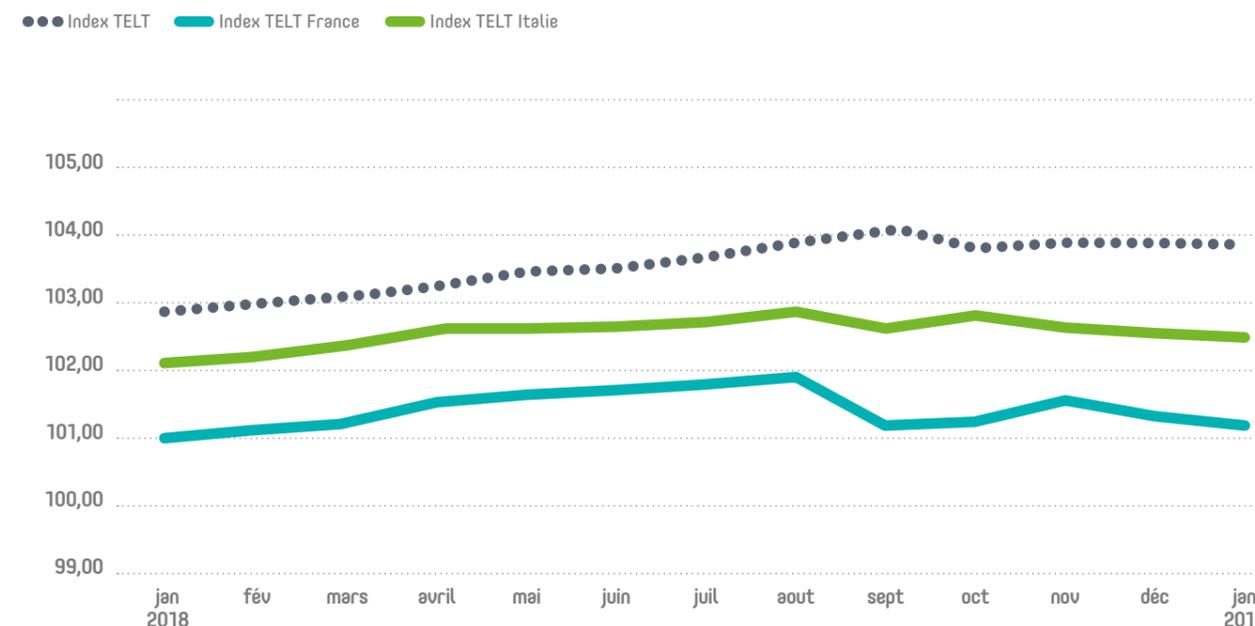
Al 31 dicembre 2018:

- 298 pratiche sono state trasmesse alla struttura binazionale (102 imprese francese, 184 imprese italiane e 12 imprese di paesi terzi);
- 291 operatori economici erano iscritti in lista bianca (97 francesi, 182 italiani e 12 di paesi terzi).

Infine, nel corso del 2018 TELT ha proposto alla CIG le modifiche e rettifiche da apportare al Regolamento dei contratti per l'aggiornamento del testo con le evoluzioni della normativa italiana e per correggere gli aspetti incoerenti tra le due versioni linguistiche, nelle condizioni previste dall'articolo 15 del Regolamento dei contratti relativo alle modalità di modifica. La CIG ha approvato tale modifiche tramite delibera nel corso della riunione del 10 dicembre 2018.

INDEX D'ÉVOLUTION DES COÛTS DU PROJET NLTL

Les valeurs de l'index NLTL et de ses composantes entre janvier 2018 et janvier 2019 sont les suivantes :



La valeur de l'index a augmenté au premier semestre 2018 avant de baisser légèrement pendant la seconde partie de l'année. Au final, l'index affiche une hausse de 0,80 point en 12 mois, passant de 102,16 en janvier 2018 à 102,96 en janvier 2019.

Les composantes françaises et italiennes ont toutes deux augmenté (respectivement +0,93 points et +0,53).

Principaux sous-index

L'évolution de l'Index NLTL est portée par celle des 4 sous-index qui le composent :

- Génie Civil :
 - Travaux en souterrain = **Index TP 05b**
 - Travaux en surface = **Index TP 01**
- Equipements = **Index TP 01**
- Acquisitions foncières et mesures d'accompagnement = **Index des Prix à la Consommation hors tabac (IPC hors tabac)**
- Management du projet = **Index Ingénierie SYNTEC**

INDICE DI EVOLUZIONE DEI COSTI DEL PROGETTO NLTL

Di seguito le evoluzioni dell'indice NLTL e dei suoi componenti, tra gennaio 2018 e gennaio 2019:

Il valore dell'indicatore è aumentato nel primo semestre 2018 prima di diminuire leggermente durante la seconda metà dell'anno. Nel complesso, l'indice evidenzia un rialzo di 0,80 punti in 12 mesi, passando da 102,16 a gennaio 2018 a 102,96 a gennaio 2019.

Le componenti francese ed italiana sono entrambe aumentate (rispettivamente di +0,93 punti e di +0,53).

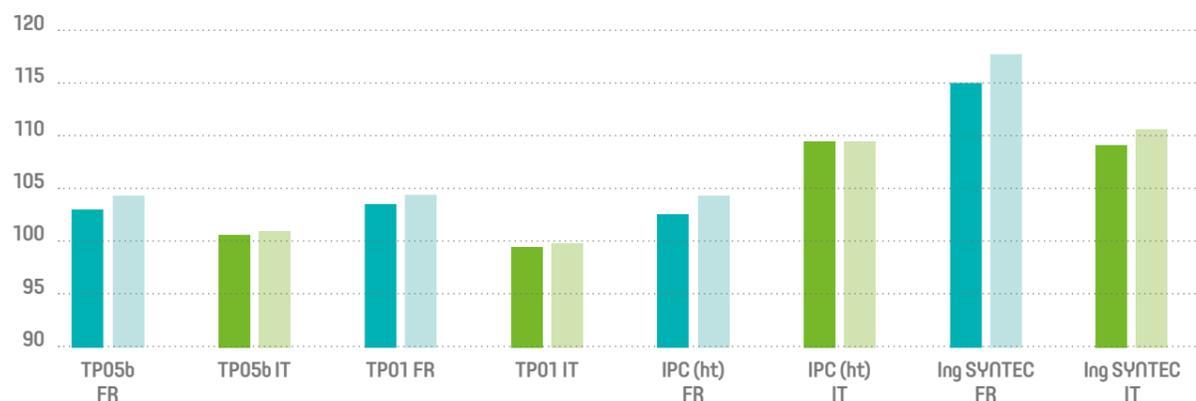
Principali sottoindicatori

L'evoluzione dell'Indicatore NLTL dipende dalle evoluzioni dei 4 sottoindicatori che lo compongono:

- Ingegneria Civile:
 - Lavori sotterranei = **Indice TP 05b**
 - Lavori esterni = **Indice TP 01**
- Impianti = **Indice TP 01**
- Acquisizioni fondiarie e misure di accompagnamento = **Indice dei Prezzi al Consumo escluso tabacco (IPC escluso tabacco)**
- Gestione del progetto = **Indice Ingegneria SYNTEC**

Le graphique ci-après témoigne de l'augmentation des valeurs de tous ces sous-index, en France comme en Italie, entre janvier 2018 (colonnes de gauche, couleur foncée) et janvier 2019 (colonnes de droite, couleur claire).

Il grafico sottostante attesta l'aumento dei valori di tutti questi sottoindicatori, in Francia come in Italia, tra il mese di gennaio 2018 (colonne di sinistra, colore scuro) ed il gennaio 2019 (colonne di destra, colore chiaro).



L'ensemble des index français présentait une valeur supérieure à 100 au 1^{er} janvier 2018 (donc supérieure aux valeurs 2012 respectives de ces index), et ces quatre composants de l'index TELT ont vu leur valeur croître encore durant l'année.

Les index italiens ont pour leur part connu une évolution plus modérée au cours de l'année écoulée, voire une stagnation pour l'IPC.

On note de plus que les index TP italien restent proches de leur valeur 2012.

Historique de l'Évolution de l'index NLTL

Le tableau et le graphique ci-après représentent l'évolution mensuelle de l'index NLTL depuis le mois de janvier 2012.

Les valeurs marquées d'un astérisque (*) sont celles pour lesquelles une partie des données nécessaires au calcul de l'indice n'ont pas pu être téléchargées, et qui sont donc obtenues en partie au moyen d'une extrapolation.

Pour limiter l'impact rétroactif d'éventuelles modifications de séries d'indice/index proposées par les sites sources, l'index NLTL est fixé définitivement pour un mois donné au bout d'un an écoulé après connaissance des données sources.

Ici, le mois le plus récent pour lequel l'ensemble des données sont disponibles est le mois de juillet 2017.

En conséquence, les valeurs de l'index NLTL sont fixées définitivement pour les mois de juillet 2016 et antérieurs (cellules avec fond gris).

L'insieme degli indici francesi presentava un valore superiore a 100 al 1° gennaio 2018 (dunque superiore ai rispettivi valori 2012 di questi indicatori), e queste quattro componenti dell'indice TELT hanno visto il loro valore crescere ancora nel corso dell'anno.

Per quanto riguarda gli indici italiani, essi hanno conosciuto un'evoluzione più moderata durante l'anno passato, addirittura una stagnazione per l'IPC. Da notare che gli indicatori TP italiani restano vicini al loro valore 2012.

Storico dell'evoluzione dell'indicatore NLTL

La tabella ed il grafico in calce rappresentano l'evoluzione mensile dell'indicatore NLTL a partire dal mese di gennaio 2012.

I valori contrassegnati con un asterisco (*) sono quelli per i quali non è stato possibile scaricare parte dei dati necessari ai fini del calcolo dell'indice, e che sono pertanto stati ottenuti, in parte, per mezzo di estrapolazione.

Per limitare l'impatto retroattivo delle eventuali modifiche di alcune serie di indici/indicatori proposte dai "siti sorgente", l'indicatore NLTL è definitivamente fissato per un determinato mese, allo scadere di un anno trascorso dal momento in cui i dati sorgente sono stati resi disponibili. Nel caso in esame, il mese più recente per il quale l'insieme dei dati è disponibile è il mese di luglio 2017. Pertanto, si fissano definitivamente i valori dell'indicatore NLTL per i mesi di luglio 2016 e per i mesi precedenti (cellule con lo sfondo grigio).

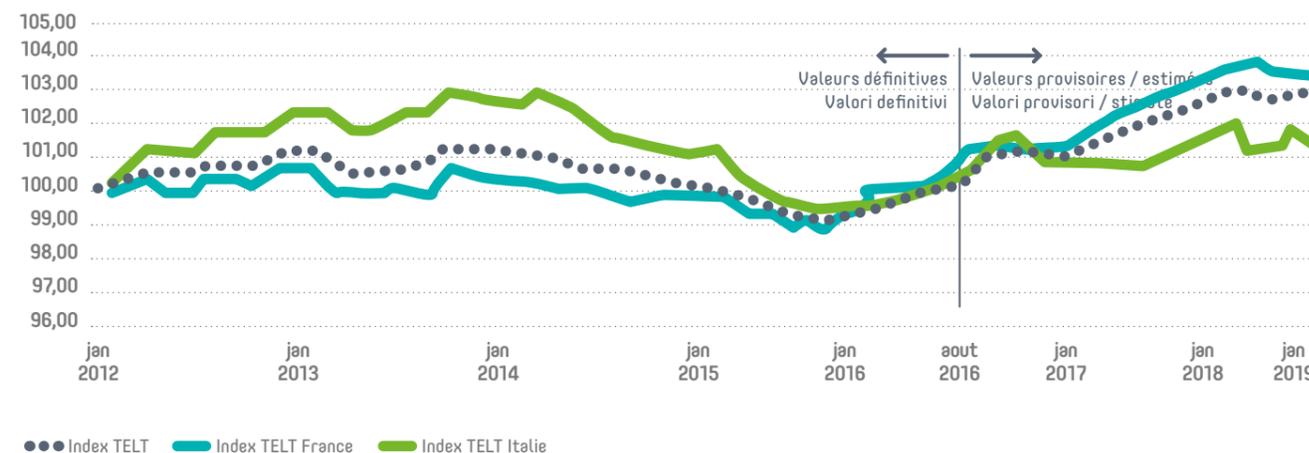
Évolution mensuelle de l'index NLTL

Evoluzione mensile dell'indice NLTL

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
2012	100,00	100,29	100,51	100,71	100,55	100,54	100,52	100,95	100,91	101,01	100,79	100,92
2013	101,37	101,42	101,38	101,19	100,88	100,70	100,77	100,83	100,99	101,08	100,97	101,21
2014	101,52	101,37	101,27	101,24	101,25	101,23	101,30	101,16	101,07	100,96	100,92	100,62
2015	100,38	100,40	100,39	100,31	100,40	100,39	100,39	100,26	99,83	99,61	99,62	99,33
2016	99,33	99,16	99,19	99,30	99,56	99,87	100,03	100,07	100,22	100,30	100,45	100,66
2017	101,19	101,32	101,37	101,43	101,37	101,21	101,15	101,35	101,42	101,64	101,95	102,06
2018	102,16	102,30	102,52	102,77	103,02	103,20	103,37	103,18	103,24	103,03	103,18	103,06

Cellules grises : valeurs définitives, (*) : valeurs estimées.
Cellule grise: valori definitivi, (*) : valori stimati.

Évolution mensuelle de l'index NLTL (courbe verte) depuis janvier 2012
Evoluzione mensile dell'indice NLTL (curva verde) da gennaio 2012



13. FAITS MARQUANTS DEPUIS LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

Le Conseil d'Administration du 11 mars 2019 a décidé à l'unanimité de donner suite aux appels d'offres relatifs aux travaux en France pour le tunnel de base pour un montant estimé à 2.3 milliards d'euros, en tenant compte des indications reçues par les deux Etats et conformément aux courriers de TELT des 18 décembre, 21 février et de celui adressé aux Premiers Ministres le 9 mars. L'objectif est de préserver la totalité de la contribution du financement européen en permettant l'approfondissement et la libre confrontation entre l'Italie et la France ainsi qu'avec l'Union européenne.

A cette fin, il est confirmé que figure dans les avis de marchés l'indication de pouvoir interrompre, sans obligations et sans coûts, la procédure dans toutes ses étapes. TELT s'engage à vérifier les volontés des deux Gouvernements, au terme de la sélection des candidatures avant de procéder l'envoi des cahiers des charges aux entreprises.

Le CA a donc donné mandat à la Direction Générale de procéder à l'exécution des obligations pour la publication des avis de marchés dans le Journal officiel européen.

13. FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Il Consiglio di Amministrazione dell'11 marzo 2019 ha deciso di dare corso alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il tunnel di base, per un importo stimato di 2.3 miliardi di euro, tenendo conto delle indicazioni ricevute dai due Stati e conformemente alle lettere di TELT del 18 dicembre, 21 febbraio e da ultimo quella indirizzata ai primi ministri del 9 marzo.

L'obiettivo è di salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo consentendo l'approfondimento e il libero confronto tra Italia e Francia e con l'Unione europea.

A tal fine si conferma che gli avvisi di avvio delle gare contengono l'esplicitazione della facoltà di interrompere senza obblighi e oneri la procedura in ogni sua fase. TELT conferma altresì l'impegno a verificare le volontà dei due Governi al termine della selezione delle candidature, prima di procedere all'invio dei capitolati di gara alle imprese.

Il CdA ha quindi dato mandato alla Direzione Generale di procedere per l'espletamento degli adempimenti per la pubblicazione degli Avis de Marchés sulla Gazzetta europea.



SECTION 2

ÉTATS FINANCIERS

SEZIONE 2

PROSPETTI CONTABILI



1. BILAN

1. STATO PATRIMONIALE

Actif / Attivo

Détail des postes / Dettaglio delle poste Montant en euros / Importi in euro	Référence Riferimento	Valeurs brutes Valori lordi	Amort. et prov. Ammort. e sval.	31/12/18	31/12/17
Immobilisations incorporelles / Immobilizzazioni immateriali					
Concessions, brevets, licences / Concessioni, brevetti, licenze		3 890 208	1 602 091	2 288 117	1 953 203
Autres immobilisations incorporelles / Altre immobilizzazioni immateriali					
	III.1	3 890 208	1 602 091	2 288 117	1 953 203
Immobilisations corporelles / Immobilizzazioni materiali					
Installations techniques, matériel, outillage / Impianti tecnici, attrezzature					
Autres immobilisations corporelles / Altre immobilizzazioni materiali		3 931 623	2 639 703	1 291 920	1 843 408
	III.1	3 931 623	2 639 703	1 291 920	1 843 408
Immobilisations financières / Immobilizzazioni finanziarie					
Autres immobilisations financières, dépôts, cautions / Autre immobilizzazioni finanziarie, depositi cauzionali		121 455	/	121 455	107 779
	III.1	121 455	/	121 455	107 779
Immobilisations en cours / Immobilizzazioni in corso					
Immobilisations d'exploitation		1 284 480 421	/	1 284 480 421	1 104 640 445
Dont Études et reconnaissances		1 031 492 793		1 031 492 793	947 662 402
Dont Travaux		73 945 775		73 945 775	6 621 988
Dont Acquisitions foncières		17 596 160		17 596 160	11 551 350
Dont Coûts de structure		158 742 051		158 742 051	136 098 646
Immobilisations financières		2 703 642		2 703 642	2 706 059
	III.1	1 284 480 421	/	1 284 480 421	1 104 640 445
Avances et acomptes versés sur commandes / Anticipi e acconti versati su immobilizzazioni					
Avances et acomptes versés sur commandes - immobilisations / Anticipi e acconti versati su ordini - immobilizzazioni		1 923 867	/	1 923 867	1 938 913
		1 923 867	/	1 923 867	1 938 913
TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ / TOTALE ATTIVO IMMOBILIZZATO					
		1 294 347 573	4 241 795	1 290 105 778	1 110 483 747
Avances et acomptes versés sur commandes / Anticipi e acconti versati su ordini					
Avances et acomptes versés sur commandes / Anticipi e acconti versati su ordini		9 468	/	9 468	22 834
		9 468	/	9 468	22 834
Créances / Crediti					
Clients et comptes rattachés / Crediti verso clients e conti collegati		/	/	/	/
Autres créances / Altri crediti		38 779 624	/	38 779 624	7 069 207
	III.2	38 779 624	/	38 779 624	7 069 207
Disponibilités / Disponibilità					
Disponibilités / Disponibilità		24 931 121		24 931 121	49 280 564
		24 931 121		24 931 121	49 280 564
Charges constatées d'avance / Ratei e risconti attivi					
Charges constatées d'avance / Ratei e risconti attivi		461 027	/	461 027	833 807
		461 027	/	461 027	833 807
TOTAL ACTIF CIRCULANT / TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE					
		64 181 241	/	64 181 241	57 206 412
TOTAL GÉNÉRAL / TOTALE GENERALE					
		1 358 528 814	4 241 795	1 354 287 019	1 167 690 158

Passif / Passivo

Détail des postes / Dettaglio delle poste Montant en euros / Importi in euro	Référence Riferimento	Valeurs brutes Valori lordi	Amort. et prov. Ammort. e sval.	31/12/18	31/12/17
Capital / Capitale					
		1 000 000	/	1 000 000	1 000 000
Report à nouveau / Utili o perdite portati a nuovo					
Report à nouveau / Utili o perdite portati a nuovo		-137 507	/	-137 507	-137 507
Réserves / Riserve		4 686	/	4 686	4 686
Résultat net de l'exercice / Risultato netto d'esercizio					
Résultat net de l'exercice / Risultato netto d'esercizio		/	/	/	/
Subventions d'investissements / Contributi conto impianti					
	III.3	1 284 480 421		1 284 480 421	1 104 640 445
CAPITAUX PROPRES / PATRIMONIO NETTO					
		1 284 480 421		1 284 480 421	1 104 640 445
Provisions pour risques et charges / Fondi per rischi ed oneri					
Provisions pour litiges / Fondo per controversie		/	/	/	/
Provisions pour risques et charges / Fondo per rischi		6 500 000		6 500 000	6 500 000
Indemnités de fin de contrats / Fondo trattamento di fine rapporto		661 176		661 176	480 408
		7 161 176	/	7 161 176	6 980 408
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES / FONDI PER RISCHI ED ONERI					
Dettes d'exploitation / Debiti d'esercizio					
Dettes fournisseurs et comptes rattachés / Debiti verso fornitori e conti collegati		58 626 182		58 626 182	20 990 189
Dettes fiscales / Debiti tributari		42 930		42 930	155 063
Dettes sociales / Debiti verso istituti previdenziali		3 109 131		3 109 131	2 124 793
	III.4	61 778 243	/	61 778 243	23 270 045
Dettes sur immobilisations et autres dettes / Debiti su immobilizzazioni e altri debiti					
Dettes fournisseurs immobilisations comptes rattachés / Debiti verso fornitori per immobilizzazioni e conti collegati		0		/	31 932 082
Autres dettes / Altri debiti		/	/	/	31 932 082
Dettes d'exploitation / Debiti d'esercizio					
Dettes d'exploitation / Debiti d'esercizio		/	/	/	/
DETTES / DEBITI					
		61 778 243	-	61 778 243	55 202 127
TOTALE GÉNÉRAL / TOTALE GENERALE					
		1 354 287 019	-	1 354 287 019	1 167 690 158



2. COMPTE DE RÉSULTAT

2. CONTO ECONOMICO

Détail des postes / Dettaglio delle poste Montant en euros / Importi in euro	Référence Riferimento	31/12 2018	31/12 2017
Production vendue sur prestations de services / Ricavi da vendite e prestazioni di servizi			
Production vendue/Ricavi vendite			
Production immobilisée/Incrementi su produzione immobilizzata		179 842 393	118 281 909
		179 842 393	118 281 909
Autres produits / Altri ricavi			
Autres produits/ Altri ricavi		27 000 000	49 522
		27 000 000	49 522
TOTAL PRODUITS EXPLOITATION / TOTALE PROVENTI DI GESTIONE		206 842 393	118 331 431
Autres achats et charges externes / Costi per acquisti e servizi esterni			
Études reconnaissances et travaux/ Studi e lavori	IV	-151 154 178	-84 000 849
Acquisitions foncières/ Esprori	IV	-6 044 810	-7 016 960
Personnel détaché et itinéraire/ Personale distaccato e interinale			
Autres fournitures diverses/ Altri servizi	IV	-1 863 298	-1 902 058
		-167 046 434	-101 594 642
Impôts taxes et versements assimilés / Imposte tasse e versamenti assimilati			
Impôts taxes et versements assimilés/ Imposte tasse e versamenti assimilati		-438 066	-339 082
		-438 066	-339 082
Charges de personnel / Costi per personale dipendente			
Salaires et traitements/ Salari e stipendi	IV	-8 000 457	-6 140 347
Charges sociales/ Oneri sociali	IV	-2 990 164	-2 750 568
		-10 990 621	-8 890 915
Dotations d'exploitation / Accantonamenti			
Dotations amortissements sur immobilisations/ Ammortamenti su immobilizzazioni		-1 305 844	-943 992
Dotations provisions/ Accantonamenti provvigioni		/	-6 500 000
		-1 305 844	-7 443 992
Autres charges / Altri costi			
Autres charges/ Altri costi		-27 061 427	-62 800
		-27 061 427	-62 800
TOTAL CHARGE EXPLOITATION / TOTALE COSTI DI GESTIONE		-206 842 393	-118 331 431
RÉSULTAT D'EXPLOITATION / RISULTATO DI GESTIONE		/	/
Autres intérêts et produits assimilés/ Interessi attivi e ricavi assimilati		18 559	18 729
Différence positive change/ Differenze positive di cambio		0	0
Transferts de charges financières/ Trasferimento di oneri finanziari		-2 417	-10 826
TOTALE PRODUITS FINANCIERS / TOTALE PROVENTI FINANZIARI		16 142	7 903
Intérêt charges assimilées/ Interessi costi assimilati		-16 142	-13 454
Dotations amortissements et provisions/ Accantonamenti a fondi		/	/
Différence négative change/ Differenze negative di cambio		/	5 550
Transferts de produits financiers/ Trasferimento di proventi finanziari		/	/
TOTAL CHARGES FINANCIÈRES / TOTALE ONERI FINANZIARI		-16 142	-7 903
RÉSULTAT FINANCIER / RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA		/	/
RÉSULTAT COURANT / RISULTATO CORRENTE		/	/
Produits exceptionnels sur opération de gestion/ Ricavi straordinari su operazioni di gestione		/	/
Transferts de charges exceptionnelles/ Trasferimento costi straordinari		/	/
TOTAL CHARGES EXCEPTIONNELLES / TOTALE ONERI GESTIONE STRAORDINARIA		/	/
Charges exceptionnelles sur opération de gestion/ Costi straordinari su operazioni di gestione		/	/
Charges exceptionnelles sur opération en capital/ Costi straordinari su operazioni in conto capitale		/	/
Transferts de produits exceptionnels/ Trasferimento proventi straordinari		/	/
TOTAL CHARGES EXCEPTIONNELLES / TOTALE ONERI GESTIONE STRAORDINARIA		/	/
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL / RISULTATO DELLA GESTIONE STRAORDINARIA		/	/
Impôt/ Imposte		/	/
RÉSULTAT NET / RISULTATO NETTO		/	/





SECTION 3
NOTES D'EXPLICATION
DU BILAN

SEZIONE 3
NOTE ESPLICATIVE
AL BILANCIO

1. PRÉSENTATION DE TELT (TUNNEL EURALPIN LYON TURIN)

TELT est une Société par actions simplifiée dont le siège social est situé au Bourget du Lac - 13, allée du Lac de Constance (Savoie Technolac - Bâtiment "Homère").

Le capital social est fixé à la somme de 1 000 000 €. Il est divisé en 2000 actions de 500 € chacune. Les actions sont réparties à parts égales (1000 actions) entre les deux actionnaires, l'État français et Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

La direction opérationnelle de la Société est basée à Turin - Italie (10138), Via Paolo Borsellino 17b.

La législation applicable à TELT SAS est la législation française.

TELT SAS est immatriculée au Registre du commerce et des Sociétés (RCS) de Chambéry sous le numéro 439.556.952 et est enregistrée auprès de la Chambre de Commerce de Turin, N° de TVA France : 03439556952, N° de TVA Italie : 08332340010.

Les nouveaux Statuts de la Société ont été signés le 23 février 2015 ; ils ont été révisés le 18 avril et le 1^{er} juillet 2016.

TELT SAS, contrôlée par l'État français et par l'État italien (par l'intermédiaire de Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.) depuis son assemblée générale du 23 février 2015, est issue de la transformation de Lyon Turin Ferroviare (LTF SAS) antérieurement chargée des études, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne de la section internationale.

LTF était alors détenue pour moitié par Réseau Ferré de France et Rete ferroviaria italiana.

En vertu de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et conformément à ses statuts révisés le 23 février 2015, TELT, en tant que promoteur public, est chargée de la réalisation puis de l'exploitation de la section transfrontalière située entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie.

Les documents sociaux de TELT peuvent être consultés auprès du siège. L'exercice social commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre de chaque année.

1. PRESENTAZIONE DI TELT (TUNNEL EURALPIN LYON TURIN)

TELT è una Società per azioni semplificata la cui sede sociale è situata a Bourget du Lac - 13 allée du Lac de Constance (Savoie Technolac - Bâtiment "Homère").

Il capitale sociale è fissato nell'importo di € 1.000.000. È ripartito in 2000 azioni da € 500 ciascuna. Le azioni sono ripartite in parti uguali (1000 azioni) tra i due azionisti Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e lo Stato francese.

La direzione operativa della Società è situata a Torino - Italia (10138), via Paolo Borsellino 17/b.

La legislazione applicabile a TELT SAS è la legislazione francese.

TELT SAS è immatricolata al Registro del commercio e delle Società (RCS) di Chambéry sotto il numero 439.556.952 ed è registrata presso la Camera di Commercio di Torino, N. IVA Francia: 03439556952, partita IVA Italia: 08332340010.

Il nuovo Statuto della Società è stato firmato il 23 febbraio 2015 ed è stato rivisto in data 18 aprile 2016 e il 1° luglio 2016.

TELT SAS, controllata dallo Stato francese e dallo Stato italiano (tramite Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.) dal giorno della assemblea generale del 23 febbraio 2015, proviene dalla trasformazione della Lyon Turin Ferroviare (LTF SAS) prima incaricata degli studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune franco-italiana della sezione internazionale. LTF era allora detenuta a metà da Réseau Ferré de France e Rete ferroviaria italiana.

In virtù dell'accordo franco-italiano del 30 gennaio 2012 per la realizzazione e il funzionamento di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e conformemente allo statuto rivisto il 23 febbraio 2015, TELT, in quanto promotore pubblico, è incaricato della realizzazione e del funzionamento della sezione transfrontaliera situata tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Suse-Bussoleno, in Italia.

I documenti societari di TELT sono consultabili presso la sede. L'esercizio sociale comincia il 1° gennaio e finisce il 31 dicembre di ogni anno.

2. PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Les comptes annuels de la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018 ont été établis selon les dispositions du Code de Commerce et des règles énoncées par le Plan Comptable Général, et notamment le règlement des Autorités des Normes Comptables (ANC) n° 2014-03 du 5 juin 2014 modifié par les règlements ANC n° 2015-06, n° 2016-07. Les comptes annuels de l'exercice sont élaborés et présentés conformément aux règles générales applicables en la matière admises en France.

PRINCIPES ET MÉTHODES COMPTABLES

Immobilisation des charges d'exploitation et de certaines charges financières et exceptionnelles

Compte tenu du cadre juridique décrit dans cette annexe et des principes comptables retenus par ses associés dans le cadre de projets similaires, la Société immobilise dans la rubrique « Immobilisations en cours » les charges qu'elle encourt au titre de son activité.

Le coût de la production immobilisée est ainsi constitué des charges directes et indirectes de la Société, y compris les charges d'administration générale, certaines charges financières nettes et exceptionnelles nettes et les impôts payés par les deux établissements.

Les charges financières nettes et les charges exceptionnelles nettes ont fait l'objet d'une analyse afin d'apprécier leur caractère immobilisable.

Elles sont immobilisées à travers les comptes de transfert de produits et de charges financiers et exceptionnels.

Compte tenu de l'avancement du projet d'ensemble au 31 décembre 2018, les immobilisations en cours ainsi constituées ne sont pas amorties ou dépréciées et les subventions d'investissement qui s'y rattachent et sont inscrites en capitaux propres n'ont pas été rapportées au résultat.

2. PRINCIPI, REGOLE E METODI CONTABILI

I conti annuali del periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2018 sono stati redatti secondo le disposizioni del Codice di Commercio e delle regole stabilite dal Piano Contabile Generale, e in particolare il regolamento delle Autorità delle Norme Contabili (ANC) n. 2014-03 del 5 giugno 2014 modificato dai regolamenti ANC n. 2015-06, n. 2016-07. I conti annuali dell'esercizio sono redatti e presentati conformemente alle norme generali applicabili in materia utilizzate in Francia.

PRINCIPI E METODI CONTABILI

Immobilizzazioni dei costi di esercizio e di alcuni costi finanziari e straordinari

Tenuto conto del quadro giuridico descritto nel presente allegato e dei principi contabili presi in considerazione dai propri soci nell'ambito di progetti simili, la Società immobilizza nel conto « Immobilizzazioni in corso » i costi sostenuti per la propria attività.

Il valore della produzione immobilizzata è costituito dagli oneri diretti e indiretti della Società, compresi i costi di amministrazione generale, vari costi finanziari netti ed eccezionali netti, e delle imposte pagate dalle due sedi.

I costi finanziari netti e i costi straordinari netti sono stati oggetto di un'analisi per valutare se questi dovrebbero essere immobilizzati.

Sono quindi immobilizzati attraverso i conti di trasferimento dei proventi e oneri finanziari e straordinari.

Tenuto conto dell'avanzamento del progetto al 31 dicembre 2018, le immobilizzazioni in corso così costituite non sono ammortizzabili né deprezzabili ed i relativi contributi in conto impianti, iscritti nel patrimonio netto, non sono stati ripresi nel conto economico.

Précisions relatives au changement de tracé situé en territoire italien.

Du fait de l'opposition locale italienne au projet, les travaux afférents à la galerie de Venaus en Italie avaient dû être suspendus en 2005. En 2011 et 2012, les activités liées à la nouvelle galerie de La Maddalena (qui se substitue à celle de Venaus) ont pu débiter avec, notamment, le début du creusement de la galerie à la fin du mois de novembre 2012.

En termes de coûts directs, les travaux déjà réalisés par TELT pour la galerie de Venaus figurent au bilan de la Société au 31 décembre 2018 en immobilisations en cours.

Par ailleurs, une partie du coût des études APS et APR réalisées par TELT avant 2008 a concerné la partie italienne du projet, sans qu'il soit possible de déterminer une perte de valeur spécifique en lien avec le changement de tracé.

Du fait de la nature du projet d'ensemble conduit par la Société, aucun amortissement exceptionnel ou provision n'a été constitué à ce stade dans les comptes au 31 décembre 2018.

Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont comptabilisées selon le niveau d'avancement des travaux et études financés.

Cette méthode dite des « subventions méritées » permet d'inscrire les subventions en capitaux propres selon les coûts engagés et dans la limite des subventions accordées.

INTÉGRATION DES ÉLÉMENTS ITALIENS

Compte tenu des règles comptables et fiscales en Italie, la comptabilité relative aux opérations de l'établissement secondaire de Turin est tenue de façon autonome au cours de l'exercice.

Les comptes italiens sont intégrés mensuellement dans la comptabilité du siège du Bourget du Lac, après retraitement comptable des principes comptables français. Les retraitements comptables concernent l'amortissement des immobilisations.

Precisazioni relative al cambiamento di tracciato sito in territorio italiano.

Data l'opposizione locale italiana al progetto, i lavori concernenti il cunicolo esplorativo di Venaus in Italia sono stati sospesi nel 2005. Nel 2011 e nel 2012, le attività legate al nuovo cunicolo de La Maddalena (che si sostituisce a quello di Venaus) hanno potuto iniziare, in particolare tramite l'avvio dello scavo della galleria alla fine del mese di novembre 2012.

In termini di costi diretti, i lavori già realizzati da TELT per il cunicolo esplorativo di Venaus sono iscritti nel bilancio della Società al 31 dicembre 2018 nelle immobilizzazioni in corso.

Inoltre, una parte dei costi relativi agli studi di APS/PS e APR/PD realizzati prima del 2008 da TELT riguarda la parte italiana del progetto, senza che risulti possibile determinare una perdita di valore specifico legato al cambiamento di tracciato.

Vista la natura del progetto globale condotto dalla Società, non è stato costituito nei conti al 31 dicembre 2018 nessun ammortamento straordinario, né accantonamento.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti sono iscritti in proporzione all'avanzamento dei lavori e degli studi finanziati.

Questo metodo detto delle « sovvenzioni meritate » consente di riportare l'iscrizione dei contributi in conto impianti nel patrimonio netto ai costi sostenuti e nei limiti dei finanziamenti concessi.

INTEGRAZIONE DEGLI ELEMENTI ITALIANI

Tenuto conto delle regole contabili e fiscali in Italia, la contabilità relativa alle operazioni della sede secondaria di Torino, è tenuta in maniera autonoma nel corso dell'esercizio.

I conti italiani sono integrati mensilmente nella contabilità della sede di Bourget du Lac, post rettifiche di riclassificazione verso i principi contabili francesi.

Le rettifiche si riferiscono agli ammortamenti delle immobilizzazioni.

CAPITAUX PROPRES

Les ressources de la Société sont uniquement constituées de subventions d'investissement affectées à la réalisation de l'objet social de TELT tel que défini à l'art. 6 du Traité franco-italien de Turin du 29 janvier 2001 et de produits liés à des prestations réalisées pour les associés ou pour des tiers.

TELT inscrit les subventions sur immobilisations en cours à la rubrique « capitaux propres ». Les subventions acquises selon leurs modalités spécifiques d'attribution mais pour lesquelles les travaux et études financés n'ont pas encore été engagés à la clôture ne sont pas reconnues en capitaux propres sur l'exercice.

Les subventions accordées à LTF (aujourd'hui TELT) se présentent selon leur origine comme suit, jusqu'à l'assemblée générale du 23 février 2015 :

- Les subventions accordées par le Ministère français des transports sont qualifiées de subventions d'investissement par la convention de financement signée entre TELT, l'État français et RFF le 15 octobre 2002 ;
- Les subventions accordées par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France) sont qualifiées de subventions d'investissement par les conventions de financement signées entre l'État, l'AFITF, RFF et TELT le 11 juillet 2005 et le 15 septembre 2006 ;
- Les subventions accordées par le Ministère italien de l'Économie et des Finances (et versées à LTF par l'intermédiaire de son actionnaire RFI) sont qualifiées de subventions d'investissement par les conventions de financement signées entre l'État italien (Ministère des infrastructures et des transports et RFI) ("Contratto di Programma") ;
- Les subventions accordées par le CIPE italien (Comité Interministériel pour la Programmation Économique) et versées directement à LTF par le Ministère italien du développement économique) sont qualifiées de subventions d'investissement ;
- Les subventions accordées par l'Union européenne (et versées à LTF à travers les actionnaires RFF/RFI) pour le financement du projet, sont comptabilisées comme subventions d'investissement, compte tenu de la nature du projet.

A dater du 23 février 2015, les subventions sont accordées et versées directement à TELT par l'AFITF, par FS (qui a remplacé RFI) et par l'INEA.

A chaque clôture, TELT s'assure que l'ensemble des subventions méritées ainsi comptabilisées en capitaux propres a bien fait l'objet d'une autorisation d'octroi et que les travaux et études financés et immobilisés correspondent aux subventions octroyées et présentées en situation nette.

PATRIMONIO NETTO

Le risorse della Società sono costituite unicamente da contributi in conto impianti destinati alla realizzazione dell'oggetto sociale di TELT, come definito dall'art. 6 del Trattato italo-francese di Torino del 29 gennaio 2001, e di ricavi per prestazioni rese ai soci o a terzi.

TELT iscrive le sovvenzioni su immobilizzazioni in corso alla voce « patrimonio netto ». Le sovvenzioni acquisite secondo le loro specifiche regole di attribuzione, ma per le quali i lavori e gli studi finanziati non sono ancora stati avviati, non sono riconosciute, alla chiusura del bilancio, nel patrimonio netto dell'esercizio.

Le sovvenzioni concesse a LTF (oggi TELT) si presentano, sino all'assemblea generale del 23 febbraio 2015, secondo la loro origine :

- Le sovvenzioni concesse dal Ministero francese dei trasporti sono qualificate di contributi in conto impianti nella convenzione di finanziamento firmata tra TELT, lo Stato francese e RFF il 15 ottobre 2002 ;
- Le sovvenzioni concesse dall'AFITF (Agenzia di Finanziamento delle Infrastrutture di Trasporto in Francia) sono qualificate di contributi in conto impianti tramite le convenzioni di finanziamento firmate tra lo Stato, l'AFITF, RFF e TELT l'11 luglio 2005 e il 15 settembre 2006 ;
- Le sovvenzioni accordate dal Ministero italiano dell'Economia e delle Finanze (e versate a LTF attraverso il suo azionista RFI) sono considerate come contributi in conto impianti, attraverso le convenzioni di finanziamento firmate tra lo Stato italiano (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI) ("Contratto di Programma") ;
- Le sovvenzioni concesse da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) italiano (e versate direttamente dal Ministero italiano dello sviluppo economico) sono qualificate come contributi in conto impianti ;
- Le sovvenzioni accordate da parte dell'Unione Europea (e versate a LTF attraverso gli azionisti RFF/RFI) per il finanziamento del progetto, sono contabilizzate come contributi in conto impianti, tenuto conto della natura del progetto.

Dopo questa data del 23 febbraio 2015, le sovvenzioni sono accordate e versate direttamente a TELT da parte dell'AFITF, FS (che sostituisce RFI) e l'INEA.

Ad ogni chiusura, TELT si assicura che l'insieme delle sovvenzioni meritate così contabilizzate in patrimonio netto sono state oggetto di un'autorizzazione di programma e che i lavori e gli studi finanziati ed immobilizzati corrispondono a sovvenzioni concesse e contabilizzate in patrimonio netto.

LE TRAITEMENT DES ACQUISITIONS FONCIÈRES

En matière d'acquisitions foncières, TELT détient deux catégories d'actifs fonciers en France :

- Terrains reçus à titre gratuit de l'Etat en application de la loi Montagne (LOI n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne, art. 95) : ces terrains (nus ou bâtis) ont été acquis par l'Etat français (par la procédure d'expropriation ou d'acquisition dans le cadre d'utilité publique) avant la mise en œuvre de la loi Montagne (28 décembre 2016).
- Terrains acquis directement par TELT : des terrains (nus ou bâtis) acquis directement par TELT en vertu des pouvoirs d'expropriation ou d'acquisition pour utilité publique qui lui ont été conférés par la loi Montagne.

Pour des raisons de sécurité ou de destination finale de ces terrains, les constructions portées par les terrains bâtis (reçus de l'Etat ou acquis directement par TELT) font systématiquement l'objet d'une démolition.

Le coût de démolition comme la valeur vénale des constructions démolies, en tant que dépenses nécessaires à la réalisation de l'ouvrage, font partie intégrante du coût de construction du tunnel.

Le traitement comptable relatif à ces deux catégories d'actifs fonciers est le suivant au 31 décembre 2018 :

- Terrains reçus à titre gratuit de l'Etat :
Dans l'attente des arrêtés préfectoraux de la loi Montagne permettant de connaître la valeur vénale des actifs reçus, ces terrains n'ont pas été valorisés au bilan du 31/12/2018. A la parution de ces arrêtés, la valeur vénale à nu de ces terrains sera inscrite sur une ligne distincte « *terrains nus* » du bilan.
- Terrains acquis directement par TELT :

Au 31 décembre 2018, la société ne dispose pas de la répartition du prix payé entre terrain et construction ; cette information sera disponible à l'issue des opérations de démolition. De manière temporaire, le prix payé a été intégralement classé en coût de construction du tunnel (immobilisations en cours). Le prix du terrain nu, dès qu'il sera connu, sera isolé sur une ligne distincte du bilan « *Terrains nus* ».

La société n'est pas à ce jour propriétaire d'actifs fonciers côté italien étant entendu que les règles juridiques italiennes relatives à la propriété du tréfonds sont différentes des règles françaises ».

IL TRATTAMENTO DELLE ACQUISIZIONI FONDARIE

In materia di acquisizioni fondiarie, TELT dispone di due categorie di attivi fondiari in Francia:

- Aree acquisite gratuitamente dallo Stato in applicazione della legge Montagna (n. 2016-1888 del 28 dicembre 2016 per la modernizzazione, lo sviluppo e la protezione dei territori di montagna, art. 95): Questi terreni (nudi o costruiti) sono stati acquistati dallo Stato francese (con procedura di esproprio o di acquisizione nell'ambito di pubblica utilità) prima dell'attuazione della legge Montagna (28 dicembre 2016).
- Aree acquisite direttamente da TELT: terreni (nudi o costruiti) acquistati direttamente da TELT ai sensi dei poteri di esproprio o di acquisizione conferiti dalla legge Montagna nell'ambito della pubblica utilità.

Per motivi di sicurezza o di destinazione finale di questi terreni, le costruzioni dei terreni edificati (ricevuti dallo Stato o acquistati direttamente da TELT) sono sistematicamente oggetto di una demolizione. Il costo della demolizione e il valore venale degli edifici demoliti, in quanto spese necessarie alla realizzazione del lavoro, fanno parte integrante del costo di costruzione del tunnel.

Di seguito il trattamento contabile relativo a queste due categorie di attivi fondiari al 31 dicembre 2018:

- Aree acquisite gratuitamente dallo Stato:
In attesa dei decreti prefettizi della legge Montagna che consentiranno di conoscere il valore venale degli attivi acquisiti, questi terreni non sono stati valorizzati al bilancio del 31/12/2018. Alla pubblicazione di questi decreti, il valore nudo venale di questi terreni sarà iscritto su una linea separata « *terreni nudi* » del bilancio.
- Aree acquisite direttamente da TELT:

Al 31 dicembre 2018, la società non dispone della ripartizione del prezzo pagato tra terreno e costruzione; questa informazione sarà disponibile al termine delle operazioni di demolizione. In modo temporaneo, il prezzo pagato è stato integralmente classificato in costo di costruzione del tunnel (immobilizzazioni in corso). Il costo del nudo terreno, appena sarà conosciuto, sarà isolato su una linea separata del bilancio « *terreni nudi* ».

La società non è finora proprietaria di attivi fondiari lato italiano visto che le norme giuridiche italiane relative alla proprietà del sottosuolo sono differenti dalle norme francesi.

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou de production.

Elles sont constituées de logiciels amortis sur un an ou en fonction de leur durée d'utilité.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

Durée d'amortissement :

- Matériel et outillage industriel : 4 ans
- Matériel informatique et de bureautique : 4 ans
- Mobilier de bureau : 5 ans
- Agencement des locaux : 8 ans
- Matériel de transport : 4 ans

IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les dépôts et les cautions sont évalués à leur valeur nominale.

Le montant comptabilisé correspond principalement aux dépôts versés pour les locaux situés en Italie et en France.

INFORMATIONS RELATIVES AUX DIRIGEANTS

Les rémunérations du Président et du Directeur Général sont fixées par le Conseil d'Administration. Les autres administrateurs de la Société ne perçoivent pas de rémunération au titre de leur fonction.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali sono valutate al loro costo di acquisto o di produzione.

Sono costituite da software ammortizzati in un anno o in funzione della loro vita utile.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono valutate al loro costo di acquisto o al loro costo di produzione.

Durata dell'ammortamento:

- Attrezzature industriali: 4 anni
- Materiale informatico e di ufficio: 4 anni
- Mobili di ufficio: 5 anni
- Adeguamento dei locali: 8 anni
- Mezzi di trasporto: 4 anni

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

I depositi e le cauzioni sono valutati al loro valore nominale.

L'importo contabilizzato corrisponde principalmente ai depositi versati per i locali situati in Italia e in Francia.

INFORMAZIONI RELATIVE AI DIRIGENTI

La remunerazione del Presidente e del Direttore Generale è stabilita dal Consiglio di Amministrazione.

Gli altri amministratori della Società non percepiscono alcuna remunerazione a fronte della loro funzione.

ENGAGEMENTS PRIS EN MATIÈRE D'INDEMNITÉ DE DÉPART

Les engagements auxquels TELT doit faire face en matière d'indemnités de départ en retraite des salariés en activité en France, selon l'ancienneté et la catégorie professionnelle fixées par les textes, ne font pas l'objet de provisions au bilan arrêté au 31 décembre 2018, considérant la faible ancienneté et l'âge moyen des effectifs.

Les engagements "TFR" ne sont provisionnés que pour les salariés italiens selon la législation en vigueur. Les dotations et reprises de provisions sur ces engagements sont comptabilisées en charges de personnel dans le compte de résultat de la Société.

PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

La société constitue des provisions pour risques et charges quand une obligation à l'égard d'un tiers devient probable ou certaine et que cette obligation provoquera une sortie de ressources sans contrepartie au moins équivalente.

La Société peut notamment faire l'objet de réclamations dans le cadre de travaux ou marchés qu'elle confie à des tiers. A chaque clôture, la Société examine chaque réclamation, dont certaines peuvent porter sur des montants significatifs.

Elle enregistre les provisions qui lui semblent suffisantes pour couvrir les risques estimés probables à la clôture. La Société est confiante dans la qualité de ses estimations et des provisions enregistrées, reconnaissant toutefois que l'issue des réclamations pourra s'avérer différente de celle prévue.

CONVERSION DES ÉLÉMENTS EN DEVICES

Aucune créance ou dette importante en monnaies étrangères n'a été constatée à la clôture de l'exercice 2018.

HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant total des honoraires du collège des Commissaires aux comptes pour l'exercice 2018 correspond au contrôle légal des comptes (semestriels et annuels) et aux services autres que la certification des comptes annuels : attestation sur l'état des subventions restant à percevoir des 3 financeurs (UE, Etat français, Etat italien) pour les exercices 2001 à 2015 et contrôle des comptes IFRS.

ACCANTONAMENTI EFFETTUATI PER INDENNITÀ DI FINE RAPPORTO

Gli impegni ai quali TELT deve fare fronte in materia di indennità di pensionamento dei dipendenti in attività in Francia, secondo l'anzianità e la categoria professionale, non costituiscono accantonamenti nel bilancio chiuso il 31 dicembre 2018 vista l'irrisoria anzianità e l'età media dei dipendenti.

Tali impegni sono accantonati solo per i dipendenti italiani, come imposto dalla vigente legislazione.

Gli incrementi e i rilasci di accantonamenti su questi impegni sono contabilizzati nei costi del personale nel conto economico della Società.

ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI

La società costituisce accantonamenti per rischi ed oneri quando un obbligo nei confronti di terzi diventa probabile o certo e quando tale obbligo possa provocare una spesa di risorse senza compenso almeno equivalente.

La Società può in particolare essere oggetto di riserve nell'ambito di lavori o contratti affidati a terzi.

Dopo ogni chiusura, la società esamina ognuna di queste riserve di cui una parte può riguardare importi rilevanti.

Essa registra le provvigioni che gli sembrano necessarie per coprire i rischi che ritiene probabili alla chiusura. La Società è fiduciosa nella qualità dei calcoli e provvigioni che registra, riconoscendo tuttavia che l'esito di queste riserve potrà rivelarsi diverso da quello atteso.

CONVERSIONE DEGLI ELEMENTI IN VALUTA

Non sono stati determinati crediti o debiti rilevanti in valute straniere alla chiusura dell'esercizio 2018.

COMPENSI DEI REVISORI DEI CONTI

L'importo totale dei compensi per il collegio dei Revisori dei conti per l'esercizio 2018 corrisponde al controllo legale dei conti (semestrale e annuale) ed a servizi altri che la certificazione dei conti annuali: attestazione sullo stato dei contributi restanti a percepire dai 3 finanziatori (UE, Stato Italiano, Stato Francese) per gli anni dal 2001 al 2015 ed il controllo dei conti IFRS.





3. COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

ACTIF IMMOBILISE

L'augmentation du poste est presque entièrement due aux **immobilisations en cours**, passant d'un montant de 1 104,6 M€ à fin décembre 2017 à 1 284,5 M€ à fin décembre 2018, avec une variation pour l'année équivalant à hauteur de 179,8 M€.

A noter que les coûts encourus en 2018 sont entièrement capitalisés comme immobilisations en cours, à l'exception des coûts relatifs à la convention avec RFI selon laquelle TELT finance une partie des travaux d'amélioration de la ligne historique Turin-Modane sur le tronçon entre Avigliana et Bussoleno.

Les montants résiduels se réfèrent aux **immobilisations incorporelles, corporelles et financières** (tableau détaillé III.1), 3,7 millions d'euros au 31/12/2018 (valeurs nettes respectives de 2,29 millions d'euros, 1,29 million d'euros et 121 000 €).

Enfin les avances d'acomptes versées sur immobilisations s'élèvent à 1,9 M€, correspondant aux anticipations sur les travaux côté Italie.

3. COMPLEMENTO D'INFORMAZIONI RELATIVE ALLO STATO PATRIMONIALE

ATTIVO IMMOBILIZZATO

L'incremento della voce rispetto al precedente esercizio è quasi totalmente connesso alle **immobilizzazioni in corso**, che passano da 1.104,6 M€ al 31 dicembre 2017 a 1.284,5 M€ al 31 dicembre 2018, con un incremento dell'anno pari a 179,8 M€.

Va ricordato che, tutti i costi incorsi nel 2018 sono interamente capitalizzati come immobilizzazioni in corso, ad eccezione dei costi riferiti alla convenzione con RFI secondo la quale TELT finanzia una parte dei lavori di miglioramento della linea storica Torino-Modane sulla tratta tra Avigliana e Bussoleno.

Residuali sono le voci relative alle **immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie** (tabella di dettaglio III.1) per 3,7 milioni di euro al 31/12/2018 (valore netto rispettivamente pari a 2,29 milioni di euro, 1,29 milioni di euro e 121 mila euro).

Infine gli acconti su immobilizzazioni sono pari a 1,9 milioni di Euro riferiti agli anticipi pagati nell'ambito dei lavori lato Italia.



ACTIF CIRCULANT

Créances, Disponibilités, Charges constatées d'avance

L'actif circulant, équivalent à 64,2 millions d'euros, est en augmentation par rapport à l'année précédente (+12 %). Ceci est expliqué par une baisse de 24 M€ des disponibilités et une hausse des autres créances pour 31 M€.

Les créances (tableau détaillé III.2) s'élèvent à 38,8 millions d'euros. L'augmentation de cette valeur par rapport à l'année précédente correspond aux subventions à recevoir (23,7 millions d'euros contre 0 pour l'année 2017).

Concernant le crédit de TVA italien/français, l'augmentation est surtout liée à la partie française du crédit :

- la TVA française passe de 3,7 M€ à fin 2017 à 10,9 M€ à fin 2018
- la TVA italienne passe de 3,3 M€ à fin 2017 à 2,5 M€ à fin 2018

Tous les crédits de TVA (Italie et France) ont une échéance d'un an au plus.

Le crédit de TVA italienne - année 2017, dont le remboursement a été demandé en avril 2018 (inscrit au bilan à fin 2017) a été remboursé courant août 2018.

Le crédit de TVA française des mois d'octobre, novembre et décembre 2018 a été remboursé courant mars 2019.

Les disponibilités à fin 2017 s'élèvent à 24,9 millions d'euros, répartis entre les comptes courants italiens et les comptes courants français de TELT.

Les charges constatées d'avances s'élèvent à 461 000 euros à fin décembre 2018 contre 834 000 euros en 2017 ; elles correspondent au loyer du siège italien de TELT.

PASSIF

Capitaux Propres

Le poste inclut :

- 1 M€ pour le capital
- 4 600 euros pour les réserves
- 137 500 euros pour pertes reportées à nouveau.

Enfin les subventions ont été incluses dans les Capitaux Propres (tableau détaillé III.3) pour un montant total de 1 284,5 million d'euros qui se décomposent en :

- 365,88 M€ subventions appelées France
- 370,24 M€ subventions appelées Italie
- 250,08 M€ subventions appelées UE France
- 274,54 M€ subventions appelées UE Italie
- 23,73 M€ pour subventions en attente de régularisation.

ATTIVO CIRCOLANTE

Crediti, Disponibilités Liquide e Ratei e Risconti attivi

L'actif circulant, pari a 64,2 milioni di euro è in crescita rispetto al precedente esercizio (+12 %).

Questo si spiega da un calo di € 24 milioni delle disponibilità e un aumento degli altri crediti per € 31 milioni.

I crediti (tabella di dettaglio III.2) ammontano a 38,8 milioni di euro. L'aumento di questo valore rispetto all'anno precedente è connesso ai contributi da ricevere (23,7 milioni di euro rispetto a 0 dell'anno 2017).

In riferimento al credito IVA italiano/francese, l'aumento è legato soprattutto alla parte francese del credito:

- L'iva francese passa da 3,7 ML € a fin 2017 a 10,9 ML € a fine 2018
- L'iva italiana passa da 3,3 ML € a fin 2017 a 2,5 ML € a fine 2018

Tutti i crediti IVA (Italia e Francia) hanno scadenza entro 12 mesi.

Il credito Iva italiano - anno 2017, chiesto a rimborso nel mese di aprile 2018 (e in bilancio a fine 2017) è stato rimborsato nel corso del mese di agosto 2018.

Il credito Iva francese dei mesi di ottobre, novembre e dicembre 2018 è stato rimborsato nel mese di marzo 2019.

La disponibilità liquide ammontano a fine 2018 a 24,9 milioni di euro, suddivisi tra i conti correnti italiani e i conti correnti francesi di TELT.

I ratei e risconti attivi corrispondono a 461 mila euro a fine dicembre 2018 rispetto 834 mila euro nel 2017, relativi al canone di locazione della sede italiana di TELT.

PASSIVO

Patrimonio Netto

La voce include:

- 1 milioni di euro riferito al capitale sociale
- 4,6 mila euro riferite a riserve di capitale sociale
- 137,5 mila euro riferite a perdite portate a nuovo.

Infine la voce include i Contributi in conto impianti (tabella di dettaglio III.3) per 1.284,5 milioni di euro che vengono riclassificati nel Patrimonio Netto che si dettagliano in:

- 365,88 ML€ sovvenzioni richieste Francia
- 370,24 ML€ sovvenzioni richieste Italia
- 250,08 ML€ sovvenzioni richieste UE - Francia
- 274,54 ML€ sovvenzioni richieste UE - Italia
- 23,73 ML€ per sovvenzioni in attesa di regolarizzazione.

A l'instar de la méthode utilisée pour les coûts liés à l'accord avec RFI (27 M€) qui n'ont pas été capitalisés dans les immobilisations en cours mais directement passés en charges dans les autres revenus, la partie subventions a été réduite du même montant.

Provisions pour risques et charges

Le poste inclut principalement 6,5 millions d'euros concernant le groupement Spie Batignolles (chantier de Saint Martin La Porte) qui a demandé à TELT une rémunération supplémentaire de 13 millions d'euros.

A titre prudentiel, la société a enregistré une provision égale à 50 % du montant total demandé à fin 2017.

La provision reste confirmée pour l'année 2018, dans l'attente de définir le montant d'une éventuelle rémunération supplémentaire avec le fournisseur.

Le poste inclut l'indemnité de fin de carrière des salariés de la Société (661 000 euros à fin 2018).

DETTES

Les dettes (tableau détaillé III.4) s'élèvent à 61,8 millions d'euros et sont composées de :

- 58,63 M€ de dettes fournisseurs
- 0,26 M€ de dettes fiscales
- 2,89 M€ de dettes sociales
- 31,93 M€ de dettes sur immobilisations

L'augmentation (+6,5 M€ et +12 %) est principalement liée à 2 effets contraires :

- L'augmentation des dettes fournisseurs (+37,6 M€), liée aux fonds en attente de réception et à l'augmentation des délais de paiement ;
- l'annulation des dettes sur immobilisations et autres dettes (-31,9 M€) provenant des subventions méritées en attente de réception à fin 2018.

Specularmente a quanto fatto per i costi inerenti alla convenzione RFI (27 ML€) che non sono stati capitalizzati a produzione immobilizzata ma spesi direttamente tra gli altri ricavi, la quota di contributi conto impianti è stata ridotta per il medesimo importo.

Fondi per rischi ed oneri

La voce include principalmente 6,5 milioni di euro riguardanti il raggruppamento Spie Batignolles (cantier di Saint Martin La Porte) che ha fatto domanda a TELT di remunerazioni supplementari di 13 milioni di euro.

A titolo prudenziale, la società ha stanziato un accantonamento pari al 50 % dell'importo totale richiesto a fine 2017.

L'accantonamento resta confermato per l'anno 2018 in attesa di definire l'importo dell'eventuale remunerazione supplementare con il fornitore.

La voce include il fondo di Trattamento di Fine Rapporto dei dipendenti della Società (661 mila euro a fine 2018).

DEBITI

I debiti (tabella di dettaglio III.4) sono pari a 61,8 milioni di euro e risultano composti da:

- 20,99 ML€ per Debiti verso fornitori
- 0,16 ML€ per Debiti fiscali
- 2,12 ML€ per Debiti sociali
- 31,93 € per Debiti relativi alle immobilizzazioni

La crescita (+6,5 ML € et +12 %) rispetto al 2017, è principalmente legata a due cause opposte:

- l'aumento dei debiti verso fornitori (+37,6 ML €) legati ai fondi in attesa di ricezione e alla dilazione dei relativi pagamenti;
- l'annullamento dei debiti su immobilizzazioni e altri debiti (-31,9 ML €) derivante dalle sovvenzioni meritate ma non ancora ricevute alla fine dell'anno 2018.



Actif Immobilisé - Valeurs brutes / Attivo Immobilizzato - Valori Lordi

Détail des postes / Dettaglio delle poste <i>Montant en euros / Importi in euro</i>	Valeurs brutes Valori Lordi 31/12/17	Augmentations Aumenti	Diminutions Diminuzioni	Valeurs brutes Valori Lordi 31/12/18
Immobilisations incorporelles / Immobilizzazioni immateriali				
Frais d'établissement : / Spese d'impianto :	/	/	/	/
Autres / Altri :				
- France / Francia				
- Italie / Italia	2 634 525	987 740	/	3 622 265
	2 901 380	988 828	/	3 890 208
TOTAL IMMOBILISATIONS INCORPORELLES / TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	2 901 380	988 828	/	3 890 208
Immobilisations corporelles / Immobilizzazioni materiali	2 901 380	988 828	/	3 890 208
Installations agencements : / Impianti e adeguamento locali :				
- France / Francia	174 437	4 546	/	178 983
- Italie / Italia	862 274	0	/	862 274
	1 036 711	4 546	/	1 041 257
Matériel de bureau et informatique : / Macchine d'ufficio ed informatica :				
- France / Francia	1 121 364	5 613	/	1 126 977
- Italie / Italia	954 178	89 513	/	1 043 690
	2 075 541	95 126	/	2 170 668
Mobilier : / Mobili e arredi :				
- France / Francia	263 289	770	/	264 059
- Italie / Italia	455 640	/	/	455 640
	718 929	770	/	719 699
TOTAL IMMOBILISATIONS CORPORELLES / TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	3 831 181	100 442	/	3 931 623
Immobilisations financières / Immobilizzazioni finanziarie				
- France / Francia	107 778	13 676	/	121 454
- Italie / Italia	0	-	/	0
	107 778	13 676	/	121 454
TOTAL IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES / TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	107 778	13 676	/	121 454
Immobilisations en cours de construction / Immobilizzazioni in corso di costruzione				
Dont études et reconnaissances / Studi e riconoscimenti	947 662 402	83 830 391		1 031 492 793
Dont travaux / Lavori	6 621 988	67 323 787		73 945 775
Dont acquisitions foncières / Espropri	11 551 350	6 044 810		17 596 160
Dont coûts de structure / Costi di struttura	136 098 646	22 643 405		158 742 051
Immobilisations financières / Immobilizzazioni finanziarie	1 104 640 445	179 870 018	/	1 284 480 421
TOTAL ACTIF IMMOBILISE VALEURS BRUTES / TOTALE ATTIVO IMMOBILIZZATO IMPORTI LORDI	1 111 480 784	180 972 964	/	1 292 423 706

Actif Immobilisé - Amortissements / Attivo Immobilizzato - Ammortamenti

Détail des postes / Dettaglio delle poste <i>Montant en euros / Importi in euro</i>	Amortissements cumulés Ammortamenti Cumulati 31/12/17	Dotations Incrementi	Diminutions Decrementi	Amortissements cumulés Ammortamenti Cumulati 31/12/18
Immobilisations incorporelles / Immobilizzazioni immateriali				
Frais d'établissement : / Spese d'impianto :	/	/	/	/
Autres / Altri :				
- France / Francia	697 462	641 334		1 338 796
- Italie / Italia	250 715	12 580		263 295
	948 177	653 914	/	1 602 091
TOTAL IMMOBILISATIONS INCORPORELLES / TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	948 177	653 914	/	1 602 091
Immobilisations corporelles / Immobilizzazioni materiali				
Installations agencements : / Impianti e adeguamento locali :				
- France / Francia	127 948	21 703		149 651
- Italie / Italia	622 411	50 324		672 736
	750 359	72 027	/	822 387
Matériel de bureau et informatique : / Macchine d'ufficio ed informatica :				
- France / Francia	323 667	253 012		576 679
- Italie / Italia	593 714	194 561		788 275
	917 381	447 573	/	1 364 954
Mobilier : / Mobili e arredi :				
- France / Francia	87 960	63 313		151 273
- Italie / Italia	232 073	69 017		301 089
	452 362	126.893	77.718	320.033
TOTAL IMMOBILISATIONS CORPORELLES / TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1 987 773	651 930	/	2 639 703
TOTAL IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES / TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	/	/	/	/
TOTAL ACTIF IMMOBILISE AMORTISSEMENTS / TOTALE ATTIVO IMMOBILIZZATO E AMMORTAMENTI	2 935 951	1 305 844	/	4 241 795



Année / Anno 2018

CRÉANCES 2018 / CREDITI 2018 <i>montants en euros / importi in euro</i>	Montant Brut Importo Lordo	Échéances à un an au plus Scadenze entro 12 mesi	Échéances à plus d'un an Scadenze oltre 12 mesi
Créances de l'actif immobilisé / Crediti dell'attivo immobilizzato	/	/	/
Créances de l'actif circulant / Crediti dell'attivo circolante			
Etat et autres collectivités publiques / Stato e altri enti pubblici (1)	13 529 932	13 529 932	1.533.663
Autres / Altri (2)	25 249 693	25 249 693	
TOTAL/TOTALE	38 779 625	38 779 625	1.533.663
(1) Dont : TVA à un an au plus			
IVA Total			10 720 917
IVA à un an au plus			2 519 514
IVA à plus d'un an			
			10 720 917
(2) Dont : Subventions d'investissement en attente			23 733 499

État des échéances des créances / Situazione delle scadenze dei crediti

Année / Anno 2017

CRÉANCES 2017 / CREDITI 2017 <i>montants en euros / importi in euro</i>	Montant Brut Importo Lordo	Échéances à un an au plus Scadenze entro 12 mesi	Échéances à plus d'un an Scadenze oltre 12 mesi
Créances de l'actif immobilisé / Crediti dell'attivo immobilizzato	/	/	/
Créances de l'actif circulant / Crediti dell'attivo circolante			
Etat et autres collectivités publiques / Stato e altri enti pubblici (1)	7 037 270	7 037 270	
Autres / Altri (2)	31 937	31 937	
TOTAL/TOTALE	7 069 207	7 069 207	
(1) Dont : TVA à un an au plus			
IVA Total			3 687 537
IVA à un an au plus			3 315 700
IVA à plus d'un an			34 033
			7 037 270
(2) Dont : Subventions d'investissement en attente			/

Évolution des subventions d'investissements /
Evoluzione dei contributi in conto impianti

SUBVENTIONS INVESTISSEMENTS / CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI <i>Montants en euros M / Importi in ML euro</i>	31/12/2017	Variations Variazioni 2017	31/12/2018
Ministère français des transports / Ministero francese dei trasporti	30 500 000	-	30 500 000
AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France) / AFITF (Agenzia di Finanziamento delle Infrastrutture di Trasporto in Francia)	278 909 661	56 475 165	335 384 826
UE France / UE Francia	250 110 562	-30 510	250 080 053
Total subventions appelées France / Totale sovvenzioni richieste Francia	559 520 223	56 444 656	615 964 879
Ministère des infrastructures et des transports Italien / Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano	11 776 567	-	11 776 567
FS (Italie) / FS (Italia)	279 541 999	78 922 776	358 464 776
UE Italie / UE Italia	285 696 950	-11 156 249	274 540 702
Total subventions appelées Italie / Totale sovvenzioni richieste Italia	577 015 517	67 766 528	644 782 044
Subvention meritée (+) appelée non encore meritée (-) Sovvenzione meritata (+) richiesta non ancora meritata (-)	-31 895 294	55 628 793	23 733 499
TOTAL SUBVENTIONS INSCRITES EN CAPITAUX PROPRES TOTALE CONTRIBUTI CONTABILIZZATI NEL PATRIMONIO NETTO	1 104 640 446	179 839 976	1 284 480 422



État des échéances des des dettes / Situazione delle scadenze dei debiti

Année / Anno 2018

DETTES 2018 / DEBITI 2018 <i>montants en euros / importi in euro</i>	Montant Brut Importo Lordo	Échéances à un an au plus Scadenze entro 12 mesi	Échéances à plus d'un an Scadenze oltre 12 mesi
Dettes fournisseurs et comptes rattachés / Debiti verso fornitori e conti collegati	58 626 182	58 626 182	
Dettes fiscales et sociales / Debiti fiscali e sociali	3 152 061	3 152 061	
Dont : Dettes fiscales	259 622		
Dettes sociales	2 892 439		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés / Debiti relativi alle immobilizzazioni e conti collegati	/	/	
Autres dettes / Altri debiti			
TOTAL/TOTALE	61 778 243	61 778 243	

Année / Anno 2017

DETTES 2017 / DEBITI 2017 <i>montants en euros / importi in euro</i>	Montant Brut Importo Lordo	Échéances à un an au plus Scadenze entro 12 mesi	Échéances à plus d'un an Scadenze oltre 12 mesi
Dettes fournisseurs et comptes rattachés / Debiti verso fornitori e conti collegati	20 990 189	20 990 189	
Dettes fiscales et sociales / Debiti fiscali e sociali	2 279 855	2 279 855	
Dont : Dettes fiscales	155 062		
Dettes sociales	2 124 793		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés / Debiti relativi alle immobilizzazioni e conti collegati	/	/	
Autres dettes / Altri debiti			
TOTAL/TOTALE	55 202 126	55 202 126	

Décomposition du solde des dettes envers les fournisseurs au 31 décembre 2018

Les dettes envers les fournisseurs de TELT, classées par échéances de paiement, peuvent se détailler ainsi à la fin de l'exercice 2018 (conformément aux dispositions des articles L 441-6-1 alinéa 1 et D 441-4 du Code de commerce).

Dettaglio del saldo dei debiti verso i fornitori al 31 dicembre 2018

Alla chiusura dell'esercizio 2018, i debiti verso i fornitori di TELT presentati a seconda della scadenza di pagamento, possono dettagliarsi come segue (in conformità alle disposizioni dell'articolo L 441-6-1 comma 1 e D 441-4 del Codice del Commercio):

	Non déchués Non Scadute	de 1 à 30 jours de 1 a 30 giorni	de 31 à 60 jours de 31 a 60 giorni	de 61 à 90 jours de 61 a 90 giorni	91 jours et plus 91 giorni e oltre	Total 1 jour et plus Totale 1 giorno e
Nombre de factures concernées / Numero di fatture interessate	478					252
Montant total des factures concernées / Importo totale delle fatture interessate	45 169 321	873 531	44 902	28 853	133 967	1 081 253
% de montant total des achats de l'exercice / % dell'importo totale degli acquisti dell'esercizio	97,66 %	1,89%	0,10%	0,06%	0,29%	2,34%
Délais de paiement de référence utilisées (contractuel ou délais légal article L441-6 OU L443-1) Tempistiche di pagamento di riferimento utilizzate (contrattuali o tempistiche legali articolo L441-6 o L443-1)						
Délais de paiement de référence utilisés pour le calcul des retards de paiement <i>Termini di pagamento di riferimento utilizzati per il calcolo dei ritardi di pagamento</i>	Délais contractuels / <i>Termini Contrattuali</i>				<input type="checkbox"/>	
	Délais légaux / <i>Termini legali</i>				<input checked="" type="checkbox"/>	45 jours fin de mois / 45 giorni fine mese





4. COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RÉSULTAT

Production immobilisée

TELT a pour objet la réalisation des études et travaux préliminaires du tunnel pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

En conséquence, à la fin de chaque exercice et, sauf exception, TELT inscrit en immobilisations en cours la totalité des charges d'exploitation, des charges financières nettes ainsi que des charges exceptionnelles nettes. En application de ces dispositions, en 2018, TELT a inscrit 179 842 393 € en production immobilisée.

Ce poste comprend également les deux appels de fonds versés par TELT à hauteur de 41,4 M€ en 2018 au titre de la convention SNCF Réseau.

Le résultat de l'exercice est donc nul.

Autres Produits

Les autres produits font référence à la première tranche de coûts (27 millions d'euros) liés à la convention avec RFI. Selon les accords internationaux entre l'Italie et la France, TELT finance une partie des travaux d'amélioration de la ligne historique Turin-Modane sur le tronçon entre Avigliana et Bussoleno pour un montant maximal de 81 millions d'euros.

Les principales caractéristiques de la convention sont :

- les travaux sont liés au périmètre de la section commune franco-italienne ;
- les travaux sont de la responsabilité de RFI ;
- en tant que travaux de modernisation d'ouvrages existants, la propriété des travaux est attribuée à RFI.

Crédit-bail

La Société n'avait aucun contrat de crédit-bail en 2018.

4. COMPLEMENTO D'INFORMAZIONI RELATIVE AL CONTO ECONOMICO

Produzione immobilizzata

TELT ha per oggetto la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari del tunnel per il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione.

Di conseguenza, alla fine di ogni esercizio e salvo eccezioni, TELT registra in immobilizzazioni in corso la totalità dei costi di esercizio, degli oneri finanziari netti e dei costi straordinari netti. In applicazione di queste disposizioni, nel 2018, TELT ha iscritto € 179.842.393 in produzione immobilizzata.

Sono incluse anche nella voce le due richieste fondi pagate da TELT per un importo di € 41,4 MI nel 2018 in merito alla convenzione SNCF Réseau.

Il risultato dell'esercizio è quindi nullo.

Altri Ricavi

Gli Altri Ricavi fanno riferimento alla prima tranche di costi (27 milioni di euro) legati alla convenzione con RFI. Secondo gli accordi internazionali tra Italia e Francia, TELT finanzia una parte dei lavori di miglioramento della linea storica Torino-Modane sulla tratta tra Avigliana e Bussoleno per un importo massimo di 81 milioni di euro.

Principali caratteristiche della convenzione:

- I lavori sono legati al perimetro della sezione comune italo-francese;
- I lavori sono sotto la responsabilità di RFI;
- In quanto lavori di ammodernamento delle opere esistenti, la proprietà dei lavori appartiene a RFI.

Beni in leasing

La Società non disponeva di alcun contratto di leasing nel 2018.

Autres achats et charges externes

Les autres achats et charges externes augmentent (+64 % par rapport à l'année dernière), notamment pour la partie études et travaux (151 M€ par rapport à 84 M€).

Inversement, la partie acquisitions foncières françaises diminue de 1 M€ (7 M€ au 31 décembre 2017 pour 6 M€ au 31 décembre 2018).

Pour plus de détails, se référer aux tableaux page suivante (tableau IV.1 et IV.2 Autres achats et charges externes).

Impôts, taxes et versements assimilés

Les impôts de l'exercice sont de 438 066 €, en augmentation de 29 % par rapport à 2017.

Les impôts et taxes dus en France et en Italie sont classés en « impôts et taxes et versements assimilés », dans le compte de résultat (charges exploitation) et sont immobilisés.

Au niveau français, compte tenu de son résultat à zéro durant la phase de construction du tunnel, la société n'est pas imposée sur le résultat et il n'existe pas non plus de différences fiscales temporaires ou temporelles entre les bases comptables et les bases fiscales.

Au niveau italien, la société est tenue de payer un impôt nommé IRAP compte tenu des modalités de calcul (le coût du personnel n'est pas déductible de la base imposable).

Risques de change

La Société réalise la quasi-totalité de ses opérations en euros et est peu exposée au risque de change.

Eléments exceptionnels

Il n'y a pas de produits ou de charges exceptionnelles en 2018.

Personnel et masse salariale

Au 31 décembre 2018, les charges de personnel pour l'exercice s'élèvent à 10 990 621 € et 1 863 928 € pour le personnel mis à disposition par SNCF et FS.

Concernant le coût du personnel, une augmentation est confirmée entre 2017 et 2018 (+23,6 %), confirmant la tendance de l'année précédente.

Cette hausse est la conséquence de l'augmentation des effectifs observée en 2018, la société passant de 124 personnes au 31 décembre 2017 à 160 personnes au 31 décembre 2018.

Pour plus de détails, se référer au tableau ci-après (IV.3 Personnel et masse salariale).

Costi per acquisti e servizi esterni

I costi per acquisti e servizi sono in crescita (+64 % rispetto all'anno precedente), in particolare la parte Studi e Lavori (151 ML € rispetto a 84 ML €).

Viceversa la parte agli espropri francesi si riduce di 1 M€ (de 7 ML € al 31 dicembre 2017 a 6 ML € al 31 dicembre 2018).

Per ulteriori dettagli si rimanda alla tabella della pagina seguente (tabella IV.1 e IV.2 Costi per acquisti e servizi esterni).

Imposte tasse e versamenti assimilati

Le imposte dell'esercizio sono pari a € 438.066, in crescita rispetto all'anno 2017 del 29 %.

Le imposte e tasse dovute in Italia e in Francia sono classificate alla voce « imposte e tasse e versamenti assimilati » del conto economico (costi di gestione) e vengono capitalizzate.

A livello francese, considerato il suo risultato a zero durante la fase di costruzione del tunnel, la società non sostiene l'imposta sul risultato e inoltre, al momento non esistono differenze fiscali temporanee o di tempistiche tra la base contabile e la base fiscale.

A livello italiano, la società è tenuta a versare un'imposta nominata IRAP tenendo conto delle modalità di calcolo (il costo del personale non è deducibile della base tassabile).

Rischi dovuti al cambio

La Società realizza la quasi totalità delle sue attività in euro e non è sostanzialmente esposta ai rischi dovuti al cambio.

Elementi straordinari

Non ci sono ricavi o costi straordinari nel 2018.

Personale e monte salari

Al 31 dicembre 2018, i costi del personale per l'esercizio ammontano a € 10.990.621 per il personale dipendente e € 1.863.928 per il personale distaccato da SNCF e FS.

Per quanto riguarda il costo del personale, si conferma un aumento tra il 2017 e il 2018 (+23,6 %), confermando il trend di crescita dell'anno precedente. Questa crescita è la conseguenza dall'aumento delle risorse della Società a fine 2018, passando da 124 persone al 31 dicembre 2017 a 160 persone al 31 dicembre 2018.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla tabella seguente (IV.3 Personale e monte salari).

Autres achats et charges externes / Costi per acquisti e servizi esterni

Autres achats et charges externes / Costi per acquisti e servizi esterni	31/12/18	31/12/17
Études Reconnaissances et Travaux/ Studi e Lavori	-151 154 178	-84 000 849
Acquisitions foncières/ Espropri	-6 044 810	7 016 960
Personnel détaché et intérimaires	-1 863 298	-1 902 058
Autres fournitures et prestations diverses/ Altri Servizi	-7 984 148	-8 674 77
TOTAL/TOTALE	-167 046 434	-101 594 642

Autres achats et charges externes : détail autres fournitures diverses / Costi per acquisti e servizi esterni : dettaglio Altri servizi

Autres fournitures diverses / Altri servizi	31/12/18	31/12/17
Honoraires divers/ Onorari diversi	-2 258 870	-3 146 633
Locations mobilières et immobilières/ Affitto mobili e immobili	-1 129 443	-1 015 496
Publicités, publications, relations publiques/ Pubblicità, pubblicazioni, relazioni pubbliche	-1 025 734	-1 296 980
Entretien et nettoyage/ Manutenzione e pulizia	-370 789	-465 460
Déplacements, missions, événements/ Viaggi, missioni, eventi	-588 290	-675 217
Assurance/ Assicurazioni	-701 660	-973 592
Eau carburant électricité/ Acqua carburante elettricità	-1 047 634	-465 115
Frais postaux, téléphone, réseau/ Spese postali, telefono, rete	-255 112	-250 953
Formation/ Formazioni	-155 689	-198 183
Petit équipement et fournitures de bureau/ Piccole attrezzature e forniture ufficio	-81 467	-69 309
Services bancaires/ Servizi bancari	-70 684	-40 709
Études, recherches/ Studi e ricerche	-24 000	-77 130
Autres frais/ Altre spese	-274 776	0
TOTAL/TOTALE	-7 984 148	-8 674 775

Personnel et masse salariale / Personale e monte salari

Coûts du Personnel / Costi del Personale	31/12/18	31/12/17
Personnel détaché/ Personale distaccato		
France/ Francia	423 897	-472 518
Italie/ Italia	1 439 401	-1 429 540
SOUS-TOTAL/SUBTOTALE	1 863 298	-1 902 058
Personnel salarié/ Personale dipendente		
Salaires et traitements/ Salari e stipendi	8 000 457	-6 140 347
Charges sociales/ Oneri sociali	2 990 164	-2 750 568
SOUS-TOTAL/SUBTOTALE	10 990 621	-8 890 915
TOTAL/TOTALE	12 853 919	-10 792 973

Transactions avec des parties liées

Les transactions avec des parties liées, résumées dans le tableau suivant, correspondent principalement aux subventions reçues des deux États et les créances/dettes associées, le personnel détaché de l'état italien FS et les contrats de location des bâtiments.

Toutes les transactions avec des parties liées ont été conclues à des conditions normales de marché et visée par le règlement ANC 2010-02 à 2010-03.

Transazioni con parti correlate

Le transazioni con le parti correlate, riepilogate nella seguente tabella, includono principalmente i contributi ricevuti dai due stati e relativi debiti, crediti, personale distaccato dal socio italiano FS e leasing operativo di immobili:

Tutte le transazioni con parti correlate sono state concluse alle normali condizioni di mercato e sono soggette al Regolamento ANC dal 2010-02 al 2010-03.

Subventions anne'e 2018 / contributi anno 2018	31/12/2017	2018	31/12/2018
«ÉTAT FRANCAIS - ACTIONNAIRE FRANCAIS / STATO FRANCESE - SOCIO FRANCESE»	309 410	63 296	372 706
réception des fonds / ricevimento fondi	1 800	31/05/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	4 523	18/07/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	1 434	18/07/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	1 288	06/08/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	8 858	06/09/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	13 986	06/09/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	20 173	27/12/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	8 934	27/12/2018	
réception des fonds / ricevimento fondi	2 299	27/12/2018	
«FS - ACTIONNAIRE ITALIEN / FS - SOCIO ITALIANO»	291 319	61 693	353 012
ricevimento fondi / ricevimento fondi	1 566	05/11/2018	
ricevimento fondi / ricevimento fondi	29 119	23/11/2018	
ricevimento fondi / ricevimento fondi	31 009	05/12/2018	
«UNION EUROPE'ENNE - CONTRIBUTION FRANCAISE / UNIONE EUROPEA - CONTRIBUTO FRANCESE»	250 111	7 488	257 599
«convention de subvention ue france / convenzione di sovvenzione ue francia»	7 488	22/05/2018	
«UNION EUROPE'ENNE - CONTRIBUTION ITALIENNE / UNIONE EUROPEA - CONTRIBUTO ITALIANO»	285 697	18 735	304 432
«convention de subvention ue italie / convenzione di sovvenzione ue francia»	7 086	22/05/2018	
«CONVENTION DE SUBVENTION UE ITALIE / CONVENZIONE DI SOVVENZIONE UE FRANCIA»	11 649	27/12/2018	
TOTAL/TOTALE	1 136 537	151 212	1 287 749





5. AUTRES INFORMATIONS SIGNIFICATIVES

PRINCIPE DE CONTINUITÉ D'EXPLOITATION

La direction de TELT considère que l'actualité politique en Italie (comme la proposition du parlement qui engage le gouvernement à la rediscussion intégrale du projet de la nouvelle ligne Turin Lyon en application de l'accord entre Italie et France) ne remet pas en cause les engagements pris ni le principe de continuité d'exploitation. La double nationalité du projet, sa dimension européenne, les investissements déjà réalisés à ce jour sont autant d'éléments en faveur de la continuité du projet.

Enfin le déblocage des appels d'offre (rèfèrence aux événements post-clôture) nous confirment ultérieurement la continuité du projet.

ENGAGEMENTS PRIS

A la clôture de l'exercice 2018, TELT a engagé des marchés d'études, de travaux, ou liés au fonctionnement de la Société pour un montant total d'environ 2 305,9 M€, dont 1 284,5 M€ ont été immobilisés.

5. ALTRE INFORMAZIONI RILEVANTI

PRINCIPIO DI CONTINUITÀ AZIENDALE

La direzione di TELT considera che l'attualità politica in Italia (come la proposta del Parlamento che impegna il governo alla ridiscussione integrale del progetto della nuova linea Torino Lione in applicazione dell'accordo tra Italia e Francia) non rimette in discussione gli impegni presi né il principio di continuità aziendale. La doppia nazionalità del progetto, la sua dimensione europea, gli investimenti già realizzati fino ad oggi sono tutti elementi a favore della continuità del progetto.

Infine lo sblocco delle gare d'appalto (riferimento agli eventi post-chiusura) ci confermano ulteriormente la continuità del progetto.

IMPEGNI PRESI

Alla data di chiusura dell'esercizio 2018, TELT ha impegnato contratti per studi e lavori, o legati al funzionamento stesso della Società, per un importo complessivo pari a circa 2.305,9 M€, di cui 1.284,5 M € sono già stati immobilizzati.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS

A la clôture de l'exercice 2018, TELT a obtenu des autorisations d'engagements de la part de l'Etat français pour un montant de 2 832,5 M€, correspondant au programme 2001-2018 entériné par le CA pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, répartis comme suit :

Programme 2002 :	98,00 M€
Programme 2003 :	129,00 M€
Programme 2004 :	32,00 M€
Programme 2005 :	165,00 M€
Programme 2006 :	76,42 M€
Programme 2007 :	94,08 M€
Programme 2008 :	71,50 M€
Programme 2009 :	50,01 M€
Programme 2010 :	108,17 M€
Programme 2011 :	17,55 M€
Programme 2012 :	39,97 M€
Programme 2013 :	36,20 M€
Programme 2014 :	276,15 M€
Programme 2015 :	62,57 M€
Programme 2016 :	102,75 M€
Programme 2017 :	402,75 M€
Programme 2018 :	1 070,40 M€
Total	2 832,52 M€

Ces subventions ne pourront être versées qu'à hauteur de la valeur des études et travaux réalisés par TELT.

PASSIFS ÉVENTUELS

A la clôture de l'exercice 2018, la Société ne connaît pas de passifs potentiels pour lesquels il est nécessaire de constituer une provision.

En ce qui est des réserves émises par le groupement chargé de la construction en Italie, la société n'estime pas être redevable de coûts supplémentaires par rapport à ce qui est déjà comptabilisé.

Une réclamation complémentaire a été formée dans l'état d'accostage de fin janvier 2019 portant les demandes potentielles de SPIE à 30M€.

Une provision pour risque a été comptabilisée l'année dernière et maintenu à hauteur de 6,5M€ au 31 décembre 2018. Quant à l'évolution du contentieux SITAF, se référer au paragraphe 13.1 (autres informations).

AUTORIZZAZIONI DI IMPEGNO

Alla data di chiusura dell'esercizio 2018, TELT ha ottenuto autorizzazioni per impegni di spesa da parte dello Stato francese per un importo pari a 2.832,5 M€, che corrisponde al programma 2001-2018 approvato dal CdA per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ripartite come segue:

Programma 2002:	98,00 M€
Programma 2003:	129,00 M€
Programma 2004:	32,00 M€
Programma 2005:	165,00 M€
Programma 2006:	76,42 M€
Programma 2007:	94,08 M€
Programma 2008:	71,50 M€
Programma 2009:	50,01 M€
Programma 2010:	108,17 M€
Programma 2011:	17,55 M€
Programma 2012:	39,97 M€
Programma 2013:	36,20 M€
Programma 2014:	276,15 M€
Programma 2015:	62,57 M€
Programma 2016:	102,75 M€
Programma 2017:	402,75 M€
Programma 2018:	1.070,40 M€
Totale:	2 832,52 M€

Queste sovvenzioni non potranno superare l'importo totale degli studi e lavori effettivamente realizzati da TELT.

EVENTUALI PASSIVITÀ

Alla data di chiusura dell'esercizio 2018 non si conoscono passività eventuali per le quali è necessario iscrivere a Bilancio una rettifica di valore negativa.

Per quanto riguarda le riserve emesse dal gruppo edilizio in Italia, la società non ritiene di dover sostenere costi aggiuntivi rispetto a quanto già contabilizzato.

Un ulteriore reclamo è stato presentato alla fine di gennaio 2019, aumentando le potenziali richieste di SPIE a 30 milioni di euro.

Un accantonamento per rischi è stato contabilizzato lo scorso anno e mantenuto per € 6,5 milioni al 31 dicembre 2018. Per quanto riguarda l'evoluzione del contenzioso SITAF: riferirsi al paragrafo 13.1 (altre informazioni).

HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les honoraires du collège des Commissaires aux comptes pour l'exercice 2018 s'élèvent à 148 700 €, dont 72 350 € pour le cabinet Deloitte et 76 350 € pour le cabinet PWC.

Les Commissaires aux comptes ont effectué les missions suivantes : Contrôle légal des comptes (semestriels et annuels), Attestation sur l'état des subventions restant à percevoir des 3 financeurs (UE, Etat français, Etat Italien) et contrôle des comptes IFRS.

RÉMUNÉRATION DES ORGANES DE DIRECTION

La rémunération des dirigeants n'est pas mentionnée, car cela conduirait à fournir une information à caractère individuel.

ONORARI DEI REVISORI DEI CONTI

Gli onorari dell'organo dei revisori dei conti per l'esercizio 2018 corrispondono a € 148.700 di cui € 72.350 per Deloitte e € 76.350 per PWC.

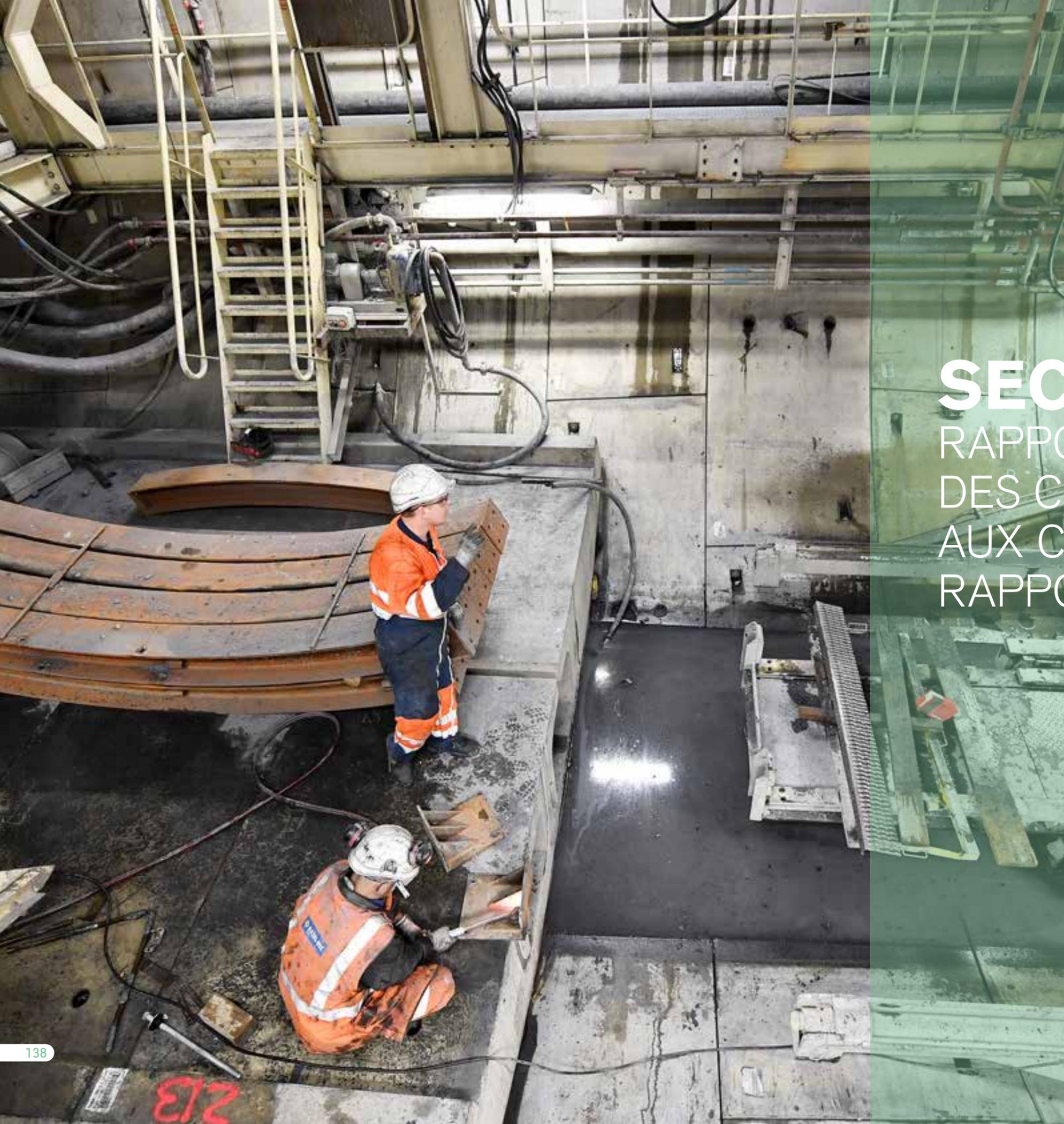
Le missioni dei revisori dei conti sono state le seguenti: Controllo legale dei conti (semestrale e annuale), Attestazione sullo stato dei contributi che restano da ricevere da parte dei 3 finanziatori (UE, Stato francese, Stato italiano) e controllo dei conti IFRS.

REMUNERAZIONE DEGLI ORGANI DI DIREZIONE

La remunerazione dei dirigenti non è menzionata in considerazione del fatto che condurrebbe a fornire un'informazione a carattere individuale.

Etat des flux de trésorerie / Rendiconto Finanziario

État des flux de trésorerie / Rendiconto Finanziario montants en euros / importi in euro	2018	2017
Flux financier de l'activité Opérationnelle / Flusso finanziario dell'attività operativa		
1. Profit (perte) avant impôts et intérêts / Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito e interessi	0	0
Provisions / Accantonamenti	180 768	6 639 455
Amortissements des immobilisations / Ammortamenti delle immobilizzazioni	1 305 844	943 992
Charges (produits) financiers nettes / Oneri (Proventi) finanziari netti	-2 417	-5 275
2. Flux financier avant variation Actif Circulant Net / Flusso finanziario prima delle variazioni del Capitale Circolante Netto	1 484 195	7 578 171
Autres variations Actif Circulant Net / Altre variazioni del Capitale Circolante Netto	-20 994 948	-26 514 473
3. Flux financier après variation Actif Circulant Net / Flusso finanziario dopo le variazioni del Capitale Circolante Netto	-20 994 948	-26 514 473
Flux financier de l'Activité Opérationnelle / Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	-19 510 753	-18 936 302
Flux financier de l'activité d'investissement / Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilisations corporelles (Investissements) / Immobilizzazioni materiali (Investimenti)	-100 442,16	-1 198 270
Immobilisations incorporelles (investissements) / Immobilizzazioni immateriali (Investimenti)	-988 828,09	-2 118 960
Autres Immobilisations (Investissements) / Altre Immobilizzazioni (Investimenti)	-13 675,60	-3 064
Immobilisations en cours / Immobilizzazioni in corso	-179 839	-118 276 634
Avances sur Immobilisations / Acconti su Immobilizzazioni	15 046	2 035 685
Flux financier d'investissement / Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-180 927 875	-119 561 242
Flux financier de l'activité de financement / Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Subventions d'investissement / Contributi conto Impianti	151 211 783	158 742 553
Remboursement TVA Italie et France / Rimborso IVA Italie et France	24 877 402	25 162 158
Flux financier de financement / Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	176 089 185	183 904 711
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES DISPONIBILITÉS (A ± B ± C) INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	-24 349 443	45 407 167
Disponibilités au 1^{er} janvier / Disponibilità liquide al 1^o gennaio	49 280 564	3 873 397
Disponibilités au 31 décembre / Disponibilità liquide al 31 dicembre	24 931 121	49 280 564



SECTION 4
RAPPORT GÉNÉRAL
DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES /
RAPPORT SPÉCIAL

SEZIONE 4
RELAZIONE
GENERALE DEI
REVISORI AI
CONTI / RELAZIONE
SPECIALE

PRICEWATERHOUSECOOPERS Audit
Grand Hôtel Dieu
3 Cour du Midi - CS 30259
69287 LYON CEDEX 02

DELOITTE & ASSOCIES
Immeuble Higashi
106 cours Charlemagne
69002 LYON

Tunnel Euralpin Lyon Turin

Société par actions simplifiée

Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"

13 allée du Lac de Constance

73370 LE BOURGET DU LAC

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2018

Aux associés de la société TUNNEL EURALPIN LYON TURIN

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par l'assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société TUNNEL EURALPIN LYON TURIN relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé, ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur le paragraphe « continuité d'exploitation » du chapitre « IV. Principes, règles et méthodes comptables » des notes annexes aux comptes annuels qui présente la situation de la société au regard de la continuité d'exploitation.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie "Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels" du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1er janvier 2018 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur le chapitre « IV Principes, règles et méthodes comptables », paragraphe « Continuité d'exploitation » de l'annexe aux comptes annuels qui présente la situation de la société au regard du principe de continuité d'exploitation.

Justification des appréciations

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous vous informons que les appréciations les plus importantes auxquelles nous avons procédé, selon notre jugement professionnel, ont porté sur le caractère approprié des principes comptables appliqués, notamment pour ce qui concerne les principes de comptabilisation des coûts de construction de l'ouvrage transfrontalier. La note "1. Principes et méthodes comptables", paragraphe "a) Immobilisation des charges d'exploitation et de certaines charges financières et exceptionnelles" présente les modalités d'immobilisation des charges engagées dans le cadre de la construction de l'ouvrage transfrontalier.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Président et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux associés.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-4 du code de commerce.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français, ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

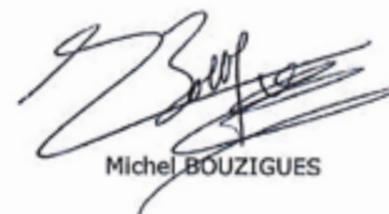
- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- Il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- Il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Lyon, le 3 juin 2019

Les commissaires aux comptes

PRICEWATERHOUSECOOPERS Audit



Michel BOUZIGUES

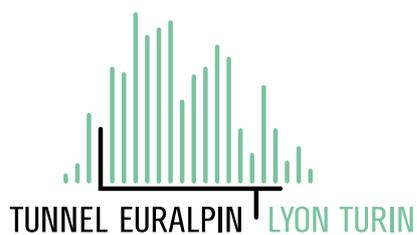
DELOITTE & ASSOCIES



Nathalie LORENZO CASQUET



TELT | Tunnel Euralpin Lyon Turin



FRANCE

Savoie Technolac - Bâtiment « Homère »
13, allée du Lac de Constance - CP281
73370 Le Bourget du Lac cedex

ITALIA

via Paolo Borsellino, 17/B
10138 Torino

info@telt-sas.com - www.telt-sas.com



TUNNEL EURALPIN LYON TURIN

Société par Actions Simplifiée
au capital de 1.000.000 Euros
Siège social : Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"
13 allée du Lac de Constance
F-73375 LE BOURGET DU LAC Cedex

PROCES VERBAL

10^{ème} ASSEMBLEE GENERALE DE TELT
- ASSEMBLEE ORDINAIRE EN VISIOCONFERENCE -

27 juin 2019

L'an deux mille dix-neuf,
le vingt-sept juin,

Les Associés de la société TUNNEL EURALPIN LYON TURIN, société par actions simplifiée au capital de 1 000 000 euros, divisé en 2 000 actions d'une valeur nominale de 500 euros chacune, dont le siège social est sis Savoie Technolac, Bâtiment "Homère", 13 allée du Lac de Constance, 73375 Le Bourget du Lac Cedex se sont réunis à Paris (bureaux TELT Regus, 72 rue du Faubourg Saint-Honoré, Paris VIII) et à Rome (TELT SAS, Direction Générale des FS, Piazza della Croce Rossa 1 – pièce n. 22) en visioconférence pour délibérer de l'ordre du jour suivant :

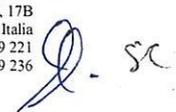
ORDRE DU JOUR

1. Approbation des comptes annuels de TELT et affectation du résultat de l'exercice 2018 (article 19.2 des statuts) - *Rapport financier, rapports des commissaires aux comptes et projets de résolutions 1 à 4*
2. Ratification et approbation des conventions règlementées – *résolution n° 5*
3. Nomination d'un nouvel administrateur sur proposition du Ministère de l'Action et des Comptes publics – *résolution n° 6*
4. Divers

Sont présents :

- Etat français (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer)
représenté par **Monsieur Marc PAPINUTTI qui a donné délégation à**
Mme Sandrine CHINZI
propriétaire de 1 000 actions
ci..... 1 000 actions
- Ferrovie dello Stato Italiane (FS S.p.A.)
représentée par **Monsieur Gianfranco BATTISTI qui a donné délégation à**
M. Stefano GIOMBI GIAMBARTOLOMEI
propriétaire de 1 000 actions
ci..... 1 000 actions

Total des parts 2 000 actions



Les deux actionnaires possédant ensemble la totalité des actions composant le capital social de la société étant présents, l'Assemblée est apte à délibérer.

La séance est présidée par Monsieur Hubert du MESNIL, Président de TELT SAS, conformément à l'article 20.2 des statuts.

PREMIERE RESOLUTION (point 1 de l'ordre du jour)

Lors de la séance du 29 avril 2019 du Conseil d'Administration de la société, les administrateurs de TELT ont, par délibération n° 2,

- arrêté les comptes sociaux relatifs à l'exercice 2018 et autorisé la transmission du rapport financier aux actionnaires (Etat français et Ferrovie dello Stato Italiane) ;
- approuvé le rapport financier composé du rapport annuel et de l'exercice budgétaire de TELT.

Le Président a adressé aux Associés pour leur approbation les comptes annuels de l'exercice comptable 2018 de la Société (rapport financier 2018).

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels, approuve dans toutes leurs parties le rapport au Conseil d'administration et les comptes de l'exercice du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2018 tels qu'ils ont été présentés.

Elle approuve, en conséquence, les opérations traduites par ces comptes ou résumées dans ces rapports et donne aux administrateurs quitus de leur mandat pour l'exercice écoulé.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

DEUXIEME RESOLUTION (point 1 de l'ordre du jour)

Lors de la séance du 29 avril 2019 du Conseil d'Administration de la société, les administrateurs de TELT ont, par délibération n° 3, approuvé les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 2018 établis de manière volontaire selon le référentiel comptable international IFRS et autorisé la société à les transmettre aux actionnaires.

Le Président a adressé aux Associés pour leur approbation les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 2018 établis de manière volontaire selon le référentiel comptable international IFRS.

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport des commissaires aux comptes sur ces comptes, approuve dans toutes leurs parties le rapport au Conseil d'administration et les comptes de l'exercice du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2018 tels qu'ils ont été présentés.

Elle approuve, en conséquence, les opérations traduites par ces comptes ou résumées dans ces rapports et donne aux administrateurs quitus de leur mandat pour l'exercice écoulé.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

TROISIEME RESOLUTION
(point 1 de l'ordre du jour)

Le résultat de l'exercice étant nul, l'Assemblée générale précise que son affectation n'est pas requise.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

QUATRIEME RESOLUTION
(point 1 de l'ordre du jour)

L'Assemblée générale, après avoir pris connaissance du rapport spécial des commissaires aux comptes, en prend acte purement et simplement.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

CINQUIEME RESOLUTION
(point 2 de l'ordre du jour)

Vu l'article 15 des Statuts, les Associés ratifient et approuvent les conventions règlementées de 2018 suivantes :

 **Avec l'Etat français et l'AFITF - signée le 4 mai 2018**

Personne(s) concernée(s) : L'Etat français et l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France).

Nature et objet : Une convention a été signée avec l'Etat français relative à la réalisation et au financement des travaux définitifs de la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

 **Avec l'Etat français et l'AFITF - signée le 17 mai 2018**

Personne(s) concernée(s) : L'Etat français et l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France).

Nature et objet : Avenant n° 12 à la convention n°1 du 11 juillet 2005 relative à la réalisation et au financement des études et travaux préliminaires à la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

 **Avec l'Etat français et l'AFITF - signée le 18 mai 2018**

Personne(s) concernée(s) : L'Etat français et l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France).

Nature et objet : Avenant n° 1 à la convention du 28 mars 2017 relative au financement des acquisitions foncières liées à la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

 **Avec la société Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS)**

Personne concernée : Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS)

Nature et objet : TELT a conclu des contrats de mise à disposition de personnel avec Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS). 11 personnes ont fait l'objet d'un détachement chez TELT au cours de l'année 2018.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

SIXIEME RESOLUTION
(point 3 de l'ordre du jour)

Conformément à l'article 11.1 des Statuts,

Suite au remplacement de Monsieur Laurent PICHARD acté par l'Etat français (cf. courrier référencé n° MEFI-A19-19817 du Ministère français de l'Action et des Comptes publics et du Ministère de l'Economie et des Finances en date du 26 juin 2019 adressé à MM. du MESNIL et VIRANO),

les Associés confirment la nomination au poste d'administrateur, proposée par le Ministre français de l'Action et des Comptes publics et le Ministre français de l'Economie et des Finances, de Monsieur Adrien BICHET, de nationalité française et domicilié, pour sa charge, au Ministère de l'Action et des Comptes publics, Direction du Budget, 139 rue de Bercy, 75572 Paris Cedex 12.

Monsieur Adrien BICHET devra accepter les fonctions qu'il exercera et déclarer n'être soumis à aucune incompatibilité ou interdiction de quelque nature que ce soit.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

De tout ce qui précède, il a été adressé, en un exemplaire original, le présent procès-verbal qui a été signé par les Associés.

ETAT FRANCAIS

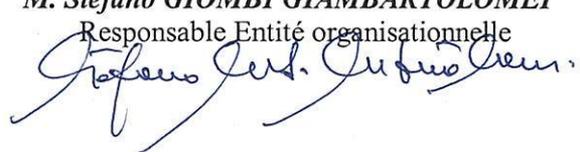
Représenté par Marc PAPINUTTI
Directeur Général des Infrastructures,
des Transports et de la Mer (DGITM)



Par délégation dûment consentie,
Mme Sandrine CHINZI
Directrice des Infrastructures des Transports

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Représentée par Gianfranco BATTISTI
Représentant légal de FS S.p.A.

Par délégation dûment consentie,
M. Stefano GIOMBI GIAMBARTOLOMEI
Responsable Entité organisationnelle


TUNNEL EURALPIN LYON TURIN

Società per Azioni Semplificata
 Capitale sociale Euro 1.000.000
 Sede sociale: Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"
 13 allée du Lac de Constance
 F-73375 LE BOURGET DU LAC Cedex

VERBALE

10a ASSEMBLEA GENERALE DI TELT
 - ASSEMBLEA ORDINARIA IN VIDEOCONFERENZA -
 27 giugno 2019

L'anno duemiladicianove,
 il ventisette giugno,

I Soci della Società TUNNEL EURALPIN LYON TURIN, società per azioni semplificata con capitale di 1.000.000 euro, divisa in 2 000 azioni di valore nominale di 500 euro, con sede sociale Savoie Technolac, Bâtiment "Homère", 13 allée du Lac de Constance – F-73375 Le Bourget du Lac Cedex, si sono riuniti a Parigi (presso gli uffici TELT Régus – 72 rue du faubourg Saint-Honoré – Parigi VIII) e a Roma (presso TELT SAS – Direzione Generale delle FS – Piazza della Croce Rossa, 1 - Stanza n.22) in videoconferenza, per deliberare del seguente ordine del giorno:

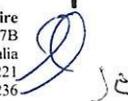
ORDINE DEL GIORNO

1. Approvazione dei conti annuali di TELT e assegnazione del risultato dell'esercizio 2018 (articolo 19.2 dello statuto) - *Rapporto finanziario, rapporti dei revisori dei conti e progetti di risoluzioni 1 a 4*
2. Ratifica ed approvazione delle convenzioni regolamentate - *risoluzione n.5*
3. Nomina di un nuovo amministratore su proposta del Ministero dell'Azione e dei Conti pubblici - *risoluzione n.6*
4. Varie

Sono presenti:

- Stato francese (Ministero dell'ambiente, dell'energia e del mare)
 Rappresentato dall'Ing. Marc PAPINUTTI che ha dato delega
alla Dott.ssa Sandrine CHINZI
 titolare di 1 000 azioni
 qui..... 1 000 azioni
- Ferrovie dello Stato Italiane (FS S.p.A.)
 Rappresentata dall'Ing. Gianfranco BATTISTI che ha dato delega
al Dott. Stefano GIOMBI GIAMBARTOLOMEI
 titolare di 1 000 azioni
 qui..... 1 000 azioni

Totale delle parti..... 2 000 azioni



Essendo presenti i due Soci in possesso della totalità delle azioni che compongono il capitale della Società, l'Assemblea può deliberare, previa deliberazione dell'ordine del giorno.

La seduta è presieduta dall'Ing. Hubert du MESNIL, Presidente di TELT SAS, ai sensi dell'articolo 20.2 dello Statuto.

PRIMA RISOLUZIONE (punto 1 dell'ordine del giorno)

In occasione della seduta del 29 aprile 2019 del Consiglio di Amministrazione della Società, gli amministratori di TELT hanno, con delibera n.2:

- stabilito i conti sociali relativi all'esercizio 2018 ed hanno autorizzato la trasmissione della relazione finanziaria agli Azionisti (Ferrovie dello Stato Italiane e Stato francese);
- approvato la relazione finanziaria, che comprende sia la relazione annuale sia il bilancio dell'esercizio di TELT.

Il Presidente ha inviato agli Associati per approvazione i conti annuali dell'esercizio contabile 2018 della Società (relazione finanziaria 2018).

L'assemblea generale, dopo avere ascoltato la lettura del rapporto dei revisori dei conti sui conti annuali, approva in tutte le sue parti il rapporto al Consiglio di Amministrazione ed i conti dell'esercizio dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018 come sono stati presentati.

Di conseguenza, approva le operazioni illustrate nei suddetti conti o riassunte nei predetti rapporti e liberano gli Amministratori del loro operato per l'esercizio passato.

Questa risoluzione è adottata all'unanimità.

SECONDA RISOLUZIONE (punto 1 dell'ordine del giorno)

In occasione della seduta del 29 aprile 2019 del Consiglio di Amministrazione della Società, gli amministratori di TELT hanno, con delibera n.3, approvato i conti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 stabiliti volontariamente secondo i principi contabili internazionali IFRS e autorizzato la società alla loro trasmissione agli azionisti.

Il Presidente ha inviato agli Associati per approvazione i conti dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 stabiliti volontariamente secondo i principi contabili internazionali IFRS.

L'assemblea generale, dopo avere ascoltato la lettura del rapporto dei revisori dei conti sui questi conti, approva in tutte le sue parti il rapporto al Consiglio di Amministrazione ed i conti dell'esercizio dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018 come sono stati presentati.

Di conseguenza, approva le operazioni illustrate nei suddetti conti o riassunte nei predetti rapporti e liberano gli Amministratori del loro operato per l'esercizio passato.

Questa risoluzione è adottata all'unanimità.

TERZA RISOLUZIONE
(punto 1 dell'ordine del giorno)

Essendo nullo il risultato d'esercizio, l'Assemblea Generale precisa che la sua assegnazione non è richiesta.

Questa risoluzione è adottata all'unanimità.

QUARTA RISOLUZIONE
(punto 1 dell'ordine del giorno)

Dopo essere stati informati del rapporto straordinario dei revisori dei conti, l'assemblea generale ne prende semplicemente atto.

Questa risoluzione è adottata all'unanimità.

QUINTA RISOLUZIONE
(punto 2 dell'ordine del giorno)

Visto l'articolo 15 dello Statuto, gli Associati ratificano e approvano le convenzioni regolamentate del 2018 seguenti:

✚ **Con lo Stato francese e l'AFITF – firmata il 4 maggio 2018**

Persona interessata: Lo Stato francese e l'AFITF (Agenzia di finanziamento delle infrastrutture di trasporto di Francia).

Tipologia e oggetto: Una convenzione è stata firmata con lo Stato francese relativa alla realizzazione e al finanziamento dei lavori definitivi della costruzione delle opere della parte comune franco-italiana della nuova linea ferroviaria transalpina Torino-Lione.

✚ **Con lo Stato francese e l'AFITF – firmata il 17 maggio 2018**

Personi interessate: Lo Stato francese e l'AFITF (Agenzia di finanziamento delle infrastrutture di trasporto di Francia).

Tipologia e oggetto: Atto aggiuntivo n.12 alla convenzione n.1 del 11 luglio 2005 riguardante la realizzazione e il finanziamento degli studi e lavori preliminari alla costruzione delle opere della parte comune franco-italiana della nuova linea ferroviaria transalpina Torino-Lione.

✚ **Con lo Stato francese e l'AFITF – firmata il 18 maggio 2018**

Persona interessata: Lo Stato francese e l'AFITF (Agenzia di finanziamento delle infrastrutture di trasporto di Francia).

Tipologia e oggetto: Atto aggiuntivo n. 1 alla convenzione del 28 marzo 2017 relativa al finanziamento delle acquisizioni fondiari legate alla costruzione della parte comune franco-italiana della nuova linea ferroviaria transalpina Torino-Lione.

✚ **Con la società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS)**

Persona interessata: Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS)

Tipologia e oggetto: TELT ha stipulato contratti di distacco con Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS). 11 persone sono state oggetto di un distacco presso TELT durante l'anno 2018.

Questa risoluzione è adottata all'unanimità.

SESTA RISOLUZIONE
(punto 3 dell'ordine del giorno)

Conformemente all'articolo 11.1 dello Statuto,

In seguito alla sostituzione dell'Ing. Laurent PICHARD convalidata da parte dello Stato francese (cfr. lettera con rif. MEFI – A19 – 19817 del Ministero dell'Azione e dei Conti pubblici e del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 26 giugno 2019 inviata all'Ing. du MESNIL e all'Arch. VIRANO),

gli Associati confermano la nomina ad amministratore effettuata da parte del Ministro francese dell'Azione e dei Conti pubblici e del Ministro francese dell'Economia e delle Finanze dell'Ing. Adrien BICHET, di nazionalità francese e domiciliato presso il Ministero dell'Azione e dei Conti pubblici, Direzione del Budget, 139 rue de Bercy, 75572 Paris Cedex 12.

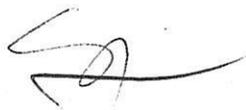
L'Ing. Adrien BICHET dovrà accettare le funzioni e dichiarare di non essere soggetto ad alcuna incompatibilità né interdizione.

Questa risoluzione è adottata all'unanimità.

Di tutto quanto precede, è stato elaborato il presente verbale che è stato firmato dai Soci.

STATO FRANCESE

Rappresentato dall'Ing. **Marc PAPINUTTI**
Direttore generale delle Infrastrutture,
dei Trasporti e del Mare (DGITM)



tramite delega
Dott.ssa Sandrine CHINZI

Direttrice delle Infrastrutture di Trasporti
Organizzativa

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Rappresentato dall'Ing. **Gianfranco BATTISTI**
Legale Rappresentante di FS S.p.A.

tramite delega
Dott. Stefano GIOMBI GIAMBARTOLOMEI

Responsabile Unità
