



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2018





web: [telt-sas.com](http://telt-sas.com)  
mail: [info@telt-sas.com](mailto:info@telt-sas.com)

TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin

Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"  
13 allée du Lac de Constance CS 90281  
73375 Le Bourget du Lac cedex

Via P. Borsellino, 17B  
10138 Torino

# CONTENUTI

## 1\_ IDENTITÀ E GOVERNANCE

I numeri di TELT

La dichiarazione del Presidente e del Direttore Generale

Presentazione: TELT e la sezione transfrontaliera della linea Torino-Lione

La Governance, controllo interno e gestione dei rischi

## 2\_ LA SOSTENIBILITÀ PER TELT

L'impegno nel Global Compact e i SDGs

Gli stakeholder di riferimento e i canali di comunicazione

Analisi di Materialità

Valore economico per gli stakeholder

## 3\_ ETICA E INTEGRITÀ

Parità, sicurezza, verità, equità, diritti, ambiente

Lotta alla corruzione e trasparenza

La struttura binazionale del regolamento dei contratti

## 4\_ PERSONE, NORME DI LAVORO E TUTELA DEI DIRITTI UMANI

La politica delle risorse umane di TELT

Tutela della diversità, pari opportunità, inclusione e diritti umani

Sviluppo e formazione dei dipendenti

Tutela della salute e sicurezza sul lavoro

## 5\_ IMPEGNO PER LA COMUNITÀ E IL TERRITORIO

TELT e il rispetto dei diritti delle comunità locali

Impatto territoriale, economico e sociale dell'attività di TELT

Politiche per i territori lato Francia

Politiche per i territori lato Italia

Dialogo con le parti interessate all'attività di TELT

La concertazione con le collettività e i residenti lato Francia

La concertazione con le collettività e i residenti lato Italia

Gestione del traffico, della sicurezza stradale e delle emergenze

## 6\_ TUTELA DELL'AMBIENTE

La politica ambientale di TELT

L'attenzione all'ambiente durante lo scavo dei cunicoli geognostici

Uso sostenibile delle risorse

Consumo responsabile dei materiali e gestione del materiale di scavo

Gestione responsabile delle risorse idriche

Efficienza energetica ed emissioni in atmosfera

Protezione della biodiversità e del territorio

## 7\_ GESTIONE RESPONSABILE DI FORNITORI E APPALTATORI

La nascita di una nuova Direzione Acquisti

Il processo di selezione responsabile dei fornitori

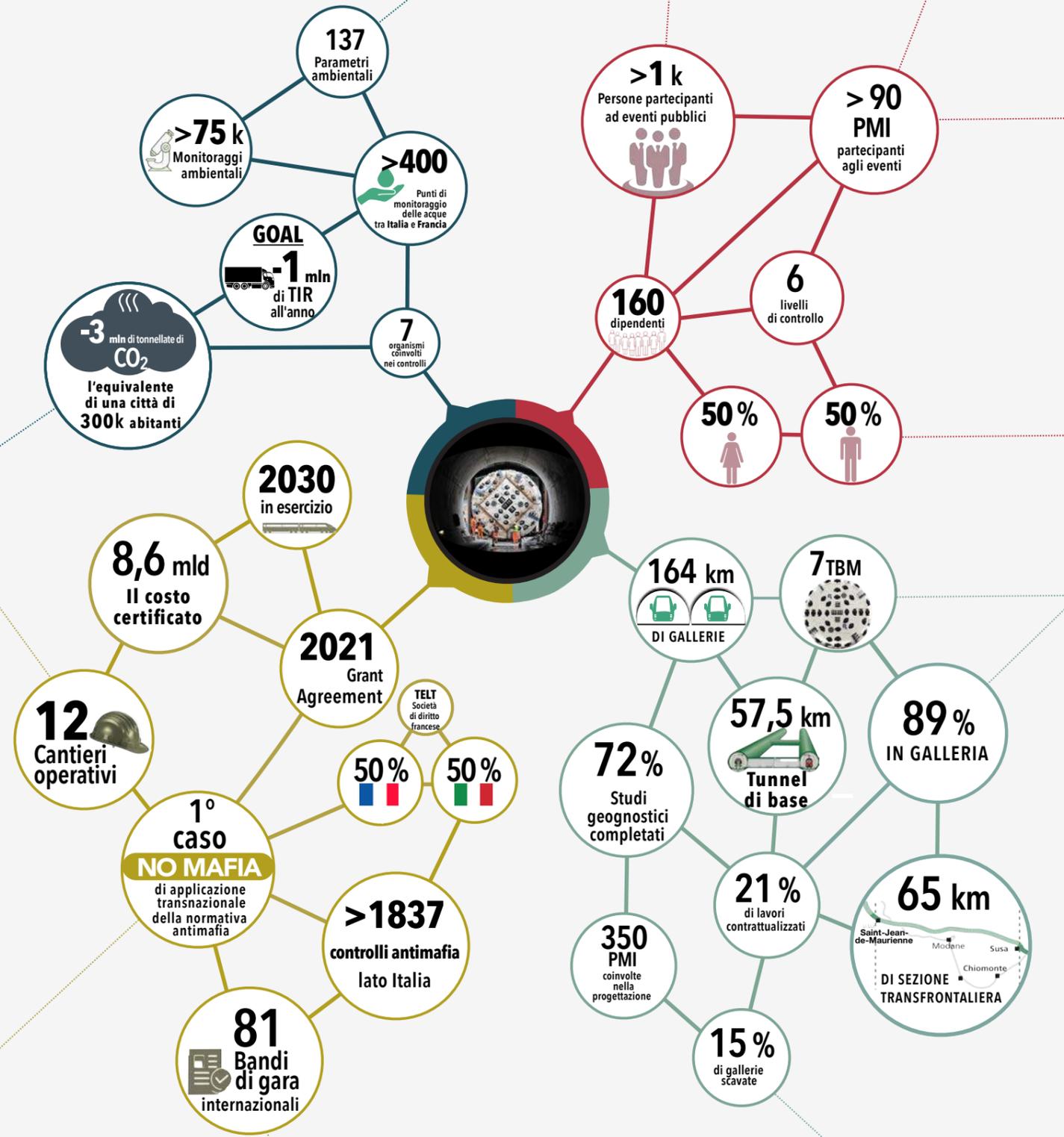
## 8\_ APPENDICE

# 1 IDENTITÀ — E GOVERNANCE



<b>1.1</b>	I numeri di TELT.....	05
<b>1.2</b>	La dichiarazione del Presidente e del Direttore Generale.....	07
<b>1.3</b>	Presentazione: TELT e la sezione transfrontaliera della linea Torino-Lione.....	09
<b>1.4</b>	La Governance, controllo interno e gestione dei rischi.....	27

# I numeri di TELT



## IL CONTESTO

**44 milioni**  
le tonnellate di merci trasportate in media ogni anno nell'arco alpino tra Italia e Francia

**Oltre 92%**  
le merci attualmente trasportate su strada tra Italia e Francia

**Più di 2,5 milioni**  
i mezzi pesanti che percorrono i valichi alpini in media ogni anno, con gravi conseguenze per l'ambiente alpino

**3.000 km**  
circa la lunghezza del Corridoio Mediterraneo, la rete di cui farà parte l'opera. Il Corridoio serve il 18% della popolazione dell'UE, in regioni che rappresentano il 17% del PIL europeo

## L'OPERA

**65 km**  
la sezione transfrontaliera della Torino-Lione, di cui l'89% in galleria

**57,5 km**  
la lunghezza del tunnel ferroviario Torino-Lione, il **più lungo al mondo**

**8,6 miliardi di euro**  
il costo certificato dell'opera

**50%**  
la quota della società detenuta dall'Italia, 50% la quota francese

## I CONTROLLI E I MONITORAGGI

**7**  
livelli di monitoraggio tra interni ed esterni previsti, tra commissioni e organismi nazionali e sovranazionali all'anno

**Oltre 75.000**  
misurazioni realizzate in Italia su 137 parametri ambientali

**Più di 400**  
punti di monitoraggio delle acque tra Italia e Francia

**Primo**  
caso in Europa di applicazione transnazionale della normativa antimafia, 1.837 i controlli realizzati in Italia dal 09/04/18 al 31/12/18

## GLI IMPATTI

**7**  
Valutazioni socio-economiche realizzate per comprendere gli effetti dell'opera dall'inizio del progetto

**Oltre 1 milione**  
i mezzi pesanti che saranno trasferiti dall'autostrada alla ferrovia grazie all'opera

**-3 milioni**  
le tonnellate equivalenti di CO<sub>2</sub> in atmosfera dopo l'entrata a regime dell'opera, equivalenti alle emissioni annue di una città di 300mila abitanti, per tutta la vita dell'opera

**1,32 miliardi di €**  
l'incremento del PIL generato a fronte di una spesa annua di 350 mln di € tra 2020 e 2028

**39,9 milioni di t**  
il traffico merci stimato nel 2035 sul valico del Fréjus con la realizzazione dell'opera

## La dichiarazione del **Presidente** e del **Direttore Generale**

Per la prima volta, quest'anno, TELT presenta il proprio Bilancio di Sostenibilità: un documento che illustra, attraverso indicatori qualitativi e quantitativi, ciò che il promotore pubblico ha fatto e sta facendo per garantire che il tunnel di base del Moncenisio venga costruito secondo i principi dello sviluppo sostenibile, con ricadute positive su tutti i suoi stakeholder, non solo sotto il profilo economico, ma anche sociale e ambientale.

Il 2018 è stato un anno chiave per la realizzazione dell'opera. Dopo una prima parte dell'anno dedicata alla preparazione delle principali gare per i lavori definitivi, gli avvenimenti politici hanno imposto alla società una riflessione sull'evoluzione del progetto, pur nella consapevolezza che questi avvenimenti non mettono in discussione gli impegni presi né il principio di continuità aziendale. Nel corso dell'anno quindi, TELT ha continuato a perseguire i suoi obiettivi di eccellenza nei cantieri in corso per i lavori preparatori, con il superamento di difficoltà tecniche molto importanti (lo scavo meccanizzato del tunnel geognostico di Saint-Martin-la-Porte di 9 km nell'asse del futuro tunnel giunge a conclusione nell'attuale esercizio 2019), e in tutte le altre procedure implicate nella catena dei contratti. Alla fine dell'anno, la società è in linea con il planning condiviso dagli Stati con l'UE e può dar corso alle procedure di gara nel rispetto del perimetro tracciato dagli Stati. Questo è confermato da quanto avvenuto nell'esercizio successivo del 2019: il Consiglio di Amministrazione ha deciso all'unanimità di pubblicare gli avis de marché relativi ai lavori per il tunnel di base, tenendo conto delle indicazioni ricevute da Italia e Francia e scongiurando il rischio di decurtamento del contributo europeo.

Uno dei terreni più sfidanti sul fronte del rapporto con gli stakeholder rimane la lettura della nostra missione in chiave binazionale, nel rispetto e valorizzazione della cultura non solo del personale italo-francese ma anche, e soprattutto, dei partner esterni: la filiera dei fornitori e i loro dipendenti, le aziende interessate alle gare, le autorità amministrative locali e le associazioni datoriali. Per perseguire questo obiettivo, nel 2018 TELT ha consolidato la presenza delle direzioni sul territorio italiano e francese, ha collaborato con la Commissione Intergovernativa su importanti temi di integrazione normativa, ha contribuito alla messa a punto di organismi binazionali come il Coordinamento degli enti per la sicurezza sul cantiere (in applicazione del documento "Regole operative comuni in materia di sicurezza") e il contributo alla messa a regime della Struttura Binazionale per i controlli antimafia.

Nel quadro dei rapporti con il territorio, in Francia TELT ha rinnovato il suo appoggio alle attività della Démarche Grand Chantier e lato Italia il 23 novembre 2018 è stato firmato il Protocollo TELT-Regione Piemonte-Commissario di Governo, come strumento attuativo della Legge Regionale 4/2011, ispirata alla DGC francese. Con questo strumento TELT si impegna ad inserire nelle sue gare clausole sociali e ambientali premianti per migliorare l'impatto dell'opera sul territorio.

L'ambiente rimane un tema centrale per il management della società: oltre ad aver messo a punto una politica ambientale che impatterà su tutto il futuro del progetto e aver confermato la certificazione internazionale ISO 14001:2015, la società si è impegnata nella creazione di un sistema di monitoraggio ambientale dei cantieri più stringente dei parametri normativi e in progetti che promuovono la biodiversità nelle aree di cantiere, in Francia e in Italia, in collaborazione con enti universitari (Università degli Studi di Torino) e consulenti specializzati in ecologia. Sul fronte della sicurezza sui cantieri, TELT procede perseguendo l'ambizioso obiettivo "zero infortuni" con un impegno concreto che trova evidente riscontro nelle valutazioni tecniche delle commissioni di gara e nelle attività di monitoraggio dei lavori.

I valori espressi in questo bilancio sono la legittima conseguenza dell'adesione di TELT al Global Compact nel 2015 e che si possono tradurre in tutti i livelli di gestione. Dalla sua creazione ad oggi, la società ha fatto proprio l'invito di Kofi Annan alle imprese nel World Economic Forum del '99: abbracciare, supportare e implementare un insieme di valori chiave in tutte le aree di azione del Global Compact, convinti che la nostra missione non sia solo realizzare il tunnel di base del Moncenisio in sicurezza e piena rispondenza ai requisiti minimi di legge ma trasformare quest'opera unica in un centro di innovazione e qualità ingegneristica, in un esempio di collaborazione tra gli Stati e nel simbolo della transizione sostenibile e ambientale in corso in tutto il mondo.

Il Presidente  
Hubert du Mesnil

Il Direttore Generale  
Mario Virano



Hubert du Mesnil, Presidente di TELT

*La buona gestione binazionale di TELT ha ricevuto recentemente l'endorsement dell'agenzia europea INEA che ha preannunciato la possibilità di aumentare il finanziamento al progetto della Torino-Lione proprio **grazie all'unicità dell'esempio di TELT** nella realizzazione di un'opera in maniera inclusiva per entrambi gli Stati coinvolti.*

*Pur nel grande impegno che l'ordinario lavoro ha imposto, nel 2018 TELT non ha rinunciato alla sfida di **andare oltre la mera "compliance" normativa** nei temi dei rapporti con il territorio, con l'ambiente e con la sicurezza.*



Mario Virano, Direttore Generale di TELT

## Presentazione: TELT e la sezione transfrontaliera della Torino-Lione

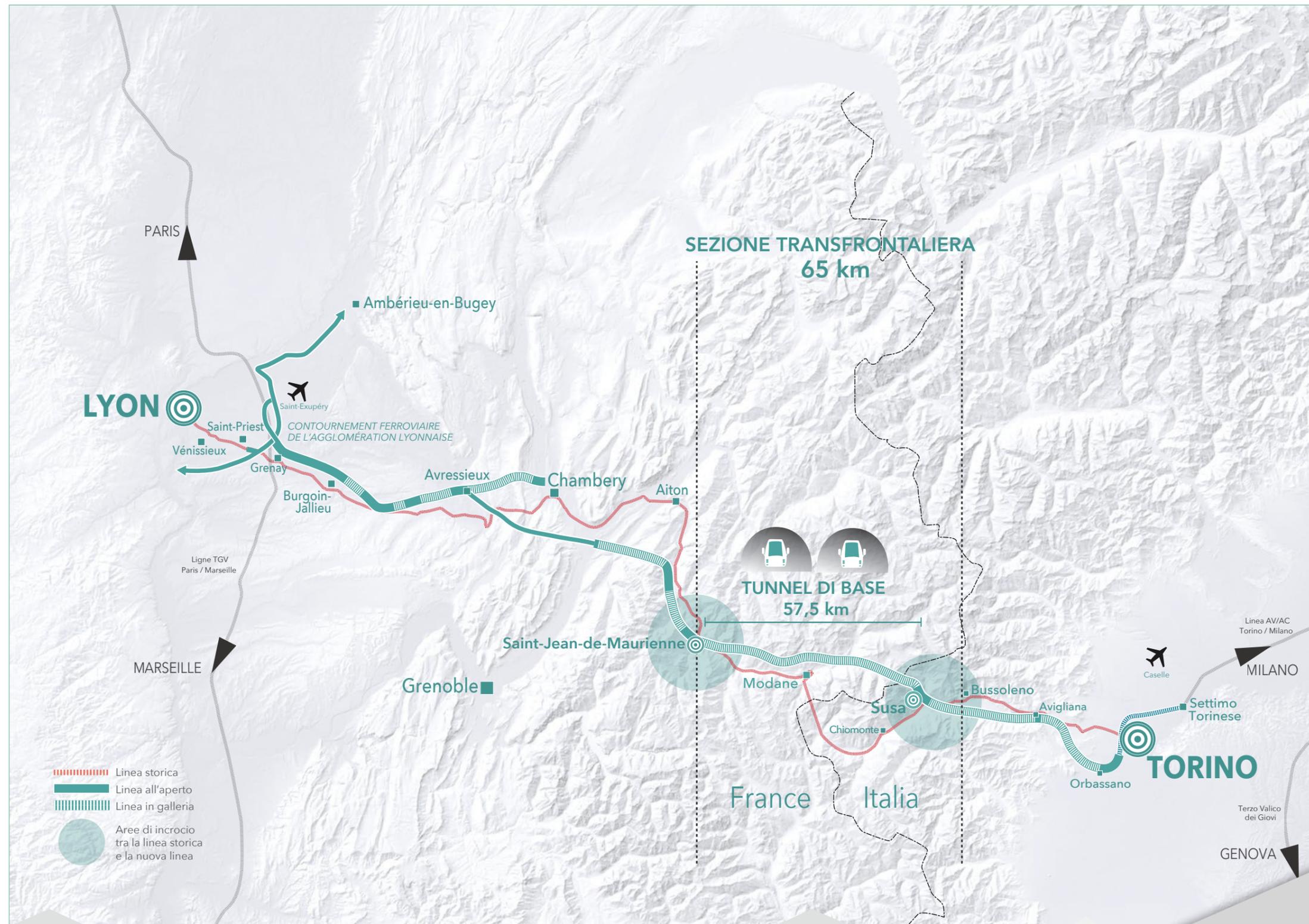
La nuova Linea Torino-Lione (di seguito, in breve, anche "NLTL") e il suo elemento centrale, il tunnel di base del Moncenisio di 57,5 km, sono parte fondamentale del Nuovo Corridoio Mediterraneo, uno dei nove corridoi della rete TEN-T, la futura "ferrovia metropolitana europea" che promuoverà – in modo ecologico e sostenibile - il movimento di persone e merci su rotaia, con l'obiettivo di ridurre il trasporto su strada.

Ogni anno, infatti, tra Italia e Francia viaggiano 44 milioni di tonnellate di merci lungo l'arco alpino, dei quali il 92% su strada, con importanti conseguenze su inquinamento ed emissioni di gas serra.

L'infrastruttura ferroviaria mista di trasporto merci e passeggeri, progettata secondo gli standard europei, va da Settimo Torinese in Italia, dove si interconnette con la linea ferroviaria Torino-Milano, a Lione in Francia. A livello regionale, unisce Piemonte e Valle di Susa in Italia con la valle della Maurienne in Francia.

La nuova Linea Torino-Lione si estende complessivamente per 270 km, di cui il 70% (circa 189 km) in Francia e il 30% (circa 81 km) in Italia; il tunnel di base del Moncenisio, invece, si estende per il 78% in Francia e il 22% in Italia. L'intero progetto interessa 112 comuni tra Torino e Lione, e dedica grande attenzione alla tutela dei loro territori, un patrimonio umano e naturale da preservare.

Come sezione cruciale del Corridoio Mediterraneo, il progetto ha grande importanza sovranazionale, costituendo il principale asse di trasporto est-ovest della "Core Network Europe" che serve il 18% della popolazione in regioni che producono il 17% del prodotto interno lordo europeo.



## TELT: chi siamo?

TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), esempio di cooperazione transfrontaliera e di una vocazione europea profondamente radicata nel territorio, è il Promotore Pubblico della sezione internazionale del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione.

Società di diritto francese detenuta al 50% dallo Stato Francese e al 50% dallo Stato italiano (attraverso Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), TELT è stata costituita il 23 febbraio 2015, alla vigilia della firma dell'Accordo 2015, con il quale Francia e Italia hanno ratificato il loro impegno per l'avvio dei lavori definitivi del Tunnel di Base del Moncenisio, che, secondo i tempi previsti, sarà operativo nel 2030. In base all'Accordo 2012, a TELT è inoltre affidata la successiva gestione della nuova linea per 99 anni (fino al 2114).

La società nasce dalla trasformazione di Lyon Turin Ferroviare (LTF SAS), soggetto partecipato dai due gestori delle reti ferroviarie di Francia e Italia - SNCF (Société nationale des chemins de fer français) e RFI (Rete Ferroviaria Italiana) - in precedenza incaricato degli studi, delle indagini e dei lavori preliminari per la parte dell'opera comune italo-francese.



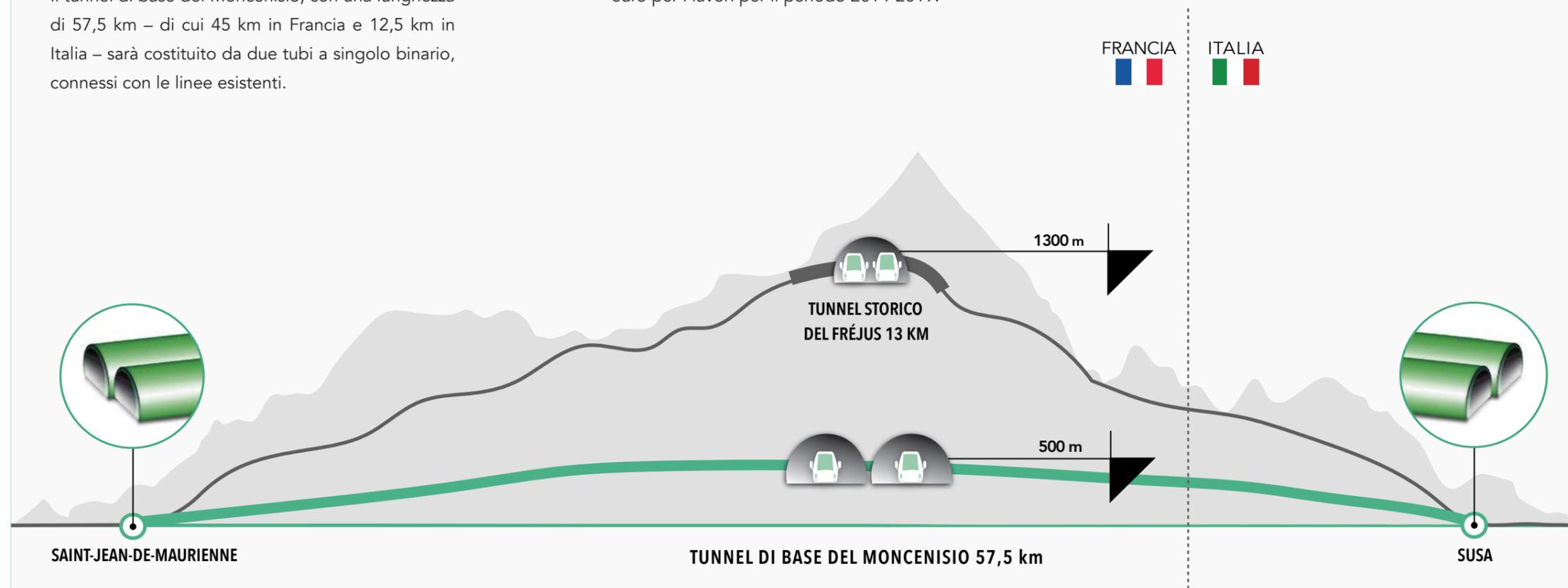
## Una linea di pianura

Secondo quanto stabilito nell'accordo italo-francese di gennaio 2012 per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, TELT, in qualità di Promotore Pubblico, è il soggetto responsabile della realizzazione e della successiva gestione della sezione transfrontaliera di 65 km – dei quali la maggior parte, quasi il 90%, in galleria - situata tra Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia, e Susa-Bussoleno, in Italia.

Il tunnel di base del Moncenisio, con una lunghezza di 57,5 km – di cui 45 km in Francia e 12,5 km in Italia – sarà costituito da due tubi a singolo binario, connessi con le linee esistenti.

Il costo della sezione transfrontaliera, definito al termine di una procedura di certificazione dei costi esterni, è stato stimato in 8,6 miliardi di euro (valuta 2012), finanziati fino al 40% dall'Unione Europea, fino al 35% dall'Italia e fino al 25% dalla Francia.

All'inizio di dicembre 2015, Francia, Italia e INEA (Innovation and Networks Executive Agency) hanno firmato un contratto che stanziava fino a 813 milioni di euro per i lavori per il periodo 2014-2019.

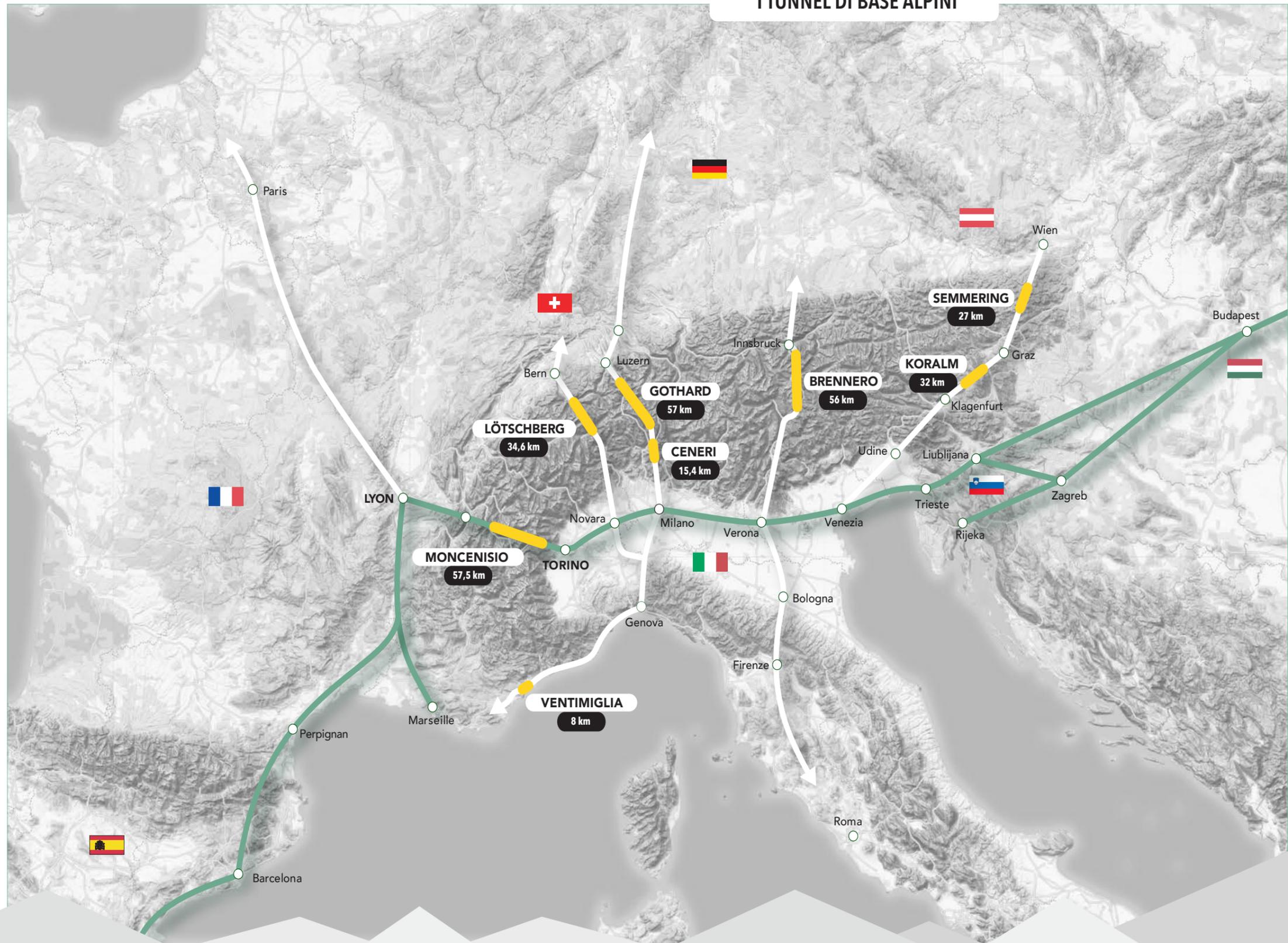


Il collegamento ferroviario Torino-Lione rappresenta uno dei progetti più importanti per lo stimolo dello sviluppo economico europeo e la competitività commerciale, consentendo l'accesso ai mercati europei a costi inferiori e aumentando i volumi di scambio. Allo stesso tempo, l'infrastruttura contribuisce alla salvaguardia dell'ambiente alpino, grazie all'attuazione di un'ambiziosa politica di trasferimento modale legata agli impegni della Convenzione alpina, essenziale per la strategia europea di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Competitività, legalità e sostenibilità hanno sempre guidato il progetto, come dimostra anche l'approccio adottato da TELT nell'adesione al Global Compact, che ha richiesto un rigoroso monitoraggio ambientale e severi standard di supervisione sull'uso dei fondi.

150 anni dopo l'inaugurazione del tunnel ferroviario del Fréjus, il progetto del tunnel del Moncenisio si inserisce all'interno di un disegno generale di grandi progetti sul territorio europeo che hanno l'obiettivo di favorire un vero e proprio trasferimento modale dalla "strada" alla "rotaia", con conseguenti riduzione del transito di camion, maggiori velocità di percorrenza, più alti standard di sicurezza e riduzione dei consumi energetici. In questo modo, da un lato si riconoscono le esigenze espresse dall'ambiente montano e dai territori coinvolti, con tutte le loro specificità, dall'altro si sostituiscono le soluzioni esistenti ormai superate. Lötschberg, Gothard, Ceneri, Brenner, Koralm, Semmering sono esempi di tunnel di base che rispondono a queste esigenze fondamentali.

**I TUNNEL DI BASE ALPINI**



### Un progetto che nasce con una vocazione ambientalista: la Rete TEN-T

Il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha origine anzitutto nel piano europeo della Rete TEN-T, la cui creazione e sviluppo mirano all'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali assicurandone l'interoperabilità, con interventi basati sulla definizione di standard comuni per la rimozione di barriere fisiche e tecniche.

Le reti trans-europee per i trasporti sono state ridefinite dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che ne ha stabilito gli orientamenti di sviluppo secondo una struttura a "doppio strato": una rete globale e una rete centrale (core), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030.

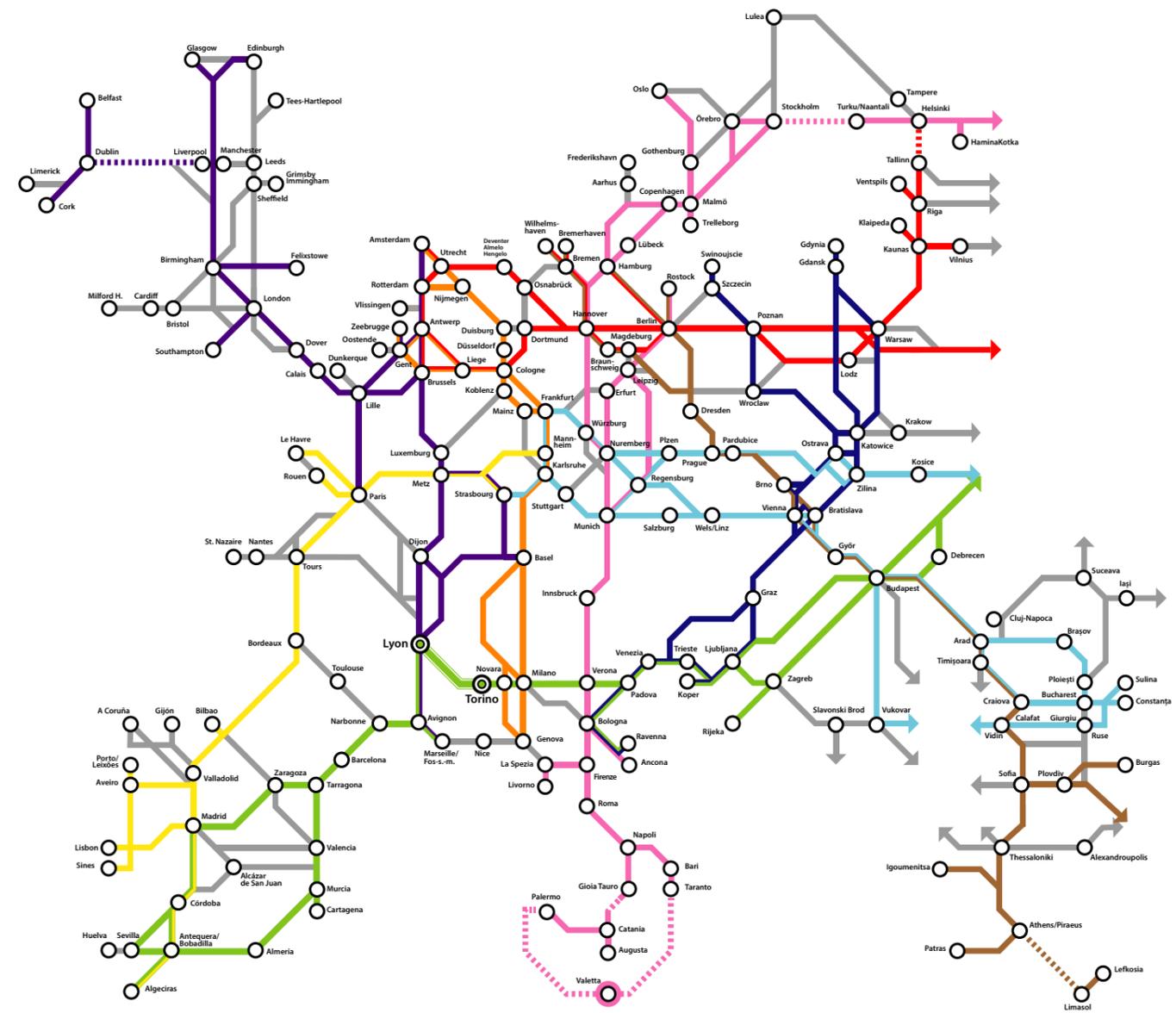
Entrambe sono costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di innalzare efficienza e sostenibilità dei sistemi di trasporto del continente così come la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività e di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

All'interno della rete TEN-T, la nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra Francia e Italia attraverso le Alpi è l'anello mancante del Corridoio Mediterraneo che collega Algeciras a Budapest.

Complessivamente è previsto uno sviluppo di 17.500 km di nuove linee, con 9 corridoi europei e 8 tunnel di base alpini.



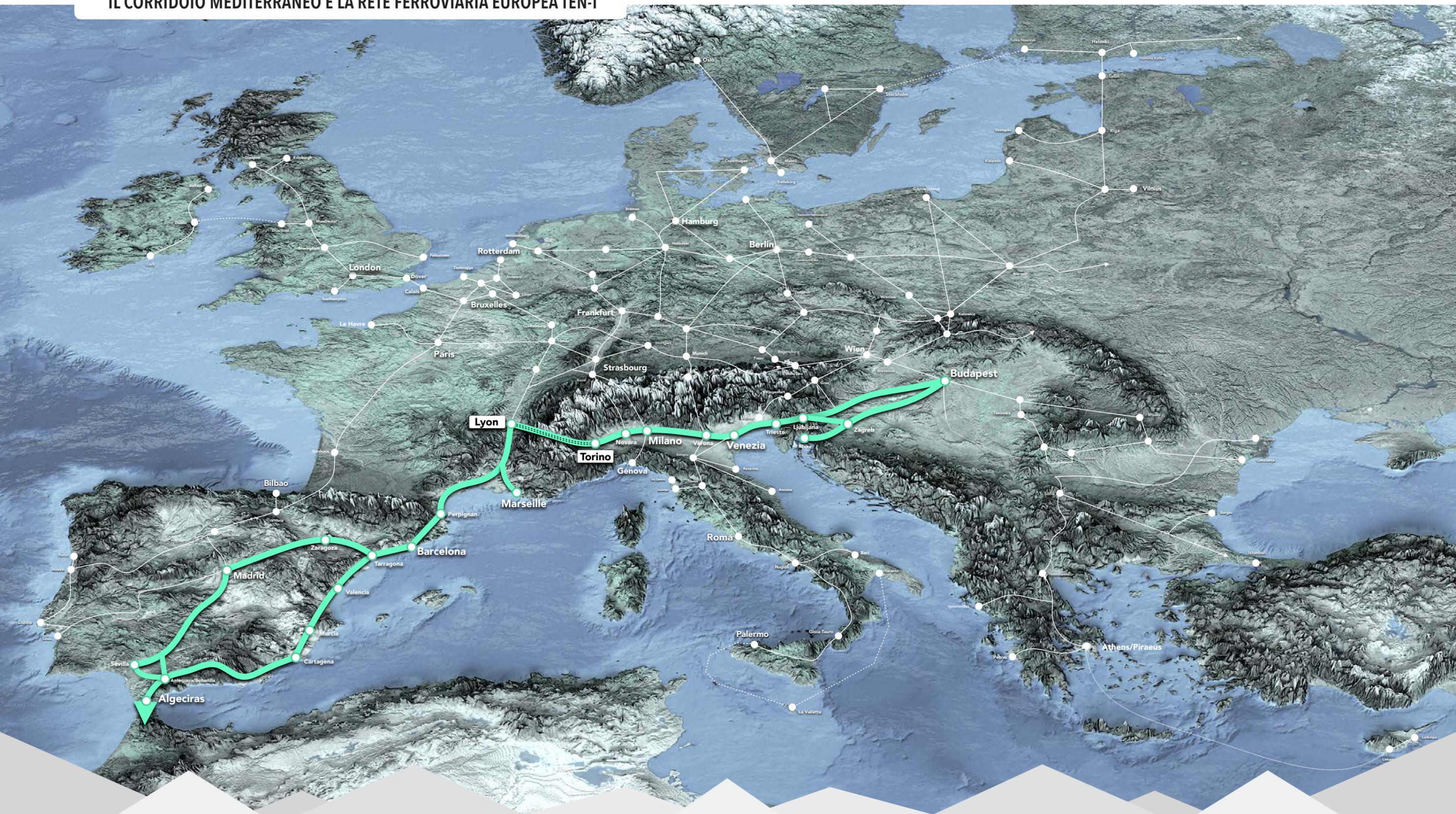
### LA RETE TEN-T



**Legenda**

- BALTICO - ADRIATICO
- MARE DEL NORD - MAR BALTICO
- MEDITERRANEO
- ORIENTALE - MEDITERRANEO ORIENTALE
- SCANDINAVO - MEDITERRANEO
- RENO - ALPI
- ATLANTICO
- MARE DEL NORD - MAR MEDITERRANEO
- RENO - DANUBIO

### IL CORRIDOIO MEDITERRANEO E LA RETE FERROVIARIA EUROPEA TEN-T



## Lo stato attuale dei trasporti sulla linea

Attualmente il collegamento Francia-Italia è garantito da un solo passaggio alpino ferroviario, una tratta ferroviaria a bordo mare e tre attraversamenti autostradali, di cui due in altitudine (Fréjus e Monte Bianco) e uno sul litorale (Ventimiglia). Le Alpi, con il loro capitale di biodiversità e le riserve di acqua e legno, sono un ambiente naturale, culturale, di vita e di lavoro per quasi 14 milioni di persone nonché un'importante destinazione turistica che attira circa 120 milioni di visitatori ogni anno.

Gli Stati, consapevoli delle conseguenze negative provocate dal traffico autostradale in questo territorio, hanno firmato nel 1995 la Convenzione delle Alpi, un trattato internazionale sottoscritto dai Paesi alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) e dall'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile e la protezione delle Alpi.

Tra gli altri interventi prefigurati, la Convenzione Quadro richiede l'adozione di misure atte a ridurre il traffico inter-alpino e transalpino ad un livello che sia "tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat" e indica come intervento essenziale per il raggiungimento degli obiettivi ecologici un "più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci".

Il contributo del trasferimento modale di una quota del trasporto merci dalla strada alla ferrovia è essenziale anche nella strategia europea di riduzione dei gas serra, così come stabilito nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 (Conferenza sul Clima).

Allo stato attuale, tuttavia, né la Convenzione, confermata dagli Stati firmatari nel 2013, né la COP21 possono essere rispettate nella regione occidentale alpina a causa della scarsa competitività della linea storica ferroviaria del Fréjus, il tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi (1871 - progetto del 1857).

La linea di valico tra Bardonecchia e Modane è stata concepita, come tutte le antiche linee alpine, a un'altitudine elevata, che arriva fino a 1.335 m. Il servizio è fortemente limitato dalle caratteristiche della linea: quasi 40 km di gallerie oggi prive degli standard di sicurezza necessari a funzionare a pieno regime e con pendenze elevate (in alcuni punti arrivano a oltre il 30%) che portano ad utilizzare fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci, con un evidente impatto negativo in termini di costi (tra il 40 e il 50% in più rispetto alla concorrenza), di consumo di energia e di inquinamento. Inoltre, la capacità teorica di questa tratta di valico è calcolata sul doppio senso di marcia ma in realtà, a causa della mancanza di uscite di sicurezza, l'incrocio di treni passeggeri e merci pericolose (che costituiscono una quota importante del trasporto di merci sulla via ferroviaria) è vietato, rallentando fortemente l'esercizio.

Oltre alla sicurezza e alle pendenze, la lista di limitazioni include il traino, al massimo di 650 tonnellate (contro le 1600 delle linee moderne come quella del Gottardo), la lunghezza massima del treno di 550 metri contro i 750 metri degli standard europei, il tracciato tortuoso, le tensioni d'alimentazione elettrica della sospensione a catenaria, diverse tra la Francia e l'Italia.

Per queste ragioni la linea Torino-Modane è ormai fuori mercato, avendo perso il 70% del traffico negli ultimi 15 anni e venendo progressivamente abbandonata dagli operatori (solo l'8% delle merci viaggia su ferrovia, contro il 29% dell'Austria ed il 70% della Svizzera).

Questo declino si traduce anche in un impatto finanziario sul prezzo di vendita delle merci: il costo di "produzione" per tonnellata trasportata è del 67% superiore a quello dei tunnel di base che si stanno realizzando o che sono già presenti su tutti i valichi delle Alpi (Lötschberg, Gottardo, Ceneri, Zimmerberg, Brennero, Koralm, Semmering). Tuttavia il traffico sulla direttrice esiste ed è caratterizzato da un importante scambio economico, oggi nuovamente in crescita.

L'offerta ferroviaria non è in grado di intercettare la domanda che si riversa sulla strada. Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte grazie alla realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, l'opera principale della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione che trasformerà la tratta in una linea di pianura.

■ **Il 92% del traffico merci tra Francia e Italia è autostradale. Ogni anno più di 2,5 milioni di mezzi pesanti percorrono i valichi causando gravi problemi per l'ambiente alpino.**

## Lo scenario internazionale

### Lo sviluppo infrastrutturale in corso per il settore ferroviario a livello mondiale

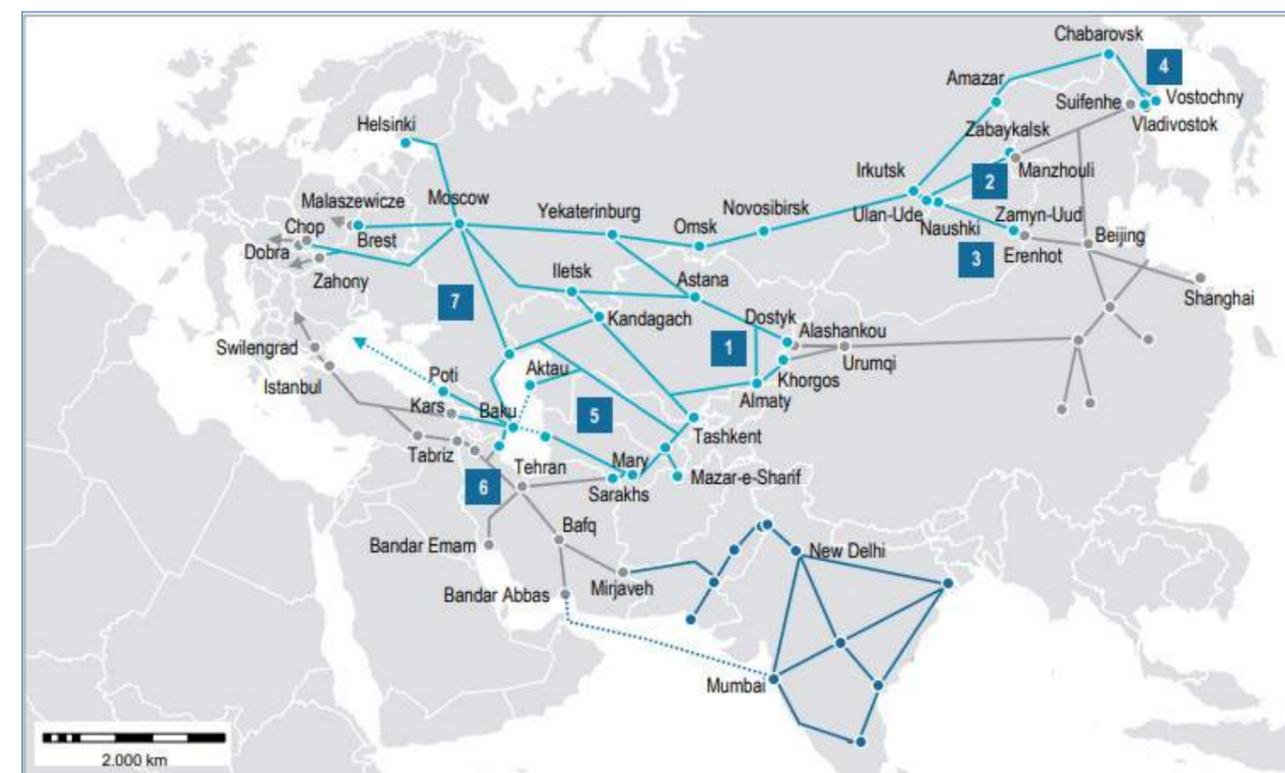
Le reti ferroviarie sono al centro di uno sviluppo infrastrutturale che sta attraversando il mondo dall'Europa all'Asia, dall'Africa alla Nuova Zelanda, fino agli Stati Uniti, un tempo poco inclini agli investimenti nell'Alta Velocità. La regione Eurasiatica è l'area più interessata dalla rivoluzione dei trasporti condotta dall'Europa da un lato, con gli investimenti alla base del Transeuropean Network, e dall'altro dall'avanzamento cinese con la Belt & Road Initiative (originariamente One Belt One Road), 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.

### Principali vie ferroviarie Eurasiatiche

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 2017<sup>1</sup>. Uno studio dell'International Union of Railways stima che i servizi ferroviari potrebbero raddoppiare il loro volume nei prossimi 10 anni<sup>2</sup>.

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 Europea trovare una linea condivisa tra i diversi Paesi membri per partecipare al rafforzamento della connettività, senza lasciare il timone degli investimenti unicamente ad operatori cinesi<sup>3</sup>.



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

<sup>1</sup> China Railway Construction Corporation Limited (CRCC)

<sup>2</sup> Roland Berger, "Eurasian Rail Corridors: What Opportunities for Freight Stakeholders?" International Union of Railways, Ottobre 2017

<sup>3</sup> Elements for a new EU strategy on China – Bruxelles 22.06.2016

### Numero di servizi ferroviari annuali Europa-Cina

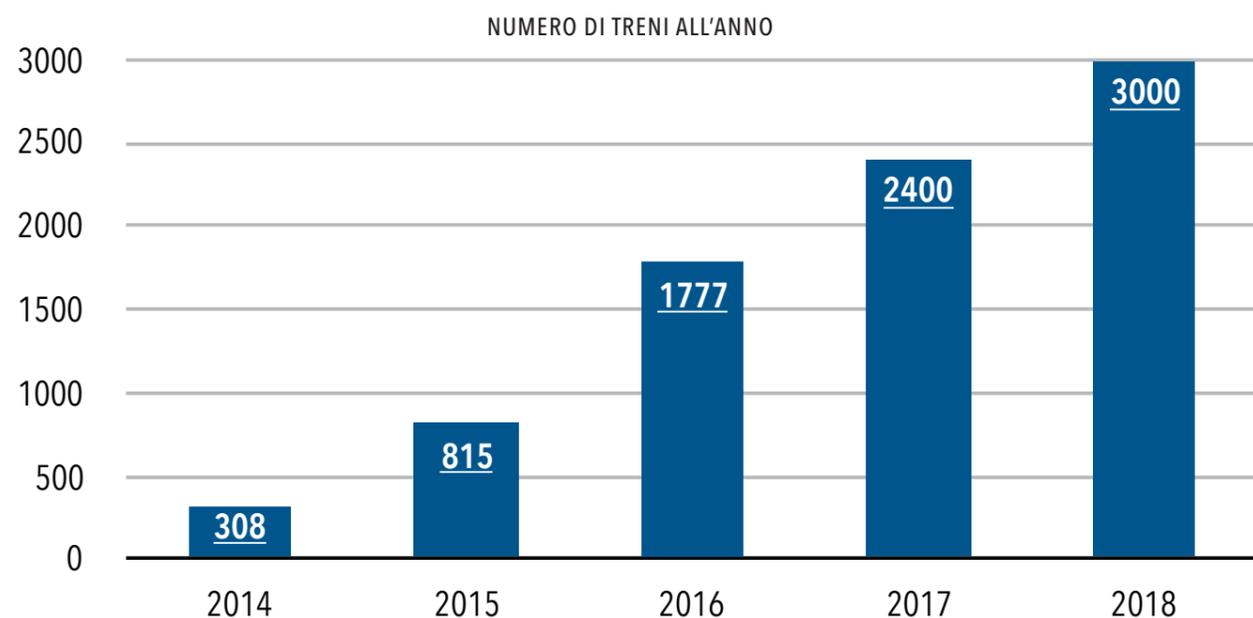
L'analisi dei traffici tra Europa occidentale e Asia consente di individuare meglio la dinamica dei traffici ferroviari sugli ultimi 5 anni:

- **IL servizi regolari intermodali attualmente si collocano solo nel corridoio Nord (le infrastrutture degli altri corridoi disegnatili dalla BRI, centrale e meridionale, sono in fase di costruzione);**
- **La circolazione è raddoppiata ogni anno nel periodo 2014-2016. Nel periodo 2017-2018, la circolazione è aumentata di 600 treni.**

Nonostante questo scenario di crescita continua, se si guarda alla vasta scala, la ferrovia rimane ancora un segmento notevolmente minoritario rispetto all'aereo e alla nave, che, da sola, continua a rappresentare il 94% del mercato per il peso di merci trasportate e il 64% per il valore nel 2016.

Questo perché i costi del trasporto ferroviario, i tempi di attesa ai confini per il controllo dei documenti, i diversi scartamenti che costringono al cambio dei veicoli, il passaggio da linee ad alta velocità a linee ancora non modernizzate, rendono il mezzo ferroviario meno competitivo.

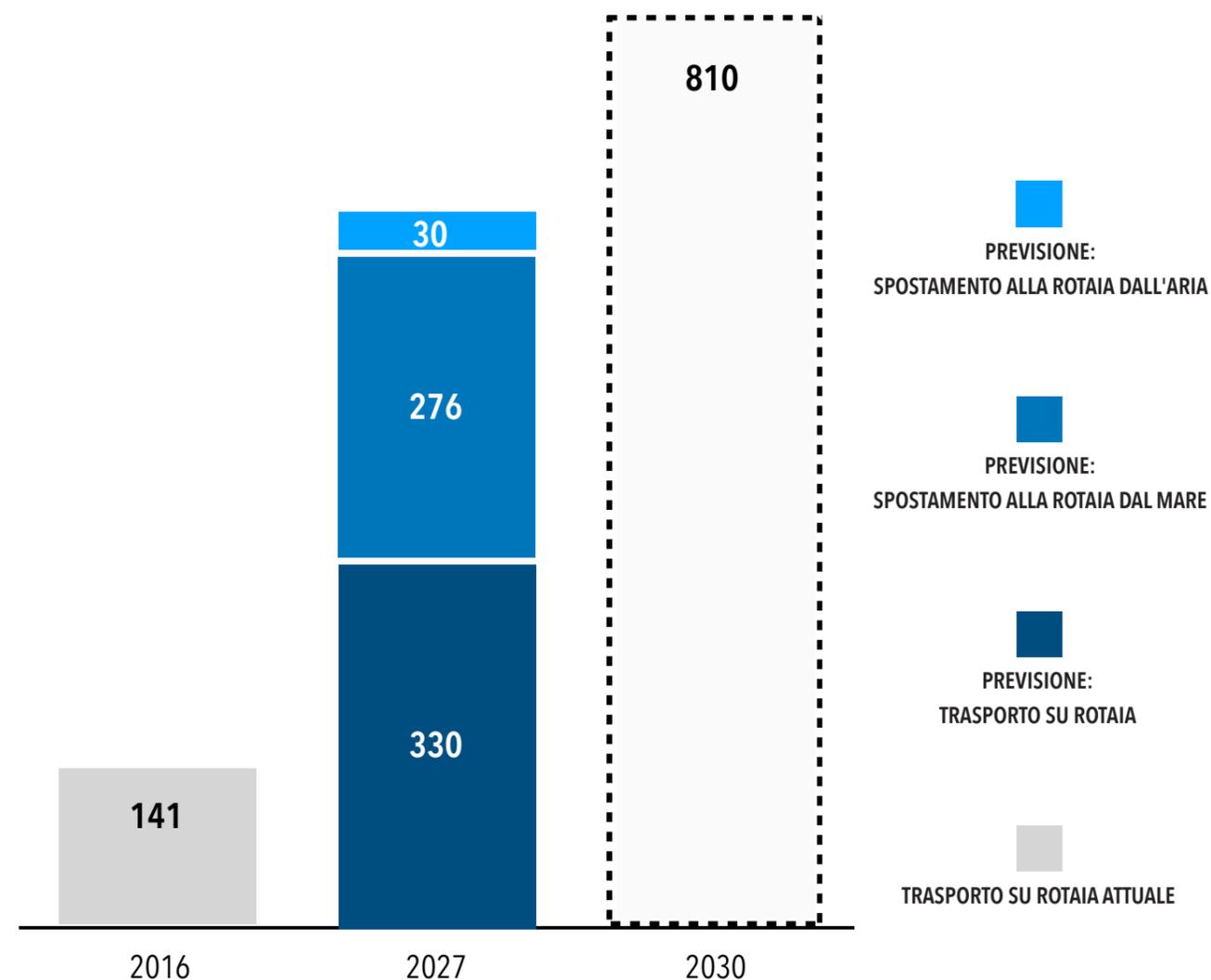
Gli investimenti in nuove linee ad alta velocità / alta capacità sono tuttavia alla base di una possibile crescita significativa del segmento ferroviario, includendo anche il corridoio Sud dei Paesi lungo la nuova Via della Seta come Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, Azerbaijan, Georgia e Turchia per arrivare alla Bulgaria in UE via Svilengrad/ Kapikule. Secondo le previsioni dell'IUOR si dovrebbe arrivare ad un totale di merci trasportate sul segmento eurasiatico di 810,000 TEU se i progetti in corso di costruzione verranno conclusi come da programma.



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

### Previsione di crescita al 2030 del trasporto merci ferroviario eurasiatico

Oltreoceano, negli Stati Uniti proseguono i progetti di nuove linee ad alta velocità ferroviaria tra cui spiccano in particolare i treni che viaggiano a 355 km/h tra Washington, D.C. e Boston e la linea Nord Americana di AV tra Rochester e Minneapolis-St Paul che è adesso in fase di ricerca di finanziamento privato per un costo previsto di 4,2 MLD \$.



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



## Tra efficienza ed ecologia, la Torino-Lione nelle direttrici da Est a Ovest

La rivoluzione della mobilità e l'esigenza del passaggio intermodale dalla strada alla ferrovia, più economica e sostenibile, come evidenziato in precedenza, non coinvolge solo il territorio europeo. In tutto il mondo si costruiscono oggi rotaie che un giorno potrebbero collegare da una parte all'altra del globo le grandi potenze dell'economia, attraversando Paesi in via di sviluppo che fino a questo momento, anche a causa di una rete di trasporti arretrata, hanno patito l'isolamento economico. Dalla Cina agli Stati Uniti, i progetti di collegamenti ferroviari ad alta velocità mettono in campo ingenti investimenti, tecnologie all'avanguardia e cooperazioni internazionali.

A titolo di esempio, è possibile citare: la linea ad alta velocità (AV) collegherà Los Angeles a San Francisco, la Belt & Road Initiative cinese, il progetto di ferrovia AV tra Mosca e Kazan in Russia, o ancora i progetti che sono in via di definizione in Austria per partecipare a questa «rivoluzione ferroviaria». Il Forum delle Città della Via della Seta è una delle iniziative che ha intravisto la grande opportunità di collegare Oriente e Occidente nella METRO of the METR (Medio Oriente, Europa, Turchia e Russia), il grande incrocio di ferrovie ad alta velocità.

Gli impegni di questo Forum sono stati confermati dalla Carta di Torino, firmata nel 2015 da sindaci di grandi città di nazionalità diversa. La simulazione creata online dal MIR Initiative, la fucina di questo progetto di collaborazione internazionale, è affascinante e di impatto: poter viaggiare in treno da Lione a Pechino, passando per Torino e Milano, in un solo giorno di viaggio.

In questo piano mondiale di transizione verso una ferrovia globale, i punti di passaggio tra Lione e Torino costituiranno gli assi strategici per gli scambi commerciali, in particolare nel quadro della regione METR. Tutto questo a condizione che politiche attive e lungimiranti sappiano modernizzare le infrastrutture e il sistema portuale, evitando che i nostri Paesi vengano bypassati dalla grande rivoluzione in atto.

## La Governance di TELT, controllo interno e gestione dei rischi

### La Governance di TELT

Come definito nello Statuto sottoscritto dai due Stati, TELT è una società per azioni semplificata, disciplinata dall' "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" («Accordo del 30 gennaio 2012»), normata dalle leggi e regolamenti francesi in vigore e dallo Statuto stesso.

Il contesto normativo, che definisce la missione e condiziona l'azione – e di conseguenza l'organizzazione – di TELT, è quello stabilito nel sopracitato accordo:

- è il Promotore Pubblico dell'opera, costituito come Società per Azioni Semplificata (SAS), di diritto francese;
- ha la sede legale a Chambéry (Francia) e la direzione operativa (sede operativa) a Torino (Italia);
- è responsabile:
  - della progettazione, della realizzazione e dell'esercizio della sezione transfrontaliera, della parte comune italo-francese, della nuova linea di collegamento ferroviario misto merci e viaggiatori Torino-Lione
  - dell'esercizio della linea storica del Fréjus, alla condizione stabilita dall'art. 24 – Modifica della Convenzione del 29 gennaio 1951, dell'Accordo del 30.1.2012.

La missione di TELT è, quindi, articolata in due fasi:

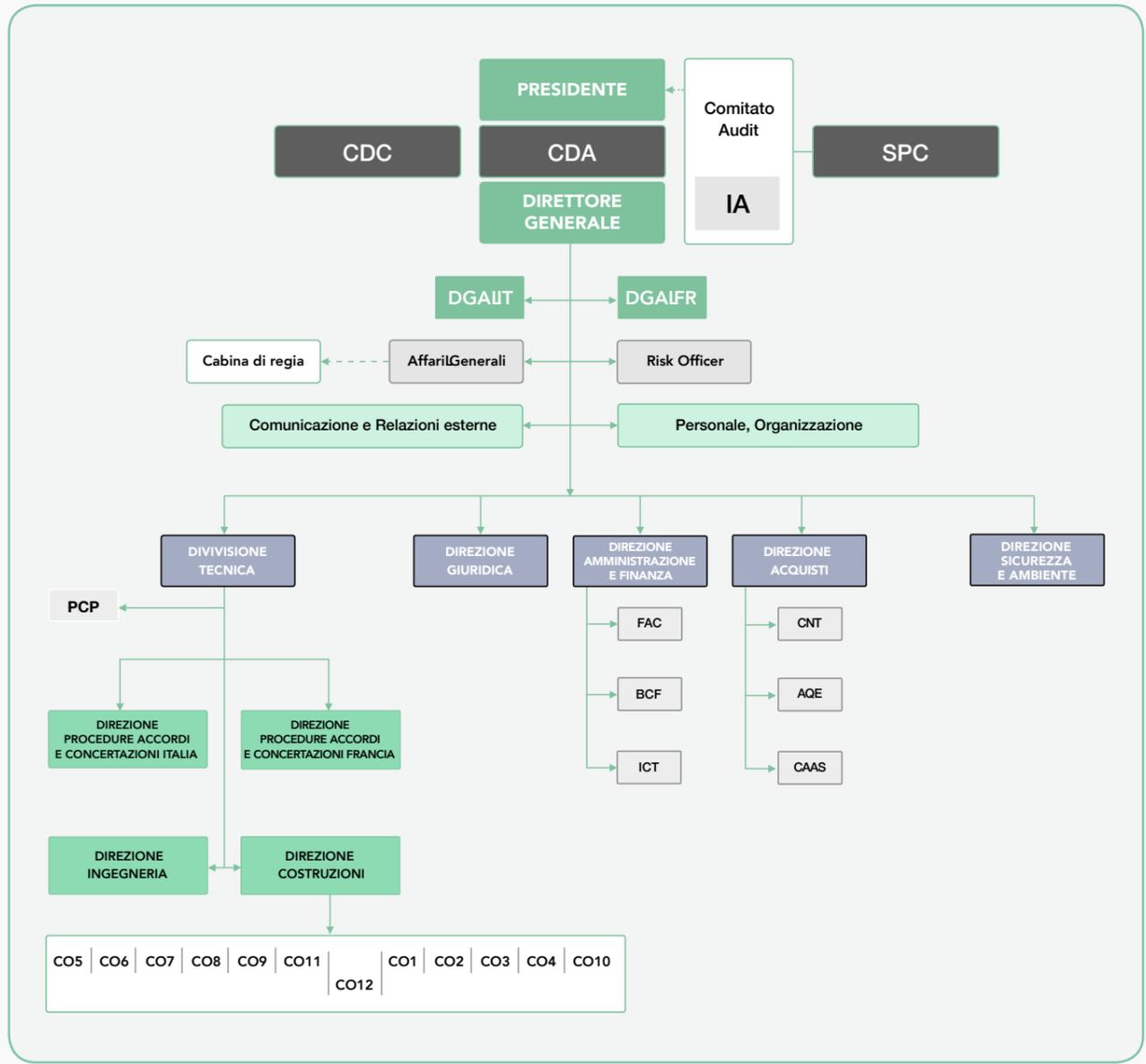
- una prima fase, focalizzata sulla realizzazione del Progetto, ossia sulla costruzione dell'infrastruttura ferroviaria (investimenti);
- una seconda fase, focalizzata sull'esercizio della rete, ossia sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria (manutenzione e circolazione).

Nell'ambito della realizzazione della sua missione, TELT provvede alla conclusione e al monitoraggio di tutti i tipi di contratti necessari.

### Il modello organizzativo

ORGANI DECISIONALI			
Consiglio di Amministrazione		Assemblea Generale	
<b>Compiti e funzioni</b> L'assetto societario di TELT poggia principalmente sul Consiglio di Amministrazione, un organo collegiale che <b>garantisce il controllo permanente della gestione della Società</b> alle condizioni previste dallo Statuto.	<b>Composizione</b> È composto da dieci membri con diritto di voto (gli «Amministratori»), tra cui il Presidente e il Direttore Generale, che ne sono membri di diritto, e quattro Amministratori designati da ciascuno degli Stati e confermati dai Soci per una durata rinnovabile di sei anni. Tra i membri che non hanno diritto di voto, vi sono: un membro rappresentante l'Unione Europea, dotato di un forte potere di «moral suasion» essendo l'UE uno dei finanziatori del progetto, e i rappresentanti delle Regioni Piemonte e Auvergne Rhône-Alpes, che partecipano in qualità di osservatori.	<b>Compiti e funzioni</b> <b>Adotta le decisioni collettive che sono di competenza dei Soci</b> , come modifica dello statuto, modifica del capitale sociale, nomina dei Revisori dei conti, approvazione del bilancio annuale e allocazione dei ricavi, ratifica ed approvazione degli Accordi regolamentari, trasformazione della Società e più generalmente qualunque operazione avente come effetto d'aumentare gli impegni dei Soci, fusione, scissione o conferimenti parziali di attivo sottoposti al regime delle scissioni e altre.	<b>Composizione</b> È costituita dagli azionisti. Secondo l'Art. 20.1 dello Statuto, ciascuno è rappresentato o dal proprio rappresentante legale o da un rappresentante che deve designare, o dal suo supplente. Ogni socio dispone di un numero di voti pari al numero delle azioni detenute. Il Presidente ed il Direttore generale partecipano all'assemblea generale, tuttavia senza partecipare al voto, non avendo la qualità di socio della Società. L'assemblea è presieduta dal Presidente o, in sua assenza, da qualunque altra persona designata a tale scopo dai Soci.
ORGANI DI CONTROLLO ESTERNO			
Commissione dei contratti		Servizio Permanente di Controllo	
<b>Compiti e funzioni</b> È istituita per <b>garantire il rispetto dei principi</b> definiti nell'articolo 6.5 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, le esigenze di scelta dell' <b>offerta economicamente più vantaggiosa</b> e il <b>rigore finanziario</b> nell'esecuzione dei contratti.	<b>Composizione</b> Si compone di esperti indipendenti riconosciuti per le loro competenze negli aspetti tecnici, giuridici, economici e finanziari dell'aggiudicazione e dell'esecuzione dei contratti stipulati dalla Società. Gli esperti non possono essere membri del Consiglio di Amministrazione.	<b>Compiti e funzioni</b> Ha la missione di <b>vigilare sulla corretta esecuzione del progetto</b> della nuova linea e, a livello più generale, sul <b>buon funzionamento della Società</b> .  In particolare, provvede al rispetto del corretto impiego dei fondi pubblici, all'efficienza economica, finanziaria e tecnica.	<b>Composizione</b> È composto da esperti nei settori interessati dall'attività della Società.
ALTRI ORGANI DI GOVERNANCE ESTERNA A TELT			
Comitato di Remunerazione	Comitato Etico		Comitato di Audit
Ha il compito di stabilire la remunerazione del Presidente e del Direttore Generale	Sorveglia l'applicazione del Codice Etico		Istituito in seno alla Presidenza, con la missione di rafforzare i livelli di controllo interni ed esterni già esistenti e di consolidare la governance interna
MODALITÀ DI NOMINA DELLE PRINCIPALI CARICHE DI TELT (ACCORDO DEL 2012)			
Nominati dalla parte italiana			
Direttore Generale Direttore Amministrativo e Finanziario			
Nominati dalla parte francese			
Presidente del Consiglio di Amministrazione Presidente della Commissione dei contratti Presidente del Servizio permanente di controllo Direttore giuridico			

La società è organizzata in Direzioni, come evidenziato dal seguente organigramma:



### La politica generale di TELT

Il modello di organizzazione, gestione e controllo delle attività di TELT, tenuto conto della natura pubblica del Progetto e delle risorse messe a disposizione per la sua realizzazione, persegue l'eccellenza attraverso:

- la qualità dell'organizzazione (efficacia ed efficienza nella disciplina delle attività);
- l'eticità della gestione (rispetto dei "valori aziendali" – con riguardo, in particolare, alla legalità – nella gestione delle attività).

Sullo sfondo di queste linee guida generali, TELT, consapevole di gestire la realizzazione di un'opera oggetto e simbolo di una conflittualità che travalica la natura di un'infrastruttura ferroviaria, si è dotata di un sistema organizzativo in grado di andare oltre la capacità costruttiva, l'efficienza amministrativo-gestionale e il rispetto rigoroso delle normative. Nel dettaglio, nell'ambito delle riunioni del Comitato di Direzione - non un organo ma uno strumento di aggiornamento collegiale, che si riunisce a cadenza flessibile e che comprende i direttori, il Risk Officer e, in preparazione del Consiglio di Amministrazione, anche il Presidente - il management ha stabilito i propri principi strategici e, in particolare, i principali indirizzi su cui poggia la politica direzionale di TELT:

- il rispetto degli obiettivi del Grant Agreement,
- la trasparenza degli atti e la qualità dei contratti,
- la centralità del lavoro e della sicurezza sui cantieri,
- l'importanza della concorrenza su scala internazionale per la partecipazione agli appalti e l'attenzione ai territori.

Questi requisiti sono ovviamente imprescindibili per TELT ma, anziché essere obiettivi da raggiungere, diventano lo standard da cui partire per un più elevato livello di legittimazione culturale, che ha il suo cuore nella sfida dell'"eccellenza pluridisciplinare", cioè la ricerca del "valore aggiunto" in tutti i campi, dal sociale all'ambiente, dal paesaggio alla tecnologia, dalla formazione alla sicurezza.

TELT s'impegna a sviluppare questi temi con le comunità locali, attraverso la concertazione nelle sedi deputate (l'Osservatorio e il Patto per il Territorio in Italia e la Démarche Grand Chantier in Francia), nel quadro degli indirizzi del Global Compact delle Nazioni Unite e secondo le prescrizioni del Sistema Qualità di cui la società si è dotata nel corso del 2017 e che ha ricevuto la successiva certificazione ISO 9001.

### Il sistema di controllo interno di TELT

La gestione dei rischi, sia esterni che interni, è direttamente collegata agli obiettivi che TELT si pone, visto che può incidere sul loro raggiungimento. In questo quadro, diventa quindi fondamentale introdurre delle "difese", intese come un sistema di regole e controlli che, tramite l'identificazione, la valutazione e il monitoraggio dei rischi, possono mitigare il loro impatto sulla società, con l'obiettivo di mantenere tutte le incertezze sotto un determinato livello valutato accettabile dalla Direzione di TELT.

Questo sistema di regole viene definito Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, che rappresenta lo strumento preventivo che aiuta gli organi direttivi ad adottare decisioni su misura, responsabili e mirate al raggiungimento degli obiettivi. Risulta quindi essere un vero e proprio snodo della Governance della società, poiché contribuisce a dirigerla in linea con gli obiettivi definiti dal Consiglio di Amministrazione. Inoltre, l'adozione di questo sistema favorisce la diffusione della cultura del controllo: un insieme di regole di comportamento che definiscono la capacità (collettiva e individuale) di identificare, misurare ed attenuare i rischi, al fine di effettuare scelte più consapevoli, di determinare la priorità delle azioni e tutte le eventuali alternative.

Dall'inizio del 2017, TELT ha sentito l'esigenza di strutturare questo processo di gestione al proprio interno, in modo tale da riuscire ad operare al meglio per la realizzazione del progetto. Infatti, da settembre 2017, la gestione dei rischi è diventata parte del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente, Sicurezza del Lavoro e Sicurezza dei dati.

Il Risk Management, strettamente correlato alla conformità con la ISO 9001, nasce nella dimensione operativa dei "processi" di TELT, intorno al quale si organizzano ruoli, attività, controlli e responsabilità. I rischi vengono valutati nel momento in cui si definisce, implementa e mantiene il Sistema di Gestione Qualità Integrato, e ciascun processo e attività ad esso correlate.

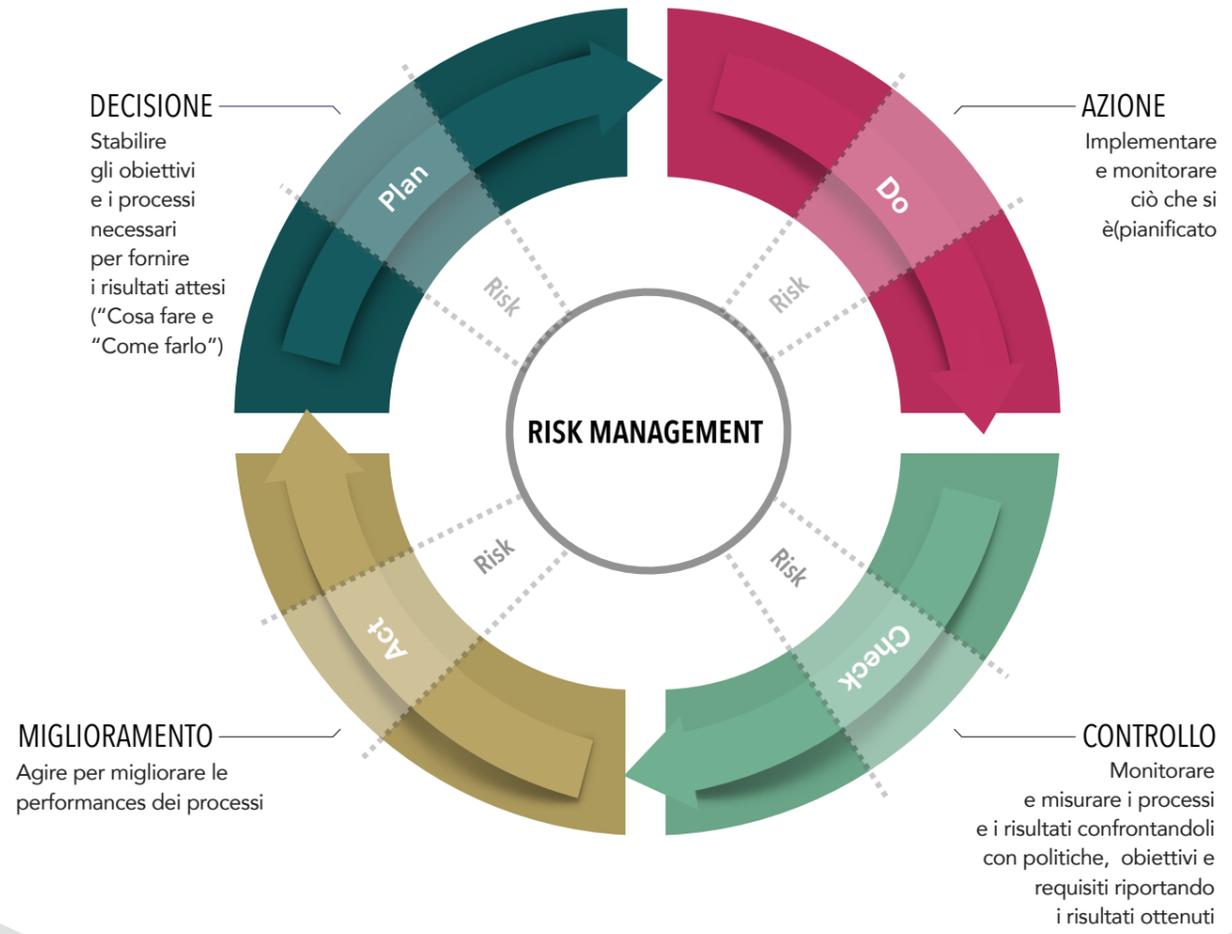
Utilizzando questo genere di approccio, le performance possono essere gestite tramite la metodologia PDCA (Plan-Do-Check-Act), che opera come un ciclo di miglioramento continuo del sistema, considerando sia rischi che obiettivi di ogni stadio.

La Gestione del rischio, essendo un processo, richiede aggiornamenti periodici in modo tale da verificare la presenza di nuovi rischi o rivalutare la probabilità o gravità di quelli già individuati.

In particolare, l'aggiornamento interno delle analisi dei rischi viene svolto con cadenza trimestrale, mentre l'intero quadro del Risk Management viene revisionato annualmente, producendo un report riepilogativo per il Direttore Generale riguardo al funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi di TELT.

I rischi con maggiore priorità individuati da TELT possono essere suddivisi in quattro categorie:

- 1. **Quelli che lo stacano il rispetto dei tempi e dei costi della realizzazione del progetto;**
- 2. **Quelli con un impatto sull'ambiente in grado di creare condizioni che inducono ad incidenti sul luogo di lavoro;**
- 3. **Quelli legati alla eventuale permeabilità alla frode e alla corruzione;**
- 4. **Quelli che possono provocare la violazione di normative applicabili del quadro delle regole di riferimento generale composto da Statuto, Codice Etico, modello di organizzazione, gestione e controllo, Regolamento Interno dei Contratti, sistema di deleghe di poteri e responsabilità e dalle best practices nazionali e internazionali.**



### I rischi in sintesi

TEMPI E COSTI	IMPATTO SULL'AMBIENTE E INCIDENTI SULLA LAVORO
FRODE E CORRUZIONE	VIOLAZIONE DI NORMATIVE E REGOLE

Al fine di mitigare i rischi individuati, i vari controlli, stabiliti in termini di regolamenti, procedure o istruzioni operative, vengono svolti da tutto il personale di TELT, ad ogni livello della Società e a varie fasi nello svolgimento dei processi, distinguendosi in controlli preventivi e successivi.

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi di TELT è proprio l'insieme di strutture organizzative, norme e regole interne che permettono una conduzione della società corretta e coerente con i suoi obiettivi mediante un adeguato processo di definizione di attori, compiti e responsabilità dei vari organi e funzioni di controllo e di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, così come attraverso la strutturazione di flussi informativi adeguati a garantire la circolazione delle informazioni. Questo Sistema concorre ad assicurare l'efficienza e l'efficacia dei processi societari, l'affidabilità dei report finanziari, la salvaguardia del patrimonio sociale, il rispetto di leggi, regolamenti, dello Statuto, del Codice Etico e degli strumenti normativi interni.

In questo contesto, occorre citare anche il dispositivo del "whistleblowing", che prevede la possibilità per il personale ed i collaboratori sia interni che esterni di denunciare (in forma strettamente riservata, anche se non anonima) le attività sospette di violare la legge, i regolamenti nonché i principi e le regole del modello di gestione, organizzazione e controllo della Società.

La complessità dell'opera che TELT sta realizzando rende necessario, così come previsto nelle normative e best practices di riferimento, un presidio per la gestione dei rischi su tre livelli:

**1. Primo Livello di controllo:** Il "controllo operativo" è costituito dall'insieme delle attività di controllo che le singole Strutture Organizzative/Figure Organizzative svolgono sui propri processi al fine di assicurare il corretto svolgimento delle operazioni. TELT demanda il controllo di primo livello alla responsabilità primaria dei Process Owners (i Direttori), considerata come parte integrante di ogni processo societario. Le strutture Organizzative/Figure organizzative sono, in particolare, le prime responsabili del processo di controllo interno e di gestione dei rischi.

**2. Secondo Livello di controllo:** le funzioni di secondo livello sono figure con compiti specifici e responsabilità di controllo su diverse aree/tipologie di rischio; esse monitorano i rischi aziendali, propongono linee guida sui sistemi di controllo e verificano l'adeguatezza degli stessi al fine di assicurare efficacia ed efficienza delle operazioni, adeguato controllo dei rischi, affidabilità delle informazioni, conformità a leggi, regolamenti e procedure interne. Il "controllo di sistema" e l'effettuazione delle relative analisi dei rischi è stato affidato da TELT al "Risk Manager", ruolo attribuito al responsabile della Funzione Controllo Interno e Gestione dei Rischi; per ciò che concerne la sicurezza, l'ambiente, la qualità e il controllo di gestione, le funzioni di riferimento delle rispettive Direzioni supportano il Risk Manager al fine di rafforzare il controllo interno di secondo livello.

**3. Terzo Livello di controllo:** il "controllo istituzionale" è affidato alle entità che forniscono una "assurance" indipendente sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e, in generale, sul Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi. Ha la finalità di valutare la completezza, l'adeguatezza, la funzionalità e l'affidabilità in termini di efficienza ed efficacia del sistema dei controlli interni oltre che individuare violazioni delle procedure e delle norme applicabili a TELT. Statutariamente questo ruolo è affidato principalmente al "Servizio Permanente di Controllo" (SPC) e alla "Commissione dei Contratti" (CDC). Infine, come previsto nel "Codice etico" (CE) di TELT, è istituito anche il "Comitato etico", composto da quattro membri del Consiglio di Amministrazione, di cui due nominati dalla parte francese e altri due dalla parte italiana, nonché dal Presidente in carica della Commissione Intergovernativa italo-francese per il progetto Torino-Lione che lo presiede. Il Comitato è l'organo posto a presidio del Codice Etico, in particolare dei suoi contenuti, delle sue regole e della sua applicazione in TELT. Le modalità di intervento delle funzioni di controllo di terzo livello sono regolate dai rispettivi regolamenti - per SPC e CDC - e dal Codice Etico per il Comitato Etico.

■ **L'obiettivo finale di questo processo è chiaro: dimostrare di saper operare al meglio e di farlo tutti i livelli della società per realizzare l'opera nel rispetto dei parametri fissati, in termini di tempo, di costo e di sicurezza.**

## I sistemi di gestione adottati

TELT ha ottenuto quattro certificazioni: Sicurezza e Salute sul lavoro (OHSAS 18001), Ambiente (ISO 14001), Sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e Qualità (ISO 9001). Nell'ottica di perseguire obiettivi di eccellenza in ogni campo, da quello tecnico a quello ambientale, della sicurezza e del rispetto della legalità, il Promotore Pubblico ha infatti scelto di far certificare i propri processi aziendali in base a standard internazionali. Le certificazioni hanno una durata triennale con una revisione ogni dodici mesi.



## 2

# LA SOSTENIBILITÀ PER TELT

<b>2.1</b>	L'impegno nel Global Compact e SDGs	37
<b>2.2</b>	Stakeholder di riferimento e canali di comunicazione	41
<b>2.3</b>	Analisi di materialità	61
<b>2.4</b>	Valore economico per gli stakeholder	63

# L'impegno nel Global Compact e SDGs

## Il percorso di TELT nel suo impegno nel Global Compact



Il 2 novembre TELT entra nel Global Compact delle Nazioni Unite, per sostenere gli obiettivi delle Nazioni Unite e promuovere i valori del Global Compact nella rete dei suoi stakeholder.

2015

La Società è sponsor del Global Compact France nella categoria delle organizzazioni operanti nel settore pubblico.

2016

A novembre TELT consegna la sua prima Communication sur l'engagement (COE-Communication on Engagement), per comunicare i propri avanzamenti nell'implementazione dei dieci principi.

2017

- TELT è la prima
- società che si occupa
- della realizzazione
- e della successiva gestione
- di un tunnel alpino
- a realizzare
- un vero e proprio
- Bilancio di Sostenibilità

A partire dalla sua costituzione, TELT ha cominciato un percorso di consolidamento societario che ha visto l'interiorizzazione - in diversi aspetti della sua politica - dei dieci principi del Global Compact, riportati sinteticamente di seguito, relativi a:



<p><b>I DIRITTI DELL'UOMO</b></p> <p>ovvero l'osservanza del diritto internazionale in materia e l'impegno a non rendersi complici di violazioni</p>	<p><b>IL RISPETTO DELLE NORME DI LAVORO</b></p> <p>ovvero la libertà associativa, il diritto al negoziato collettivo e la condanna di qualsiasi forma di lavoro forzato o obbligatorio, del lavoro minorile e delle discriminazioni</p>	<p><b>L'AMBIENTE</b></p> <p>La scelta del principio cautelativo a fronte di problemi relativi all'ambiente, la promozione di una maggiore responsabilità in materia ambientale, la messa in atto di politiche per favorire lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente</p>	<p><b>LA LOTTA ALLA CORRUZIONE</b></p> <p>sotto ogni forma, incluse l'estorsione e le tangenti</p>
--	---	--	--

Il 2 novembre 2017 TELT ha aderito formalmente agli impegni citati, consegnando la sua prima Communication On Engagement (COE), ricevendo l'apprezzamento degli organizzatori del Global Compact France che hanno selezionato il documento tra i tre migliori pervenuti dalle organizzazioni non a scopo di lucro per il biennio 2016-2017.

Il 2 novembre 2019 è prevista la prossima COE, la quale sarà costituita dal presente bilancio di sostenibilità, che rappresenta anche lo strumento scelto da TELT per rinnovare contestualmente gli impegni sostenuti.

Tali impegni sono inoltre strettamente correlati agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

## Gli obiettivi di sviluppo sostenibile

Il 25 settembre 2015 le Nazioni Unite hanno approvato l'Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile (Agenda 2030) e i relativi 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs) da raggiungere entro il 2030.

L'attuazione dell'Agenda richiede un forte coinvolgimento da parte di tutti gli attori della comunità: imprese, settore pubblico, società civile, istituzioni filantropiche, università, centri di ricerca, operatori dell'informazione e della cultura.

Anche in questo caso, TELT ritiene di poter offrire il proprio contributo per il raggiungimento di questi obiettivi. A tale riguardo, durante la redazione della COE 2016-2017, sono stati individuati gli SDGs sui quali le attività di business incidono maggiormente.

In particolare, gli obiettivi su cui TELT ritiene di poter agire sono i seguenti:

<b>3</b> GOOD HEALTH AND WELL-BEING	<b>Salute e benessere</b> Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età
<b>5</b> GENDER EQUALITY	<b>Parità di genere</b> Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze
<b>7</b> AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY	<b>Energia pulita e accessibile</b> Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni
<b>8</b> DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	<b>Lavoro dignitoso e crescita economica</b> Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti
<b>9</b> INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE	<b>Imprese, innovazione e infrastrutture</b> Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile
<b>10</b> REDUCED INEQUALITIES	<b>Ridurre le disuguaglianze</b> Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni
<b>11</b> SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	<b>Città e comunità sostenibili</b> Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili
<b>12</b> RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION	<b>Consumo e produzione responsabile</b> Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo
<b>13</b> CLIMATE ACTION	<b>Lotta contro il cambiamento climatico</b> Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico
<b>14</b> LIFE BELOW WATER	<b>Vita sott'acqua</b> Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile
<b>15</b> LIFE ON LAND	<b>Vita sulla terra</b> Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre
<b>16</b> PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS	<b>Pace, giustizia e istituzioni forti</b> Ridurre sensibilmente la corruzione e gli abusi di potere in tutte le loro forme; sviluppare a tutti i livelli istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti
<b>17</b> PARTNERSHIPS FOR THE GOALS	<b>Partnership per gli obiettivi</b> Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

## Attività e iniziative di comunicazione

Dal suo ingresso nel Global Compact ad oggi TELT ha comunicato i valori a cui aderisce su più livelli, dal sito internet a campagne di promozione sulla stampa tradizionale. Per aumentare il grado di consapevolezza dei dipendenti, nel 2018 è stata creata una campagna di comunicazione interna con l'affissione negli uffici di Roma, Torino e della sede di Le Bourget du Lac di poster sui principi del Global Compact e sulle iniziative di TELT in linea con gli SDGs.

Gli stessi contenuti sono stati parte integrante anche di alcuni eventi quali:

- una conferenza stampa a Torino e un comunicato stampa diffuso in Italia e in Francia nel 2015, in occasione dell'ingresso di TELT nel Global Compact, in cui la società ha dichiarato il suo impegno nei dieci principi, in conformità con la sua politica originaria perseguita fin dalla sua costituzione;
- i roadshow informativi dedicati alle imprese e in particolare alle PMI in cui TELT ha veicolato i principi del Global Compact a circa 800 rappresentanti di aziende di costruzione e società di ingegneria tra Francia e Italia;
- gli eventi per il territorio, da Briançon a Chiomonte.

La politica ambientale e il Codice Etico di TELT, in coerenza con i principi 7, 8 e 9 del Global Compact, sono anche tra gli argomenti della giornata seminariale organizzata annualmente a Chiomonte per gli studenti del Master GOMAP "Gouvernance et Management des Marchés Publics en appui au développement durable" dell'ILO.

Per un approfondimento sui progressi fatti nell'implementazione dei principi del Global Compact, in coda al presente Bilancio di Sostenibilità è riportata una tabella di riepilogo che mette in relazione i dieci principi con gli indicatori del GRI Standard rendicontati nel documento.



## Stakeholder di riferimento e canali di comunicazione

«Gli stakeholder, ovvero “parti interessate” o “portatori di interesse”, sono gruppi o singoli che, ragionevolmente ci si aspetta siano interessati in modo significativo da attività, prodotti e/o servizi dell’organizzazione o le cui azioni ci si aspetta possano influenzare la capacità dell’organizzazione di implementare con successo le proprie strategie e di raggiungere i propri obiettivi.» (Fonte GRI)

L’impegno di TELT e l’impostazione binazionale ha fatto sì che la Torino-Lione sia esperienza virtuosa di dialogo con i cittadini, i territori, le istituzioni pubbliche e i partner tecnici. L’attuale percorso della sezione transfrontaliera è infatti il risultato di una progettazione complessa, costruita attraverso la partecipazione.

In Italia, è stata gestita dall’Osservatorio sulla Torino-Lione, istituito dal governo nel 2006, dopo le violente proteste a Venaus contro il primo tracciato dell’opera. In Francia, a precedere il via libera all’opera, si è svolto un Débat Public (Inchiesta pubblica), previsto per tutte le grandi opere.

Tale percorso ha richiesto tempo ed energie, in cui la comunicazione ha avuto e continua ad avere un ruolo centrale. Niente di tutto questo sarebbe stato possibile senza applicare il metodo del confronto, che nel frattempo si è arricchito di collaborazioni istituzionali di alto profilo, come quelle con le università italiane e francesi per gli studi sulla salute e sull’ambiente. Questo rigore ha contribuito a incrementare la conoscenza (prima) e la fiducia (poi) dei cittadini nel progetto.

La realizzazione della Torino-Lione è da sempre al centro del dibattito politico, sociale ed economico; nel 2018, in particolare, la consapevolezza di impattare su delicati equilibri sociali e politici rappresenta una questione centrale nei processi decisionali della società. Pertanto, nel governo e nella gestione delle relazioni con i diversi stakeholder, la figura di “stakeholder politico” - che include gli enti di livello locale e nazionale sensibili alle attività di TELT, presentati di seguito nelle categorie Comunità e territorio e Istituzioni Pubbliche - costituisce un elemento peculiare.

TELT, negli anni, ha subito rilevanti mutazioni diventando, suo malgrado, un simbolo per alcuni suoi rilevanti stakeholder: per alcuni un simbolo da abbattere a causa della sproporzione tra costi e benefici ottenibili nella realizzazione dell’opera, per altri un simbolo a cui rivolgersi e dal quale farsi guidare verso una ripresa economica da troppi anni latente e priva di una spinta adeguata a far progredire il sistema paese.

All’interno del presente stakeholder mapping, in una prima versione del Bilancio di Sostenibilità, i portatori di interesse vengono considerati come l’insieme complessivo di singoli, gruppi, enti, movimenti italiani e francesi che possono (e potranno) influenzare l’operato di TELT e la sua mission oggi e negli anni a venire.

<b>Risorse Umane</b>	Dipendenti Organizzazioni sindacali Forza lavoro locale
<b>Fornitori</b>	Appaltatori e subappaltatori Fornitori di servizi Fornitori di tecnologia Fornitori di materiali
<b>Futuri utenti</b>	Privati: passeggeri Imprese: trasporto merci
<b>Comunità e territorio</b>	Province e comuni limitrofi; Collettività territoriali; Associazioni di categoria; Media; Associazioni PMI (API); Associazioni di impresa e cooperative (es. Confindustria, Casartigiani, Ance, Confapi, Confesercenti, Confagricoltura, Legacoop, Confartigianato, Confcooperative, Confcommercio, Cna, Agci...).
<b>Finanziatori e azionisti</b>	Unione Europea Stato Francese Stato Italiano Ferrovie dello Stato Italiane
<b>Istituzioni pubbliche</b>	Unione Europea; Stato Italiano e Stato Francese; Organi parlamentari italiani e francesi; Ferrovie dello Stato; Amministrazioni comunali ed enti locali; Amministrazioni regionali; Prefetture, questure e forze dell’ordine italiane e francesi; Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE); Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF); Directions régionales de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement (DREAL); Ministero dell’Interno e Ministère de l’Intérieur ; Ministero dello Sviluppo Economico e Ministère de l’Economie et des Finances; Ministero dell’Ambiente e Ministère de la Transition écologique et solidaire ; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministère des Transports; Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari, Forestali e Ministère de l’Agriculture; Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e Ministère du Tourisme; Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.
<b>Autorità e Organi di controllo</b>	Unione Europea; Osservatorio per l’asse ferroviario Torino Lione; La Commission Intergouvernementale franco-italienne (CIG); Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro (SPRESAL); Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA).
<b>Partner tecnici</b>	Università Centri di ricerca

## La comunicazione e il coinvolgimento degli stakeholder

Il dialogo con gli Stakeholder rappresenta uno strumento fondamentale per garantire la crescita nel lungo termine di TELT, la quale si impegna a instaurare relazioni trasparenti creando occasioni di scambio e comunicazione, agendo con attenzione alle esigenze dell'ambiente in cui opera e dei suoi interlocutori.

Nei paragrafi successivi verranno presentate alcune iniziative di stakeholder engagement realizzate da TELT nel 2018, suddivise per tipologia:

- comunicazione interna, destinata ai dipendenti;
- comunicazione esterna, diretta a imprese, comunità e territorio, futuri utenti, partner tecnici, autorità;
- comunicazione istituzionale, all'attenzione delle istituzioni pubbliche, organi di rappresentanza, organi di controllo, finanziatori e azionisti;
- eventi sulla Torino Lione promossi dalla Società civile, non organizzati direttamente da TELT.



## La comunicazione interna

La comunicazione interna è organizzata attraverso molteplici canali:

- il **sito intranet** della società dove tutte le comunicazioni e gli strumenti per i dipendenti sono pubblicati;
- le **riunioni di sede** a cadenza bisettimanale in cui i Direttori Generali aggiunti (uno per l'Italia e uno per la Francia) aggiornano i dipendenti sullo stato di avanzamento del progetto e sulle questioni più urgenti per la società - lo scopo di queste riunioni è di motivare i partecipanti a sentirsi parte attiva del progetto;
- le **riunioni dei delegati del Personale** a cadenza mensile in cui vengono raccolte le esigenze del personale su più questioni. Il verbale delle riunioni è trasmesso ai direttori e comunicato al personale attraverso un'affissione nelle parti comuni e sul sito intranet;
- TELT News**, la Newsletter della società concepita come spazio d'informazione per aggiornare i dipendenti e i partner sulle attività legate alla realizzazione del Tunnel di Base e che nella primavera 2017 è diventata una testata giornalistica registrata; TELT ha inoltre sviluppato un'applicazione dedicata all'avanzamento dei lavori sul cantiere di Saint-Martin-la-Porte;
- Convention aziendale annuale:** evento Agorà 2018.

### TELT Agorà

Nel 2018 la convention aziendale si è tenuta presso un luogo evocativo, le "Officine Grandi Riparazioni" di Torino, un luogo testimone dell'architettura industriale, ora trasformato in un centro culturale e di innovazione, in cui si trovano anche gli uffici di TELT. I dipendenti sono stati accolti nell'enorme Sala Fucine che, all'inizio del XX secolo, era utilizzata per la manutenzione dei vagoni ferroviari. Il Presidente Hubert Du Mesnil ha aperto la giornata ricordando gli eventi che hanno segnato gli ultimi 12 mesi ed evocando le priorità per il futuro. Il Direttore Generale Mario Virano, ha presentato il programma dei lavori della sezione transfrontaliera della Torino-Lione che termineranno nel 2030.

La riflessione è in seguito proseguita attraverso il feedback dei progetti europei del Grand Paris Express e del treno Freccia 1000. I dipendenti hanno poi lavorato sul metodo di lavoro collaborativo e, distribuiti in gruppi, hanno elaborato alcune proposte su sette temi strategici per la società. La giornata è stata caratterizzata da scambi e condivisioni di idee ed è stata l'occasione per rafforzare lo spirito di squadra e la comprensione degli obiettivi che legano i dipendenti di TELT su entrambi i versanti alpini.

TELT AGORÀ



## La comunicazione esterna

La comunicazione esterna di TELT è uno strumento importante di dialogo con il gran numero di interlocutori dell'azienda e per raggiungere la pubblica opinione, spesso direttamente e indirettamente coinvolta e mobilitata da diversi attori della società civile, sia favorevoli, sia contrari alla Torino-Lione.

Da una comunicazione prima focalizzata sul progetto di linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, negli ultimi anni il focus si è ampliato anche alla costruzione dell'immagine aziendale con un'identità più riconoscibile e un ruolo più preciso. Sotto questo punto di vista, la comunicazione è diventata fondamentale per informare su larga scala e per trasmettere approccio, principi e contenuti del lavoro della società, inclusi gli impatti sui sistemi territoriali, ambientali e sociali.

Tale attività di comunicazione è utile anche quale canale di ascolto di diversi stakeholder, per ottenere feedback e per riuscire anche a personalizzare contenuti e messaggi.

L'azione si svolge su diversi livelli, dalla sensibilizzazione mirata e la formazione di singole realtà (associazioni, imprese, università, ordini professionali, etc) alle attività di relazione con un pubblico più ampio, per esempio attraverso eventi, media relations, strumenti rivolti al pubblico trasversale, alla pubblica opinione.

La vocazione ambientale del progetto è uno degli atout intorno al quale TELT ha costruito il proprio percorso e su cui la comunicazione ha lavorato, a partire dalla definizione dell'opera quale "linfa d'Europa". Altrettanto importanti sono i fattori "ricadute" sui territori, la collocazione dell'alta velocità in un percorso di innovazione europeo, motore dello sviluppo dei territori. Anche su questo, la comunicazione esterna di TELT ha mirato a valorizzare la trasparenza e a promuovere una conoscenza più dettagliata del progetto, attraverso strumenti di informazione che bilanciassero notizie non corrette, parziali o del tutto false sul progetto e la società.

L'ingresso nel Global Compact fa parte quindi di un percorso di consolidamento della consapevolezza di TELT e della volontà di trasmissione anche all'esterno dei principi su cui la società e il progetto si sono fondati e in cui l'azienda si riconosce.

I canali di comunicazione utilizzati per le diverse azioni di dialogo con gli stakeholder esterni sono diversi:

- sito internet, attraverso una pagina dedicata
- pagine pubblicitarie su riviste in target
- eventi dedicati agli Stakeholder (imprese e territorio)
- newsletter a 1000 destinatari
- media relation
- comunicazione sui social network
- invio del codice etico di TELT ai fornitori francesi e italiani

### Gli eventi per le imprese: i roadshow informativi di TELT

Dal 2016 ad oggi TELT ha organizzato eventi informativi a Torino e a Lione per dare alle imprese interessate alle gare del tunnel di base tutti gli strumenti per partecipare ai bandi. L'esigenza di incontrare gli stakeholder economici è un'emanazione diretta della strategia aziendale di TELT che da una parte punta all'eccellenza e per questo intende favorire al meglio la concorrenza, dall'altra è attiva per promuovere la mobilitazione degli operatori sui territori della Val Susa e della Maurienne, coinvolgendo anche le Piccole e Medie Imprese per le quali ampi margini di successo sono dati dalla possibilità di partecipare alle gare in "raggruppamenti".

Il programma ha previsto sostanzialmente quattro momenti tematici:

- l'overview delle gare che TELT avrebbe bandito tra il 2017 e il 2019, secondo il planning del Grant Agreement sottoscritto dagli Stati con l'Unione Europea, suddivisi in gare di Ingegneria e gare per i Lavori;
- l'approfondimento sulle procedure di gara, dal bando di selezione, ai criteri di negoziazione fino ai tempi di aggiudicazione e alle modalità di pagamento;
- il profilo giuridico della società che, pur essendo binazionale, applica nella procedura di gara il diritto pubblico francese, in coerenza con il diritto europeo. Su questo punto, uno degli argomenti su cui TELT ha informato principalmente le imprese è stato il Regolamento dei Contratti antimafia, di cui la società si è dotata, che prevede controlli antimafia su tutti i cantieri con una procedura che ricalca il Codice antimafia vigente in Italia;

- la descrizione tecnica dei cantieri operativi e delle opere del tunnel di base da Susa a Saint-Jean-de-Maurienne.

I Roadshow sono l'occasione di parlare alle imprese dei principi etici di lotta alla corruzione, salvaguardia dell'ambiente, rispetto delle risorse umane e delle norme internazionali del lavoro che guidano TELT nella realizzazione dell'opera e che costituiscono, a monte degli affidamenti, la base imprescindibile di tutti i rapporti di collaborazione e di lavoro che TELT stringe, in conformità con il suo codice etico e con gli impegni presi a fronte dell'ingresso nel Global Compact.

Gli eventi fin qui realizzati hanno visto un'ampia partecipazione di aziende, rappresentanti di aziende molto differenti tra loro per dimensione e nazionalità. Piccole e medie aziende del territorio si sono ritrovate a fianco a rappresentanti di colossi internazionali da Stati Uniti, Cina, Inghilterra, Germania, Italia, Svizzera e Spagna, tutti uniti dall'interesse per la realizzazione del tunnel più lungo d'Europa.

# I ROADSHOW INFORMATIVI



### Cantieri aperti al grande pubblico

A supporto del lancio dei cantieri, in particolare dei lavori all'aria aperta, e per rispondere alle urgenze di comunicazione espresse dai diversi attori sul territorio (autorità, associazioni di cittadini, collettività locali), la Direzione Comunicazione ha impostato alcuni strumenti di comunicazione destinati al grande pubblico, per informare sulle opere in corso e quelle future. In collegamento costante con la Direzione Procedure, Accordi e Concertazioni, che opera con una prossimità maggiore rispetto alle tematiche di cantiere, la Direzione Comunicazione produce e distribuisce i diversi supporti, sia stampati, sia digitali.

Negli ultimi anni TELT si è impegnata ad aprire il più possibile i cantieri ai cittadini. A Chiomonte, in Val di Susa, oltre 2.000 visitatori hanno potuto vedere lo scavo e la fresa Gea in azione. Il sito fa parte degli itinerari turistici nella zona, attraendo perfino l'interesse di un tour operator giapponese. In questo cantiere, che accoglierà i lavori per il tunnel di base in Italia, TELT ha progettato un itinerario immersivo di visita, la "Promenade di Colombano", per scoprire i lavori da una posizione panoramica.

Per favorire la conoscenza del progetto, le aree dei lavori sono diventate "cantieri parlanti", che raccontano con completezza e trasparenza i lavori in corso. Un'impostazione messa in pratica per la prima volta a Saint-Martin-la-Porte, in Francia, dove è in corso lo scavo di 9 km nell'asse e nel diametro del tunnel di base e dove circa 3.300 persone hanno già visitato il cantiere. Sempre in Francia, alla Rizerie, sono stati quasi 45.000 i visitatori del centro espositivo dal 2005.

Su iniziativa di TELT, nel 2018 si è svolto invece a Saint-Jean-de-Maurienne un incontro per illustrare i lavori per la stazione internazionale. I tecnici di TELT e di SNCF Réseau, il Committente delegato, 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.



### Gli eventi per i cittadini e gli studenti: da Briançon a Chiomonte

Nel 2017 TELT è stata impegnata nell'organizzazione di più eventi in cui sono stati presentati a cittadini e amministratori locali i progetti del committente della Torino-Lione a servizio del territorio e i principali valori della società nel quadro del suo ingresso nel Global Compact.

In particolare, a febbraio 2017, TELT è stata tra i promotori di un evento di dialogo e di approfondimento a Briançon dove i dirigenti del promotore pubblico hanno illustrato le idee in campo per sfruttare l'opportunità offerta dalla costruzione della Torino-Lione per rilanciare turisticamente il territorio del Brianzese e liberarlo dal suo isolamento geografico. Questo attraverso un programma che potrebbe vedere coinvolti gli enti territoriali nella creazione di un circuito di "treni della montagna" che, sfruttando l'AV da Lione a Torino, potrebbero portare un flusso considerevole di turisti. Un incontro analogo è stato organizzato con i sindaci e gli operatori sciistici dell'Alta Valle di Susa, al termine del quale decisero di procedere alla creazione di un comitato di monitoraggio che, supportato da TELT, studiasse tutte le possibili soluzioni strategiche per favorire i flussi turistici sul territorio a partire dalla messa in esercizio della Torino-Lione. Il rapporto con il territorio della Val di Susa e la valorizzazione delle sue risorse è stato anche il tema del ciclo di eventi partito a giugno 2017 a Chiomonte dal titolo "Prospettive. Vini, montagne, comunità".

La manifestazione dedicata alla viticoltura eroica e alle agricolture di montagna è stata sponsorizzata da TELT che si è occupata anche di realizzare nella ex chiesa di Santa Caterina un pannello che riprende in modo stilizzato il territorio con i principali luoghi d'interesse della cittadina e dei suoi borghi, tra cui le vigne e il cantiere de La Maddalena. L'evento ha avuto il pregio di riconoscere al vino il suo ruolo di salvaguardia del territorio e della sua cultura, e guardare all'agricoltore come a un custode di tradizioni, di sapere e di capacità (adattamento, risposta alle sfide, attesa). L'obiettivo è che la kermesse diventi una prima tappa di numerose edizioni itineranti che, di anno in anno, si muovano sul territorio, passando il testimone tra i Comuni di Chiomonte, Exilles, Giaglione e Gravere. A Chiomonte, nel cantiere de La Maddalena, è stata realizzata anche la giornata seminariale per gli studenti del Master GOMAP "Gouvernance et Management des Marchés Publics en appui au développement durable" dell'ILO, ente ONU che fin dal 1919 si occupa del dialogo tra Stati, datori di lavoro e rappresentanti di lavoratori di 187 Stati membri, sviluppando politiche di governance e programmi di formazione che favoriscano le opportunità di accesso al lavoro e il rispetto dei diritti dei lavoratori per le donne e gli uomini nel mondo.

Nell'ambito dell'ILO, ha sede a Torino il Master in Governance degli Appalti Pubblici frequentato da studenti provenienti da ogni parte del mondo e dai Paesi in via di sviluppo in particolare. Durante la giornata seminariale, gli studenti del Master (25 ogni anno) hanno avuto l'occasione di seguire una presentazione del management di TELT sulla politica ambientale e sulla gestione dei contratti d'appalto, ed inoltre essere accompagnati da un esperto nella visita del cantiere e del cunicolo geognostico.

### Il seminario GEAM

La complessità del monitoraggio ambientale durante la costruzione di grandi opere è stato il tema centrale del seminario di approfondimento organizzato il 2 ottobre presso l'Energy Center di Torino. Durante la conferenza sono stati discussi tutti gli aspetti di questo tipo di procedura (complessità della legislazione ambientale e dei protocolli operativi, questioni organizzative tecniche e territoriali di gestione del Piano di monitoraggio ambientale, Valutazione dell'impatto sanitario sui principali lavori...). L'architetto Pia Grieco di TELT ha illustrato il caso concreto della sezione transfrontaliera della Torino-Lione.

*«L'obiettivo della società non è solo un monitoraggio, ma anche la sostenibilità ambientale dell'opera. Per questo viene incoraggiato l'uso di tecnologie eco-compatibili e TELT si è certificata mettendo in pratica azioni concrete per la corretta gestione dei temi ambientali»* Pia Grieco, Responsabile di servizio Ambiente Italia - TELT.

### Condivisione di informazioni e aggiornamenti attraverso i social media

Proseguendo il percorso iniziato nell'estate del 2016, TELT ha scelto alcuni canali per raccontare gli sviluppi del progetto, i cantieri in corso in Italia e Francia e le partnership con gli stakeholder dei territori direttamente interessati dai lavori. Nel corso del 2018 TELT ha superato i 1.000 followers su LinkedIn e inaugurato il profilo Instagram, oltre ad aver consolidato la presenza su Twitter e YouTube.

Scelte significative che esprimono la volontà dell'azienda di rispondere sempre di più alle istanze di approfondimento di cittadini, imprese e istituzioni. La strategia mira, da un lato, a presentare il contesto, le sfide e l'attività di TELT e, dall'altra, a dare maggiore visibilità alle opportunità per aziende e professionisti a livello internazionale.

In questo quadro, a dicembre 2018 la società ha scelto di contribuire al dibattito pubblico in corso attraverso una campagna di brevi video rilasciati in italiano, francese e inglese allo scopo di controbattere fake news e semplificazioni e raccontare lo stato dell'opera e le motivazioni ambientali, economiche e ingegneristiche che la guidano. Da quel momento l'hashtag "#LyonTurin o #TorinoLione" ha permesso di raggiungere ampie fasce della popolazione nei due Paesi e sensibilizzarle rispetto alle politiche per la tutela dell'ambiente e la trasparenza delle procedure.

### Il dialogo con il territorio per mezzo dell'Osservatorio

Fin dal principio il progetto dell'infrastruttura ha avuto in Italia una forte opposizione a opera di una parte della comunità locale - che ha vissuto il progetto come un'imposizione dall'alto a svantaggio della popolazione della Valle di Susa - e di alcuni movimenti politici.

Dopo i violenti scontri di Venaus del dicembre 2005, a cui hanno partecipato decine di migliaia di persone con molti sindaci del territorio, il Governo ha deciso di ritirare il progetto della nuova linea ferroviaria e di avviare una fase di concertazione. Gli strumenti individuati sono stati due: il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi e l'Osservatorio. Quest'ultimo presieduto dal Commissario straordinario per l'asse ferroviario, viene designato come sede per risolvere le problematiche tecniche legate all'opera.

Questa istituzione ha iniziato le sue attività a dicembre 2006 e ha tenuto, a oggi, oltre 270 sessioni di lavoro, con più di 300 audizioni di cui 70 internazionali. Un'esperienza di confronto unica in Italia e con pochi esempi comparabili in Europa, il cui lavoro ha portato alla completa revisione del progetto dell'infrastruttura, con un tracciato per l'89% in galleria. Gli studi e gli approfondimenti realizzati sono stati raccolti in 11 Quaderni.

L'Osservatorio sull'asse ferroviario Torino-Lione ha presentato nel 2018 "Il Quaderno 11", il contributo all'analisi costi-benefici decisa dal governo italiano.

### Training session di TELT all'Université Savoie-Mont-Blanc

Due giorni di formazione e di confronto fra esponenti internazionali del tunnelling, prendendo in esame gli aspetti specifici delle gallerie di base e le tematiche correlate, dal finanziamento all'autorizzazione delle grandi opere. Questa è l'esperienza vissuta dai partecipanti alla Training Session organizzata il 20 e 21 giugno presso l'Université 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.

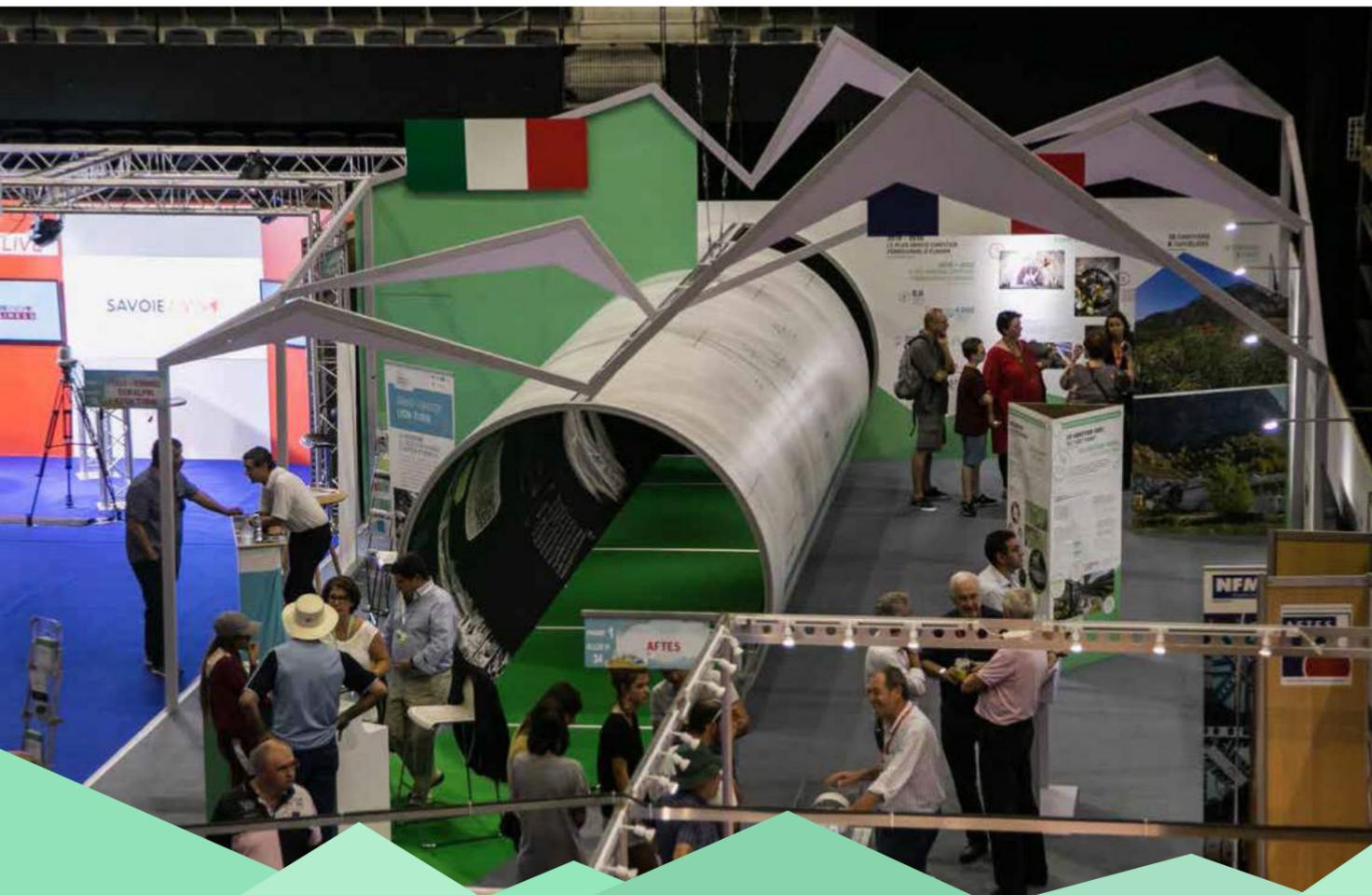
La sessione ha dedicato ampio spazio allo scambio di esperienze internazionali, affrontando aspetti tecnici e di sicurezza durante i lavori, questioni contrattuali e di rapporti con la cittadinanza. Le tavole rotonde animate dai presidenti dell'AFTES e della SIG, Michel Deffayet e Andrea Pigorini, sono state un'importante occasione di dialogo.

*« La Torino-Lione è sovente descritta come un collegamento tra due Paesi. La realtà è che le sfide ambientali ed economiche di questo grande progetto riguardano tutta l'Europa »* Jans Laurens Brinkhorst, coordinatore del Corridoio mediterraneo

### TELT alla fiera della Savoia

La partecipazione ha avuto l'obiettivo di valorizzare il progetto, di spiegare le attività in corso e di sensibilizzare sulle opportunità di lavoro e sui benefici che derivano dalla realizzazione dell'opera costituita da un tunnel a due canne di 57,5 km, da due stazioni internazionali e da collegamenti alle linee storiche, nel momento in cui il cantiere si sta preparando a entrare nella fase più intensa dei lavori, con 8 frese in funzione tra Saint-Jeande-Maurienne (Francia) e Susa (Italia) per scavare il tunnel di base del Moncenisio.

TELT ha realizzato per l'occasione uno stand con un allestimento immersivo nella storia degli attraversamenti alpini da Annibale fino alla rete TEN-T. Altre zone erano dedicate alla spiegazione del cantiere in corso e alle ricadute per i territori coinvolti. Un quiz interattivo era a disposizione dei visitatori per testare la loro conoscenza in un ambiente simile a quello di una sala giochi degli anni Novanta.



### Comunicazione con le istituzioni

La comunicazione con le istituzioni, caratterizzata da un forte impatto mediatico, prende forme diverse in ragione della moltitudine degli stakeholder interessati.

#### Notadilmonitoraggiolstituzionale

Tale strumento, redatto con periodicità settimanale dalla Direzione Comunicazione, riporta i principali elementi di attualità politica francese e italiana, con lo scopo di informare il management di TELT e il Consiglio di Amministrazione sugli argomenti che alimenteranno l'evoluzione del contesto istituzionale in cui opera la società. Ad esempio, segue in dettaglio il dibattito parlamentare e gli emendamenti presentati. Inoltre, sono stati contestualizzati i risultati delle elezioni in entrambi i Paesi al fine di fornire gli approfondimenti necessari per comprendere l'evoluzione delle aspettative dei cittadini.

A complemento, per illustrare le proposte con maggiori dettagli, vengono inseriti collegamenti ipertestuali ai documenti citati (articoli, emendamenti, comunicati, ecc.). Oltre all'attualità politica generale, Oltre all'attualità politica generale, ogni settimana viene proposto anche un approfondimento delle notizie relative ai temi dell'opera (mobilità, trasporti ecc.).



### Visita di Antonio Tajani, presidente del Parlamento Europeo

Accompagnato da una delegazione di europarlamentari italiani e francesi, il presidente Tajani è sceso nella galleria di Saint-Martin-La-Porte dove la fresa Federica ha superato il 50% dello scavo dei primi 9 km del tunnel di base del Moncenisio. Erano presenti anche Jean-Michel Doose, Direttore del Gabinetto della Prefettura della Savoia, Christian Grange, rappresentante del Consiglio dipartimentale della Savoia, e Sergio Chiamparino presidente della Regione Piemonte.

*“Una politica contro le infrastrutture è solo dannosa. Bloccare la Torino-Lione sarebbe una pessima scelta e isolerebbe l'Italia.”* Antonio Tajani, Presidente del Parlamento europeo

### Visita della Commissione Trasporti del Piemonte

Il 6 luglio, i Consiglieri regionali della Commissione Trasporti hanno visitato i cantieri di Saint-Martin-La-Porte e di Chiomonte. Questa visita ha permesso ai consiglieri di constatare i progressi dei lavori che si concluderanno nel 2029. Sul versante francese, hanno percorso i 4 km già scavati dalla fresa Federica, prima di recarsi alla fabbrica dei conci per concludere con la visita a Chiomonte. La Presidente Nadia Conticelli ha dichiarato che questa ispezione è stata utile perché *“Ci ha mostrato quanto fossero avanzati i lavori”*.

### TELT incontra i parlamentari francesi all'Assemblea Nazionale

Il 19 giugno a Parigi il Presidente e il Direttore Generale di TELT, Hubert Du Mesnil e Mario Virano, hanno partecipato a un incontro organizzato dalla Deputata della Savoia, Typhanie Degois, con altri parlamentari dell'Assemblea Nazionale per fare il punto sui lavori della Torino-Lione. Mentre il progetto di Legge di orientamento sulla mobilità proposto dal Ministro Elisabeth Borne sarà probabilmente esaminato dall'Assemblea Nazionale il prossimo autunno, questo incontro ha permesso ai parlamentari di discutere delle questioni relative al finanziamento del progetto e alle problematiche legate al completamento delle tratte nazionali.

### Iveta Radičová in visita ai cantieri

Il 21 novembre, Iveta Radičová ha visitato il cantiere della sezione transfrontaliera della Torino-Lione. L'ex premier slovacca, dal 16 settembre coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo (dopo l'olandese Jan Brinkhorst), è stata a Saint-Martin-La-Porte, in Maurienne per rendersi conto in prima persona dello stato dei lavori. Ci sono in tutto sette analisi costi-benefici e tutte hanno confermato che il progetto migliorerà l'ambiente, ridurrà il numero di mezzi pesanti sulle congestionate strade italiane e francesi, facilitando il transito di merci e passeggeri in questa importante sezione transfrontaliera. La coordinatrice ha inoltre annunciato che l'Europa è disponibile a portare la quota di finanziamento dell'opera transfrontaliera dal 40 al 50%.

**■** *“Comprendo pienamente che il governo italiano voglia assicurarsi dell'efficacia del progetto – ha commentato – Nello stesso tempo vorrei sottolineare che questo è il risultato di uno sforzo congiunto fra tre partner, l'Italia, la Francia e l'Unione europea”.* Iveta Radičová, coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo.



## Eventi sulla Torino-Lione promossi dalla Società civile

### Sostegno alla Torino-Lione all'assemblea generale di Transalpine

“Siamo uniti per rendere questo cantiere del futuro una realtà e per realizzarlo pienamente. Per questo metteremo in campo delle iniziative forti affinché prevalga la ragione”. Lo hanno sottolineato Jacques Gounon, presidente di Transalpine, e Sergio Chiamparino, presidente della Regione Piemonte in occasione dell'assemblea generale dell'associazione Transalpine lo scorso 21 giugno a Lione. Davanti a un centinaio di persone hanno parlato dell'attualità legata all'opera insieme a Gounon e Chiamparino, anche il coordinatore del Corridoio Mediterraneo, Laurens Jans Brinkhorst, il vicepresidente della Regione Auvergne-Rhône-Alpes, Etienne Blanc, e il direttore generale di TELT, Mario Virano. “La nostra grande regione e la metropoli di Lione sono storicamente aperte al mondo. Un rallentamento di questo progetto sarebbe drammatico per la nostra economia e per l'ambiente” ha rilevato Etienne Blanc. Mario Virano ha invece sottolineato che gli appalti e i lavori per la Torino-Lione stanno avanzando e ha invitato i due ministri francese e italiano, Elisabeth Borne e Danilo Toninelli. “La visita permette di comprendere che l'opera non è più un progetto”.

### Gli imprenditori del nord Italia danno il loro sostegno alla Torino-Lione

Oltre 300 imprenditori del Nord Italia hanno partecipato a dicembre 2018 all'incontro organizzato a Torino da Confindustria Piemonte e dall'Unione Industriale per affermare l'importanza dei Grandi Corridoi Europei per le imprese. Erano presenti il leader di Confindustria, Vincenzo Boccia, Jean-Louis Colson, Capo dell'unità Rete di trasporti della Commissione Europea, Etienne Bechet De Balan, Presidente del MEDEF della regione Auvergne-Rhône-Alpes, i Presidenti delle Confindustrie Territoriali della Liguria, della Valle d'Aosta, della Lombardia, del Veneto, del Trentino Alto Adige, del Friuli e dell'Emilia.

Le associazioni rappresentano:

- oltre il 55% del PIL italiano;
  - due terzi (65,4%) del valore di tutta la produzione industriale nazionale;
  - oltre il 70% delle esportazioni italiane (71,7%);
- Il consiglio comunale di Torino contro la linea ferroviaria: l'assemblea torinese vota un documento contro la nuova linea ferroviaria che fa uscire l'opposizione dalla sala. Il mondo imprenditoriale italiano condanna la decisione;
  - La petizione a favore della Torino-Lione nata dall'iniziativa di Mino Giachino, coordinatore dell'associazione “Sì Lavoro”, supera le 100.000 firme.

### Un centinaio di rappresentanti delle istituzioni al seminario sulla Torino-Lione

Il seminario, organizzato su iniziativa di Hervé Gaymard, ha riunito un centinaio di rappresentanti delle istituzioni locali e regionali della Savoia, dell'Alta Savoia e dell'Isère, nonché i parlamentari della Savoia e il primo Vicepresidente del Consiglio regionale d'Auvergne-Rhône-Alpes, Etienne Blanc. Hervé Gaymard ha riaffermato l'importanza del tema dell'accesso al tunnel di base. Indicando il 2018 come “un bivio, poiché alla fine dell'anno verrà discusso un progetto di legge sulla mobilità”, ha espresso l'auspicio che il governo specifichi i suoi programmi, perché “non possiamo posticipare le decisioni sugli accessi al 2038”. Per quanto riguarda le tratte nazionali, l'ex senatore ha indicato che “l'importo da investire è di circa 8 miliardi di euro, per i quali possiamo ottenere finanziamenti dall'Unione europea, ma possiamo pensare anche a una serie di fasi nel tempo, come era già stato previsto”. Infine, ha insistito sul fatto che il finanziamento delle vie di accesso sia la contropartita degli impegni assunti con l'Italia sul tunnel di base.

### Grande manifestazione per il “sì”

Sabato 10 novembre 2018, circa 40.000 persone si sono riunite in Piazza Castello a Torino per dire “Sì” alla nuova linea Torino-Lione. Una mobilitazione spontanea e pacifica nata sotto l'impulso di 7 donne e di Mino Giachino, ex Sottosegretario ai trasporti, autore della petizione online su change.org che ha superato le 100.000 firme.

La piazza, senza bandiere o simboli politici, si è schierata forte e compatta a favore dell'opera e, più in generale, per lo sviluppo economico, la crescita, l'internazionalizzazione e il futuro. All'evento erano presenti anche associazioni di categoria e sindacati, uniti per sostenere un'opera strategica per lo sviluppo dell'economia locale ma non solo. Il grande evento ha rappresentato una svolta nel dibattito sulla Torino-Lione.



## Analisi di materialità

L'analisi di materialità è la valutazione di rilevanza delle tematiche, effettuata sulla base della significatività del loro impatto economico, sociale e ambientale su TELT ed al livello di influenza sulle decisioni degli stakeholder.

Dal 2018 TELT ha avviato un processo finalizzato ad identificare i temi materiali, con l'obiettivo di aggiornarne i contenuti negli esercizi successivi in conformità ai GRI Standards e alle future analisi realizzate.

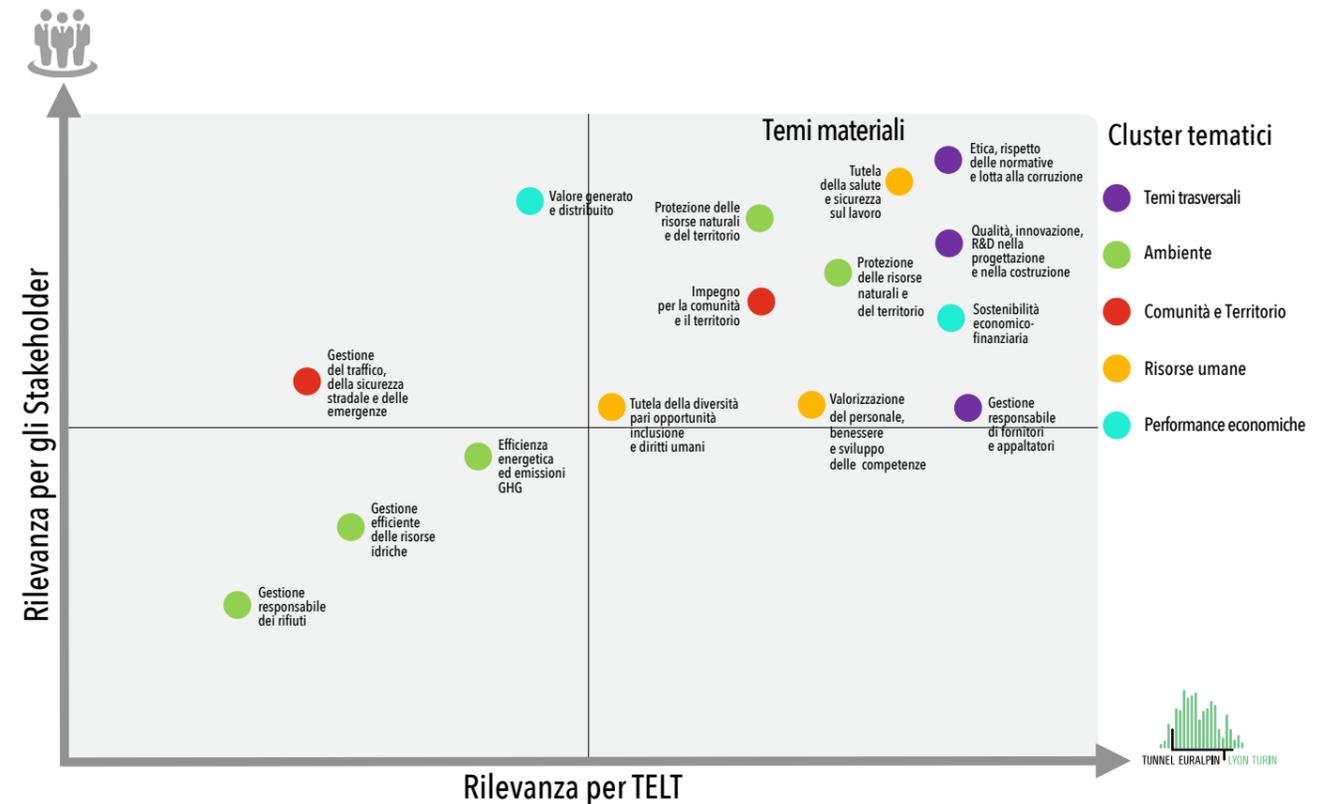
Tale rappresentazione, sotto forma di matrice, contiene i temi oggetto di rendicontazione nel presente Bilancio di Sostenibilità, valutati sotto le dimensioni economico, sociale e ambientale, con riferimento all'esercizio 2018. Per identificare le tematiche materiali, che rappresentino in maniera comprensiva le attività di TELT e che ne illustrino correttamente l'impatto, è stata adottata una metodologia di valutazione sulla base dei procedimenti seguenti.

**Identificazione delle tematiche:** individuazione di una lista di tematiche basata sull'analisi del contesto di riferimento e dei principali trend del settore. In particolare, è stata svolta un'analisi di benchmark sulle principali società attive nel settore della costruzione (e, ove del caso, della gestione) delle grandi opere infrastrutturali, prendendo come riferimento, ove presenti, i relativi bilanci di sostenibilità o l'informativa in tal senso, anche se non strutturata per la maggior parte del campione selezionato. Sono state considerate, inoltre, le linee guida di rendicontazione GRI Standards, ed i principali studi nazionali e internazionali in materia.

**Valutazione interna:** le tematiche identificate sono state in seguito valutate dal Gruppo di Lavoro responsabile della redazione del Bilancio di Sostenibilità e validate dalla Direzione di TELT, sulla base della rilevanza delle tematiche per la società in funzione dei potenziali impatti economici, ambientali e sociali derivanti dalla sua attività.

Stante l'importanza di un processo inclusivo di stakeholder engagement, TELT è consapevole dell'opportunità, nell'ambito dei prossimi due anni, di effettuare workshop e/o incontri specifici con gli stakeholder di riferimento sulla base delle loro aspettative e esigenze decisionali, al fine di avviare un processo di valutazione esterna delle tematiche rilevanti. Tale processo consentirà di approfondire l'analisi di materialità, tenendo maggiormente in considerazione le diverse sensibilità degli stakeholder rispetto alle attività di TELT.

Dal risultato di tale analisi preliminare sono emersi 15 temi rilevanti, suddivisi in 5 cluster tematici, raffigurati nella matrice di seguito:



## Valore economico per gli Stakeholder

SDG

obiettivi  
TELT

### LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA

Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti

### PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

### LOTTA ALLA CORRUZIONE

**10.** Contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti

- Garantire in modo efficiente e coerente, con gli obiettivi del progetto ed il rispetto della normativa vigente, il corretto utilizzo dei fondi ricevuti dagli Stati nazionali e dall'Unione Europea.
- Assicurare ed essere promotore di una cultura dell'innovazione anche attraverso investimenti in ricerca al fine di conseguire efficienze progettuali e valore aggiunto per gli stakeholder.



«La Torino-Lione è sovente descritta come un collegamento tra due Paesi. La realtà è che le sfide ambientali ed economiche di questo grande progetto riguardano tutta l'Europa». Jans Laurens Brinkhorst, Coordinatore del Corridoio Mediterraneo.

L'importanza dell'opera non si limita allo sviluppo locale, la realizzazione dell'infrastruttura, infatti, ha un impatto anche a livello nazionale e, più in generale, sull'intero sistema Europa.

Data la particolarità dell'attività, non è stato calcolato solo l'impatto generato a livello locale, ma sono stati stimati anche gli impatti indiretti su scala nazionale ed europea.

## Generazione e distribuzione del valore economico

Il prospetto riportato di seguito si basa su una riclassificazione dello schema di conto economico del Bilancio della Società. In particolare:

- il valore economico generato rappresenta la ricchezza economica misurabile, in termini di contributi ricevuti nell'anno. L'analisi del valore aggiunto consente di ottenere una valutazione oggettiva dell'impatto economico-sociale della Società, misurando la ricchezza creata a vantaggio di tutti gli Stakeholder.

- il valore economico distribuito determinato secondo quanto previsto dall'indicatore Valore Economico diretto generato e distribuito (201-1) delle Linee Guida GRI Sustainability Reporting Standards (2016), rappresenta l'impatto economico dell'attività della Società a beneficio di diverse categorie di Stakeholder.

Il valore non distribuito dalla Società corrisponde infine ad ammortamenti e accantonamenti a riserve.

Voci	2018	2017	Var. 2018 / 2017
<b>(A) VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO</b>	<b>206.861</b>	<b>118.350</b>	<b>88.511</b>
Contributi finanziatori	179.842	118.282	61.560
Altri ricavi	27.000	50	26.950
Proventi finanziari	19	19	0
<b>(B) VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO</b>	<b>205.555</b>	<b>110.906</b>	<b>94.649</b>
Costi operativi	192.165	99.314	92.851
Progetti con Università	80	170	91
Costi del personale	12.854	11.064	1.790
Interessi passivi e oneri finanziari	19	19	0
Imposte e tasse	438	339	99
<b>VALORE ECONOMICO TRATTENUTO</b>	<b>1.306</b>	<b>7.444</b>	<b>6.138</b>

Valori in migliaia di euro

Nella distribuzione del Valore Economico è importante osservare come gli impatti prodotti rimangono circoscritti prevalentemente al territorio, in particolare con riferimento al personale e ai fornitori. Per quanto riguarda i costi operativi, la tabella seguente mostra come il valore economico distribuito sia per la quota maggiore allocato tra Italia e Francia (i valori sono espressi in migliaia di €):

PAESE	31.12.2018	% su Tot. 2018	31.12.2017	% su Tot. 2017
ITALIA	43.121	22%	20.001	20%
FRANCIA	147.551	77%	78.470	79%
ALTRO	1.493	1%	843	1%
<b>Totale</b>	<b>192.165</b>	<b>100%</b>	<b>99.314</b>	<b>100%</b>

Inoltre nel 2018, è possibile evidenziare analizzando i dati a livello regionale che l'ammontare del valore distribuito in Italia risulta essere allocato per la quota maggiore in Piemonte per un valore pari al 79% (34.210 migliaia di € su un totale di 43.121 migliaia di €), mentre in Francia la quota maggiore risulta essere allocata nella regione Alvernia-Rodano-Alpi per un valore pari al 47% (69.714 migliaia di € su un totale di 147.551 migliaia di €).

Nel 2018 il valore economico distribuito è stato pari ad oltre 205 milioni di euro. Il valore economico distribuito è un indicatore quali-quantitativo dell'impatto sociale della Società e della distribuzione del valore alle diverse categorie di Stakeholder:

- Fornitori** attraverso il pagamento di tutti i costi finalizzati alla realizzazione dell'opera;
- Università** attraverso la realizzazione di progetti inerenti il territorio mediante l'interazione con Università e Politecnico di Torino;
- Personale dipendente** attraverso la remunerazione erogata a fronte dell'attività lavorativa svolta;
- Pubblica Amministrazione** attraverso il pagamento delle imposte pagate a vario titolo.

## Finanziamenti

La realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino Lione è finanziata per il 40% da parte dell'Unione Europea, mentre la parte restante è finanziata per il 35% da parte del Socio Italiano (Ferrovie dello Stato S.p.A.) e per il 25% da parte del Socio Francese (Ministero dei trasporti).

L'Unione Europea finanzia i lavori dal 1994 (Costituzione d'Alpetunnel), dapprima con dei crediti annuali e successivamente attraverso la realizzazione dei piani pluriennali 2007 – 2014 e 2015 – 2019. In totale, circa 1,5 miliardi di euro sono stati stanziati per studi e lavori preliminari e 813 milioni per i lavori a partire dal 2019, secondo quanto previsto dal Grant Agreement. Secondo il quadro del prossimo piano di finanziamento, la Commissione Europea ha proposto di aumentare la propria contribuzione al 50% per i progetti transfrontalieri.

## Impatti economici indiretti

I dati relativi al 2017<sup>1</sup> confermano che l'interscambio economico con gli Stati raggiungibili attraverso l'Arco Alpino Occidentale è assolutamente consistente e in crescita ed ha recuperato i valori pre-crisi (2007).

L'interscambio economico tra l'Italia e l'ovest europeo (in particolare Francia, Penisola Iberica, alle quali è possibile aggiungere la Gran Bretagna), secondo solo a quello con l'area tedesca, ha superato ampiamente i valori pre-crisi (+5% sul 2007): gli scambi sono superiori ai 172 miliardi di euro/anno, il 35% dell'interscambio globale dell'Italia, senza contare gli altri Paesi di potenziale gravitazione sulla Torino-Lione (Belgio e Paesi Bassi) anch'essi in forte crescita.

<sup>1</sup> Rapporto ICE (Italian Trade & Investment Agency) 2017-2018 - L'Italia nell'Economia Internazionale - luglio 2018

Se si considerano le sole relazioni commerciali dirette con la Francia il totale degli scambi tra Francia ed Italia (Import + Export) nel 2017 ha raggiunto il livello record di 81,37 miliardi di euro, in aumento dell'6,2% rispetto al 2016. La Francia è il secondo Paese cliente dell'Italia con 46,2 miliardi di euro di vendite nel 2017 (+4,9% rispetto al 2016) ed è anche il secondo Paese fornitore, con 35,2 miliardi di euro di beni acquistati (+7,5% rispetto al 2016). I principali prodotti esportati sono autoveicoli, macchinari industriali, abbigliamento, metalli, articoli in materie plastiche, medicinali e preparati farmaceutici: tutti prodotti che viaggiano su strade, ferrovie, navi o aerei, con i relativi diversi impatti sull'ambiente.

Nel corso degli anni si sono susseguiti una serie di studi volti a valutare l'impatto economico della nuova linea ferroviaria Torino – Lione sul territorio. L'analisi socio – economica condotta nel corso degli anni ha evidenziato un tasso interno di rendimento (TIR) tra il 3% e il 4%. Inoltre, lo studio realizzato dal Gruppo Clas – società di consulenza di esperti di analisi costi e benefici e studi socio economici - presentato a settembre 2018 da Confindustria, dimostra che 1 euro speso nella realizzazione del progetto produce un contributo al PIL di 3,77 euro. Tra il 2020 e il 2028, a fronte di una spesa annua di 350 milioni di euro, verrà generato un aumento del PIL di 1,32 miliardi di euro. Le previsioni di traffico merci al 2035 sul valico del Frejus indicano un volume pari a 39,9 milioni di tonnellate in caso di realizzazione del progetto. In presenza di una crescita stimata del traffico merci totale sull'arco alpino sull'ordine del 2,3%, si prevede che la realizzazione dell'opera consenta un drenaggio di circa 25 milioni di tonnellate, grazie al potenziamento del collegamento in termini di capacità, velocità ed economicità di transito.

## Studi di valutazione di impatto economico

L'analisi costi-benefici (ACB) nasce dall'esigenza dell'operatore pubblico di valutare in termini di benessere sociale l'opportunità e la redditività (nel caso ottimale anche le dimensioni) di decisioni circa la distribuzione di risorse scarse tra usi alternativi. A differenza che per le analisi aziendali, l'ACB tiene in considerazione non solo i benefici in termini economici di profitto e redditività ma anche i benefici sociali, diretti e indiretti, misurabili e non, per la collettività nella vita intera del progetto.

Nel caso della Torino-Lione la prima ACB risale al 2000 ed era stata condotta nel quadro binazionale dalla Commissione Intergovernativa Francia-Italia.

Nel tempo sono stati messi a punto 7 studi, svolti da una pluralità di soggetti tecnici specialistici competenti in materia, di primario rilievo internazionale, tra cui: PricewaterhouseCoopers, Nestear, ECORYS Nederland BV, COWI, ECN, Ernst & Young Europe, Consultrans, Egis Mobilité, ISIS, CERTeT Bocconi.

Le équipes di esperti coinvolte, hanno di volta in volta operato su attivazione di diversi soggetti istituzionali: Commissione Europea, Commissione Intergovernativa, Promotore pubblico (LTF). Il comune denominatore delle suddette analisi è stato sempre l'approccio binazionale ed europeo, nella scelta della metodologia come dei dati di input. L'ACB del 2011 può essere richiamata come la più completa, sia perché ha valutato ben 3 scenari di sviluppo, sulla base delle previsioni di crescita dell'UE, sia perché ha dato spazio alle opinioni contrarie e al dibattito con gli stakeholder.

L'ACB, sulla base della quale è anche stato concesso il cofinanziamento UE, è poi stata pubblicata ed è reperibile sul sito della Presidenza del Consiglio.

Nel corso del 2018, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano ha attivato presso la Struttura di Missione una valutazione su diversi grandi progetti, tra cui la Torino Lione. Il gruppo di lavoro, guidato dal Prof. Marco Ponti, ha effettuato un ulteriore studio economico dei costi e dei benefici dell'opera secondo una metodologia basata sulle linee guida italiane, concluso a febbraio 2019 e pubblicato sul sito internet del MIT, corredato da una analisi giuridica che illustra il quadro degli impegni e gli eventuali costi di una interruzione dell'opera.

La Francia e la Commissione Europea non hanno al momento ufficialmente commentato i risultati di tale analisi.



# 3 ETICA E INTEGRITÀ



<b>3.1</b>	Parità, sicurezza, verità, equità, diritti, ambiente	71
<b>3.2</b>	Lotta alla corruzione e trasparenza	73
<b>3.3</b>	La struttura binazionale del regolamento dei contratti	74

## Parità, sicurezza, verità, equità, diritti, ambiente

SDG

### RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE

Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni

### PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI FORTI

Ridurre sensibilmente la corruzione e gli abusi di potere in tutte le loro forme; sviluppare a tutti i livelli istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti

### PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile



### DIRITTI UMANI

1. Promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti nell'ambito delle rispettive sfere di influenza
2. Assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici negli abusi dei diritti umani



### LOTTA ALLA CORRUZIONE

10. Contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti



- Definire il processo di rinnovo delle iscrizioni su lista bianca
- Rinnovare le iscrizioni entro termini compatibili con i requisiti del regolamento dei contratti
- Identificare tutti i documenti e i certificati di regolarità richiesti non solo dalle normative francesi ma anche dal codice degli appalti italiano
- Implementare un sistema di controllo esaustivo dei documenti di regolarità dei fornitori



Il rispetto dei **Diritti dell'Uomo** passa attraverso tutti i processi chiave dell'azienda, dalla selezione del personale, al monitoraggio dei rischi fino alla sicurezza dei lavoratori.

Allo stesso modo, il rispetto dell'ambiente è uno dei pilastri della società: TELT si impegna a promuovere la protezione dell'ambiente sia nel rispetto delle norme che attraverso la diffusione della cultura dell'"evitare, ridurre e compensare" presso tutti i fornitori e i collaboratori esterni.

Dall'ambiente esterno all'ambiente interno: la protezione della salute dei lavoratori e della loro sicurezza è alla base di tutti gli obiettivi perseguiti da TELT. La condivisione dei valori è infatti essenziale, tenuto conto delle sfide della società, e a ciascun dipendente, a seconda del ruolo e della responsabilità, ha il diritto-dovere di partecipare attivamente alla gestione della sicurezza e alla tutela della salute dei collaboratori, in un quadro di coesione e di partecipazione al bene comune dell'azienda.

TELT ha deciso di definire norme di buona condotta per i comportamenti dei dipendenti, in particolare per quanto riguarda l'integrità dei suoi collaboratori. In questo senso è stata creata una procedura anche per i cosiddetti "regali d'uso", concessi solo nel quadro di rigidi parametri di provenienza e di valore.

■ Il codice etico è stato inviato ai fornitori e, dalla sua pubblicazione, fa parte integrante dei contratti firmati dalla società.





## Lotta alla corruzione e trasparenza

TELT si impegna a porre la massima attenzione sui temi della lotta alla corruzione e dell'imparzialità nell'esercizio della sua missione. Gli accordi internazionali del 2012 e del 2015 stabiliscono che TELT ha l'obbligo di applicare, sulla strada della lotta alle infiltrazioni mafiose, un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso che concilia la procedura dei controlli antimafia italiani con le disposizioni anticorruzione del diritto degli appalti francese.

Questo Regolamento, per la redazione del quale TELT ha avuto un ruolo chiave, è entrato in vigore come parte integrante dell'Accordo 2015, ratificato dai due stati in aprile 2017; alla ratifica, è seguita la costituzione di una struttura bi-nazionale pilotata dal Prefetto di Torino e dal Prefetto di Lione.

Alla lotta alla corruzione, la società dedica anche una parte rilevante della sua politica interna, specie per quanto riguarda le funzioni di aggiudicazione delle gare. Come definito nel Codice Etico, la società vigila sui comportamenti del personale e dei terzi (collaboratori esterni) che non possono, direttamente o indirettamente ricercare o accettare da soggetti pubblici o privati, alcun tipo di vantaggio, per se stessi o per altri, qualsiasi sia il relativo valore, come contropartita di un'azione o di un'astensione che rientri, direttamente o indirettamente, nell'ambito delle loro competenze o dell'impiego della loro influenza, reale o supposta su un processo decisionale della Società.

Sempre nel Codice Etico si dichiara che la società esegue una specifica lotta contro i patti occulti "Nell'ambito delle mansioni che competono loro, il personale ed i terzi [...] devono agire con diligenza per rivelare le eventuali intese tra operatori economici, in relazione con l'affidamento dei contratti di TELT. La nozione di intesa copre qualsiasi accordo tra aziende, qualsiasi decisione di associazione di aziende e qualsiasi pratica concordata, il cui oggetto o il cui effetto sia di impedire, di restringere o di falsare il gioco della concorrenza". A riguardo, è richiesto ai soggetti di cui sopra, di segnalare al superiore gerarchico qualunque comportamento sospetto ed è compito delle persone incaricate dell'aggiudicazione dell'appalto di escludere i candidati per i quali ci sia fondato sospetto di patto occulto.

**TELT è tenuto al controllo dei flussi finanziari, a vigilare su tutte le forme di corruzione e a sviluppare la sua struttura secondo criteri di trasparenza, responsabilità ed efficacia.**



## La struttura binazionale del regolamento dei contratti

Gli accordi internazionali del 2012 e del 2015 stabiliscono che TELT ha l'obbligo di applicare, sulla strada della lotta alle infiltrazioni mafiose, un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso che concilia la procedura dei controlli antimafia italiani con le disposizioni anticorruzione del diritto degli appalti francese. Questo Regolamento, per la redazione del quale TELT ha avuto un ruolo chiave, è entrato in vigore come parte integrante dell'Accordo 2015, ratificato il 5 gennaio 2017 dall'Italia ed il 5 aprile 2017 dalla Francia; alla ratifica, è seguita la costituzione di una struttura binazionale il 22 febbraio 2018 pilotata dal Prefetto di Torino e dal Prefetto di Lione. Le attività della struttura binazionale sono iniziate il 9 aprile 2018.

Le norme più cautelative per la lotta contro la mafia sono state applicate sui cantieri italiani della Torino-Lione sin dal 2012, non solo in osservanza del Codice Antimafia nazionale. La Nuova Linea Torino-Lione è stata dotata infatti di un Protocollo di Legalità sottoscritto presso la Prefettura di Torino da LTF, Prefettura e Organizzazioni Sindacali, che prevede controlli su tutti i contratti, senza limiti di soglia con un continuo interfacciamento con il GITAV (struttura investigativa specializzata a composizione interforze).

Il rischio concreto prefigurato dagli Stati alla vigilia degli Accordi 2012 e 2015 era tuttavia che un'azienda, esclusa dalle gare in Italia a seguito dei capillari controlli antimafia, potesse presentarsi e partecipare, senza alcun ostacolo legislativo, alle gare in Francia, rendendo il confine Italia-Francia una barriera troppo labile per le aziende infiltrate. In questa ottica il Regolamento dei contratti è stato redatto dalla Commissione Intergovernativa che ha ricevuto l'incarico a seguito del Vertice di Venezia dell'8 marzo 2016. La CIG si è avvalsa di un gruppo di lavoro di alto livello, chiamato ad individuare una normativa binazionale ed europea che potesse funzionare come prevenzione delle infiltrazioni mafiose in tutti i contratti di TELT.

L'esperienza italiana in materia di controlli ha incontrato la fermezza della legge francese nella lotta alla corruzione e per la prima volta in Europa i confini del diritto sono stati abbattuti raggiungendo un sostanziale equilibrio tra le due legislazioni. Ad aprile del 2017 l'Accordo 2015 ha concluso il suo iter di ratifica nei due Paesi, diventando legge e acquisendo così rilevanza superiore al diritto dei singoli Stati. Il Regolamento dei contratti regola le fasi di aggiudicazione ed esecuzione dei contratti della Torino-Lione ed è il primo caso in Europa di applicazione transnazionale delle normative antimafia al di là delle frontiere nazionali italiane. Il dispositivo prefigura la creazione di una struttura binazionale che vede coinvolti il Prefetto di Torino e il Prefetto di Lione in controlli incrociati sulle aziende aggiudicatrici dei contratti della Torino-Lione e nella creazione di una Lista bianca condivisa, Francia-Italia, cui le aziende interessate ai bandi della Torino-Lione si devono iscrivere (l'iscrizione è valida 12 mesi). Il meccanismo è preventivo: attraverso la richiesta di documentazione specifica, relativa anche ai famigliari maggiorenni conviventi dei soggetti sottoposti a controllo, è possibile escludere dalle gare le aziende che possono avere implicazioni mafiose. È altresì un meccanismo di premialità: le aziende virtuose che si iscrivono con successo alla Lista Bianca, possono fare affidamento sulla trasparenza delle procedure di gara e sulla buona concorrenza.

Per diffondere l'esempio del Regolamento dei contratti antimafia e il messaggio contro la corruzione che è insito nella sua stessa redazione, TELT ha realizzato un volume che sintetizza i punti di intervento principali e racconta la grande esperienza binazionale del gruppo di lavoro della Commissione Intergovernativa, chiamato dai rispettivi governi a redigere in soli tre mesi un Regolamento dei contratti con cui lottare contro le infiltrazioni mafiose. 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.



**4**

## **LE PERSONE NORME DI LAVORO E TUTELA DEI DIRITTI UMANI**



- 4.1 La politica delle risorse umane di TELT.....78
- 4.2 Tutela della diversità, pari opportunità,  
inclusione e diritti umani.....87
- 4.3 Sviluppo e formazione dei dipendenti.....89
- 4.4 Tutela della salute e sicurezza sul lavoro.....90

## Le persone, norme di lavoro e tutela dei diritti umani

## La politica delle risorse umane di TELT

SDG

### SALUTE E BENESSERE

Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età

### UGUAGLIANZA DI GENERE

Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze

### LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA

Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti

### RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE

Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni

### PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

### DIRITTI UMANI

1. Promuovere e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti nell'ambito delle rispettive sfere di influenza
2. Assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici negli abusi dei diritti umani

### LAVORO

3. Sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva
  4. Sostenere l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio
  5. Sostenere l'effettiva eliminazione del lavoro minorile
  6. Sostenere l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione
- Attivare formule di apprendimento di cultura e lingua dei due Paesi, attraverso il lavoro ordinario nella sede dell'altro Paese rispetto al proprio con la frequenza sul posto di corsi intensivi in quota parte della giornata
  - Favorire l'accesso delle donne a ruoli dirigenziali e assicurare la parità di genere nei team di lavoro interni a TELT sulle materie strategiche della Società
  - Implementare un software di gestione e registrazione dati sulla sicurezza del lavoro in TELT e nei cantieri e strutturare una proposta per l'incentivazione di best practice e innovazione tecnologica a miglioramento della sicurezza e della salute del lavoro.



L'organizzazione e la gestione delle risorse umane di TELT avviene nel pieno rispetto dei diritti sanciti dalle norme di legge e tramite un impegno formale e sostanziale a non operare mai alcuna distinzione di genere, di etnia, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.

L'approccio alla gestione delle risorse umane si concentra su attività funzionali come la pianificazione delle risorse umane, l'analisi del lavoro, il reclutamento e la selezione, il mantenimento delle relazioni con i dipendenti, le valutazioni delle prestazioni, la gestione delle retribuzioni, la formazione e lo sviluppo attraverso la definizione di adeguate e specifiche politiche, procedure, contratti e linee guida, al fine di guidare le prestazioni dei dipendenti al raggiungimento degli obiettivi organizzativi condivisi.

Gli impegni che TELT assume in materia di Risorse Umane sono quindi orientati a:

- fornire sicurezza del lavoro ai propri dipendenti;
- assumere le persone giuste che con il loro coinvolgimento possano aggiungere valore a TELT;
- favorire e facilitare il lavoro in team per costruire un'organizzazione più efficiente ed efficace;
- fornire un livello di retribuzione adeguato e creare, con l'impegno dei dipendenti, una visione a lungo termine di TELT;
- investire nella formazione dei propri dipendenti in termini di tempo e budget.

TELT considera parte integrante della sua missione lo sviluppo delle opportunità di lavoro (in Francia e in Italia), promuovendo la parità di genere, contrastando ogni discriminazione sui posti di lavoro e favorendo le migliori condizioni socio-ambientali per lo svolgimento delle attività. Pone inoltre l'attenzione sugli aspetti quotidiani della vita aziendale, tutelando la dignità delle persone, la sicurezza, la privacy, la protezione delle informazioni aziendali e rafforzando l'assenza di conflitti d'interesse e la lotta contro la corruzione.

obiettivi  
TELT

L'impegno di TELT sul fronte della sicurezza si è tradotto in buone pratiche e monitoraggio continuo, accordi di partenariato con enti di formazione, organizzazione di convegni divulgativi rivolti ai principali attori del settore e partecipazione a progetti di promozione internazionali.

La politica delle risorse umane di TELT in fase di elaborazione e la cui emissione è prevista nei prossimi mesi, punta ad obiettivi di miglioramento continuo in differenti ambiti essenziali, tra i quali l'ambiente di lavoro, la salute dei lavoratori e la lotta contro tutte le forme di discriminazione.

L'organizzazione di TELT, tenuto conto della natura pubblica del Progetto e delle risorse messe a disposizione per la sua realizzazione, persegue l'eccellenza attraverso:

- la qualità dell'organizzazione (efficacia ed efficienza nella disciplina delle attività);
- l'eticità della gestione (rispetto dei "valori aziendali").

In particolare, il rispetto umano nei rapporti professionali costituisce un elemento importante per avere un buon ambiente di lavoro e perseguire gli obiettivi della Società.

I Responsabili delle varie funzioni aziendali si impegnano a perseguire la qualità dei rapporti con tutti i lavoratori e tra i lavoratori stessi, favorendo la collegialità delle decisioni e la circolazione delle informazioni. Questi valori sono ben evidenziati dalla leadership inter-funzionale che distribuisce il rispetto dei valori e dei diritti dell'uomo tra le funzioni più rilevanti, senza accentrarli su un'unica funzione.

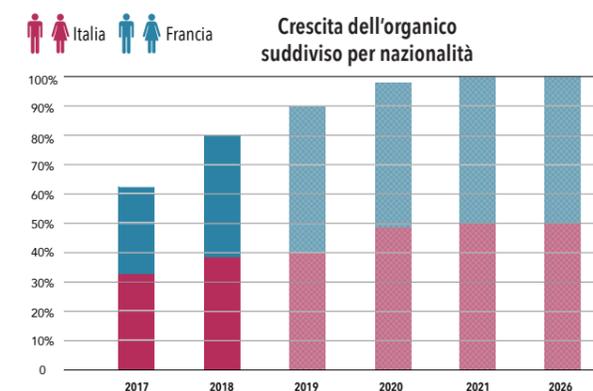
A titolo di esempio, TELT ha contribuito alla creazione del documento Regole Comuni Operative di Sicurezza dei Cantieri in Francia e in Italia e ha messo in atto una politica di sensibilizzazione dei rischi professionali di cui il primo evento si è tenuto a Torino con la partecipazione di più di 200 persone ("La Committenza di grandi opere quale essenziale promotore della Cultura di Sicurezza e Salute del lavoro: strategie di gestione e comunicazione, aspetti contrattuali, buone prassi ed esperienze"). La società ha partecipato inoltre alla campagna Healthy Workplaces for all ages dell'EU-OSHA (circa 2,5 milioni di visitatori sul web, 38.000 persone coinvolte negli eventi, 73.000 destinatari della newsletter).

## Composizione dell'organico di TELT

La politica TELT riguardo le risorse umane intende valorizzare il particolare contesto nel quale la società nasce e si sviluppa: la realizzazione di un'infrastruttura nevralgica per lo sviluppo commerciale e culturale di Italia, Francia e tutta l'Europa.

La società ha due sedi operative in ognuna delle quali lavora personale bi-nazionale e preferibilmente bilingue; nello sviluppo dell'organico si è dedicata particolare attenzione all'equilibrio delle nazionalità del personale, oltre che all'equilibrio di genere, inserendo a livello di ogni funzione gruppi di lavoro per quanto possibile bi-nazionali. Infatti, la politica di TELT prevede che la suddivisione del personale sia 50% di nazionalità francese e 50% di nazionalità italiana.

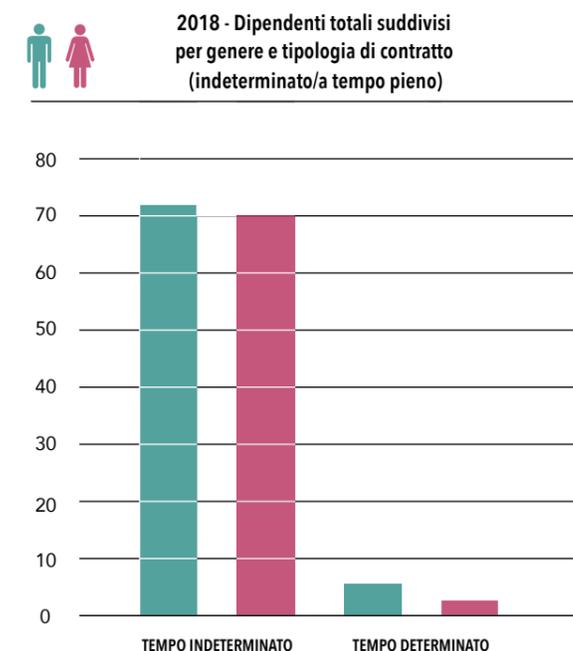
I dati riportati nelle successive tabelle si riferiscono ai 158 dipendenti amministrativi di TELT e non al personale operativo in cantiere, essendo quest'ultimo appartenente alle società appaltanti.



La distribuzione nei gruppi per genere, livello gerarchico ed età riflettono le peculiarità delle attività assegnate a TELT. Le caratteristiche dell'opera hanno richiesto in particolare la ricerca di professionisti nei diversi rami dell'ingegneria con esperienza importante e conseguenti ricadute nella distribuzione per genere e per fasce di età<sup>5</sup>.

La suddivisione per tipologia contrattuale è stata effettuata come segue:

- **Permanent contracts:** Contratti a tempo indeterminato CDI (Contract Duration Indeterminée), distaccati (da FS e SNFC)
- **Temporary contracts:** Contratti a tempo determinato CDD (Contract Duration Déterminée)



<sup>5</sup> Nel grafico "2018 - Dipendenti totali suddivisi per genere e tipologia di contratto" non sono inclusi i 10 lavoratori interinali, 5 uomini e 5 donne.

La suddivisione per categoria professionale è stata effettuata come segue:

- **L Executives:** presidente, direttore generale, direttori
- **L Managers:** responsabile di funzione, responsabile di servizio, ovvero figure manageriali con collaboratori
- **L WhiteL collars:** responsabile di attività che coordinano consulenti esterni e possono essere responsabili della gestione di contratti
- **L BlueL collars:** assistenti, incaricati di attività, apprendisti, ovvero funzioni supporto e di passaggio, assistenti di direzione, a supporto dei professionisti.

L'accorpamento dei White collars e Blue collars, che includono anche 5 uomini e 5 donne lavoratori interinali, è stata dettata dalla scelta di rendere quasi equivalente la ripartizione uomo-donna, e di non dare eccessiva evidenza al "picco" femminile a livello delle segreterie (Blue collars).

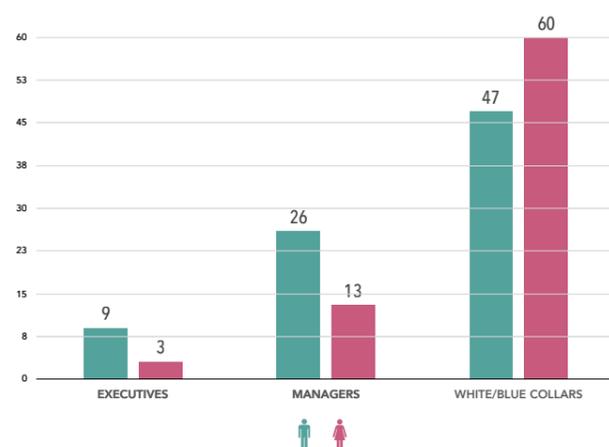
### Politiche di recruitment

La politica TELT delle assunzioni è strettamente correlata alle esigenze di operatività via via crescenti della Società, in relazione all'avvio graduale dei cantieri sui due versanti, italiano e francese.

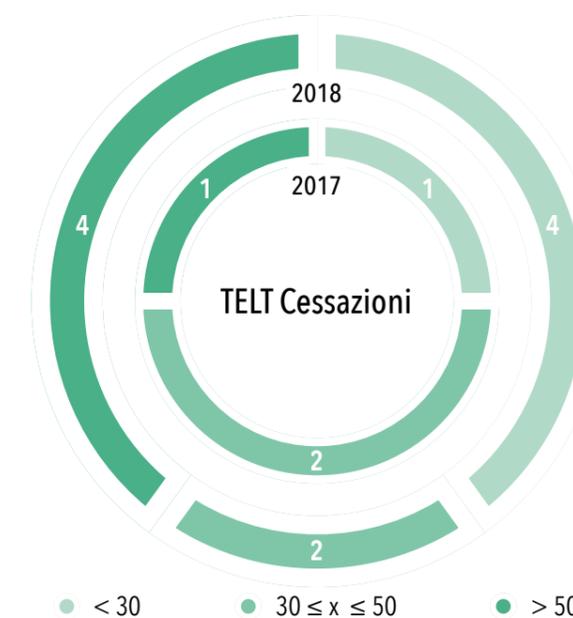
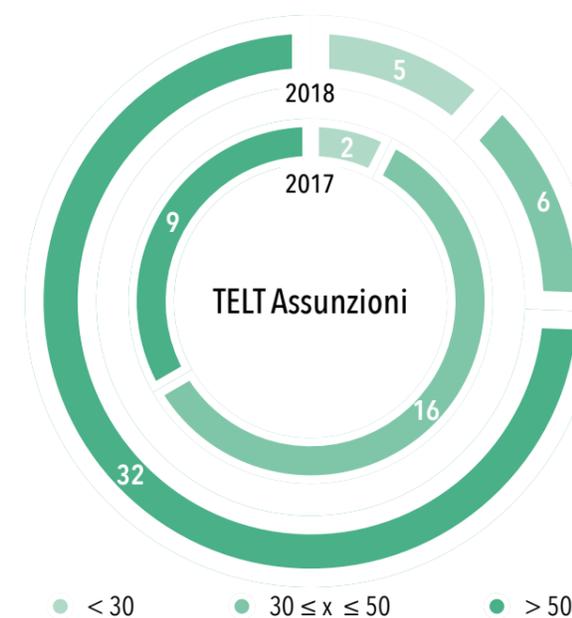
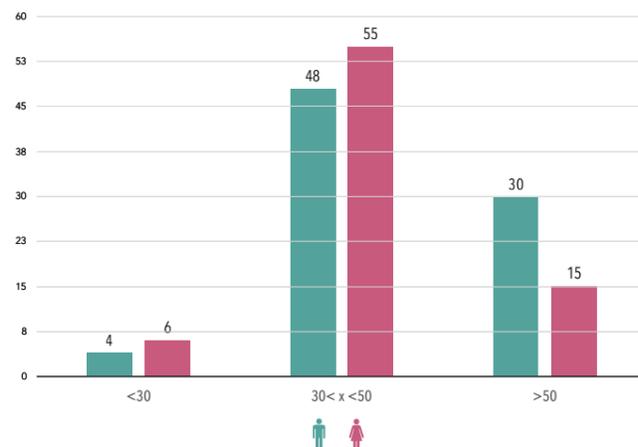
Sulla base di tali esigenze il piano di ampliamento della forza lavoro prevede di raggiungere il completamento dell'organico per la fine dell'anno 2026, ad oggi è assunto l'80% del personale previsto. Le assunzioni ancora da effettuare sono per il 10% circa nel 2019 e per il 10% circa negli anni a seguire fino al 2026. Lo sviluppo dell'organico segue le logiche precedentemente ricordate nella distribuzione bi-nazionale e consente di mantenerne l'equilibrio. Si rileva che il totale delle assunzioni è aumentato del 59% dal 2017.

TURNOVER DEL PERSONALE						
Turnover del personale suddiviso per genere						
Fascia d'età	2018			2017		
	Uomini	Donne	TOTALE	Uomini	Donne	TOTALE
> 30 anni	0%	50%	30%	0%	14%	13%
30 >= X 50 anni	0%	4%	2%	3%	2%	3%
> 50 anni	7%	13%	9%	4%	0%	3%
Turnover totale del personale	2%	9%	6%	3%	3%	3%

2018 - Dipendenti totali suddivisi per genere e livello gerarchico



2018 - Dipendenti totali suddivisi per genere ed età



## Remunerazione e performance management

La politica retributiva di TELT è stata sviluppata sulla base dei dati raccolti attraverso un benchmark retributivo internazionale ed è finalizzata a garantire l'equità interna, nonché a definire retribuzioni in linea con i mercati di riferimento, tali da favorire la stabilità del rapporto di lavoro nel medio/ lungo periodo. L'opposizione ad ogni forma di discriminazione sia nel processo di selezione del personale che sul luogo di lavoro si concretizza nella promozione, di fatto, delle pari opportunità di genere assicurando identiche forchette retributive associate alle posizioni di pari peso.

La MBO di TELT prevede che gli obiettivi strategici propri del Direttore Generale sono declinati ed assegnati, tenuto conto del tipo di responsabilità, ai suoi primi riporti (i Direttori) ed, in cascata, a tutti i lavoratori.

Operativamente ciò avviene mediante l'applicazione a tutto il personale di "obiettivi quantitativi e qualitativi personali" ai quali si aggiunge un "obiettivo societario comune quantitativo".

Gli obiettivi personali che ciascun dipendente riceve dal proprio Responsabile di Funzione hanno lo scopo di evidenziare il contributo del singolo a seconda del livello delle sue responsabilità, laddove lo scopo dell'obiettivo societario comune è incentivare i dipendenti alla massima collaborazione infra-gruppo e infra-direzione.

PERCENTUALE DI DIPENDENTI CHE RICEVONO REGOLARMENTE VALUTAZIONI SULLE PERFORMANCE E SULLO SVILUPPO DI CARRIERA						
Percentuale totale di dipendenti suddivisi per genere e per categoria, che ricevono regolarmente valutazioni sulle performance durante il periodo di riferimento						
Dipendenti inclusi nel programma di valutazione delle performance	2018			2017		
	Uomini	Donne	TOTALE	Uomini	Donne	TOTALE
Dirigenti	9%	3%	12%	8%	3%	11%
Quadri	26%	13%	39%	25%	14%	39%
Impiegati	27%	14%	41%	20%	8%	28%
Operai	20%	46%	66%	9%	37%	46%
Totale dei dipendenti inclusi nel programma di valutazione delle performance	82%	76%	158%	62%	62%	124%

DIPENDENTI CHE HANNO RICOPERTO IL RUOLO DI ISTRUTTORE DURANTE IL LORO PERIODO DI LAVORO	
n° dipendenti che hanno ricoperto il ruolo di istruttore durante il loro periodo di lavoro	30
% di dipendenti che hanno ricoperto il ruolo di istruttore durante il loro periodo di lavoro	19%

## TELT MIND: in viaggio con le menti di TELT

Nel 2018 TELT ha inaugurato il progetto TELT Mind, con l'obiettivo di capitalizzare l'esperienza del personale interno e valorizzarne l'esperienza nel campo della costruzione di tunnel, autostrade e linee ferroviarie a livello internazionale.

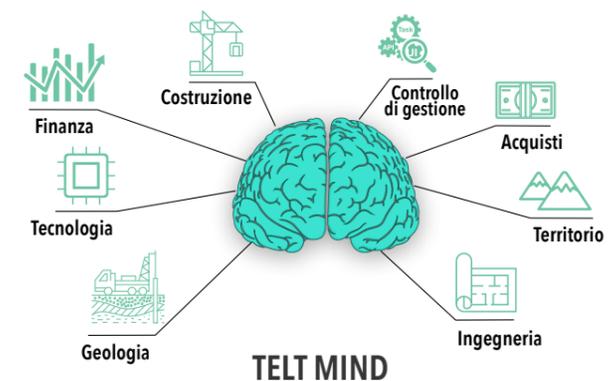
Per raccontare questo percorso sono stati raccolti dati puntuali sulle esperienze lavorative già retaggio dei dipendenti, come riportato nella tabella di seguito:

<b>Tot Km di linee ferroviarie realizzate</b>	<b>1150 km</b>
<b>Tot scavi di gallerie</b>	<b>454 km</b>
<b>Tot Km di autostrade</b>	<b>520 km</b>
<b>Tot Budget gestito</b>	<b>60 mld</b>

TELT ha inoltre mappato i progetti realizzati nel mondo dai suoi ingegneri, architetti ed economisti prima di entrare nell'organico dell'azienda e i risultati hanno condotto ai dati riportati nel seguente grafico:



Progetti realizzati nel mondo



TELT Mind è un progetto dinamico e in continuo aggiornamento vista l'evoluzione della composizione del personale di TELT in rispondenza alle esigenze dei lavori definitivi del Tunnel di Base.

Una prima sintesi dei risultati ottenuti è stata raccontata in un video realizzato per il personale interno di TELT come strumento di comunicazione interna.

## Benessere dei dipendenti

Tra i goal societari è presente anche l'obiettivo di favorire un buon clima aziendale e contribuire a instaurare uno spirito di coesione e di benessere lavorativo.

Per fare questo TELT organizza nel corso dell'anno alcune iniziative per favorire le relazioni interpersonali e aumentare nei dipendenti la consapevolezza della grandezza dell'opera che è stata affidata all'azienda.

- Creazione di sedi parlanti e ambienti confortevoli. TELT ha due sedi in Italia e Francia dove lavorano la maggior parte dei dipendenti e altri due uffici nelle capitali dei due Paesi. A Torino e Roma sono state allestite delle sedi con percorsi tematici e con il racconto del progetto, delle sue fasi più significative, e degli obiettivi che attendono i dipendenti nei prossimi anni.
- Incontri ed eventi per il personale. Oltre alle riunioni mensili con i delegati del personale, TELT organizza incontri bimensili nelle differenti sedi, chiamate «riunioni di sede», nelle quali i Direttori generali aggiunti informano i collaboratori sulle ultime novità della società, sui risultati ottenuti e sugli obiettivi da raggiungere. Queste riunioni hanno in particolare l'obiettivo di motivare i partecipanti e di accrescere il loro senso di appartenenza al progetto. Particolare attenzione è data all'informazione nel caso di eventi esterni impattanti sul progetto o sulla società. In questi casi il Direttore Generale stesso convoca tutti i dipendenti e fornisce informazioni puntuali e dettagliate sulla situazione.

- Monitoraggio delle attività ed avanzamento del Progetto: Uno strumento di monitoraggio interno della società che passa attraverso la compilazione mensile da parte dei dipendenti di una scheda di attività sulla piattaforma MeMo. Attraverso questo sistema le informazioni relative alle attività mensili sono "capitalizzate" e rese sempre disponibili alla consultazione."



## Tutela della diversità, pari opportunità, inclusione e diritti umani

TELT, al fine di vigilare sul rispetto dei Diritti Umani all'interno della società, e all'esterno della stessa per quanto concerne l'attività dei suoi fornitori, nel periodo 2015-2017 ha visto come principale attività la definizione di un modello organizzativo sottoposto, secondo gli Accordi Internazionali, a controlli da parte di organismi esterni (la Commissione dei Contratti per le procedure legate agli appalti sopra soglia europea ed il Servizio Permanente di Controllo rappresentante un organo di audit esterno), del suo sistema di controllo interno e del Comitato Etico. Nell'ambito delle politiche emesse da TELT, prima dell'ottenimento delle certificazioni del 2017, erano state emesse quelle su qualità, ambiente, sicurezza dei lavoratori e sicurezza delle informazioni; queste vengono aggiornate con cadenza annuale. Per il 2019 TELT prevede di definire ulteriori politiche di rilievo tra cui una riguardante il tema "Personale".

TELT richiama il rispetto dei Diritti Umani nel suo Regolamento Interno e nel Codice Etico, e si impegna a riaffermarlo sia nelle attività aziendali che in quelle di partecipazione alle attività dei suoi stakeholder (aziende appaltatrici, comunità locali, associazioni sindacali). Nella condotta delle sue attività, TELT intende garantire e promuovere:

- il diritto alla dignità, alle pari opportunità, ad un trattamento non discriminatorio senza distinzioni di razza, colore, genere, lingua, religione, nazionalità, opinione politica, orientamento sessuale, status sociale, disabilità, età o altra condizione dell'individuo non collegata ai requisiti necessari all'esecuzione del lavoro;
- il diritto alla vita, alla libertà di pensiero e d'opinione;
- il diritto alla sicurezza;
- il diritto alla trasparenza mettendo in atto quindi i dispositivi utili per evitare conflitti d'interesse;
- i diritti sociali e culturali dei dipendenti e di tutti i soggetti che entrano in contatto con TELT a vario titolo.

La politica di TELT sul rispetto dei Diritti Umani si attua in tutti i processi dell'azienda e in particolare nel modello organizzativo sopra menzionato che, con i suoi dispositivi di controllo, verifica che nessun diritto umano venga violato nella gestione delle risorse umane, tanto quanto nelle misure di sicurezza messe in atto nella sua sede e nei cantieri, e nella politica di concertazione e di ascolto delle esigenze delle comunità locali.

La natura bi-nazionale del progetto è all'origine di una grande attenzione al tema del dialogo tra due culture differenti e, ad un più alto livello, è alla base di una sfida quotidiana di conciliazione tra tre diritti differenti, Italiano, Francese ed Europeo. TELT rappresenta un'esperienza unica ed esemplare di collaborazione transfrontaliera e integrazione di identità differenti.

Sul fronte delle politiche esterne, TELT si è concentrata sul rispetto del diritto di informazione e sulla trasparenza nei confronti dei suoi principali stakeholder, ovvero le comunità interessate dal progetto, gli enti pubblici coinvolti e le aziende che partecipano ai bandi di gara. A titolo di esempio, sul territorio francese, TELT è stata tra i promotori di una partecipazione proattiva di imprenditori e istituzioni, contribuendo all'applicazione effettiva della "Démarche Grand Chantier".

Una delle ultime iniziative concrete è stata la firma di una "Carta di impegni", sottoscritta dalla Prefettura della Savoia e da TELT stessa per supportare gli stakeholder nel cogliere tutte le opportunità che il cantiere della Torino-Lione potrà creare sul territorio a livello occupazionale, di strutture ricettive e di ristrutturazione dei borghi della Maurienne.

In Italia, dopo una fase di opposizione molto forte, le attività del promotore hanno permesso di instaurare un dialogo costruttivo con le comunità interessate dal progetto. In questo quadro, TELT ha in progetto di promuovere per il territorio italiano iniziative simili a quelle della Démarche.



## Instaurare una politica delle pari opportunità

La parità uomo-donna è una questione essenziale in TELT con l'obiettivo di miglioramento costante. La politica di TELT per il reclutamento, nel rispetto del principio 6 del Global Compact, ha raggiunto ottimi risultati di pari opportunità di genere, riuscendo a raggiungere la sostanziale equità di personale maschile e femminile.

Al 31 dicembre 2018 gli impiegati di TELT, inclusi gli interinali, hanno raggiunto quota 158 e la distribuzione di genere è 82 uomini e 76 donne, di cui interinali 5 uomini e 5 donne.

Invece, per quanto riguarda la distribuzione dei ruoli decisionali in azienda, possiamo osservare che:

- circa il 33% delle donne ricoprono ruolo di Responsabili
- 3 Direttori su 9 sono donne

Attualmente nel Consiglio di Amministrazione siede solo un membro di genere femminile e l'auspicio di TELT è che questo numero possa salire in caso di nuove nomine.



50%



50%

## Sviluppo e formazione dei dipendenti

TELT considera fondamentale l'accrescimento delle competenze dei suoi dipendenti, motivando e valorizzando il loro potenziale, ritenendo che gli investimenti in formazione e i momenti di training siano irrinunciabili per il raggiungimento degli obiettivi societari.

Le aree maggiormente coperte da corsi di approfondimento sono:

- L'area tecnica: l'aggiornamento sulle ultime innovazioni dello scavo in sotterraneo è essenziale per rendere il progetto della Torino-Lione all'avanguardia sul fronte delle soluzioni tecniche individuate nella fase di avvio dei lavori definitivi. Nel corso dell'ultimo triennio circa l'88% del personale tecnico di TELT (Ingegneri e Geologi) ha preso parte a seminari e convegni dedicati alle opere in sotterraneo. In totale gli eventi formativi promossi dall'azienda sono stati più di 300.
- L'area linguistica: il bilinguismo è una delle competenze irrinunciabili per il personale di TELT che tutti i giorni deve confrontarsi con i colleghi italiani e francesi, senza dimenticare la lingua inglese, fondamentale nelle relazioni internazionali, vista l'importanza e le sfide del progetto. TELT ha erogato tra il 2016 e il 2018 corsi di lingua italiana e di lingua francese, coinvolgendo nei corsi di lingua circa il 55% dei dipendenti.
- L'area contrattualistica: uno dei principali obiettivi della società nel triennio 2017-2019 è quello di bandire 81 gare. Il carico di lavoro, che pesa principalmente sulla Funzione Contratti, è tale da giustificare la necessità che il personale sia ben formato per redigere bandi di gara ineccepibili, analizzare velocemente le offerte delle aziende, scrivere verbali di commissione chiari. La formazione riguarda principalmente i passaggi obbligati della catena dei contratti, le

novità in materia di diritto pubblico francese, i dispositivi tecnologici messi in atto dalla società per monitorare le gare, l'anticorruzione. Nel corso del 2016 e del 2017 il personale coinvolto nelle gare d'appalto di TELT ha preso parte a circa 20 corsi di formazione professionale sulle gare d'appalto. Nel 2018 i corsi di formazione sono stati di una settantina.

ORE TOTALI DI FORMAZIONE SUDDIVISE PER TEMATICA E GENERE						
Ore totali di formazione suddivise per categoria professionale e genere						
Categoria formata	2018			2017		
	Uomini	Donne	TOTALE	Uomini	Donne	TOTALE
Dirigenti	660	188	848	219	200	419
Quadri	1.604	35	126	56	80	136
Impiegati	740	209	949	222	55	277
Operai	1.535	1.432	2.967	1.240	1.346	2.586
<b>Ore totali di formazione</b>	<b>4.960</b>	<b>3.929</b>	<b>8.889</b>	<b>2.509</b>	<b>2.385</b>	<b>4.894</b>
Ore totali di formazione suddivise per tematica e genere						
Tematica di formazione	2018			2017		
	Uomini	Donne	TOTALE	Uomini	Donne	TOTALE
Salute e sicurezza	532	275	807	174	193	367
Ambiente	91	35	126	56	80	136
Formazione professionale	740	209	949	222	55	277
Lingue straniere	1.535	1.432	2.967	1.240	1.346	2.586
Manageriale	630	273	903	364	160	524
Altro	1.432	1.705	3.137	453	552	1.005
<b>Ore totali di formazione</b>	<b>4.960</b>	<b>3.929</b>	<b>8.889</b>	<b>2.509</b>	<b>2.385</b>	<b>4.894</b>

## Tutela della Salute e Sicurezza sul lavoro

TELT è il promotore pubblico di una delle opere più importanti al mondo. La rilevanza della missione di cui TELT è stata investita, dalla Francia e dall'Italia con il sostegno dell'Europa, impone alla Società un obiettivo sfidante: realizzare il Tunnel più lungo d'Europa andando oltre gli standard normativi e renderlo un esempio di eccellenza dalle fasi di progetto a quelle di costruzione dell'opera. Nel 2015 il promotore ha ottenuto l'ingresso nel Global Compact delle Nazioni Unite, aderendo ai dieci principi in materia di diritti umani, ambiente, lotta alla corruzione e rispetto delle norme internazionali del lavoro.

Questa ricerca dell'eccellenza s'impone ancora di più nella tutela della sicurezza e della salute del lavoro, valori da custodire con la massima cura. La Torino-Lione coinvolgerà migliaia di persone fra operai, tecnici e amministratori. Si prospetta una lunga fase di costruzione che prevede complessi cantieri sotterranei con lavorazioni ad alto rischio e influenza sulla vita quotidiana delle comunità limitrofe per oltre un decennio. TELT intende quindi promuovere e sviluppare un ambiente di lavoro sicuro e rispettoso della salute, mantenendo, sul modello della norma BS-OHSAS 18001:2007 e, prossimamente della ISO 45001:2018, un'organizzazione che consenta l'identificazione e la gestione dei rischi, che sia in grado di ridurre la probabilità degli infortuni, che applichi le norme e le regole di buona tecnica. Inoltre l'obiettivo è migliorare costantemente le prestazioni integrando le procedure di salute e sicurezza sul lavoro con i sistemi di gestione qualità ISO 9001:2015 e gestione ambientale ISO 14001:2015.

Il promotore pubblico ha scelto di far certificare i propri processi aziendali in base a standard internazionali nell'ottica di perseguire obiettivi di eccellenza in ogni campo, da quello tecnico a quello ambientale, della sicurezza e del rispetto della legalità. L'obiettivo di fondo è ambizioso, ma imprescindibile: non avere alcun infortunio grave o mortale nel corso della costruzione dell'opera, mantenendo indici di prestazione in termini di frequenza e gravità ai valori minimi possibili. Questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso azioni sistematiche di indirizzo e controllo sull'organizzazione interna e sulle organizzazioni dei propri fornitori, dall'ingegneria alla costruzione.

TELT intende quindi:

- assicurare il rispetto delle normative vigenti e garantire l'applicazione di regole, norme e raccomandazioni che possano far raggiungere gli obiettivi prefissati;
- cooperare con le comunità locali e gli enti competenti, assicurando completa trasparenza di informazione e comunicazione;
- consultare e far partecipare tutti i lavoratori, anche attraverso i propri rappresentanti, alla gestione della sicurezza e della salute del lavoro;
- richiedere a tutti i dipendenti, ciascuno nell'ambito del proprio ruolo e delle proprie responsabilità, di prendersi cura della propria e altrui salute e sicurezza;
- coinvolgere le altre imprese, i subappaltatori e i lavoratori autonomi, nella condivisione e nel perseguimento degli stessi obiettivi.





## L'organizzazione interna di TELT e la modalità di lavoro

TELT ha costituito all'interno della propria organizzazione una Direzione sicurezza e ambiente. Una delle funzioni di questa direzione ha il compito di occuparsi di tutti gli aspetti correlati alla sicurezza e all'igiene del lavoro. Essa rappresenta quindi un presidio tecnico specialistico a disposizione delle direzioni tecniche per le fasi di progettazione e costruzione dell'opera, costituendo anche un organo di interfaccia con la direzione generale di TELT, gli stakeholder e gli enti governativi e regionali di ispezione del lavoro.

La Funzione Sicurezza e Igiene del Lavoro assume la veste di auditor interno in applicazione del sistema integrato BS OHSAS 18001 – ISO 14001 e delle procedure interne di verifica di II livello a diretto riporto verso la direzione generale di TELT.

Le linee d'azione da seguire con competenza e continuità sono così sintetizzabili:

- diffondere la cultura della sicurezza;
- promuovere la «zero accidents» e la «safety first» come atteggiamento;
- instaurare e far mantenere procedure e condizioni di lavoro sicure;
- fornire idonea sorveglianza, formazione e controllo degli standard;
- controllare il Sistema di Gestione per la sicurezza revisionandolo in seguito a nuovi obblighi legislativi;
- analizzare gli eventi infortunistici e gli incidenti, con lo scopo di determinarne le cause e fornire informazioni aggiornate e strumenti di controllo atti a prevenirli;

- informare e formare tutto il personale sulla salute e la sicurezza in relazione alle caratteristiche dei luoghi di lavoro, alle proprie attività ed alla presente politica, con lo scopo di coinvolgerli nella prevenzione e salvaguardia della salute e sicurezza propria e degli altri;
- far comprendere a tutti l'importanza di un ambiente di lavoro sano e sicuro.

Questi impegni si sono tradotti nella redazione e sottoscrizione da parte di tutti i dipendenti di un Codice etico (alla cui osservanza sono soggetti anche i fornitori) e nell'impegno di controllo costante delle condizioni di lavoro degli operai nei cantieri. TELT vuole lavorare con chi condivide gli stessi obiettivi e si comporta in modo conforme alle linee d'azione scelte dall'azienda.

**“Vogliamo lavorare con chi punta all'eccellenza, allo sviluppo tecnologico, all'innovazione, alla scelta delle migliori pratiche disponibili, non accontentandosi del rispetto delle norme e delle pratiche consolidate.”**

Per TELT è molto importante scegliere i propri fornitori sulla base di requisiti chiari in termini di organizzazione e risultato. Come espresso nei bandi già lanciati, hanno inserito criteri premianti per le aziende candidate che proporranno di adottare misure di sicurezza eccellenti e innovative. TELT si posiziona quindi all'avanguardia rispetto a tutti i committenti europei di grandi opere in sotterraneo, lanciando una vera e propria sfida al mercato da giocare sul terreno della sicurezza del lavoro.

## I passi compiuti

TELT ha già compiuto diverse azioni in merito in ambito salute e sicurezza, tra le quali:

1. Regole Comuni sulla sicurezza tra Francia e Italia
2. Revisione dei Piani di Coordinamento della Sicurezza dell'opera
3. Diffusione della cultura della sicurezza
4. Formazione specifica
5. Monitoraggio, indagini e indirizzo
6. Convenzioni, progetti di ricerca, pubblicazioni

### 1. I Regole Comuni sulla sicurezza tra Francia e Italia

I futuri cantieri del progetto rappresentano un obiettivo importante per i servizi d'ispezione del lavoro di entrambi i Paesi. Per molti anni ci sono stati incontri per definire e garantire un'omogeneità di risposta alle criticità economiche e sociali che accompagneranno la fase di costruzione dell'opera, in particolare per la sezione transfrontaliera, tra Susa e St. Jean de Maurienne, dove la dimensione dei cantieri richiede un approccio che va oltre l'ordinaria amministrazione. Si sono trattati temi quali la normativa applicabile, la gestione dei contratti di lavoro, i servizi a disposizione dei lavoratori e la gestione delle differenti nazionalità ed etnie, anche provenienti da Paesi extra UE. Per queste ragioni le ispezioni del lavoro francesi e italiane (DIRECCTE, DTL Torino, ASL 3), la Direzione Territoriale del Lavoro (DTL di Torino e Alessandria), i Servizi di Prevenzione Sicurezza Ambienti di Lavoro (SPRESAL dell'ASL TO3) della regione Piemonte, la "Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi" della regione Auvergne-Rhône-Alpes (DIRECCTE), con il supporto delle rispettive direzioni generali di Parigi e Roma, hanno collaborato alla stesura di un documento che ha coinvolto direttamente il promotore dell'opera, LTF prima, TELT poi, promuovendo un'attività di coordinamento bi-nazionale.

Il lavoro svolto tra il 2002 e il 2010, denominato Regole Operative Comuni, è stato riconosciuto dai governi ed è stato inserito negli accordi bilaterali del gennaio 2012 tra Francia e Italia. Le regole definiscono le norme tecniche da applicare per la costruzione della galleria sia in Francia, sia in Italia, indipendentemente dal confine. Il documento è stato infine integrato e perfezionato tra il 2016 e il 2017 con la partecipazione tecnica di TELT. È stato prima validato dalla Commissione Tecnica Sicurezza della CIG, quindi approvato nella versione bilingue dai rispettivi ministeri, in tempo per essere allegato ai documenti delle gare di servizi e lavori per la realizzazione dell'opera.

Frutto di un lavoro congiunto di diversi mesi, eseguito dai servizi territoriali italiani e francesi, ha l'obiettivo di garantire un grado di protezione elevato all'insieme dei lavoratori impegnati sui diversi siti. Annovera norme comuni applicabili in materia di salute e di sicurezza sul lavoro durante i lavori e attesta la volontà delle Amministrazioni Pubbliche di implementare procedure uniformi e coordinate, relativamente alla prevenzione e al controllo dei rischi professionali, nonché alle condizioni di lavoro. Il tutto tenendo conto delle particolarità specifiche del cantiere. Queste Regole Operative Comuni sono state elaborate mettendo a confronto le normative europee, italiane e francesi e le «buone pratiche» osservate sui cantieri di scavo, con particolare riferimento alle discenderie già realizzate.

### 2. L'Revisione dei Piani di Coordinamento della Sicurezza dell'opera

La revisione del progetto svoltasi tra la metà del 2016 e la fine del 2017 è stata l'occasione per aggiornare e integrare il Piano di Coordinamento della Sicurezza (lato Italia) e il Plan Général de Sécurité (lato Francia).

A seguito di una nuova gara sono stati nominati due nuovi coordinatori che, lavorando in modo unitario, hanno prodotto una nuova edizione degli elaborati, sotto la guida e la verifica di TELT, in accordo con le nuove esigenze progettuali dei vari cantieri in cui è suddivisa l'opera. Si ricorda, a titolo di esempio, il notevole approfondimento dedicato allo scavo meccanizzato del tratto terminale lato Italia, dove la presenza di rocce verdi potenzialmente amiantifere è stata oggetto di attente riflessioni sulle tecnologie impiegabili, aggiornate alle più recenti esperienze internazionali.

### 3. L' Diffusione della cultura della sicurezza

Per Cultura della Sicurezza Occupazionale si intende la diffusione di misure tecniche, organizzative e di modus operandi per superare il mero rispetto degli standard delle normative nazionali ed europee in materia di sicurezza, puntando ad un approccio scientifico e sistematico alla Qualità della sicurezza. Questo sistema, che costituisce la spina dorsale dell'OS&H (Occupational Safety & Health) moderna, ha portato notevoli vantaggi soprattutto culturali: tra gli operatori economici e le committenze si sta affermando finalmente l'idea che infortuni e malattie possono e dovrebbero essere evitati.

TELT ha collaborato all'ideazione e all'organizzazione di convegni, seminari e campagne internazionali dedicate alla diffusione della cultura della sicurezza. Il 12 maggio 2017 in collaborazione con SITI<sup>3</sup>, GEAM, il gruppo di ricerca operante nell'ambito del progetto del TGSIGTU - Risk Assessment e Management -, gli Ordini dei Geologi e degli Ingegneri, il Dipartimento DIATI del Politecnico di Torino, TELT ha dato supporto all'organizzazione del primo di una serie di eventi seminariali sul tema: "La Committenza di grandi opere quale essenziale promotore della Cultura di Sicurezza e Salute del lavoro: strategie di gestione e comunicazione, aspetti contrattuali, buone prassi ed esperienze".

Il tema dei contributi portati da committenti europei di lavori analoghi quali BBT, ALPTRANSIT, EDF, CEPAV2, MM4, EXPO 2015 è stato l'azione svolta dai committenti nel proseguimento delle opere anche dal punto di vista della sicurezza e della salute del lavoro, così come nella motivazione dell'incontro: "La storia delle grandi opere realizzate in Europa a partire dal XIX secolo ha evidenziato un continuo miglioramento delle condizioni di lavoro e delle prestazioni infortunistiche dei cantieri. Questo felice trend positivo è stato sicuramente conseguenza dell'evoluzione delle tecnologie e, più in generale, della situazione socio-economica e culturale, ma oggi l'elemento chiave per il miglioramento prestazionale della sicurezza è senz'altro l'azione proattiva del committente: in una visione contemporanea del ruolo, esso non si limita a commissionare il lavoro e valutarne il risultato finale, ma controlla, interviene e partecipa - dalla progettazione all'esecuzione dell'opera - al miglioramento continuo delle condizioni di lavoro, garantendo i massimi standard qualitativi tecnicamente e tecnologicamente raggiungibili".

<sup>3</sup> Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione

Il 23 e il 24 maggio 2018, in collaborazione con SITI e GEAM, gli Ordini dei Geologi e degli Ingegneri, il Dipartimento DIATI del Politecnico di Torino e Università di Torino, Medicina del Lavoro, si è svolto il convegno: "Disseminazione della cultura della sicurezza e salute del lavoro". In particolare la prima giornata, presieduta da TELT, è stata dedicata alle nuove tecnologie applicate alla sicurezza nei cantieri sotterranei, portando alcuni esempi dal proprio cantiere di St. Martin La Porte.

Questi convegni, realizzati presso il Politecnico di Torino, sono stati un'occasione importante di dibattito sugli approcci e le esperienze in tema di OS&H nelle grandi opere infrastrutturali, con evidente ritorno in termini di diffusione della Cultura della Sicurezza. In questo quadro, il ciclo di seminari sostenuto da TELT, punta a coinvolgere le committenze delle più grandi opere a livello internazionale per condividere situazioni virtuose, informazioni di prima mano, risultati, innovazioni e approcci originali. La collaborazione con il Politecnico ha dato vita anche ad un progetto più ampio per la pubblicazione di un manuale TELT per l'innovazione tecnologica e la sicurezza nei cantieri di grandi opere in sottoterraneo. La documentazione e la redazione vedono la collaborazione anche del Master in Occupational & Safety Health Management, organizzato dall'ILO (International Labour Organization).

Sempre nell'ambito di supporto alla diffusione della Cultura della Sicurezza, nel 2017 TELT è stata Partner della campagna Healthy Workplaces for all ages organizzata dall'agenzia europea EU-OSHA (European Agency for Safety and Health at Work) la campagna mondiale che si occupa della prevenzione degli infortuni sul lavoro e dei problemi di salute in tutto l'arco della vita. Con questa partnership, TELT ha dimostrato di avere a cuore le tematiche come la buona gestione dei rischi o ancora le politiche di sostegno per la ripresa del lavoro in seguito a malattia. La formazione sulla sicurezza è un tema molto sentito anche all'interno dell'azienda come dimostra il seminario organizzato a settembre 2017 nel cantiere di Saint-Martin-la-Porte per i dipendenti di TELT dedicato al Rischio Grisou (il rischio innescato dalla presenza del carbone che esala gas potenzialmente infiammabili).

TELT collabora attivamente con proprio personale anche alle docenze di alcuni corsi Master del Politecnico di Torino e dell'International Labour Office – ILO, che ha la propria training school nel campus ONU di Torino. Le dispense di questi corsi e le esperienze che se ne traggono sono impiegate come materiale formativo per il personale interno di TELT.



#### 4.L Formazione specifica

Al personale di TELT si dedicano giornate di formazione sulla sicurezza e sulla salute del lavoro, fornendo in primo luogo le conoscenze di base e, successivamente, maggiori competenze su tematiche più attinenti alla tipologia di rischio caratteristico del progetto.

Sono stati organizzati nell'ultimo triennio una serie di incontri che hanno visto la partecipazione di tutto il personale per caratterizzare il contesto del nostro progetto in termini di sicurezza delle persone e igiene del lavoro. Questi corsi, svoltisi su tre giornate rispettivamente in Italia e in Francia, saranno ripetuti periodicamente.

Sulla base delle esigenze e dei lavori in corso, si sono poi tenute delle conferenze dedicate a rischi specifici, ad esempio:

- le "Regole Operative Comuni" svoltosi in Italia e in Francia nel luglio 2017;
- rischio "Grisou" presso il cantiere di St. Martin La Porte con la collaborazione della MOE di Egis-Alpina nel settembre 2017;
- la "Responsabilità Giuridica nel campo della sicurezza del lavoro", tenutosi in Italia e in Francia tra giugno e ottobre 2018.

#### 5.L Monitoraggio, indagini e indirizzo

TELT registra ogni evento che accade al proprio personale e nei propri cantieri, mantenendo un costante monitoraggio sugli avvenimenti. La registrazione non è fine a sé stessa, ma è uno strumento che consente di conoscere e misurare le prestazioni del sistema OHS.

Il monitoraggio è uno strumento a disposizione di TELT, in modo che possa intervenire nelle situazioni di criticità con azioni di approfondimento, richiamo e indirizzo verso i propri fornitori.

Nel campo della sicurezza del lavoro è possibile affermare che "la sfortuna non esiste" o, in altro modo, "il destino non c'entra". Ogni infortunio o incidente non è mai frutto del caso o della fatalità, ma di cause piccole o grandi, la cui combinazione può generare un evento. È quindi fondamentale poter conoscere i nessi di causalità per poter rimediare una volta per tutte al ripetersi degli eventi.

Nei casi ritenuti importanti per tipologia o gravità, TELT redige quindi, in affiancamento ai professionisti incaricati, quali la MOE e il CSPA, una propria valutazione sull'accaduto che viene resa disponibile alla direzione costruzioni e alla direzione generale.

#### 6.L Convenzioni, progetti di ricerca, pubblicazioni

La ricerca e l'innovazione sono elementi strategici per la società, al fine di sviscerare i temi e ricercare soluzioni di eccellenza per la realizzazione di grandi infrastrutture, per l'ambiente, la sicurezza dei luoghi aziendali e dei cantieri, le procedure, le tecnologie di costruzione e pianificazione, i processi di controllo e certificazione, il miglioramento continuo aziendale, il quadro giuridico ed il contesto economico.

La collaborazione con atenei universitari e centri studi nazionali e internazionali ha offerto l'occasione per sperimentare tecniche e materiali all'avanguardia, applicare soluzioni innovative, ma anche di costruire percorsi di crescita culturale e sociale. Essa assume diverse forme:

- condivisione di scenari e individuazione di tematiche per una ricerca congiunta;
- partecipazioni congiunte programmi di ricerca regionali, nazionali, europei e internazionali, con particolare attenzione ai programmi della Commissione Europea;
- collaborazioni per specifici progetti di ricerca eventualmente finanziati da TELT, allo scopo di elaborare soluzioni innovative funzionali al progetto;
- sviluppo e promozione di reti internazionali per lo scambio di esperienze;
- promozione di attività e seminari di diffusione della cultura scientifica e non sul territorio;
- organizzazione di eventi in sinergia con enti territoriali.

Le principali partnership o collaborazioni sono state attivate ad esempio, con i seguenti istituti: Ecole Nationale des Ponts et des Chaussées di Parigi, Centre Etudes Tunnel Universitaires (CETU), International Labour Organisation (ILO), Politecnico di Torino, Università di Bologna, Università degli Studi di Torino, Université de Caen, Université Savoie Mont Blanc, L'Université de Bourgogne.



## I piani per i prossimi anni

TELT continuerà le azioni che hanno caratterizzato gli anni 2016-2018, potenziando l'organico dell'ufficio, che dovrà sempre più dedicarsi alle attività sul campo, considerato l'inizio dei cantieri di costruzione. La ricerca di alcuni supporti informatici che permettano la registrazione degli eventi su tutti i cantieri dell'opera è in corso, così come si sta lavorando sulla messa a punto di un software di analisi infortuni. La determinazione di un partner universitario sul lato francese, così come la collaborazione con organismi accreditati quali CARSAT, OPPBTP, CETU, SDIS, etc. consentirà di impostare un modus operandi analogo a quello seguito sul lato italiano dell'opera.

Oltre a queste iniziative, sarà necessario far nascere e organizzare i comitati disposti dalle Regole Operative Comuni, richiamati dal trattato bi-nazionale del gennaio 2012, ovvero la Struttura di Coordinamento che vedrà la partecipazione di tutti gli attori della sicurezza coinvolti nella costruzione del tunnel del Moncenisio.

Il carattere transnazionale della NLT ha sollevato un certo numero di questioni, sia riguardo al diritto applicabile alle relazioni ed alle condizioni dei lavoratori impegnati sul sito, che in merito alle modalità di intervento dei servizi ispettivi ed alle prospettive economiche connesse alla presenza di imprese contraenti di nazionalità diverse.

Le Direzioni Territoriali del Lavoro di Torino e Alessandria, il Servizio Prevenzione Sicurezza Ambienti di Lavoro ASL TO3 della Regione Piemonte e la Direction Regionale Des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi della regione Rhone Alpes a livello territoriale, nonché la Direzione generale per l'Attività Ispettiva (DGAI) e la Direction Generale du Travail (DGT) a livello centrale, hanno lavorato assieme per rispondere a tali esigenze avviando un'iniziativa innovativa nella quale sono stati fortemente coinvolti tanto la committenza quanto le imprese esecutrici e gli organi ispettivi.

I Ministeri di entrambe i Paesi si sono espressi nella trattativa per l'accordo concluso il 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia per la realizzazione e l'esercizio della nuova linea ferroviaria, affermando la loro posizione allo scopo di far integrare al suddetto accordo l'articolo 10-2, relativo al diritto del lavoro applicabile sull'insieme della sezione transfrontaliera. Tale articolo fissa le modalità operative inerenti alle norme applicabili in materia di condizioni di lavoro e di occupazione dei lavoratori, e prevede azioni di cooperazione fra gli organi ispettivi di entrambe gli Stati.

Si evidenzia come i dati riportati in tabella si riferiscano a valori numerici inerenti l'organico di TELT, con funzioni amministrative. Per quanto riguarda i lavoratori operanti nei cantieri, facenti capo a ditte appaltanti, TELT si impegna a porre in essere per gli anni successivi un sistema di rendicontazione atto a monitorare gli eventuali infortuni avvenuti presso quest'ultimi.

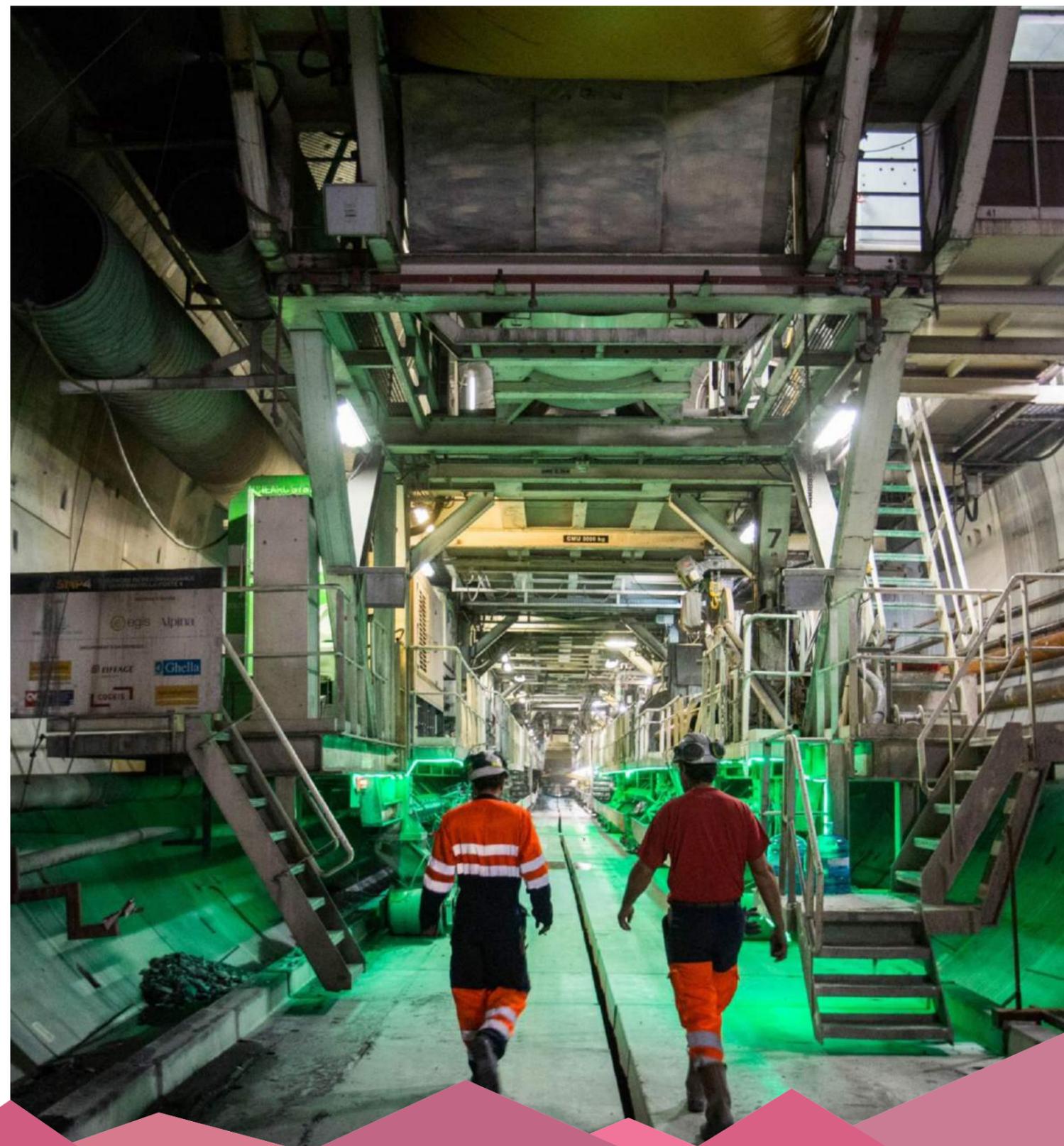
INFORTUNI SUL LAVORO						
Tipologia di infortuni sul lavoro (totale) <sup>8</sup>						
Tipologia di infortuni sul lavoro	2018			2017		
	Francia	Italia	TOTALE	Uomini	Donne	TOTALE
Fatalità a seguito di infortuni sul lavoro	0	0	0			
% di fatalità a seguito di infortuni sul lavoro	0,00%	0,00%	0,00%			
Infortuni gravi sul lavoro (escluse le fatalità) <sup>9</sup>	0	0	0			
% di infortuni gravi sul lavoro (escluse le fatalità)	0,00%	0,00%	0,00%			
Infortuni sul lavoro <sup>10</sup>	1	1	2			
Ore lavorate totali	105.503	113.654	219.157			
Tasso di infortuni (totale)						
Tipologia di tasso	2018			2017		
	Francia	Italia	TOTALE	Uomini	Donne	TOTALE
Tasso di fatalità a seguito di infortuni sul lavoro	0,00	0,00	0,00	174	193	367
Tasso di infortuni gravi sul lavoro (escluse le fatalità)	0,00	0,00	0,00	56	80	136

## Monitoraggio in Cantiere

TELT pone un'attenzione particolare al tema della sicurezza nei cantieri e si impegna ad adottare tutte le «migliori pratiche» internazionali disponibili dandosi come obiettivo la "riduzione degli incidenti" e "zero incidenti mortali". È per questo motivo che, oltre alla necessaria formazione, è indispensabile da un lato mettere in campo procedure e tecnologie più innovative e controlli costanti e adeguati, dall'altro instaurare un dialogo diretto con le organizzazioni sindacali così come con i rappresentanti dei lavoratori. Secondo la visione di TELT, la "sicurezza" è anzitutto un ambiente di lavoro favorevole che necessita il contributo attivo di tutti i lavoratori.

La funzione Sicurezza del Lavoro, istituita a febbraio 2016 come parte della Direzione Sicurezza e Ambiente, svolge assistenza alla Direzione Ingegneria per le parti progettuali e alla Direzione Costruzioni nei cantieri su tematiche correlate alla salute e alla sicurezza del lavoro. Effettua inoltre verifiche in cantiere a supervisione delle attività delle direzioni lavori e coordinamento della sicurezza. Ad esempio, una delle attività di supervisione si è focalizzata sulla gestione della silice libera e del microclima in sotterraneo e sulle analisi degli infortuni rilevanti. I lavori del tunnel geognostico di Chiomonte sono terminati senza incidenti gravi; ciò nonostante, TELT sta lavorando ad un protocollo di sicurezza particolare che tenga conto dei rischi legati al metodo tradizionale, utilizzato oggi in un tratto della discenderia complementare, in fase di scavo a Saint-Martin-la-Porte.

L'impegno di TELT sul fronte della sicurezza si è tradotto in sostanza in buone pratiche e monitoraggio continuo, accordi di partenariato con enti di formazione, organizzazione di convegni divulgativi rivolti ai principali attori del settore e partecipazione a progetti di promozione internazionali.





5

## IMPEGNO PER LA COMUNITÀ E IL TERRITORIO



<b>5.1</b>	TELT e il rispetto dei diritti delle comunità locali	104
<b>5.2</b>	Impatto territoriale, economico e sociale dell'attività di TELT	105
<b>5.2.1</b>	Politiche per i territori lato Francia	106
<b>5.2.2</b>	Politiche per i territori lato Italia	109
<b>5.3</b>	Dialogo con le parti interessate all'attività di TELT	114
<b>5.3.1</b>	La concertazione le collettività ed i residenti lato Francia	116
<b>5.3.2</b>	La concertazione le collettività ed i residenti lato Italia	119
<b>5.4</b>	Gestione del traffico, della sicurezza stradale e delle emergenze	124



## Impegno per la comunità e il territorio

SDG

### ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE

Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni

### IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

### CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

### AGIRE PER IL CLIMA

Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico

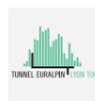
### PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

### AMBIENTE

7. Sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali
8. Intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale
9. Incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente

- Concretizzare, in particolare nell'area de La Maddalena e negli altri cantieri italiani interessati dall'opera, un progetto di accompagnamento del cantiere, mettendo in atto le misure prefigurate dalla Legge 4/2011 e del Patto per il Territorio del 23/11/2018
- Incentivare l'impegno da parte delle comunità locali in progetti di recupero abitativo e valorizzazione del territorio, innescando un circolo virtuoso già nelle fasi precedenti alla realizzazione dell'opera, attraverso gli importanti investimenti in corso per l'attivazione dei cantieri
- Favorire attivamente lo sviluppo economico e la valorizzazione del patrimonio culturale ed immobiliare dei centri urbani impattati dal progetto

obiettivi  
TELT

## TELT e il rispetto dei diritti delle comunità locali

La realizzazione della nuova linea Torino-Lione prevede l'assunzione di un notevole numero di addetti che saranno impiegati nei vari siti di cantiere.

Il bacino dei lavoratori locali, in base alle stime sul numero e sui profili professionali attesi (ex. Rif. "Valutazione socioeconomica del progetto del nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino – Allegato al S.I.A. – Luglio 2010"), dovrà essere integrato con maestranze da altre provenienze, che si stanzeranno sul territorio per circa dieci anni, generando un considerevole impatto sul tessuto sociale ed economico delle comunità coinvolte.

L'arrivo dei "trasfertisti" determinerà un aumento demografico fino al 50% delle popolazioni residenti in alcuni comuni, con un significativo cambiamento della composizione demografica delle comunità a causa dell'abbassamento dell'età media e della "mixité" socio-culturale, che genererà un impulso alla richiesta di abitazioni, servizi e merci ed una conseguente intensificazione dei transiti veicolari.

Gli impatti maggiori previsti sono i seguenti:

- **L'incremento del traffico veicolare con criticità sotto il profilo logistico e ambientale;**
- **L'incremento della domanda di abitazioni e dei servizi.**

La partecipazione programmatica delle municipalità locali che si è espressa negli ultimi anni attraverso i tavoli di discussione dell'"Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione" e le riunioni con i Comitati e le Associazioni, trova applicazione nei differenti avanzamenti progettuali dell'opera e nei quadri prescrittivi in merito alle opere compensative.

TELT mette in campo una politica concreta in favore delle collettività locali in contatto con la Torino-Lione. Allo stesso modo, l'attività del promotore, in sinergia con le istituzioni, è largamente orientata verso la tutela del diritto delle collettività locali a partecipare allo sviluppo del progetto, attraverso la promozione della libera concertazione, continua e informata e il riconoscimento dell'importanza delle loro legittime aspettative nella progettazione e gestione delle attività. L'attenzione accordata ai diritti culturali, economici e sociali delle collettività locali, fa parte della politica di TELT, che sviluppa peraltro azioni specifiche per la valorizzazione del ruolo delle PMI e il tessuto economico dei territori in Francia e in Italia (in particolare i roadshow per le imprese, la promozione dell'iniziativa per l'accompagnamento del cantiere, l'adesione di TELT all'associazione Pacte PME).

Nel pieno rispetto delle direttive comunitarie sulla concorrenza, TELT si propone, in base alle legislazioni degli Stati, di massimizzare le ricadute positive in termini occupazionali per i territori, nel quadro delle diverse collaborazioni con le comunità locali e le istituzioni.

## Impatto territoriale, economico e sociale dell'attività di TELT



## Politiche per i territori lato Francia

In Francia, il territorio maggiormente interessato dall'opera è quello della Maurienne, regione caratterizzata da diverse vulnerabilità e legata a importanti e ripetute ristrutturazioni economiche e, allo stesso tempo, da una perdita di attrattività dei suoi centri storici.

Questa regione può tuttavia contare sulle sue ricchezze economiche (turismo di montagna diversificato, poli d'innovazione e di ricerca, tradizione industriale, agricoltura di qualità), patrimoniali, umane, ugualmente legate alla sua posizione geografica e alle infrastrutture transalpine storiche o più recenti (ferrovie, strade, energia).

Sin dal 2010 il Syndicat du Pays de Maurienne si è impegnato in una démarche del progetto di sviluppo del territorio fondata sulla carta di sviluppo sostenibile che propone di individuare quattro sfide per il futuro, ovvero efficientamento economico-ambientale, valorizzazione delle risorse del territorio, rafforzamento della coesione territoriale attraverso la mobilità, finanziamento di innovazioni tecnologiche e di grandi progetti che favoriscano il dinamismo e l'adattamento del tessuto economico locale. Il cantiere della Torino-Lione è stato individuato tra i progetti che rispondono a queste sfide.

### La Démarche Grand Chantier

Tenuto conto della sua importanza, il progetto della Torino-Lione beneficia dal 2003 della messa in atto della "Démarche Grand Chantier" guidata dal Prefetto della Savoia, ed avente come partner lo Stato, la Regione, il Dipartimento e TELT stessa.

Le misure di accompagnamento legate ai cantieri sono state identificate nell'articolo 6 dell'accordo del 30 gennaio 2012, mentre la Décision Ministérielle del 2 giugno 2015 ha specificato le misure di inserimento e integrazione d'attuazione e sostegno della "Démarche Grand Chantier". Un fondo denominato Fonds d'Accompagnement et de Soutien Territorial (FAST) è stato appositamente istituito per partecipare alle sopra menzionate misure di accompagnamento. Per un importo di 32 milioni di euro, il budget stanziato sarà valevole per tutta la durata dei cantieri e sarà gestito direttamente da TELT. La messa in atto del FAST è stata decisa dal Prefetto della Savoia durante la riunione del Comitato dei finanziatori della "Démarche Grand Chantier".

In seguito, per anticipare e supportare il lancio dei primi cantieri definitivi, lo Stato, La Regione Auvergne-Rhone-Alpes e il Dipartimento di Savoia hanno deciso di concretizzare la "Démarche" nel "Contrat du Territoire Maurienne", mettendo nero su bianco gli impegni dello Stato e degli enti rappresentati dal Syndicat du Pays de Maurienne.

In questo contesto, i partner hanno previsto fino al 2020 finanziamenti dell'importo di 40,7 milioni di euro. Il volano di supporto del cantiere è rappresentato da un investimento pari a 16,5 milioni di euro su azioni di impiego e formazione, ricettività e sostegno al tessuto economico locale. Per il territorio, il supporto consiste in un finanziamento di 24,2 milioni di euro per azioni come la diversificazione economica, il miglioramento della qualità della vita, la ristrutturazione dei borghi. Nel 2016, circa 10 dei 40,7 milioni di euro erano già stati stanziati dai differenti partner e dalle collettività locali.

La "Mission Grand Chantier" analizza le richieste fatte dalle collettività col fine di verificare che queste rientrino nel campo delle azioni finanziabili. Le azioni così categorizzate, e l'importo delle diverse partecipazioni, sono validate dal Comitato dei finanziatori presieduto dal Prefetto della Savoia.

Nel 2017, 6 operazioni sono state designate come rientranti nella categoria "Démarche Grand Chantier", dando luogo alla mobilitazione di 300 migliaia di euro del FAST (per un totale di 2,8 milioni di euro). Nel 2017 e nel 2018, 9 operazioni sono state invece cofinanziate dai partner della "Démarche Grand Chantier", tra cui quasi 600.000 euro da FAST. A partire dal 1 maggio 2019, altri 13 accordi verranno firmati o preparati da TELT con le autorità locali. Ciò porterà l'importo impegnato da FAST nel primo trimestre del 2019 a circa 2,2 milioni di euro, per un cofinanziamento di oltre 40 milioni di euro ad azioni di sostegno per i territori ed i progetti della Lione-Torino.

Finora, le principali azioni messe in atto a sostegno del cantiere hanno principalmente riguardato l'alloggiamento dei dipendenti, con la realizzazione della "Maison de l'Habitat" a Saint-Jean-de-Maurienne, ed il cofinanziamento per la ristrutturazione e valorizzazione delle abitazioni esistenti, col fine di dare una risposta alle esigenze abitative del luogo.

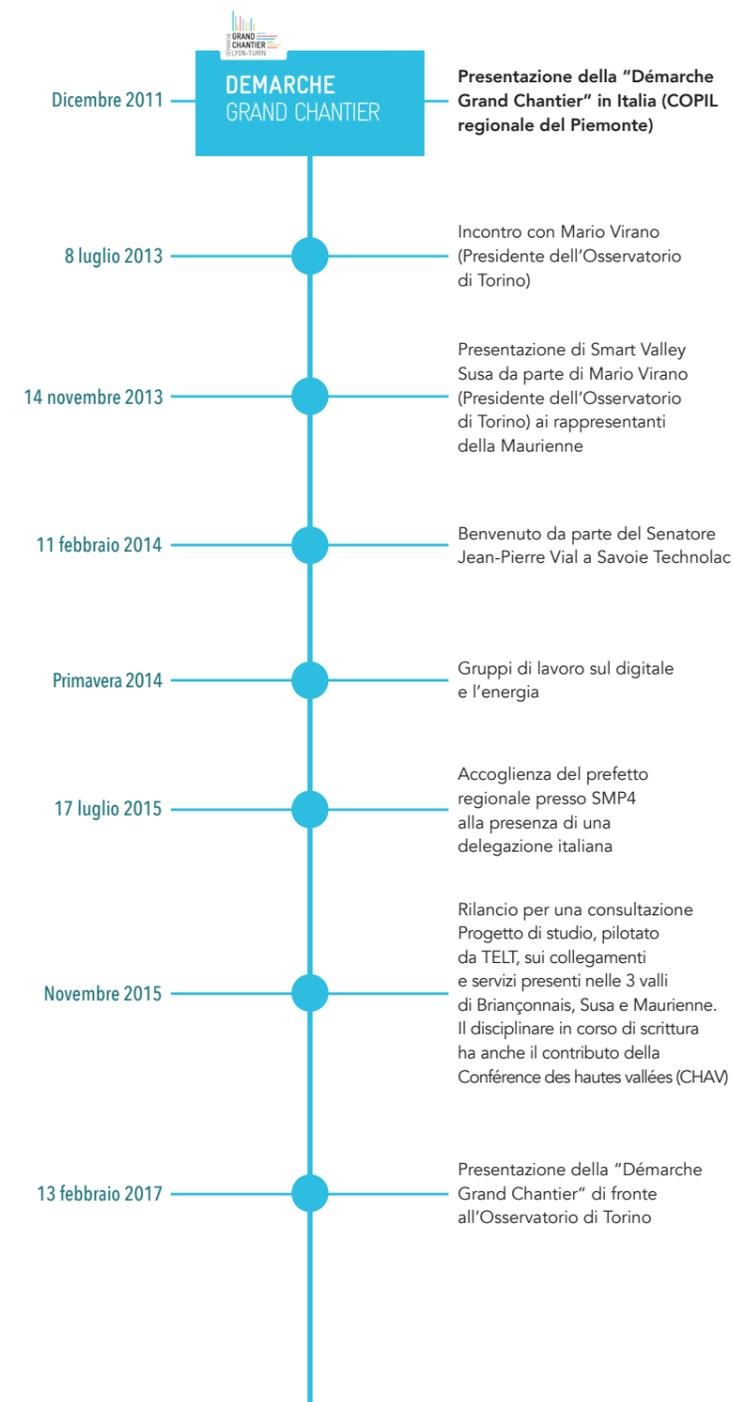
Per quanto riguarda il sostegno al territorio, il finanziamento è stato quindi a favore delle grandi tematiche trattate nel "Contrat du Territoire Maurienne": centro di ricerca e competenza dei tunnel, industria/filiera del ciclismo, transizione energetica, riabilitazione e sviluppo dei centri urbani, polo di scambio multimodale di Modane, ambienti acquatici (rischi idraulici).

Il 13 giugno 2017, TELT ha a sua volta firmato con il Prefetto della Savoia la "Carta Démarche Grand Chantier", un documento che contiene alcuni impegni importanti, tutt'oggi in essere, riguardanti:

- reclutamento e inserimento delle persone in cerca d'impiego;
- mobilitazione del tessuto economico locale attraverso la diffusione delle informazioni sulle prospettive di attività e condivisione degli obiettivi perseguiti con le imprese titolari dei principali lotti;
- attenzione alla vita locale dei lavoratori: richiesta ad ogni raggruppamento d'impresa di creare uno "sportello unico" collegato con gli attori del territorio;

- massimizzazione delle ricadute fiscali locali, invitando le imprese, attraverso le loro dichiarazioni, a massimizzare le ricadute economiche locali con la trasmissione di queste dichiarazioni alla Direction Départementale des Finances Publiques per monitoraggio;
- comunicazione di dati all'osservatorio della "Démarche Grand Chantier" attraverso l'obbligo per le aziende di fornire quelli ritenuti necessari;
- concertazione e comunicazione locale per il coordinamento e la richiesta alle aziende della loro disponibilità e reattività nella gestione delle criticità;
- incremento dell'impatto del cantiere sugli impianti pubblici del territorio, lavorando per quanto possibile d'anticipo, e mettendo in atto le convenzioni quadro, a cominciare da quella elaborata dal Consiglio dipartimentale per la viabilità territoriale;
- partecipazione al progetto di accompagnamento della Maurienne, trovando i mezzi necessari e mobilitando le aziende in tal senso.

Infine, è stata avviata una cooperazione tra la Francia e l'Italia per far conoscere e diffondere l'approccio della "Démarche Grand Chantier" e, laddove possibile, per standardizzare le buone pratiche da essa derivate. Di seguito si elencano i punti salienti della collaborazione tra i due Paesi:



## Politiche per i territori lato Italia

Al fine di valorizzare le opportunità di sviluppo territoriale, sul modello del dispositivo “Démarche Grand Chantier” attualmente operante nel versante francese dei lavori NLTL (Nuova Linea Torino Lione), la Regione Piemonte ha prodotto la Legge Regionale 4/2011 per la promozione di interventi a favore delle comunità coinvolte per attività di accompagnamento alla fase di avvio dei lavori, mitigare gli impatti negativi, produrre ricadute positive per i territori e garantire la sostenibilità delle trasformazioni.

Nel quadro dell'applicazione della L.R. 4/2011, nel novembre 2018 è stato siglato il “Patto per il Territorio” attraverso il quale la Regione Piemonte, il Commissario Straordinario di Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, e TELT si impegnano a:

- favorire la formazione e l'occupazione locale;
- attuare misure di recupero e valorizzazione del patrimonio economico, culturale ed immobiliare, con particolare attenzione al recupero abitativo;
- istituire uno sportello per la valorizzazione delle opportunità ricettive del territorio per l'ospitalità dei lavoratori della NLTL sul modello della Maison de l'Habitat già istituita sul versante francese.

In particolare, nel merito delle strategie di una gestione sostenibile degli impatti sociali ed economici, con il documento sottoscritto TELT si impegna a:

- informare con tempestività la Regione Piemonte circa il fabbisogno di personale in termini di quantità e specializzazione al fine di permettere la programmazione di adeguati percorsi formativi;
- inserire nei bandi delle clausole sociali per l'inclusione di lavoratori svantaggiati;
- introdurre un criterio di valutazione delle offerte che preveda l'assegnazione di un punteggio maggiore e premiare quelle aziende che offrano alle maestranze soluzioni logistiche in prossimità del cantiere, riducendo così la distanza tra il luogo di abitazione ed il cantiere, e favorendo dunque la riduzione dell'impatto ambientale (in termini di qualità dell'aria ed acustico) a seguito del minor traffico veicolare;
- garantire completa informazione sui cantieri e sull'opera, e totale trasparenza sulle imprese e sugli appalti.

Accanto a questi aspetti, anche sul lato italiano si sono create le condizioni per ragionare sulle possibili ricadute economiche inerenti lo sviluppo del territorio: il confronto con le comunità locali, infatti, ha fatto emergere la possibilità di utilizzare i fondi compensativi, previsti dalla “Legge Obiettivo”, per un progetto di territorio imperniato sui seguenti punti chiave:

- garanzia della connettività materiale e immateriale alla Valle;
- ottimizzazione del quadro energetico della Valle con riferimento alle opportunità offerte dal territorio stesso (micro-elettrico, biomasse e geotermia);
- recupero di parte del patrimonio edilizio pubblico e privato;
- intervento sull'assetto idrogeologico del territorio a favore della sicurezza;
- offerta di opportunità di crescita al tessuto economico locale.

L'insieme coordinato di questi interventi ha assunto la conformazione di un progetto unitario, inizialmente denominato Smart Susa Valley, al quale si è affiancato anche lo strumento della Legge Regionale 4/2011 “Cantieri, sviluppo e territorio”, precedentemente menzionata, che si prefigge come scopo l'impostazione, anche per la tratta sul territorio italiano, di azioni sinergiche al fine di cogliere le straordinarie opportunità, in termini di sviluppo e occupazione, che possono derivare dai cantieri di questa grande infrastruttura ferroviaria. Accanto alla realizzazione dell'opera, TELT intende farsi parte attiva per promuovere il rilancio economico, sociale e culturale del territorio.

■ La sfida principale, oltre che grande opportunità, è la creazione di un piano generale per la riqualificazione delle strutture sul territorio, e adeguarle agli standard necessari per l'alloggio delle le maestranze previste nel cantiere.



## Il protocollo d'intesa

Il Protocollo d'intesa è stato sottoscritto in data 23 novembre 2018 a Torino e costituisce uno strumento attuativo della Legge Regionale 4/2011, ispirata alla Démarche Grand Chantier francese ed emanata dalla Regione Piemonte con riferimento alla realizzazione della nuova Linea Torino Lione e del Terzo Valico.

In base a tale accordo, TELT valuterà le offerte pervenute nelle proprie procedure a evidenza pubblica anche sulla base della qualità ambientale e sociale, con particolare riferimento alla triplice esigenza di:

- (i) non incrementare il traffico veicolare ed il conseguente inquinamento per il trasporto degli addetti ai cantieri;
- (ii) rendere più agevole la permanenza degli addetti al cantiere riducendo per quanto possibile il tragitto tra il luogo di abitazione e quello di lavoro;
- (iii) favorire l'inserimento lavorativo di soggetti in difficoltà occupazionale.

La formulazione dei criteri di gara è stata studiata dalla Direzione Giuridica di TELT in collaborazione con l'università di Torino, Dipartimento di giurisprudenza, per conciliare al meglio le esigenze dettate dalle Direttive europee sulla concorrenza e le ricadute per il tessuto locale.

Il primo appalto che sperimenterà queste clausole in Italia sarà quello delle nicchie della Maddalena, attualmente in corso. Sulla base di questo "caso pilota" TELT avrà la possibilità di ottimizzare tali criteri per i bandi principali.

Oltre a questo il Promotore, così come già accade sul lato francese, fornirà tempestivo aggiornamento circa le stime dei fabbisogni di personale in termini di quantità, cronologia e specializzazione al fine di permettere la programmazione di percorsi formativi e banche dati rispondenti alle esigenze delle imprese ai sensi della legge 4/2011.

## Coinvolgimento delle Comunità Locali nel processo Autorizzativo

Le Amministrazioni locali sono interessate dal procedimento autorizzativo in quanto:

- ricevono copia del progetto;
- inviano le loro osservazioni alla Regione ed al Ministero delle infrastrutture;
- le loro osservazioni sono parte integrante del parere finale della Regione Piemonte in merito all'approvazione del progetto.

In particolare la normativa italiana – con D.lgs 163/06 (Codice Degli Appalti), D.P.R.207/2010 (Regolamento attuativo del Codice degli Appalti), D.lgs 152/06 (Codice dell'Ambiente), D.P.R. 327/2001 (Testo Unico Espropri), Legge Regione Piemonte n.4 del 21.01.2011 per le finalità di mitigazione degli impatti sui territori coinvolti dalla NLTL, prevede la partecipazione nel procedimento autorizzativo dei progetti e la possibilità di esprimere il parere tecnico che sarà parte integrante del parere finale di autorizzazione (Delibera del CIPE).

Inoltre, dal 2006, è stato istituito l'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione (tratta internazionale e nazionale), ovvero un organismo tecnico, deciso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, avente il compito di individuare le soluzioni tecniche per la definizione del tracciato della parte italiana della sezione transfrontaliera attraverso il diretto coinvolgimento di tutte le istanze e le amministrazioni locali interessate.

Il lavoro finale, dopo due anni di incontri tecnici, è confluito in un documento denominato "Accordo di Pracatinat" che ha previsto, tra l'altro, lo spostamento del tracciato dalla Sinistra Dora (approvato dal CIPE con Delibera n. 113 il 5 dicembre 2003 e pubblicata sulla GUCE n. 48/2004) a Susa con successiva interconnessione alla linea storica nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino. L'Accordo di Pracatinat è stato recepito dal Governo Italiano in occasione della riunione del Tavolo di palazzo Chigi del 29 luglio 2008.

## Costruire il paesaggio

La Carta Architettonica e Paesaggistica indica espliciti interventi aventi il fine di “costruire con il paesaggio”: la nuova linea ferroviaria, caratterizzata da molteplici opere complementari ed accessorie, deve pertanto prevedere l’inserimento di nuovi elementi valorizzando gli spazi e armonizzando, per quanto possibile, l’insieme delle diverse infrastrutture viarie e ferroviarie che si verranno a determinare. Sia la Carta Architettonica che l’intenzione del progettista non si fermano a questo aspetto, ma puntano ad indurre dinamiche favorevoli, ad uso anche privato. Più coerente che in passato con le scelte di insieme che dovrebbero derivare dal lavoro di pianificazione territoriale.

La localizzazione dei cantieri principali è stata scelta in aree già modificate da attività antropiche precedenti sulle quali sono previsti, alla fine delle cantierizzazioni, degli interventi di compensazione ambientale volti a migliorare l’inserimento delle opere permanenti nel tessuto circostante. Gli stessi siti di destinazione del materiale di risulta dal processo di valorizzazione, sono localizzati in aree già interessate da attività antropiche di sfruttamento ed estrazione materiali, nei quali l’intervento è finalizzato al recupero ed al rimodellamento morfologico dell’area.



## Dialogo con le parti interessate all’attività di TELT

La Torino-Lione può essere considerata a tutti gli effetti un “case study” del complesso problema del coinvolgimento delle collettività nelle grandi opere infrastrutturali: è l’opera simbolo delle contestazioni e al contempo dell’uso più efficace degli strumenti di concertazione.

La voce del NIMBY (“Not in my back Yard”, non nel mio giardino) è stata presente solo all’inizio del percorso contestativo e fintanto che il progetto non è stato cambiato: in seguito il profilo dell’opposizione si è da un lato ridotto quantitativamente per radicalizzarsi politicamente senza più vere fondamenta territoriali e, dall’altro, è diventato uno dei tanti temi dell’antagonismo antisistema. Il percorso realizzato per la Torino-Lione, specie in Italia, è stato reso impervio da molti ostacoli e forse quelli più insidiosi non sono rappresentati da problemi oggettivi, bensì immateriali.

La complessità della comunicazione con il territorio per il Promotore Pubblico della Torino-Lione è da rintracciare nella sua natura di opera di collegamento tra due Paesi che in passato hanno affrontato il problema del rapporto con le comunità locali in modi profondamente diversi: mentre in Francia attraverso il débat public si è consolidata l’abitudine alla concertazione non formale ma organizzata con le autorità locali e i “riverains”, in Italia, prima della Torino-Lione, non esisteva un istituto di dialogo con il territorio che permettesse di spiegare in modo chiaro le ragioni dell’opera e tenere sotto controllo fenomeni di avversione e di disinformazione.

Infatti, gli istituti delle Conferenze dei Servizi e delle procedure di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) si sono rivelate delle prassi troppo “istituzionali e amministrative” per essere considerate come luoghi di metabolizzazione della dialettica consenso/dissenso delle comunità locali.

È solo nei primi mesi del 2017 con il nuovo codice degli appalti che la concertazione, nel quadro delle grandi opere, è diventata anche in Italia obbligatoria, proprio sull’esempio della Torino-Lione.

L’opposizione del movimento NoTav ha avuto il suo culmine dopo il 2011, con l’ingresso delle frange violente che hanno condotto ai noti scontri in Val di Susa e al cantiere di Chiomonte. Lo strumento innovativo concordato tra le comunità locali e il Governo è stato individuato nel binomio “Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi” (ovvero la sede politica del confronto) e Osservatorio (inteso come sede tecnica che elabora e propone soluzioni politiche).

Dal 2006 a oggi oltre 236 incontri con i rappresentanti delle istituzioni locali, i tecnici e gli stakeholder con un benchmarking importante di esperienze nazionali e internazionali, hanno permesso di costruire una base di relazioni pacifiche con le comunità interessate dal progetto, pur nella persistente dialettica delle posizioni pro o contro l'opera. Soprattutto hanno dato vita, dopo una lunga discussione (e dopo aver preso in considerazione ben 11 alternative di tracciato), a un nuovo progetto che ha mutato radicalmente quello originale cambiando addirittura il lato della valle attraversato e che, con le necessarie approvazioni del CIPE, ha dato il via libera ai lavori definitivi lato Italia.

Al di là delle politiche per i territori (vedi 5.2.1 e 5.2.2) TELT lavora alla dimensione culturale del progetto e al sistema di simboli che l'opera (e l'opposizione a essa) ha alimentato nell'immaginario collettivo.

In quest'ottica si colloca il progetto Tunnel Art e le iniziative che il promotore promuove per trasformare quello che, troppo a lungo, è stato presentato e vissuto come "una linea della Valsusa o della Maurienne", proponendo invece la visione di una linea d'Europa che connette gli snodi commerciali più importanti al mondo e si prepara a essere la tratta essenziale della dorsale sud della nuova via ferroviaria della seta, dall'Atlantico al Pacifico. In questo quadro possiamo citare l'estensione dei roadshow informativi di TELT con tre tappe in Cina, Corea e Giappone avvenute nella primavera del 2017 e il monitoraggio degli sviluppi della Belt & Road Initiative e dell'Agenda 2020 della Cooperazione UE-Asia. Tutto ciò sempre nella convinzione che solo includendo la Torino-Lione nel ben più ampio panorama globale dello sviluppo infrastrutturale euro-asiatico, sarà possibile potenziarne a pieno le ricadute positive per i territori.

## La concertazione con le collettività ed i residenti lato Francia

TELT, attraverso il Dipartimento Procedure, Accordi e Concertazioni Francia, mantiene consultazioni e fornisce informazioni costanti ai rappresentanti del territorio (presidenti di intercomunalità, sindaci), le associazioni ed i suoi residenti. Gli argomenti principali generalmente affrontati durante gli incontri riguardano: l'avanzamento dei cantieri, la previsione di opere future, gli impatti ambientali (rumore, polvere, traffico) e le azioni messe in atto per ridurli, le misure compensative per l'ambiente, le misure di accompagnamento per il territorio.

Uno dei maggiori obiettivi è quello di far accettare i cantieri legati alla realizzazione della Lione-Torino assieme ai loro impatti ambientali, condividendo le soluzioni per ridurli il più possibile. Un altro importante obiettivo è quello di rendere l'infrastruttura un'opportunità per il territorio che la ospita, tanto in fase di progettazione quanto in quella di costruzione.

I vari comitati e riunioni ai quali TELT partecipa, che assicurano la diffusione dell'informazione e dell'orientamento della società, sono organizzati e si riuniscono come descritto di seguito.

I Comitati e le riunioni presenti a livello regionale e dipartimentale:

- Revisione del "Projet Etat": diretta dal Prefetto della Savoia, la riunione di informazione e programmazione avviene 3 volte l'anno alla presenza dei direttori dei servizi dello Stato ed ai rappresentanti tecnici dei dipartimenti della Savoia e dell'Isère.

- Comitato regionale per la Lione-Torino: co-presieduto dal Prefetto e dal Presidente del Consiglio regionale dell'Alvernia-Rodano-Alpi, si incontra una volta ogni due anni con gli attori politici e sociali della regione per discutere i vari argomenti riguardanti l'intera parte francese del progetto, da Lione al confine franco-italiano.
- Comitato dipartimentale per la Lione-Torino: versione dipartimentale del precedente Comitato, si riunisce ogni anno sotto la presidenza del Prefetto e del Presidente del Consiglio dipartimentale di Savoia, riunendone i rispettivi attori politici e sociali.
- Revisioni del "Dossier Etat/TELT": in considerazione dell'aumento del numero delle procedure amministrative necessarie per l'autorizzazione all'avvio dei lavori, è stato firmato un protocollo organizzativo tra lo Stato e TELT per definire le modalità operative più funzionali e legalmente più affidabili. La valutazione risultante dal primo anno di lavoro è la seguente:

- 19 revisioni di fascicoli di procedure (servizi dello Stato e TELT);
- 3 riunioni tecniche specifiche;
- 2 incontri tematici per sensibilizzare gli agenti dei servizi statali incaricati dell'indagine sui fascicoli;
- 8 autorizzazioni amministrative ottenute;
- 5 avvisi pre-inquadramento su dei fascicoli di autorizzazione sotto esame.



**IL Comitato al livello del territorio della Maurienne:**

- Comitato Maurienne per la Lione-Torino: a differenza dei comitati precedentemente elencati, quest'ultimo riguarda solo la sezione transfrontaliera della Lione-Torino. Si riunisce da due a tre volte l'anno sotto la copresidenza del Sotto-Prefetto della Maurienne e del Presidente del Sindacato dei "Pays de Maurienne", riunendo gli attori politici e sociali del territorio, nonché i rappresentanti delle associazioni.
- Comitato di gestione ambientale: il monitoraggio di tutti gli aspetti ambientali dei cantieri e le misure compensative per l'ambiente sono il suo scopo; si riunisce una volta all'anno sotto la presidenza del Sotto-Prefetto della Maurienne con i servizi dello Stato, gli eletti del Territorio ed i rappresentanti dipartimentali e locali delle associazioni costituite a difesa dell'ambiente.

**IL Comitato e le Associazioni dei residenti, che si riuniscono per difendere i diritti e proteggere il territorio delle tre aree che rappresentano, sono:**

- Associazione dei residenti di Saint-Julien-Montdenis: inizialmente creata nel 2015 per i cantieri legati alla galleria di Saint-Martin-la-Porte (SMP4), dall'inizio del 2019 si interessa anche dei lavori della sezione coperta di Villard Clément (CO9a). TELT partecipa alle assemblee generali di questa associazione ed anche ai suoi incontri mensili con i rappresentanti dell'associazione, i principali appaltatori e le società incaricate dei lavori sul territorio interessato.

- Comitato di supporto degli abitanti di Avrieux: creato nel maggio 2018 nell'ottica dei futuri lavori per i pozzi di Avrieux (CO5a), dalla sua costituzione TELT ha organizzato e partecipato a due incontri pubblici, nonché otto riunioni di lavoro. Il Sotto-Prefetto ha preso parte a molte di queste riunioni cui talvolta hanno presenziato anche il collegio elettorale, i consiglieri dipartimentali ed il vicepresidente del Consiglio di dipartimento.
- Comitato di supporto per gli abitanti di Saint-Jean-de-Maurienne: costituitosi nel giugno 2018 nel quadro dei lavori del bacino di Saint-Jeannais (CO9b e c), partecipa alle riunioni di quartiere, così come ad alcune delle visite dei cantieri e a una riunione pubblica tenutasi nel dicembre 2018.

**Riunioni dei cantieri:**

- oltre alle riunioni locali che possono essere svolte con i rappresentanti dei residenti, TELT ha fatto visitare il suo sito SMP4 alla maggior parte dei consigli comunali dei Comuni interessati dalla Lione-Torino, alle associazioni di residenti ed anche a quegli abitanti che vivono nei luoghi limitrofi ai cantieri;
- Inoltre, si tengono incontri periodici con i vari stakeholder locali per presentare i progetti e adattare, ove necessario, i punti che richiedono miglioramenti per quanto riguarda l'accettazione delle opere da parte dei residenti;
- le revisioni di cantiere sono organizzate ogni sito. Presiedute dal Sotto-prefetto, guidate da TELT, l'appaltatore e la società, ogni 3-4 mesi sono il luogo di scambio con i servizi dello Stato, i rappresentanti della Démarche Grand Chantier, i rappresentanti eletti del territorio (presidenti intercomunitari e sindaci) e le associazioni interessate dei residenti. Le revisioni hanno l'obiettivo di informare, ascoltare e tenere in considerazione le opinioni dei territori interessati dalle opere.

Come precedentemente menzionato, TELT, attraverso la Direzione Procedure, Accordi e Concertazione Francia, intrattiene un dialogo e un'informazione costante con i rappresentanti istituzionali e gli abitanti dei territori (lato Italia il ruolo è svolto dall'Osservatorio Torino-Lione e dalla possibilità di visita dei cantieri in seguito alla loro apertura al pubblico).

Ogni mese vengono organizzate dalle 5 alle 10 riunioni ufficiali con i rappresentanti locali, le associazioni dei residenti, e talvolta in presenza del Sotto-Prefetto. I temi principali affrontati sono stati i cantieri in corso, l'evoluzione del progetto, le acquisizioni fondiari, la "Démarche Grand Chantier". Su richiesta dei Sindaci dei Comuni coinvolti dai lavori per l'opera, TELT ha inoltre partecipato a diverse riunioni pubbliche, cui generalmente prendono parte il Sotto-Prefetto, la Direzione Lavori, il raggruppamento di imprese, i rappresentanti dei servizi dello Stato, i Sindaci e i Presidenti delle associazioni dei Comuni interessati.

**La comunicazione di prossimità**

La comunicazione di prossimità è organizzata su quattro assi fondamentali:

- il centro di esposizione permanente di TELT situato a Modane è aperto da ottobre 2005. Permette di informare il grande pubblico circa gli obiettivi, elementi essenziali e di attualità del progetto della Torino-Lione. Un'accoglienza speciale è riservata in particolare alle visite degli studenti. Ad oggi, l'esposizione ha ricevuto più di 45.000 visitatori di una trentina di esposizioni temporanee avendo un legame con il territorio (montagna, scambi franco-italiani, ambiente...) così come manifestazioni locali (concerti, comizi agricoli, festival della scienza...);
- le visite del cantiere di Saint-Martin-la-Porte sono organizzate per target differenti: dagli eletti locali e nazionali coinvolti dal cantiere, ai giornalisti, dagli studenti di Ingegneria civile, ai professionisti dei lavori in sotterraneo e /o in relazione con TELT, fino alle associazioni interessate al progetto della Torino-Lione. Dall'apertura nel 2015, circa 2.000 persone hanno visitato il cantiere;
- il bollettino informativo del cantiere: un bollettino trimestrale distribuito in circa 12.000 esemplari stampati ai cittadini che abitano nei comuni interessati dai lavori della sezione transfrontaliera della Torino-Lione e via e-mail a tutti i Comuni della Maurienne;
- i dati chiave dell'osservatorio dei cantieri: tre volte l'anno la "Démarche Grand Chantier" redige un opuscolo che viene distribuito al maggior numero di persone coinvolte. Vi sono riportate le informazioni sulle ricadute dirette e indirette del cantiere di Saint-Martin-La-Porte e i suoi benefici per il territorio (impieghi locali, subappalti della zona, ricadute finanziarie per il territorio, ricettività...).

## La concertazione con le collettività ed i residenti lato Italia

Dal lato italiano, ad oggi il progetto si estende per 12,5 km in un contesto di dura opposizione da parte degli abitanti locali e del Movimento No Tav. Il Governo italiano, per interloquire con gli organismi locali e mettere in luce la straordinaria opportunità che il territorio ha ricevuto partecipando alla realizzazione e al miglioramento continuo del progetto, ha istituito un tavolo di discussione e un Osservatorio tecnico. Gli scambi successivamente susseguitisi si sono concretizzati in azioni operative che hanno portato all'attuazione di un nuovo progetto, molto diverso da quello originario.

Ad oggi, con l'attenuarsi progressivo delle manifestazioni violente, TELT si sta muovendo per costruire un attivo dialogo con le parti interessate. La società sta lavorando a livello locale per mostrare ai soggetti coinvolti il "valore aggiunto" che apporterà un progetto come quello della Torino-Lione.

I temi che TELT mette in luce sono:

- la progettazione partecipata;
- la riduzione al minimo del consumo di suolo;
- l'ottimizzazione dell'utilizzo dei materiali di scavo;
- la qualità delle opere;
- l'ottimizzazione dei cantieri e della sicurezza;
- la tutela dell'ambiente;
- la valorizzazione del patrimonio culturale del territorio.

### L'Accompagnamento ambientale in collaborazione con ARPA Piemonte

TELT si avvale della collaborazione con ARPA Piemonte per le attività di supporto tecnico all'accompagnamento ambientale e le verifiche di attuazione delle Deliberazioni di approvazione del progetto definitivo, questo al fine di recepire le indicazioni prescrittive nell'ambito del progetto esecutivo per i cantieri della Parte Italiana della sezione internazionale della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

### La Valutazione di Impatto sulla Salute

TELT, con la collaborazione dell'Università degli studi di Torino, ha dato seguito allo Studio scientifico di Valutazione di impatto sulla Salute (VIS) per il Cantiere del Tunnel Geognostico de La Maddalena. Lo studio sarà successivamente esteso a tutti i cantieri coinvolti nei lavori definitivi della NLTL, sezione Transfrontaliera, parte italiana.

La VIS documenta, con dati scientifici, come gli anni di cantiere per la costruzione del tunnel geognostico di Chiomonte, non abbiano alterato lo stato dell'ambiente, generando quindi alcuna condizione di impatto negativo sulla salute dei cittadini. I territori interessati dal cantiere di questa grande opera infrastrutturale sono monitorati in tutte le loro componenti ambientali e i dati raccolti vengono incessantemente analizzati dall'equipe medica di fama internazionale di un'autorevole istituzione sanitaria pubblica,

il Dipartimento di Scienze della Sanità Pubblica e Pediatriche, Sez. di Medicina del Lavoro dell'Università degli Studi di Torino. I territori dei quattro comuni maggiormente interessati dalla presenza del cantiere del tunnel geognostico, Chiomonte, Gravere, Giaglione e Susa, sono presidiati da 40 stazioni di monitoraggio continuo posizionate nel raggio di 15 km dall'area dei lavori con la funzione di prelevare periodicamente campioni di ciascuna delle componenti ambientali selezionate. Inoltre, 26 stazioni di monitoraggio sono presenti nell'area di cantiere de La Maddalena e altri 21 punti di rilevamento sono dedicati al controllo delle acque sotterranee.



I controlli eseguiti da TELT, sono in seguito validati da ARPA Piemonte, questo per offrire ai cittadini ulteriori garanzie di affidabilità.

Per stabilire lo stato di salute medio del territorio, l'equipe dell'Università di Torino dedicata alla VIS raccoglie e classifica i dati sanitari regionali prima dell'inizio dei lavori. Quest'attività permette la comparazione dei valori e dello stato di salute dei cittadini antecedente, durante e dopo il cantiere. L'indagine è stata svolta con un continuo coinvolgimento dei Comuni che, nel periodo di analisi, hanno visto i loro delegati partecipare agli incontri di aggiornamento del team di studio.

Parallelamente, l'equipe ha analizzato i dati degli oltre 75.000 monitoraggi eseguiti da TELT nelle aree interessate dal cantiere nell'arco dei lavori dal 2012 al 2018 sulle varie componenti relative ad atmosfera, rumore, vibrazioni, amianto, particolato atmosferico, radiazioni, acque superficiali e sotterranee. In concomitanza alla valutazione dei dati relativi ai fattori di pressione, sono stati raccolti i valori sanitari per la definizione dello stato di salute, prima del 2013, della popolazione potenzialmente coinvolta. I dati ad oggi raccolti, relativi agli eventi sanitari producenti un ipotetico impatto sia a breve sia a lungo termine, costituiscono la base per il confronto con i dati che si acquisiranno dalle stesse fonti informative istituzionali a seguito della realizzazione dell'opera.

Raffrontando i dati sanitari territoriali con i dati regionali del periodo 2008-2014 non sono state riscontrate differenze nello stato di salute del territorio rispetto all'insieme della Regione Piemonte.

Per quanto riguarda il futuro, alla luce dei dati fin qui raccolti, non sono state previste variazioni causate dalle attività del cantiere. Per maggiore tranquillità dei cittadini le attività di monitoraggio del territorio e la raccolta dei dati sanitari proseguirà anche per il periodo successivo alla chiusura del cantiere.

### Tavoli tecnici tematici ai sensi della D.G.R. 17-6445 del 2 febbraio 2018

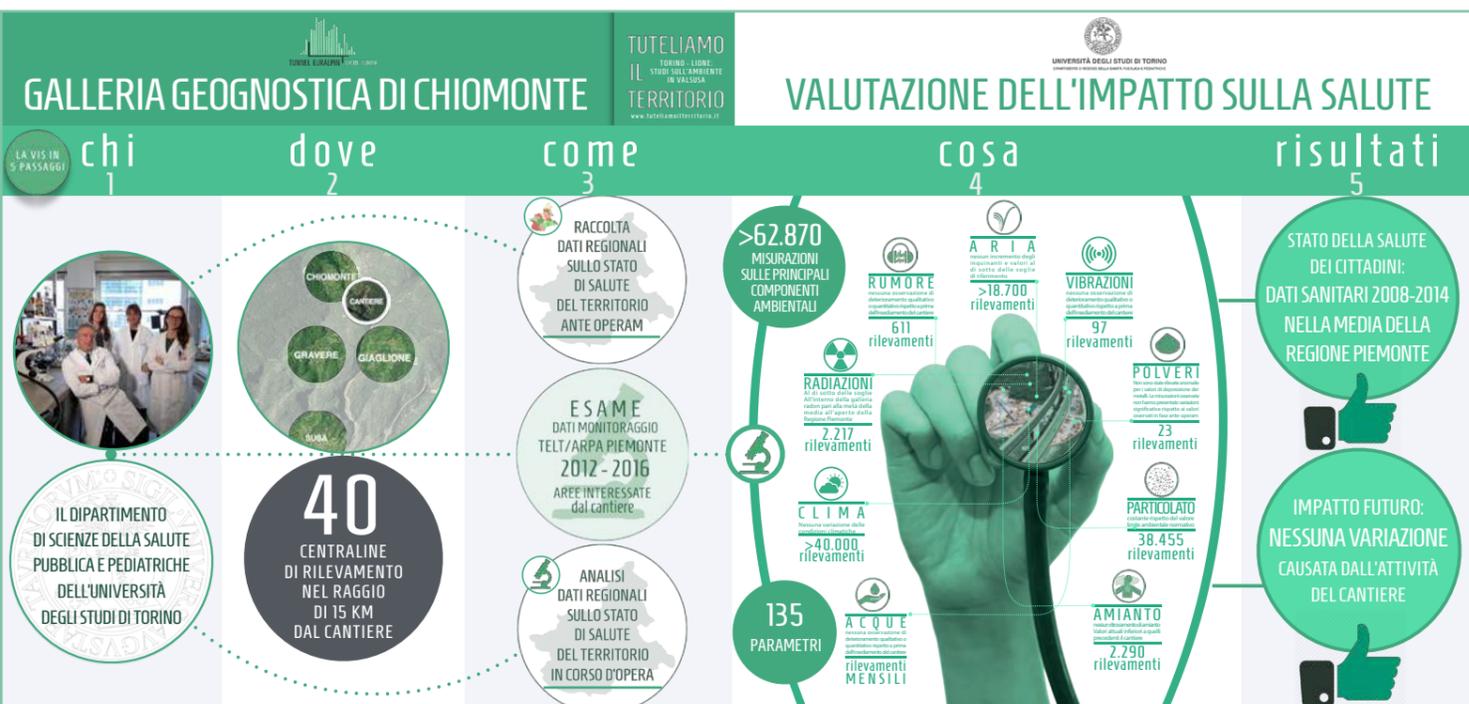
In seguito alla firma del Protocollo di Intenti con la Regione Piemonte relativo ai tavoli tecnici ai sensi della D.G.R. 17-6445 del 2 febbraio 2018, avvenuta in data 3 ottobre 2018, si sono svolti incontri in materia di:

- di protezione civile e previsione del rischio meteo-idrologico;
- di chiroterri;
- di ungulati e carnivori;
- di compensazioni Forestali;
- di salvaguardia della farfalla *Zerynthia polyxena*.

All'interno del gruppo di ricerca le competenze in ecologia, zoologia, entomologia, botanica e scienze forestali conferiranno un aspetto multifunzionale agli interventi proposti, favorendo l'accrescimento del valore naturalistico e funzionale (es. interconnessione tra gli habitat delle specie oggetto di studio) delle diverse aree di intervento.

In aggiunta ai precedenti tavoli, TELT sta conducendo un tavolo tecnico in materia di protezione civile per la messa a punto dei piani operativi di gestione del rischio dei cantieri della Torino-Lione sul territorio italiano.

Per affrontare le prescrizioni di carattere ambientale, per garantire un approccio multidisciplinare su tutti i temi oggetto di approfondimento, TELT ha istituito un gruppo di ricerca innovativo costituito dal Dipartimento di Scienze della Vita e Biologia dei Sistemi (DIBIOS) e dal Dipartimento di Scienze Agrarie, Forestali e Alimentari (DISAFA) dell'Università degli Studi di Torino. Il gruppo di ricerca ha avviato il "Progetto biodiversità"; lo studio prevede una valutazione della presenza e distribuzione delle differenti specie e la progettazione di interventi gestionali (es. interventi in ambito delle compensazioni forestali), questo nell'ottica della loro salvaguardarla in vista dell'ampliamento del cantiere.



## La comunicazione di prossimità

La comunicazione di prossimità è strutturata su due pilastri:

- le visite in cantiere, possibili una volta a settimana (circa 2.000 visitatori a Chiomonte dal 2014, e 1500 circa a Saint-Martin-La-Porte nel 2018);
- le novità sul progetto ed il cantiere che "La Val Susa", giornale locale, pubblica ogni mese.

Inoltre, tra le iniziative messe in atto, si segnala "Tunnel Art Work" (Laura Paperina, Ludo e Simone Fugazzotto), un'esposizione sotterranea di opere d'arte di noti writer italiani e francesi inaugurata nel novembre 2016 e ancora oggi presente in loco.



## Gestione del traffico, della sicurezza stradale e delle emergenze

La Torino-Lione non è una "singola infrastruttura" ma è uno degli anelli mancanti (missing link) indispensabili per consentire a tutta l'Italia (ed ai Paesi ad est e ad ovest dell'Italia) l'attraversamento dell'Arco Alpino Occidentale e la connessione ai paesi dell'Europa occidentale. L'opera non serve solo per il collegamento tra due punti importanti dell'Europa: serve l'intera direttrice dei flussi che passano attraverso le Alpi, diretti da Ovest ad Est, dal Portogallo fino alla Serbia.

La sostituzione della tratta di valico della Torino-Lione è oggi più che mai una condizione necessaria, la nuova linea ferroviaria è una tratta indispensabile per rendere possibile il "trasferimento modale" di merci e passeggeri sull'intero corridoio europeo e costituisce un elemento essenziale alla transizione ecologica del sistema dei trasporti dell'Europa per la riduzione delle emissioni climalteranti che l'intero continente produce.

La scelta della ferrovia non è né "avventurista" né "solitaria". È la scelta decisa con investimenti miliardari dall'Unione Europea e perseguita dalla Russia, dalla Turchia, dalla Cina e dall'intero continente asiatico, dai Paesi emergenti del continente africano (Marocco, Tunisia, Egitto). Una rete interconnessa sempre più interoperabile che sta diventando intercontinentale; l'unico sistema di trasporto in grado di consentire una compiuta transizione ecologica del sistema dei trasporti, realizzando in modo globale quegli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti che il Governo Mondiale ha cercato di darsi.

Il trasferimento nel trasporto merci da veicoli pesanti a ferrovia, che avverrebbe nel caso di attivazione della linea ad alta velocità/capacità Torino-Lione, produrrebbe una riduzione rilevante dei rischi di salute e di mortalità.

La diminuzione degli effetti scaturenti dal traffico merci su veicoli pesanti, con la costruzione e messa in della linea Torino-Lione, si farebbero sentire sull'intero scambio transfrontaliero Italia-Francia. L'incidentalità nei trasporti è oramai una emergenza mondiale, europea ed italiana, con enormi costi esterni per il sistema sociale ed economico. È universalmente riconosciuto come il problema sia prevalentemente dovuto al traffico stradale.

Il traffico stradale, per le sue caratteristiche e modalità di esercizio, è certamente dipendente, oltre che dallo stato delle infrastrutture e dei veicoli, dalle condizioni meteorologiche delle diverse stagioni ed alla perizia ed alle condizioni dei guidatori. Le strade e le autostrade, infrastrutture destinate ad un traffico misto di passeggeri e merci hanno raggiunto su molti dei principali assi stradali, in genere proprio quelli più interessati al transito di mezzi pesanti, livelli di saturazione e di degrado problematici, superando spesso la capacità di progetto delle diverse infrastrutture.

La congestione dei principali assi autostradali e viari produce, oltre ai costi ambientali, rilevanti costi economici e sociali - sottrae tempi crescenti al lavoro ed alla qualità della vita - ed aggrava il degrado dell'infrastruttura spesso dovuto ad un uso ed a una sollecitazione delle infrastrutture molto maggiore di quanto previsto in fase di progetto. Questo fatto riduce il tempo di "vita utile" dell'infrastruttura ed il suo livello di sicurezza.

Una infrastruttura satura rende necessari interventi più frequenti di manutenzione ordinaria ma soprattutto di manutenzione straordinaria: interventi costosi, realizzati con enormi difficoltà per gli effetti che producono su vie di grandi traffico (disagi ed interruzioni di esercizio).

Un significativo trasferimento di passeggeri e flussi di merci dalla strada, il modo di trasporto oggi più inquinante e pericoloso, alla ferrovia il sistema più "ecologico" e più "sicuro", è sempre più necessario. Dal confronto dell'incidentalità stradale con quella ferroviaria non emergono dubbi: è inconfutabile che la salvaguardia di vite umane (morti e feriti in incidenti sui trasporti) sia perseguibile già oggi. Un tale investimento oltre a evidenti vantaggi dal punto di vista ambientale, comporta una riduzione dell'incidentalità con notevoli ripercussioni sull'economia del paese.

■ **Il trasferimento di una quota rilevante del trasporto pesante dalla strada alla ferrovia, l'obiettivo sostenuto dall'Unione Europea e recepito da tutti gli Stati Membri, è quindi la soluzione più efficace per ridurre il carico del traffico, soprattutto pesante, sulle infrastrutture stradali e consentire una significativa riduzione di congestione ed incidentalità.**





6

## TUTELA DELL'AMBIENTE



<b>6.1</b>	La politica ambientale di TELT	130
<b>6.2</b>	L'attenzione all'ambiente durante lo scavo dei cunicoli geognostici	132
<b>6.3</b>	Uso sostenibile delle risorse	139
<b>6.3.1</b>	Consumo responsabile dei materiali e gestione del materiale di scavo	140
<b>6.2.2</b>	Gestione responsabile delle risorse idriche	142
<b>6.2.3</b>	Efficienza energetica ed emissioni in atmosfera	145
<b>6.3</b>	Protezione delle biodiversità e del territorio	151

**ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE**

Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni

**INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE**

Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

**CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI**

Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo

**AGIRE PER IL CLIMA**

Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico

**LA VITA SOTT'ACQUA**

Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile

**LA VITA SULLA TERRA**

Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre

**PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI**

Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

**AMBIENTE**

7. Sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali
8. Intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale
9. Incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente

- Rendere contrattuali, attraverso specifiche clausole, i principi e gli obiettivi della politica ambientale di TELT con le imprese cui verranno assegnati i lavori per la realizzazione dell'opera
- Utilizzare i ritorni d'esperienza di cantieri realizzati o in corso per migliorare il sistema di gestione ambientale in termini di flusso d'informazioni tra i vari attori e di comunicazione con la popolazione, "importando" in Francia come in Italia, le pratiche che si sono rivelate migliori nei due Paesi
- Sviluppare i progetti a favore della biodiversità, secondo il programma già avviato in Francia e in via di definizione lato Italia
- Favorire attivamente lo sviluppo economico dei centri urbani impattati dal progetto



Nella continuità del lavoro che è stato svolto nel passato, TELT si impegna a perseguire la sua missione secondo i principi fondamentali di salvaguardia dell'ambiente con obiettivi ambientali realistici ma ambiziosi.

Per rafforzare tale intento, TELT ha adottato una Politica ambientale condivisa tra Francia e Italia che punta a promuovere ad ogni livello della propria organizzazione un senso di responsabilità verso la tutela e la salvaguardia dell'ambiente e a condividere gli stessi criteri per la tutela dell'ambiente con le ditte esterne che sono chiamate ad operare per TELT, e che sono dei partner essenziali per il raggiungimento degli obiettivi. Vengono messi in risalto in particolare due aspetti principali:

- una partecipazione attiva alla riduzione dei gas ad effetto serra e della transizione energetica: è l'essenza stessa del progetto che rientra nel quadro dello sviluppo della rete ferroviaria Europea;
- l'applicazione del principio di precauzione e dei principi di «evitare, ridurre ed eventualmente compensare» gli impatti ambientali sin dal momento della progettazione e realizzazione dell'opera.

La Politica ambientale di TELT non si accontenta di rispettare gli standard ambientali indicati per legge ma intende minimizzare l'impatto dell'opera e aumentarne le risultanze positive.

Un impegno particolare è stato dispiegato nel 2018 per tradurre i principi enunciati nelle Politiche Ambientali in obiettivi misurabili e omogenei tra Italia e Francia.

È da osservare che, in materia di ambiente, valgono le leggi e normative del paese in cui avvengono i lavori: TELT si arricchisce della propria binazionalità cercando di applicare in entrambi i Paesi i modelli che appaiono più efficienti per la tutela dell'ambiente. Inoltre, l'ottenimento della certificazione sui sistemi di management ambientale, la ISO 14001:2015, ha permesso al personale di TELT di progredire nella presa di coscienza del proprio ruolo e di strutturare in modo più efficiente la propria organizzazione per raggiungere gli obiettivi ambientali che si è fissata. La certificazione è stata ottenuta nel 2017 e confermata del 2018.

Ogni avanzamento della progettazione dell'opera è stato vagliato dagli Enti competenti sotto il profilo della compatibilità ambientale, attraverso numerosi Studi d'impatto Ambientale impostati secondo la regolamentazione dei rispettivi Paesi. I progetti sono stati sottoposti alle rispettive procedure in seguito alle quali sono state definite le prescrizioni a cui il promotore deve attenersi nel realizzare l'opera. Nella fase di cantiere (attualmente, scavo delle due gallerie geognostiche, cfr. paragrafo successivo), un ampio sistema di monitoraggio di tutte le componenti ambientali - atmosfera, acque, ambiente acustico, ambiente naturale, etc. - viene messo in opera nell'intorno dei cantieri per tutta la durata dei lavori per accertare che le esternalità restino limitate ed accettabili sotto tutti i profili. Tale sistema di misure viene stabilito in accordo con le autorità competenti dei due Paesi e i risultati delle misure vengono comunicati regolarmente ai rispettivi organi di controllo che vigilano al rispetto dei limiti prefissati e non superabili.

In particolare, al fine di rispondere in maniera adeguata alle prescrizioni del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, per quanto riguarda il lato italiano dell'opera, e dell'insieme dei decreti prefettizi per quanto riguarda il lato francese, e garantire così un opportuno presidio ambientale dei cantieri, TELT ha sviluppato un sistema integrato costituito da un Piano di Monitoraggio Ambientale e da un Piano di Gestione Ambientale così costituito:

1. **il Piano di Monitoraggio Ambientale** ha la finalità di valutare l'impatto delle attività di cantiere sull'ambiente esterno, accertando lo stato ambientale delle aree interessate prima dell'avvio delle attività e monitorandone l'evoluzione in fase realizzativa;

2. **il Piano di Gestione Ambientale** costituisce un piano di controllo interno, consentendo di:

- a. monitorare le componenti ambientali a salvaguardia della salute dei lavoratori;
- b. monitorare le componenti ambientali al fine di correlare i risultati con quelli del monitoraggio esterno;
- c. conoscere l'origine di possibili/eventuali criticità ambientali generate dalle attività di cantiere.

TELT sta inoltre procedendo a rendere operativo un geodatabase, che raccoglie dati provenienti da studi e indagini di natura geologica, idrogeologica, geotecnica, geofisica, così come dati, indicatori della qualità dell'atmosfera, dell'acqua, dell'ambiente acustico, della flora e della fauna, degli habitat, che sarà esteso ai diversi cantieri man mano si apriranno.

## L'attenzione all'ambiente durante lo scavo dei cunicoli geognostici

La Torino-Lione ha cominciato il suo percorso di avvicinamento agli obiettivi di mitigazione degli impatti ambientali già nella fase delle indagini geognostiche con le quali LTF, il promotore pubblico incaricato degli studi prima della nascita di TELT, e TELT stessa hanno studiato sinora la situazione geologica del tracciato e il comportamento della roccia in relazione allo scavo.

I cantieri geognostici, oltre ad aver permesso di raggiungere importanti risposte quanto agli aspetti geologici e alle tecniche di scavo, sono stati la prima fonte di informazione per costruire la politica ambientale che TELT seguirà nella fase dei lavori definitivi e hanno rappresentato un'eccellente opportunità di entrare in contatto con gli stakeholder.

Sono stati messi a punto i sistemi di monitoraggio riguardanti tutte le componenti ambientali coinvolte, a partire dal controllo sistematico del materiale proveniente dai sondaggi in avanzamento effettuati sul fronte di scavo e del materiale estratto. In questo contesto, vengono effettuate analisi sistematiche delle acque di venuta delle gallerie e delle acque di scarico prima di essere reimmesse nell'ambiente naturale. Sia all'interno che all'esterno dei cantieri viene controllata la qualità dell'aria e del clima acustico così come le componenti di amianto, le radiazioni ionizzanti e le vibrazioni. Controlli periodici sono effettuati anche sulla flora, sulla fauna e sugli habitat circostanti.





## Il cantiere del cunicolo geognostico della Maddalena

Il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena, a Chiomonte, ha una storia molto particolare, anche legata alle tematiche ambientali. Il tracciato del cunicolo è caratterizzato da una lunghezza pari a 7 km e 20m, da un diametro di 6,30 m e da una pendenza che varia lungo il tracciato.

I primi 1.500 m sono in salita, il punto di minimo a 4.100 m. Iniziati a fine 2012, i lavori di scavo sono stati svolti nei primi 200 metri con metodo tradizionale per poi proseguire da novembre 2013 con la Tunnel Boring Machine denominata Gea, un "cantiere mobile" lungo 240 metri. Durante i lavori sono stati eseguiti rilievi geologici, idrogeologici e geo-meccanici, sondaggi, prove in situ e di laboratorio, monitoraggi geofisici, monitoraggi tensionali e deformativi.

A fine febbraio 2017 sono stati raggiunti i 7 km di scavo, traguardando i 3 principali obiettivi prefissati:

- Indagine del Massiccio dell'Ambin;
- Test dello scavo meccanizzato (le tre gallerie francesi erano state realizzate con scavo tradizionale);
- Test di scavo sotto alte coperture di roccia (oltre i 2.000 m).

Il cunicolo è servito per aggiornare e migliorare la progettazione del Tunnel di Base, aumentando il grado di affidabilità delle previsioni. Al di là di questo importante obiettivo, il cantiere de La Maddalena ha permesso di testare il sistema di gestione ambientale messo in campo.

L'organizzazione prevede in particolare:

- Riunioni periodiche di cantiere con gli specialisti in seno alla Direzione Lavori, al raggruppamento delle imprese e al prestatore di servizio incaricato del monitoraggio ambientale;
- Tavoli tecnici con gli enti preposti, per la definizione di protocolli operativi e la verifica del sistema di monitoraggio, completati da ispezioni sul posto e contro-misurazioni;
- La messa in opera di misure di mitigazione ambientale.

Fra gli aspetti maggiormente qualificanti dal punto di vista ambientale, vi sono il monitoraggio "esterno" (presso ricettori di impatto) e "interno", inteso nella duplice accezione di controllo dei lavori, da un lato, e di qualità ambientale per i lavoratori, dall'altro. Sotto il controllo dell'Arpa (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale) sono stati sorvegliati diversi parametri per ciascuna componente ambientale, misurati su una quarantina di punti distribuiti su un perimetro di 15 km intorno al cantiere con un sistema di attualizzazione in tempo reale.

Il monitoraggio ambientale esterno al cantiere, come certificato anche dal parere di VIA della Commissione di Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente, ha dimostrato che gli impatti riscontrati all'interno del cantiere "sono stati circoscritti all'area di cantiere non determinando ricadute sull'ambiente circostante". Il Ministero dell'Ambiente italiano ha riconosciuto il raggiungimento di tutti gli obiettivi geognostici, affermando che "le reali condizioni sono risultate essere migliori delle previsioni".

Per questo sistema di monitoraggio, TELT ha investito il 5% del budget destinato alla realizzazione del tunnel geognostico, un investimento che non ha precedenti fra i grandi opere a livello nazionale. Per utilizzare i dati raccolti nel quadro del monitoraggio ambientale, un aiuto importante verrà dalla tecnologia informatica all'avanguardia. Attualmente, un portale specifico permette la gestione e la validazione strutturata dei dati ambientali del cantiere della La Maddalena, permettendo agli organismi di controllo di realizzare una verifica indipendente di questi dati.

Da Chiomonte è partito inoltre il progetto operativo "Tuteliamo il territorio" nato per assicurare la protezione della salute dei cittadini dalla fase di cantiere e destinato a essere declinato su tutti gli altri cantieri. L'indirizzo di fondo di questo progetto si riferisce all'ambiente inteso come habitat naturale, al sistema di valori storico-culturali delle comunità locali e alla salute degli abitanti.

Il primo passo di questo progetto, è stato l'avvio di un'attività di Valutazione dell'Impatto sulla Salute pubblica (VIS) del cantiere, come già descritto nel capitolo 5.2.2. La squadra dell'Università di Torino dedicata alla VIS ha raccolto e classificato i dati sanitari regionali stabilendo così lo stato di salute medio del territorio, prima dell'inizio dei lavori. Successivamente ha sottoposto a verifica 62.870 monitoraggi eseguiti da TELT nelle aree interessate dal cantiere nell'arco dei lavori dal 2012 al 2016 sulle varie componenti relative a atmosfera, rumore, vibrazioni, amianto, particolato atmosferico, radiazioni, acque superficiali e sotterranee. Ha inoltre svolto analisi dei dati sanitari regionali sullo stato di salute del territorio nella fase "in corso d'opera".

Quest'attività ha permesso la comparazione dei dati e dello stato di salute dei cittadini prima e durante il cantiere in continuo raccordo con i Comuni coinvolti. Le conclusioni finali dimostrano che gli anni di cantiere per il tunnel geognostico di Chiomonte non hanno alterato lo stato dell'ambiente e non hanno generato alcun impatto sulla salute dei cittadini.

Per maggiore tranquillità dei cittadini le attività di monitoraggio del territorio e la raccolta dei dati sanitari proseguiranno anche per il periodo successivo alla chiusura del cantiere. L'aver scelto proprio il cantiere di Chiomonte come base di avvio del progetto Tuteliamo il Territorio acquisisce ancora maggior valore in relazione alla scelta di iniziare gli scavi del tunnel lato italiano dal cantiere de La Maddalena. Contenuto nel Progetto di Variante, questo punto costituisce un capitolo fondamentale del Progetto di Riferimento Finale e si traduce come una notevole riduzione degli impatti di un nuovo cantiere sul territorio e un'ottimizzazione delle risorse impiegate.

## Galleria geognostica di Saint-Martin-la-Porte

Realizzata nell'asse e nel diametro del tubo sud del futuro tunnel, questa galleria collegherà la discenderia di Saint-Martin-la-Porte a La Praz. Si tratta di una galleria geognostica di 9km scavata con fresa e costituirà un elemento integrante della nuova opera. I lavori vengono realizzati tra formazioni di rocce composte di scisti, arenarie, argille, anidriti e carbone. Verrà attraversato anche il fronte dell'Houiller che rappresenta il passaggio fisico tra le anidriti e le rocce particolarmente ricche in carbone. Questa difficile conformazione geologica rende lo scavo particolarmente complesso a causa di rilevanti convergenze del terreno. Inoltre, i lavori prevedono la realizzazione di una galleria complementare di 1,8 km scavato con metodo «tradizionale». A partire dal piede di questa discenderia complementare, le squadre attraverseranno il fronte dell'houiller scavando una seconda galleria di 1,4 km. Permetterà lo studio geognostico ed il consolidamento dei dati geotecnici di questa zona.

Come per il cantiere de La Maddalena, TELT ha messo in campo per il cantiere del tunnel geognostico di Saint-Martin-la-Porte un sistema di gestione ambientale che poggia su:

- Riunioni periodiche di cantiere con gli specialisti in seno alla Direzione Lavori, al raggruppamento delle imprese e al prestatore di servizio incaricato del monitoraggio ambientale;
- Scambi frequenti con gli organi preposti, per la definizione di protocolli operativi e la verifica del sistema di monitoraggio;
- La messa in opera di misure di mitigazione ambientale.

Questo sistema si basa anche su una rete di monitoraggio ambientale i cui dati sono regolarmente verificati e trasmessi agli organismi di controllo. Simmetricamente al cantiere italiano, pur se in un contesto differente, vengono organizzati frequenti scambi con la popolazione, in particolare attraverso visite regolari dei siti di cantiere da parte delle associazioni degli abitanti accompagnati dalle imprese. Inoltre, ecologi specializzati eseguono visite mensili e controlli delle misurazioni effettuate da TELT allo scopo di evitare o ridurre l'impatto del cantiere sulle specie animali e vegetali.

Il bilancio delle attività per il 2017 e primo semestre del 2018, presentato al Comitato di Gestione dell'Ambiente, istituto presieduto dal Sotto-Prefetto della Savoia e ha sottolineato un successo globale delle azioni condotte:

- Nessun inquinamento dell'ambiente naturale attiguo al cantiere;
- Ricerca dei migliori accordi con il territorio nel rispetto delle leggi in vigore;
- Messa in opera di misure complementari al fine di rispondere alle richieste degli abitanti.

IL CANTIERE DI SAINT-MARTIN-LA-PORTE



## Uso sostenibile delle risorse

Dall'analisi delle alternative di tracciato sino alle scelte di utilizzo dei materiali di scavo, tutte le valutazioni effettuate si inseriscono in un contesto di ricerca di contenimento nell'uso di risorse ambientali. Per approcciare il tema dell'ambiente, nella fase di progettazione, TELT ha messo in campo:

- Il modello concettuale di "Pressione-Stato-Risposte" che prevede una lettura integrata dei fenomeni studiando le interdipendenze della catena causale fra le pressioni antropiche e le risposte che una società è in grado di mettere in atto per mantenere equilibrio tra le proprie pressioni e la tutela delle risorse ambientali.
- La sequenza "evitare-ridurre-compensare": ovvero, il primo sforzo progettuale deve focalizzarsi sulle possibilità di evitare l'impatto sulla risorsa (per esempio: trovare soluzioni di tracciato che minimizzano il consumo di habitat naturali), nel caso in cui sia impossibile evitare del tutto un impatto, è necessario definire tutte le tecniche che devono essere messe in opera per attenuare tale impatto (per esempio: se non si riesce ad evitare del tutto una zona naturale, è necessario contenere al massimo la superficie e attuare tutte le misure che permettono di minimizzare l'impatto sulle specie animali e vegetali: corridoi ecologici, trapiantazione di specie protette, ecc.); infine, nel caso in cui restino degli impatti, è necessario mettere in opera delle misure il cui obiettivo è di ricreare un equilibrio naturale (per esempio: restauro ecologico di aree nella stessa area geografica).

Tali processi sono stati applicati in fase di progettazione per tutte le componenti ambientali (atmosfera, acque, ambiente acustico, ambiente naturale, paesaggio, ecc) descritte nei prossimi paragrafi.



## Consumo responsabile di materiali e gestione del materiale di scavo

TELT ha sottoposto alla Conferenza Intergovernativa la volontà di cercare soluzioni innovative per ottimizzare e valorizzare al massimo le terre di scavo. L'obiettivo è, grazie a strumenti giuridici adeguati, che le eccedenze dei materiali possano anche essere valorizzate nell'ambito bi-nazionale del progetto o persino su scala europea. L'opera si sviluppa in sotterraneo per l'89% e interessa una porzione minima di territorio libero rispetto al suo sviluppo complessivo. Per i pochi chilometri all'aria aperta, il suolo è stato preso in considerazione nella doppia logica di ridurre il consumo al minimo e favorire il recupero, ove possibile, con gli interventi complementari alla realizzazione dell'opera, come i progetti delle nuove stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne.

Il progetto risponde a requisiti di efficienza tecnica e ambientale grazie all'utilizzo di tecnologie di scavo con fresa e massimizzando la valorizzazione e l'utilizzo dei materiali di scavo. L'opera prevede infatti un volume totale dei materiali da scavare pari a 37,2 milioni di tonnellate, di cui 29,9 milioni di tonnellate sul versante francese (3,1 milioni di tonnellate dei quali per Saint-Martin-la-Porte) e 7,3 milioni di tonnellate sul versante italiano per un periodo di 10 anni. Una parte considerevole del materiale di scavo verrà utilizzata per il rivestimento della galleria (calcestruzzo o rilevati ferroviari) e per i rilevati dei settori all'aperto mentre la restante parte verrà trasportata tramite ferrovia, nastri trasportatori e autostrada ai siti di deposito. L'analisi dei materiali di scavo mette in evidenza una considerevole quota di roccia di qualità ottimale per il suo reimpiego nei lavori, arrivando, lato Italia, ad una stima del 65% di utilizzo all'interno dell'opera stessa, di cui un 42% per rilevati ed un 23% come aggregati per calcestruzzi, e 45% lato Francia. Lo smarino non trasformabile verrà stoccato o utilizzato per il rimodellamento morfologico dei siti di deposito identificati.

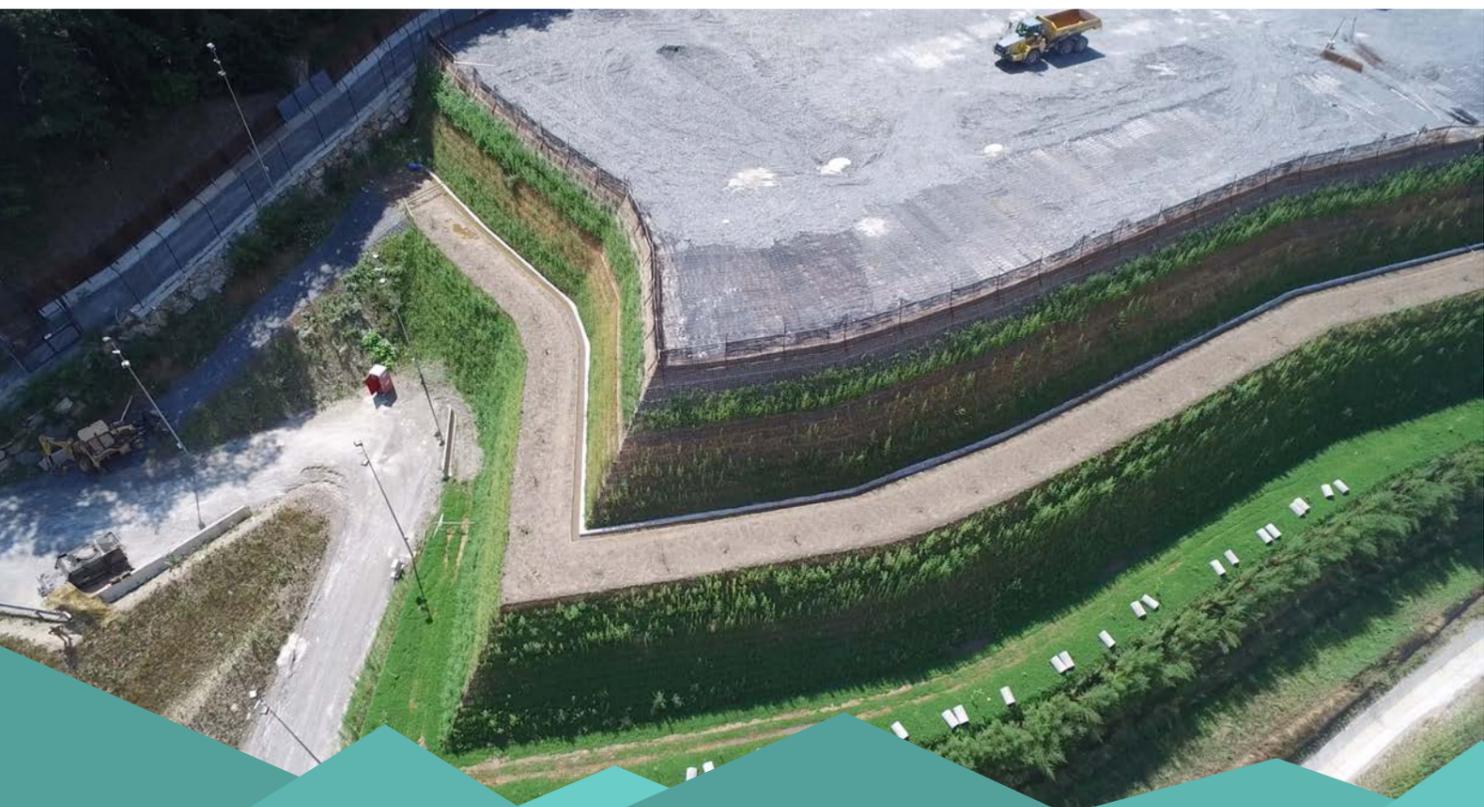
TELT mette in campo l'attuazione di una politica sostenibile di gestione dei materiali di scavo che sia conforme agli obiettivi stabiliti dalla normativa in materia ambientale e si basi su una gerarchia delle modalità di trattamento.

Conformemente al diritto italiano, le indagini geognostiche evocate precedentemente hanno consentito la predisposizione di un Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo con importanti conseguenze:

1. La riduzione della produzione del materiale di scavo rispetto al Progetto Definitivo approvato di circa 400.000,00 t. Il ritorno di esperienza della Maddalena e le prove di laboratorio realizzate sul materiale di scavo hanno consentito di aumentare il coefficiente di valorizzazione del materiale per la produzione degli aggregati per il calcestruzzo e quindi aumentare il quantitativo di aggregati utilizzato nel progetto (circa 1.000.000 t in più);
2. La possibilità di stoccare in sotterraneo l'eventuale quantità di materiale contenente amianto (circa 219.000 t) nelle gallerie che non verranno più utilizzate in fase di esercizio, evitando in questo modo l'uscita all'esterno di questo materiale. Pertanto, le tecniche di lavoro e di sicurezza previste escludono qualsiasi possibilità di contaminazione in ambiente esterno e conseguenti esposizioni per la popolazione e per i lavoratori, in quanto il progetto prevede che il materiale resti confinato nella montagna con tombatura nelle gallerie già scavate.

A livello di gestione del cantiere, TELT si impegna a garantire il monitoraggio dei rifiuti operativi nelle attività future. In particolare, con riferimento alla gestione dei rifiuti assimilabili a quelli urbani, e gli altri rifiuti pericolosi e non pericolosi derivanti da attività di costruzione specifiche, tra cui lo smarino come materiale di risulta. L'adozione del sistema di gestione ISO 14001:2015, implica un impiego massimo di riciclo di materiale e una minima parte di materiale in discarica. Nel novembre 2015 è stato istituito in seno a TELT un gruppo di lavoro multidisciplinare incaricato della gestione dei materiali di scavo, con l'obiettivo di stabilire un piano di gestione dei materiali e cercare soluzioni che consentano di ottimizzarne la valorizzazione, basandosi in particolare sui lavori del CETU (Centre d'études des tunnels) e dell'AFTES (Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain). Attualmente sono in corso diverse riflessioni per:

- massimizzare la valorizzazione dei materiali nell'ambito del progetto, da una parte all'altra della frontiera;
- mettere in atto un sistema di "classificazione in linea" che permetta di smistare i materiali in funzione delle loro caratteristiche fisicochimiche e, in tempo reale, determinarne l'impiego e la destinazione e, pertanto, ottimizzarne la gestione (stoccaggio, trasporto, ecc.);
- condurre una ricerca di tecnologie innovative che permetta la riutilizzazione di materiali che non hanno una composizione ottimale;
- valutare se altre committenze potrebbero utilizzare questi materiali in un'ottica di economia circolare a livello europeo.



## Gestione responsabile delle risorse idriche

Fin dalla metà degli anni '90 le società incaricate degli studi legati alla progettazione della nuova linea Torino Lione si sono interessate in modo assiduo alla componente idrica in Francia come in Italia.

In primis, nelle fasi di progettazione, l'obiettivo principale era quello di fornire gli elementi ai progettisti per individuare lo stato di qualità ambientale delle acque superficiali e sotterranee, di caratterizzare gli acquiferi presenti nel territorio interessati dalle opere del Nuovo Collegamento Ferroviario.

In particolare tali dati hanno consentito di elaborare documenti progettuali, realizzare l'analisi dei rischi sulle risorse idriche e infine prevedere interventi al fine della salvaguardia delle risorse idriche.

L'attività è avvenuta considerando:

- lo stato delle conoscenze delle componenti in esame, relativamente agli aspetti geologico, idrogeologico e idrologico definiti nel corso delle fasi progettuali realizzate;
- la distribuzione spaziale delle opere in progetto, al fine di effettuare la scelta dei punti da monitorare in previsione di potenziali impatti sulle componenti investigate;
- i risultati delle attività di monitoraggio eseguite precedentemente;
- le informazioni ricavate dagli elaborati progettuali consultati e dalle banche dati ufficiali esistenti.

Dal 2009, in Italia, con l'approvazione dell'Osservatorio Tecnico del Nuovo Collegamento ferroviario avviene senza soluzione di continuità la misura dei punti d'acqua relativi ai settori d'interesse. Una rete di punti che è stata costituita partendo da un censimento dei punti d'acqua esistenti sul territorio, venendone a conoscenza direttamente dalle amministrazioni comunali, dai gestori delle acque potabili, dai diversi gestori presenti sul territorio d'interesse, da enti. I punti costituenti la rete italiana sono circa 175, mentre quella francese 185.

Oggi l'obiettivo dell'attività di monitoraggio idrico è di continuare ad acquisire i dati necessari per un quadro conoscitivo continuo nel tempo delle componenti idriche del territorio interessato, senza soluzione di continuità, prima dell'avvio dei lavori. Con l'avvio dei lavori questi punti d'acqua rientreranno per quanto riguarda l'Italia nell'ambito della procedura del Piano di Monitoraggio Ambientale e per quanto riguarda la Francia nell'ambito del protocollo della "Loi sur l'eau" che prevede un controllo più infittito nell'intorno dello scavo in atto ai fini della salvaguardia delle risorse idriche.

## Salvaguardia delle sorgenti

Sono state effettuate per quanto possibile le indagini sul campo e l'ubicazione del tracciato e scelte progettuali hanno puntato a salvaguardare al meglio questo prezioso elemento ambientale. Per quanto ad oggi non si ravvedano problematiche particolari su questo tema, sono stati eseguiti ulteriori approfondimenti utilizzando un ampio Piano di Monitoraggio delle risorse idriche con controlli su centinaia di sorgenti in Francia ed in Italia.

Lato Italia, i dati del monitoraggio, che viene eseguito anche su territori limitrofi non direttamente interessati dall'opera, vengono inviati ogni mese a tutti i comuni coinvolti. Le sorgenti per cui è stato segnalato un rischio in fase di progetto sono garantite da interventi alternativi (pozzi in aree limitrofe, sorgenti ad oggi non allacciate alla rete di distribuzione).



## Studio sulla valorizzazione geotermica delle acque del tunnel di base del Moncenisio

Tra il 2016 e il 2017, nel rispetto dei principi 7, 8 e 9 del Global Compact, TELT ha avviato un progetto di partnership con il Politecnico di Torino per lo studio della risorsa idrica nello scavo del cunicolo geognostico de La Maddalena. La prima fase dell'indagine si è concentrata sulla portata, conducibilità e temperatura delle venute d'acqua lungo il percorso dello scavo. I risultati di questa analisi preliminare, oltre a confermare che la prosecuzione dei lavori non influenza il regime idrodinamico e geochimico delle sorgenti esterne, ha anche potuto appurare temperature abbastanza alte delle acque incontrate nel Cunicolo.

Sulla base dei risultati geognostici, il Politecnico ha potuto simulare prime ipotesi di valorizzazione della risorsa geotermica per diversi tipi di utenze: la piscina comunale, gli uffici ferroviari e una rete di teleriscaldamento a possibile utilizzo della Città di Susa.

Visto che il cantiere di scavo del Tunnel di Base non sarà più a Susa ma nell'area del cunicolo esplorativo de La Maddalena a Chiomonte e che il portale di accesso al Tunnel di Base resta nel Comune di Susa, dove verranno convogliate parte delle acque sotterranee derivate dalla galleria principale una volta completata, la terza fase dello studio si concentrerà prevalentemente sull'area di Chiomonte. Nello specifico verterà sugli scenari di sviluppo di impianti alimentati da energia prodotta da fonte geotermica proveniente dal tunnel e sull'impostare un'analisi degli iter autorizzativi per lo sviluppo di progetti integrati e replicabili che possano coinvolgere il tessuto produttivo locale.



## Efficienza energetica ed emissioni in atmosfera

Sostenibilità e uso efficiente delle risorse sono i requisiti di una qualsiasi opera infrastrutturale, dalla fase di progettazione alla sua cantierizzazione, fino al suo utilizzo.

Uno degli obiettivi fondamentali di TELT nel progetto ferroviario misto passeggeri/merci attraverso le Alpi è la partecipazione collettiva alla protezione dell'ambiente, con particolare riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra, resa possibile da una migliore ripartizione modale ferro/gomma nel contesto ecologicamente sensibile delle Alpi. Ciò nondimeno, la sfida consiste nel ridurre al minimo le ricadute negative che l'infrastruttura, come ogni opera umana, può produrre sull'ambiente, e questo sia nella sua configurazione finale che durante la fase di cantiere per la sua realizzazione.

Per ridurre le emissioni di gas serra, è necessario in primo luogo poterle quantificare. Gli impatti derivanti dall'opera sono stati calcolati attraverso il Bilancio del Carbonio<sup>4</sup>, il quale risponde a questa logica proponendo un metodo di stima delle emissioni di gas serra indotte da un'attività o un progetto sull'intero arco temporale corrispondente all'intero ciclo di vita. Il Bilancio del Carbonio è richiesto per tutti nuovi progetti infrastrutturali o miglioramenti delle infrastrutture esistenti.

Questo tipo di bilancio mira a identificare il contributo, per euro investito, alla riduzione delle emissioni di carbonio nell'atmosfera (calcolata in tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti – TeqCO<sub>2</sub>) in relazione allo spostamento modale verso modi di trasporto meno inquinanti. Il trasferimento di passeggeri o merci su rotaia genera infatti significative riduzioni di CO<sub>2</sub> per passeggero e per tonnellata trasportata.

Un primo Bilancio del Carbonio completo sull'opera è stato condotto nel 2010 e presentato nel gennaio 2011 sulla base di un programma per la messa in servizio e delle previsioni di traffico in allora definite.

Il lavoro è in seguito convogliato, nel quadro dell'ACB, nel Quaderno 8 dell'Osservatorio Torino Lione, pubblicato e presentato alle istituzioni nel 2012. Lo studio è stato condotto attraverso la metodologia Bilancio del Carbonio dell'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), anche utilizzata per altri studi come sulla LGV Rhin-Rhône. In tale studio vengono prese in considerazione tutte le diverse fasi dell'opera: la Progettazione, la Costruzione e l'Esercizio. Il risparmio di emissioni atteso in esercizio è di poco meno di 3 milioni di TeqCO<sub>2</sub>/anno, stabile dopo l'entrata a regime per tutta la vita utile dell'opera, corrispondente alle emissioni di gas serra di una città di 300.000 abitanti; questo vorrebbe dire risparmiare ogni anno l'equivalente delle emissioni prodotte dalla somma delle città di Alessandria, Asti, Cuneo, Vercelli e Biella.

<sup>4</sup> Analisi condotte dall'Osservatorio, pubblicate nel Quaderno 15, 24 maggio 2019

Il Bilancio del Carbonio per la fase 1 si presenta in formato ridotto, sia per quanto riguarda la fase di realizzazione che di esercizio. Infatti da un lato vengono considerate emissioni inferiori dovute ad una riduzione delle opere da realizzare ed in particolare le opere seguenti:

- Sezione transfrontaliera da Bussoleno (IT) a Saint Jean de Maurienne (FR), che comprende in particolare il tunnel di base;
- Adeguamento linea storica tra Bussoleno e Avigliana;
- Accessi italiani di prima fase come da aggiornamento "project review 2017" (esclusione del tunnel dell'Orsiera e della gronda di Torino);
- Accessi francesi di prima fase come da DUP approvata nel 2013 (una sola canna Chartreuse, Glandon, Belledonne e linea mista tra Grenay e Chambéry).

In secondo luogo è però considerato anche un minor beneficio legato al trasferimento modale, legato alle caratteristiche della configurazione di Fase 1, ma comunque più importante proporzionalmente rispetto a quello considerato nel 2011 per via delle caratteristiche evolute del trasporto ferroviario moderno (massa trasportata per treno) e la presa in conto delle politiche di trasferimento modale attivabili da Italia e Francia in attuazione degli accordi internazionali e delle decisioni europee. Le principali fonti di riferimento come Eurostat (DG MOVE), gli studi di traffico prodotti per l'Osservatorio dall'Università Bocconi e del CERTet offrono una base dati autorevole anche per i valori dei consumi e delle emissioni.

I fattori di emissione per tipo di carburante sono i valori definiti dalla Commissione Europea e dalle autorità italiane e francesi (ADEME, affissione della CO<sub>2</sub> delle prestazioni di trasporto, 2012). Nella fase di progettazione e costruzione, il calcolo del carbonio prende in considerazione le diverse componenti del programma lavori, dei materiali utilizzati, della logistica di cantiere e di ciascuna operazione prevista (dati di progetto).

La fase di costruzione comprende:

- La costruzione della linea e delle opere d'arte, le cui emissioni sono stimate a partire dall'uso di materiali da costruzione, in base ai pesi dei materiali necessari alla costruzione dell'infrastruttura e ai relativi fattori di emissione di gas serra;
- L'estrazione e la messa in opera dei materiali in fase di cantiere: consumo di carburante per i mezzi del cantiere;
- Le emissioni legate alla costruzione del materiale ferroviario che sarà utilizzato nella futura infrastruttura ferroviaria;
- La riduzione delle emissioni di Carbonio legata alla mancata costruzione di un certo numero di mezzi pesanti, resa possibile dal trasferimento dei traffici stradali al modo ferroviario.

L'impronta del carbonio in fase di esercizio è data dalla ripartizione e le caratteristiche dei trasporti (ammontare annuo, distanza media percorsa, carico medio, consumo, emissioni...) applicata al modello di traffico merci e passeggeri.

In particolare la fase di esercizio comprende:

- Le emissioni derivanti dalla circolazione dei treni sulla nuova infrastruttura (consumo elettrico dei treni, manutenzione e rinnovamento dell'infrastruttura, ...);
- Le emissioni di gas serra prodotte (in presenza della nuova infrastruttura) dai traffici di tutti i modi, evidenziando le emissioni evitate a seguito della messa in funzione del progetto grazie al trasferimento modale verso la ferrovia (trasporto merci e passeggeri);
- Il confronto con le emissioni in situazione di riferimento.

La simulazione delle emissioni prodotte durante la fase di progettazione e costruzione e le emissioni evitate in fase di esercizio (per merito dello spostamento modale di passeggeri e merci), permette di calcolare dopo quanto tempo saranno ammortizzati gli impatti della realizzazione grazie ai benefici ambientali della nuova infrastruttura ferroviaria.

I benefici ambientali sono espressi in termini di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti<sup>5</sup>, calcolati in base alla stima differenziale tra la situazione di riferimento (senza l'opera) e quella di progetto (con l'opera).

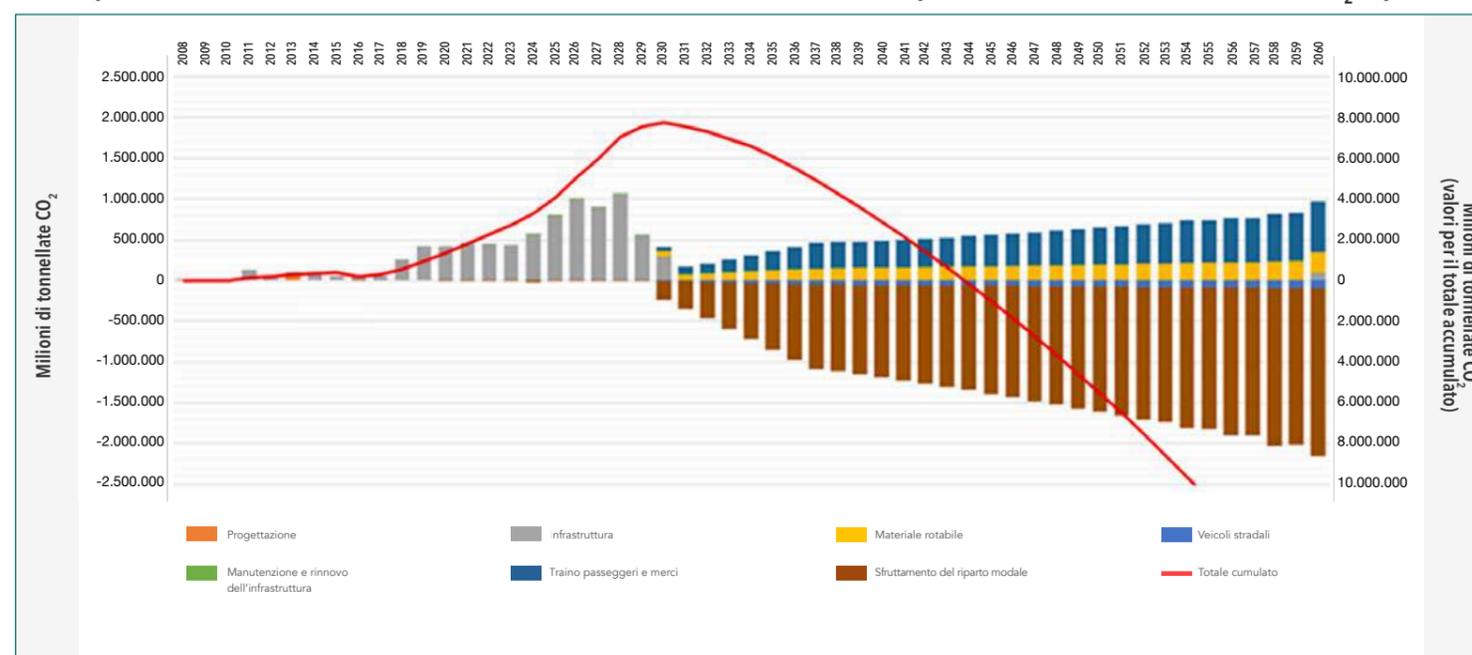
Le emissioni corrispondenti sono stimate secondo ipotesi di carico medio; di consumo medio; del fattore di emissione per litro di carburante consumato per i veicoli privati e i mezzi pesanti. Inoltre vi è una ripartizione stimata del parco automobilistico di veicoli privati. I fattori di emissione per tipo di carburante derivano dai valori tutelari indicati dalla Commissione Europea. Il risultato è rappresentato nel grafico seguente.

La linea rossa rappresenta il totale cumulato nel bilancio del carbonio della Torino-Lione che diventa positivo, avendo scontato l'intero costo "ambientale di costruzione" dopo circa 15 anni dalla messa in esercizio dell'opera. L'infrastruttura da tale data, inizia a produrre grandi vantaggi, in termini di riduzione di CO<sub>2</sub>, valutata in un risparmio di oltre un milione di tonnellate di CO<sub>2</sub> l'anno per tutta la vita utile dell'opera, 120 anni. Il bilancio "annuo" è positivo fin dal 2030, quindi con l'entrata in esercizio della linea. Le barre in marrone raffigurano le tonnellate di CO<sub>2</sub> risparmiate ogni anno grazie al trasferimento modale dalla gomma al ferro.

Tale risultato è in linea con le analisi condotte dall'Osservatorio e pubblicate nel Quaderno 12 (2018), che affermavano quanto segue:

- raggiungendo la ripartizione modale del 30% al 2035, in quell'anno otterremo di ridurre le percorrenze stradali annuali di 847 milioni di chilometri;
- arrivando al 50% del trasferimento modale, ipotizzato al 2050, si riducono ogni anno le percorrenze stradali dei veicoli pesanti di 1,7 miliardi di chilometri;
- sono valutate in 44 milioni le tonnellate di CO<sub>2</sub> risparmiate in trent'anni dopo l'apertura del tunnel del Moncenisio, rispetto alle emissioni prodotte da un trasporto puramente stradale.

**Impatto ambientale della Torino-Lione (Bilancio del Carbonio, valori espressi in milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> eq.)**



<sup>5</sup> Rispetto all'unità di misura "ufficiale" per le emissioni di Gas Serra (equivalente carbonio), la t.eq.CO<sub>2</sub> dà luogo a valori moltiplicati per un fattore 3.67

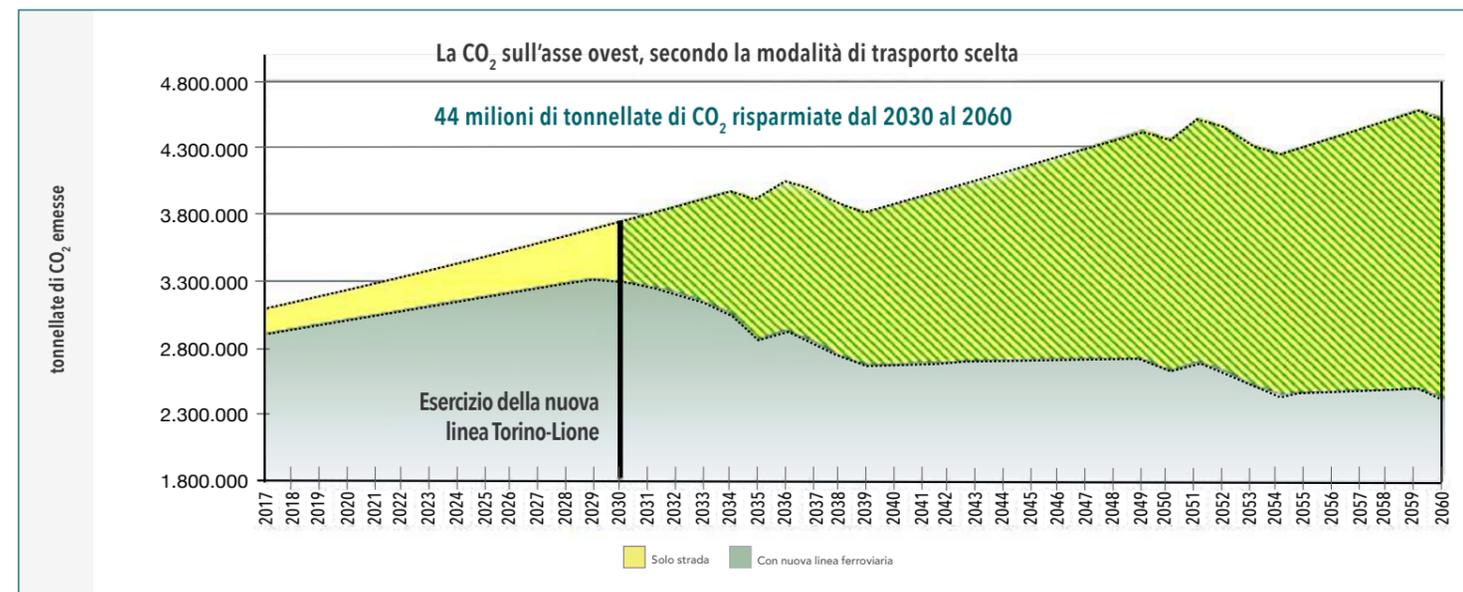
In conclusione, le più recenti analisi confermano dunque non solo la sostenibilità ambientale ma la necessità e l'urgenza dell'investimento, per ottenere la riduzione dell'impatto del traffico sull'ambiente tramite la nuova infrastruttura ferroviaria e al trasferimento modale.

Le simulazioni effettuate confermano che la configurazione di fase 1, che di fatto è composta dalle opere che permettono il salto di qualità da una vecchia linea di montagna ad una linea moderna a standard europei, fa sì che dopo 15 anni dalla messa in esercizio dell'infrastruttura il "costo ambientale espresso in CO<sub>2</sub> equivalente" sarà ammortizzato per effetto del trasferimento modale dei mezzi pesanti sulla nuova infrastruttura.

Questo significa che, dalla fine del 15° anno, ripagati i costi energetici ed ambientali di costruzione, resteranno solo gli effetti positivi, che dureranno per tutta la vita dell'opera ovvero 120 anni. I risultati del bilancio completo (versione 2011) potranno essere raggiunti durante tale vita utile, a seconda del calendario che gli Stati decideranno per l'implementazione della fase 2 (es. seconda canna tunnel accesso francesi, Orsiera in Italia, ...) e 3 (Linea AV dedicata tra Grenay e Chambéry).

Un risultato estremamente positivo proprio nella logica della "transizione ecologica europea". Benefici che valgono dal 2030 oltre un milione di tonnellate di CO<sub>2</sub> risparmiate ogni anno nel trasporto di merci e persone (e ben 3 milioni a regime). Tali benefici saranno possibili solo con la realizzazione della nuova tratta transfrontaliera della Torino-Lione.

### I benefici ambientali della nuova infrastruttura integrata nella rete TEN-T



## Protezione della biodiversità e del territorio

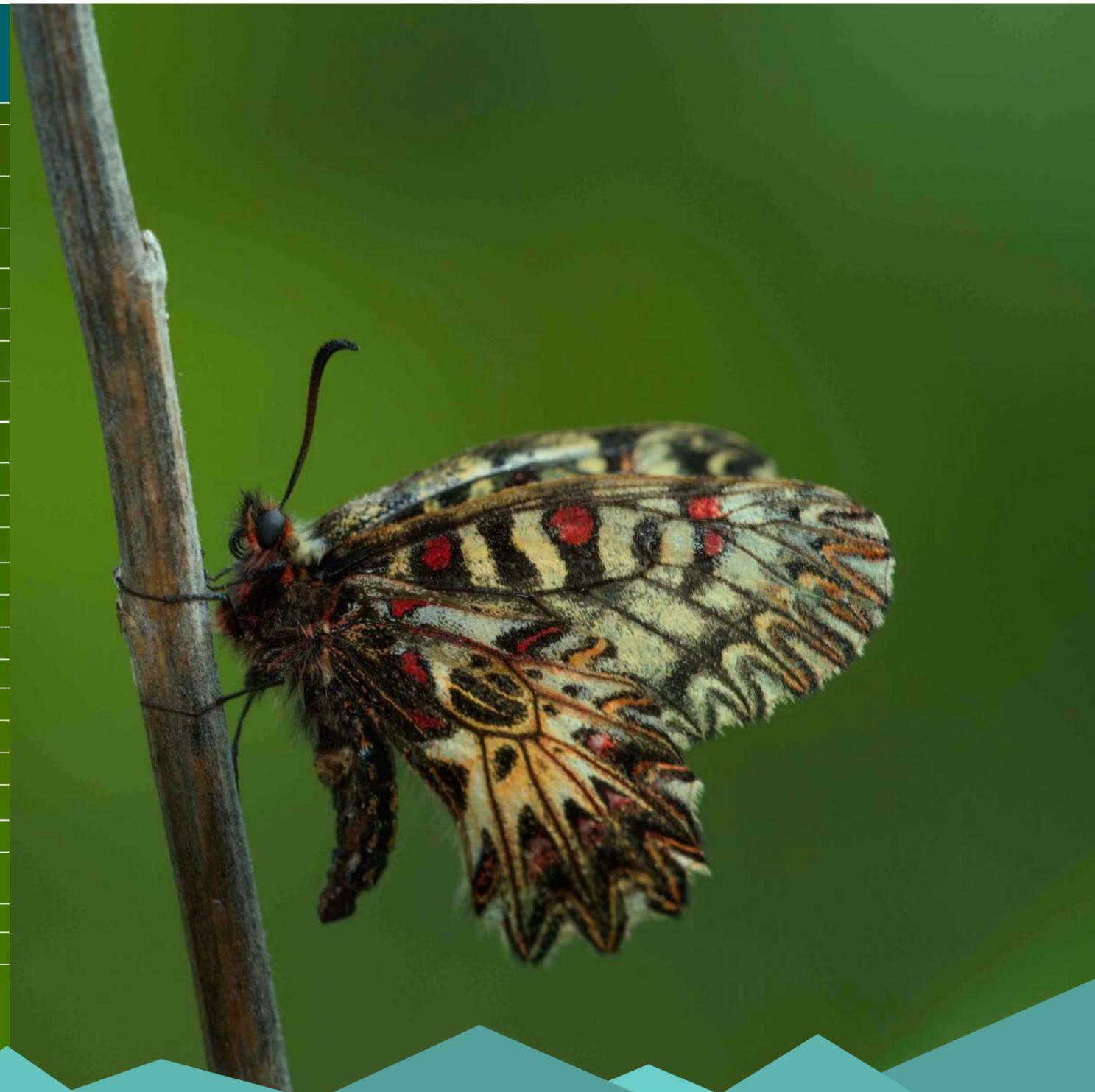
### Ambiente biotico: rispettare flora e fauna

Realizzare un'opera in un ecosistema ricco, eterogeneo e delicato come quello delle Alpi è una grande sfida: significa conoscerne le caratteristiche in profondità, evitare di avere incidenze sugli habitat, ridurre al minimo gli impatti sulle numerose specie protette e investire in progetti di rinaturalizzazione e di ristrutturazione delle funzionalità ecologiche al fine di non nuocere allo stato di conservazione della biodiversità alpina. Un'attenzione particolare è stata data alla sensibilizzazione degli operatori del settore sulle tematiche del rispetto della flora e della fauna. Per fare ciò, TELT si è circondata di ecologi, biologi, esperti botanici e di altri professionisti che hanno collaborato con i progettatori-ingegneri per identificare le migliori soluzioni tecniche.

TELT conduce numerose azioni in favore della conservazione delle specie e delle biodiversità locali: sono in corso di messa in opera più di venti progetti in favore della biodiversità per un totale di 50 ettari di ecosistemi tipici degli ambienti del tipo «aperti-arbustivi» e 60 ettari supplementari in favore degli ecosistemi tipici degli ambienti boschivi.

Attraverso queste azioni, TELT convinta dell'importanza delle misure di compensazione ambientale intende partecipare alla diffusione di buone pratiche di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e alla cultura di sviluppo sostenibile.

MISURE COMPENSATIVE PER LA BIODIVERSITÀ IN FRANCIA				
STRUMENTO	MISURE	SUPERFICIE	AZIONI	DURATA
FORESTALE	lots de sénescence	20 ha	Mancanza di gestione per il miglioramento della biodiversità, in particolare per gli uccelli e i chiroteri delle caverne	30 anni
	Boisement en berge préservé	0,5 ha	Miglioramento delle capacità di accoglienza per uccelli e chiroteri: posa di cassette-nido, rimozione delle specie esotiche	30 anni
	Trouées forestières	5 ha	Gestione selvicolturale favorevole alla biodiversità, in particolare per quanto riguarda lo Zoccolo di Venere	30 anni
	Pînerale à bruyères	3 ha	Mancanza di gestione per la conservazione delle specie vegetali, in particolare l'Erica delle nevi	50 anni
	Forêt en berge	1 ha	Gestione selvicolturale favorevole alla biodiversità, in particolare i briofiti	50 anni
	Domaine forestier étendu	28 ha	Gestione selvicolturale favorevole alla biodiversità, in particolare per gli uccelli delle foreste, i chiroteri	50 anni
	Noyaux de parcelles forestières	25 ha	Acquisizione e gestione di porzioni di boschi ad alto valore ambientale, vari obiettivi	50 anni
APERTO E ARBUSTIVO	pelouses steppiques de Maurienne	50 ha	Inventari, diagnosi, animazione e gestione delle praterie steppiche della media Maurienne	5 - 8 anni
	Talus à tulipes	0,1 ha	Apertura e gestione favorevole all'espansione dei tulipani	30 anni
	Mosaïque de milieux arbustifs et ouverts	5 ha	Riapertura e gestione a mosaico di prati e pascoli asciutti, vari obiettivi	30 anni
	Mosaïque de milieux arbustifs et ouverts, suite	7 ha	Riapertura e gestione a mosaico di prati e pascoli asciutti, vari obiettivi	30 anni
	Prairies de fauche	4 ha	Gestione estensiva delle praterie e piantagione di siepi per flora e fauna	30 anni
	Talus arbustif	0,5 ha	Riapertura e gestione degli habitat dei tulipani e ornitologici	30 anni
	Pré et terrasses enfrichées	1 ha	Riapertura e gestione favorevole all'espansione dei tulipani	30 anni
	Pelouse sèche avec arbustes	0,5 ha	Gestione del conservativa per flora e avifauna	30 anni
	Pelouses steppiques du Châtel	7,5 ha	Gestione conservativa a mosaico delle praterie steppiche, vari obiettivi	30 anni
	Prairies du haut de versant	10 ha	Gestioni agroambientali per scopi conservativi, vari obiettivi	30 anni
PIONIERE	Pelouses sèches	20 ha	Gestioni agroambientali per scopi conservativi, vari obiettivi	30 anni
	Prairies et haies délaissées	1,5 ha	Gestione e manutenzione di prati favorevoli all'espansione di tulipani e aglio	30 anni
	Mares de Babylone	0,1 ha	Creazione di due stagni e habitat favorevoli agli anfibi e ai rettili	5 anni
	Réseau fonctionnel de mares	1 ha	Creazione di una rete di sei stagni temporanei e habitat, in particolare per il rospo calamita e la flora dell'ambiente pionieristico	30 anni
Mares du plan d'eau	1 ha	Gestione di ambienti acquatici per gli anfibi	30 anni	
Mare de Ferropem	0,2 ha	Creazione di un sito di riproduzione per il rospo calamita	30 anni	





### Ambiente antropico: minimo impatto per la salute e la quotidianità dei cittadini

In fase di progettazione, tutti gli sforzi si sono concentrati nell'identificazione di soluzioni performanti per ridurre le incidenze del cantiere su rumore, vibrazioni, atmosfera e più in generale sulla salute pubblica attraverso monitoraggi regolari durante l'attività di cantiere.

Durante i lavori, il rumore sarà gestito attraverso pannelli acustici o cumuli di terra attorno ai siti, così come attraverso la localizzazione delle centrali più rumorose dei cantieri in luoghi lontani dalle abitazioni. L'inquinamento potenziale prodotto dai cantieri, essenzialmente legato al trasporto dei materiali, viene minimizzato in particolare dalla scelta dei siti di deposito il più possibile vicini a quelli di scavo, o collegati ad essi da una linea ferroviaria.

Sul fronte del trasporto efficiente dei materiali di scavo in sotterraneo, una parte dei materiali, laddove è possibile, è trasportata per mezzo di nastri trasportatori, limitando in questo modo il trasporto su camion. Le buone pratiche di cantiere, come l'irrigazione delle piste e dei cumuli (quando non coperti), obbligatorie per le imprese appaltatrici, permettono di liberare la circolazione delle polveri. Il sistema di gestione ambientale del cantiere, associato ad un monitoraggio rigoroso e frequente, garantisce che tutte le misure siano prese con l'obiettivo di ristabilire una situazione di qualità ambientale normale non appena una certa soglia viene superata.

Come discusso nel capitolo 5.2.2 del presente documento, è stata realizzata una Valutazione dell'Impatto sulla Salute dei Cittadini (VIS) da parte dell'Università di Torino con un monitoraggio che proseguirà per tutta la fase di realizzazione del Tunnel di Base.

Tale valutazione nell'area del cantiere di Chiomonte, ha considerato 135 parametri di valutazione e controlli costanti nella Valle della Maurienne.

Per quanto concerne la configurazione finale dell'infrastruttura, è bene ricordare che l'opera è in galleria per quasi il 90% del suo sviluppo lineare. Questo determina anzitutto una minimizzazione del consumo di suolo (risorsa primaria non rinnovabile, se non in tempi lunghissimi) e di habitat, e, ovviamente, l'assenza di disturbo visuale e sonoro. Le porzioni delle tratte all'aperto (situate a Saint-Jean-de-Maurienne in Savoia e nella Piana di Susa, in Piemonte) interferiscono con zone attualmente antropizzate e già dedicate a funzioni infrastrutturali; per queste tratte, verranno messe in opera tutte le misure di mitigazione che permetteranno di ridurre al minimo i disturbi per la popolazione e, più in generale, per l'ambiente: in particolare, gli schermi acustici, studiati, oltre che da ingegneri acustici puntando alle tecnologie più performanti per l'assorbimento del rumore, anche da un'équipe di architetti per un inserimento paesaggistico armonioso. Nell'intorno dell'infrastruttura, un sistema di opere a verde, immaginate da architetti paesaggisti in collaborazione con specialisti ecologi, verrà a restituire un ambiente globalmente migliore rispetto all'attuale che presenta zone industriali in abbandono, spesso colonizzate da specie invasive se non utilizzate come discariche abusive. I principali edifici tecnici e di servizio all'opera sono stati progettati prevedendo l'uso di pannelli fotovoltaici e ponendo estrema attenzione allo sfruttamento della ventilazione e illuminazione naturali al fine di ridurre i consumi di energia.

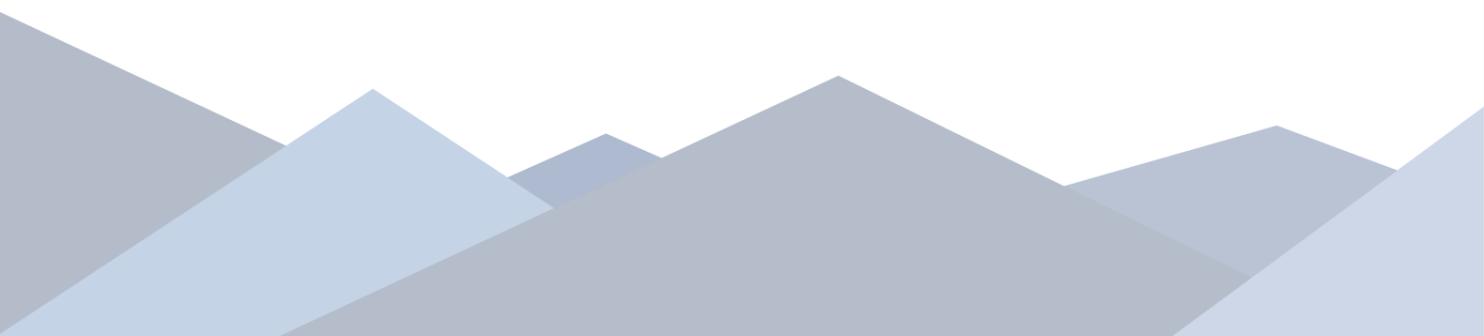


**7**

**GESTIONE  
RESPONSABILE  
DI FORNITORI  
E APPALTATORI**

**7.1** La nascita di una nuova Direzione Acquisti.....158

**7.2** Il processo di selezione responsabile  
dei fornitori.....159



## Gestione responsabile dei fornitori

SDG

### INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

### CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI

Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo

### AGIRE PER IL CLIMA

Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico

### PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI FORTI

Ridurre sensibilmente la corruzione e gli abusi di potere in tutte le loro forme; sviluppare a tutti i livelli istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti

### PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI

Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile

### LAVORO

4. Sostenere l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato e obbligatorio

### AMBIENTE

7. Sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali

### LOTTA ALLA CORRUZIONE

10. Contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti

Formalizzare una politica di acquisti della società con l'integrazione di obiettivi di sostenibilità specifici.



## La nascita di una nuova Direzione Acquisti

Nel 2017, TELT ha predisposto un'analisi relativa alla sua organizzazione aziendale e il Consiglio di Amministrazione, nel dicembre dello stesso anno, ha adottato una nuova proposta più adatta agli obiettivi e alle sfide dell'azienda. Di conseguenza, è stato creato un dipartimento Acquisti per gestire l'attività di approvvigionamento primario della società per il periodo 2018-2021 e al fine di preparare la fase successiva di esecuzione dei contratti.

Le procedure interne relative alla procedura di appalto, sono state formalizzate per la prima volta con l'obiettivo di renderle applicabili a tutti i servizi di TELT a partire dal settembre 2018. Tale azione deriva dalla messa in atto della Cabina di Regia, un organismo multidisciplinare responsabile dello sviluppo di strategie di acquisto, tenendo conto delle priorità dell'azienda, dei rischi e delle opportunità di mercato specifici, cercando al contempo di armonizzare le migliori pratiche contrattuali e di sostenere i target di performance della società.

Questo processo di miglioramento continuo non è solo in linea con gli obiettivi della Direzione Acquisti, vale a dire la sicurezza giuridica delle procedure, l'efficienza operativa e le prestazioni economiche, ma anche con gli obiettivi etici, di responsabilità sociale e sviluppo sostenibile. Pertanto, le pratiche di acquisto sono in evoluzione per dare maggiore risalto, al tessuto economico locale attraverso processi di lottizzazione e senza limitare il numero di candidati ammessi alla gara.

TELT si spinge oltre, introducendo nei suoi contratti di appalto, dei criteri di valutazione delle offerte basate sulla sicurezza sul lavoro o sugli obiettivi di promozione dell'occupazione.

A livello operativo, nel corso dell'anno 2018, il volume delle operazioni gestite dalla funzione Acquisti può essere sintetizzato con i numeri seguenti:

- 864 Mln/€ di appalti aggiudicati (854 Mln/€ lato Francia, 10 Mln/€ lato Italia);
- 177 Mln/€ di fatturato fornitori (133 Mln/€ lato Francia, 44 Mln/€ lato Italia);
- Fornitori: con un incremento rispetto al 2017 pari a 271 fornitori.

obiettivi  
TELT

## Il processo di selezione responsabile dei fornitori

La Direzione Acquisti implementa dei processi ed esercita dei controlli tali da garantire la qualifica e la valutazione ottimale dei fornitori. Nell'ambito dell'Accordo del 24 febbraio 2015 firmato tra Francia e Italia per l'impegno nei lavori definitivi, i due paesi si sono impegnati a combattere le infiltrazioni mafiose nelle gare pubbliche di TELT dotandosi di un "Regolamento dei contratti", testo ratificato da parte dei Parlamenti dei due paesi. I regolamenti sui contratti antimafia vengono applicati a tutti i fornitori di TELT, indipendentemente dal loro status, natura e ammontare del contratto o dal paese di origine del fornitore.

Il 22 febbraio 2018, il Prefetto della regione Auvergne Rhône Alpes e il Prefetto di Torino hanno firmato un "regolamento relativo alle modalità di costituzione della Struttura Binazionale paritaria prevista dal Regolamento dei contratti" al fine "di lanciare le attività della Struttura Binazionale [...] a partire dal 9 aprile 2018 "concretizzando così il suddetto Accordo. La Direzione Acquisti applica quindi le disposizioni del Regolamento Contrattuale a livello binazionale, gestisce i rapporti con la Struttura Binazionale Antimafia e assiste i fornitori nell'applicazione del Regolamento.

Al 31 dicembre 2018, i risultati ottenuti sono i seguenti:

- 298 dossier sono stati trasmessi alla struttura binazionale (102 società francesi, 184 aziende italiane e 12 società di paesi terzi);
- 291 operatori economici figurano in lista bianca (97 francesi, 182 italiani e 12 provenienti da paesi terzi).

Oltre ai controlli di cui sopra, e nell'ambito delle responsabilità che ricopre, la Direzione Acquisti di TELT effettua regolarmente controlli dei propri fornitori come previsto dalla normativa italiana e francese: in merito alla regolarità della situazione sociale, della tassazione, del rispetto dei diritti umani, inclusione dei lavoratori con handicap, e impiego quali gli obblighi relativi al distacco di lavoratori per i prestatori stabiliti all'estero.

Inoltre, la Direzione Acquisti rappresenta TELT nell'ambito del Patto SME, un'associazione la cui missione è di facilitare le relazioni tra PMI e grandi conti pubblici o privati, firmataria della Carta Fornitori Responsabili che ha lo scopo di incoraggiare le aziende e organizzazioni pubbliche ad adottare pratiche di acquisti responsabili nei confronti dei propri fornitori.

Infine, la Direzione Acquisti è consapevole che il principio di responsabilità deve necessariamente essere applicato per tutta la durata di un contratto, infatti prevede di attuare un processo di misurazione e miglioramento continuo delle prestazioni dei propri fornitori durante l'esecuzione dell'opera.



# 8 APPENDICE

Nota metodologica.....163

Tabella di raccordo  
Global Compact - indicatori GRI.....165

Content index.....167

## Nota Metodologica

### Perimetro di rendicontazione, obiettivi e standard di riferimento

Il Bilancio di Sostenibilità 2018 descrive le performance ambientali, sociali ed economiche della Società TELT, con riferimento al periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2018. Il documento rappresenta la prima esperienza di rendicontazione di sostenibilità realizzata dalla Società, su base volontaria, con l'obiettivo di rafforzare il legame con i propri stakeholder attraverso la comunicazione strutturata e trasparente delle proprie politiche, attività e risultati, attuali e prospettici, sulle tre dimensioni: economica, sociale e ambientale. Tale documento rappresenta il primo passo verso l'obiettivo di impostare un sistema di Reporting Integrato negli anni a venire.

Per questo primo passo del percorso di sostenibilità, si è deciso di adottare come riferimento metodologico i principi definiti dai "Sustainability Reporting Standards" del 2016 – aggiornati nel 2018 per alcuni indicatori - del Global Reporting Initiative (di seguito "GRI"), secondo l'approccio "referenced" (Standard GRI 101: Foundation). L'approccio scelto consente di utilizzare gli indicatori GRI in modo "selezionato", per rendicontare specifiche informazioni contenute nel report, assicurando confrontabilità e rigore metodologico.

Dove possibile, il documento riporta un confronto tra le informazioni qualitative e quantitative del 2018 e quelle del biennio 2016 – 2017, sulla base della Communication on Engagement del Global Compact, pubblicata nel 2017.

In appendice al documento è presente il "GRI Content Index", con il dettaglio degli indicatori GRI utilizzati.

In questa prima fase si è scelto di riportare nel Content Index anche alcuni indicatori per i quali le informazioni riportate nel documento non rispettano interamente quanto richiesto dal GRI, specificando quali dati/contenuti, ad oggi non ancora disponibili, la Società si impegna a integrare nelle successive rendicontazioni di sostenibilità.

### Processo e modalità di elaborazione dei dati

Il processo di costruzione del Bilancio di Sostenibilità 2018 è stato svolto dal Gruppo di Lavoro di TELT, costituito ad hoc da responsabili di differenti aree aziendali. I vari responsabili sono stati coinvolti, oltre che nell'identificazione dei principali stakeholder, nell'analisi di materialità, per la valutazione della rilevanza delle tematiche materiali precedentemente individuate che, in questa fase, si è limitata ad uno studio interno, senza un coinvolgimento diretto degli stakeholder.

Per la raccolta dei dati e la stesura dei contenuti, oltre a documenti tecnici e di comunicazione esistenti, si è fatto ricorso a interviste one-to-one con i referenti operativi. Quanto elaborato e presentato in modo semplice e fruibile, è stato successivamente verificato con i responsabili aziendali. In alcuni casi, segnalati nel documento, i dati riportati all'interno della rendicontazione di sostenibilità sono frutto di stima.

I dati economici sono in linea con quelli presentati nel Bilancio d'Esercizio della Società, con approvazione da parte dell'Assemblea dei Soci prevista nel giugno 2019. Il Bilancio di Sostenibilità, presentato per l'edizione 2018 dal CdA in data 25 giugno 2019, ha periodicità annuale.

Per maggiori informazioni sul documento è possibile fare riferimento a: [infoCSR@telt-sas.com](mailto:infoCSR@telt-sas.com)

## Tabella di raccordo Global Compact – Indicatori GRI

La seguente tabella mette in relazione i principi del Global Compact con gli indicatori GRI rendicontati all'interno del documento. Viene data, inoltre, evidenza dei temi materiali collegati.

Per il significato e i contenuti degli indicatori riportati, si rimanda al GRI Content Index, che riporta anche i riferimenti delle pagine nelle quali è possibile trovare rendicontati gli indicatori.



DIRITTI DELL'UOMO			AMBIENTE		
PRINCIPI GLOBAL COMPACT	INDICATORI GRI	TEMI MATERIALI INTERESSATI	PRINCIPI GLOBAL COMPACT	INDICATORI GRI	TEMI MATERIALI INTERESSATI
1 - Promuovere e rispettare la protezione dei diritti fondamentali dell'Uomo	412-1	<b>Temi trasversali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etica, rispetto delle normative e lotta alla corruzione</li> <li>Gestione responsabile dei fornitori ed appaltatori</li> </ul>	7 - Le aziende devono sostenere un approccio preventivo alle sfide ambientali.	301-2	<b>Ambiente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consumo responsabile di materiali</li> <li>Efficienza energetica ed emissioni GHG</li> <li>Gestione responsabile delle risorse idriche</li> <li>Gestione responsabile dei rifiuti</li> <li>Protezione delle risorse naturali e del territorio</li> </ul>
	413-1			303-2	
	413-2			304-1	
2 - Vigilare sul fatto che l'azienda possa rendersi complice di una violazione	414-1	304-2			
		304-3			
		306-2			
<b>NORME INTERNAZIONALI DEL LAVORO</b>			8 - Le aziende devono intraprendere iniziative per la promozione della responsabilità ambientale	301-2	<b>Comunità e territorio</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Impegno per la comunità ed il territorio</li> <li>Gestione del traffico, della sicurezza stradale e delle emergenze</li> </ul>
3 - Le aziende devono sostenere la libertà di associazione e il riconoscimento dei diritti di contrattazione collettiva	102-41	<b>Risorse umane</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valorizzazione del personale, benessere e sviluppo delle competenze</li> <li>Tutela della salute e sicurezza sul lavoro</li> <li>Tutela della diversità, pari opportunità, inclusione e diritti umani</li> </ul>		303-3	
	4 - Le aziende devono sostenere l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato			102-8	
102-16			414-1	304-3	
5 - Le aziende devono sostenere l'abolizione del lavoro minorile	102-8		306-2	308-1	
	102-16		<b>Temi trasversali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione responsabile dei fornitori ed appaltatori</li> <li>Qualità, innovazione, R&amp;D nella progettazione e nella costruzione</li> </ul>	301-2	
414-1	303-3				
	306-2				
6 - Le aziende devono sostenere l'eliminazione delle discriminazioni in materia di lavoro e occupazione	102-8	<b>Temi trasversali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione responsabile di fornitori e appaltatori</li> </ul>	<b>LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE</b>		
	401-1		PRINCIPI GLOBAL COMPACT	INDICATORI GRI	TEMI MATERIALI INTERESSATI
	404-1		10 - Le aziende devono lottare contro la corruzione in tutte le sue forme, incluse l'estorsione e la concussione	102-16	<b>Temi trasversali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etica, rispetto delle normative e lotta alla corruzione</li> <li>Gestione responsabile dei fornitori ed appaltatori</li> </ul>
	404-3			205-1	
	405-1			205-2	
406-1	205-3				

# Content index



Capitolo e Indicatore	Descrizione indicatori	Pagina	Note/Ragioni di omissione
<b>GRI 102 GENERAL DISCLOSURE (2016)</b>			
<b>Organizational profile</b>			
102-1	Nome dell'organizzazione	9	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	9	
102-3	Sede Legale	28	
102-4	Sede/i operativa/e	28	
102-5	Compagine societaria e forma giuridica	9	
102-6	Mercati serviti	9	
102-7	Dimensioni dell'organizzazione		
102-8	Informazioni sui dipendenti e altri lavoratori	80	
102-9	Supply chain		
102-13	Partecipazione ad associazioni	114	
<b>Strategy</b>			
102-14	Dichiarazione del decisore senior (Lettera Amm.re Delegato)	8	
102-15	Principali impatti, rischi e opportunità	32	
<b>Etica e integrità</b>			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	30-38	
<b>Governance</b>			
102-18	Struttura di governo societario	28	
<b>Stakeholder Engagement</b>			
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	42	
102-41	Contrattazione collettiva		Il 100% dei dipendenti di TELT è coperto da contratti collettivi
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	42	
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	42-114	
102-44	Principali tematiche e questioni emerse	42-114	
<b>Procedure di rendicontazione</b>			
102-45	Entità incluse nel bilancio consolidato		
102-46	Definizione dei contenuti del report e dell'Ambito tematico	62	
102-47	Elenco delle tematiche di rilievo	62	
102-50	Periodo di rendicontazione		Vedi Nota metodologica
102-52	Ciclo di rendicontazione		Vedi Nota metodologica
102-53	Contatto di riferimento per domande relative al report		Vedi Nota metodologica
102-54	Dichiarazione di rendicontazione ai sensi degli standard GRI		Vedi Nota metodologica
102-55	Indice dei contenuti degli standard GRI		



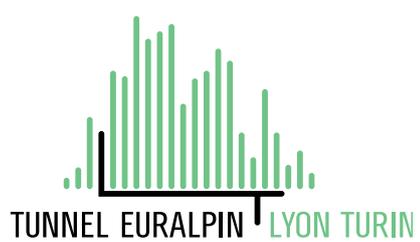
Capitolo e Indicatore	Descrizione indicatori	Pagina	Note/Ragioni di omissione
<b>SPECIFIC DISCLOSURE (2016) - ECONOMIC</b>			
<b>Cluster tematico: Performance economica</b> Temi materiali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valore economico generato e distribuito</li> <li>• Sostenibilità economico finanziaria</li> </ul>			
<b>Cluster tematico: Temi trasversali</b> Tema materiale: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etica, rispetto delle normative e lotta alla corruzione</li> <li>• Gestione responsabile dei fornitori ed appaltatori</li> <li>• Qualità, innovazione, ricerca e sviluppo nella progettazione e nella costruzione</li> </ul>			
103-1	Spiegazione della tematica di rilievo e relativo Ambito		
103-2	Approccio gestionale e relative componenti		
103-3	Valutazione dell'approccio gestionale		
<b>GRI 201: Performance economica</b>			
201-1	Valore aggiunto prodotto e distribuito	66	
201-4	Finanziamenti ricevuti dalla Pubblica Amministrazione	68	
<b>GRI 203: Impatti economici indiretti</b>			
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi forniti	12	
203-2	Significativi impatti economici indiretti	68	
<b>GRI 204: Politiche di fornitura</b>			
204-1	Quota di acquisti effettuati da fornitori locali	158	
<b>GRI 205: Anticorruzione</b>			
205-1	Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	74	
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	74-90	
205-3	Eventi di corruzione confermati e azioni intraprese		Alla data di chiusura del documento, non sono stati rilevati casi di corruzione



Capitolo e Indicatore	Descrizione indicatori	Pagina	Note/Ragioni di omissione
<b>SPECIFIC DISCLOSURE (2016) – ENVIRONMENTAL</b>			
<b>Cluster tematico: Ambiente</b>			
<b>Temi materiali:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consumo responsabile di materiali</li> <li>• Efficienza energetica ed emissioni GHG</li> <li>• Gestione responsabile delle risorse idriche</li> <li>• Gestione responsabile dei rifiuti</li> <li>• Protezione delle risorse naturali e del territorio</li> </ul>			
<b>Cluster tematico: Temi trasversali</b>			
<b>Temi materiali:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etica, rispetto delle normative e lotta alla corruzione</li> <li>• Gestione responsabile dei fornitori ed appaltatori</li> </ul>			
103-1	Spiegazione della tematica di rilievo e relativo Ambito		
103-2	Approccio gestionale e relative componenti		
103-3	Valutazione dell'approccio gestionale		
<b>GRI 301: Materiali</b>			
301-1	Materiali utilizzati	140	Dati quantitativi completi non disponibili.
301-2	Materiali riciclati utilizzati	140	
<b>GRI 303: Acqua (non ancora effettiva la revisione 2018)</b>			
303-2	Fonti significativamente interessate dal prelievo idrico	142	
303-3	Acqua riciclata e riutilizzata	142	Dati quantitativi completi non disponibili.
<b>GRI 304: Biodiversità</b>			
304-1	Siti operativi ubicati in aree protette e ad elevata biodiversità	132-152	
304-2	Significativi impatti dell'attività sulla biodiversità	122-132 140-152	
304-3	Habitat protetti o ripristinati	132-152	
<b>GRI 305: Emissioni</b>			
305-1	Emissioni dirette (Scopo 1)	146	
305-2	Emissioni indirette (Scopo 2)	146	
<b>GRI 306: Acque reflue e rifiuti</b>			
306-1	Scarichi idrici per qualità e destinazione		Dati quantitativi completi non disponibili.
306-2	Rifiuti per tipologia e metodo di smaltimento	140	Dati quantitativi completi non disponibili.
306-3	Sversamenti significativi		I piani di monitoraggio implementati non hanno rilevato casistiche alla data di pubblicazione del documento.
<b>GRI 307: Conformità ambientale</b>			
307-1	Mancata conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale		Ad oggi la Società realizza piani di monitoraggio che, alla data di pubblicazione del documento, non hanno rilevato non conformità significative.
<b>GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori</b>			
308-1	Nuovi fornitori valutati sulla base di criteri ambientali	160	



Capitolo e Indicatore	Descrizione indicatori	Pagina	Note/Ragioni di omissione
<b>SPECIFIC DISCLOSURE (2016) - SOCIAL</b>			
<b>Cluster tematico: Comunità e territorio</b> Temi materiali:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Impegno per la comunità ed il territorio</li> <li>Gestione del traffico, della sicurezza stradale e delle emergenze</li> </ul>			
<b>Cluster tematico: Risorse umane</b> Temi materiali:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valorizzazione del personale, benessere e sviluppo delle competenze</li> <li>Tutela della salute e sicurezza sul lavoro</li> <li>Tutela della diversità, pari opportunità, inclusione e diritti umani</li> </ul>			
<b>Cluster tematico: Temi trasversali</b> Temi materiali:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione responsabile dei fornitori ed appaltatori</li> </ul>			
103-1	Spiegazione della tematica di rilievo e relativo Ambito		
103-2	Approccio gestionale e relative componenti		
103-3	Valutazione dell'approccio gestionale		
<b>GRI 401: Impiego</b>			
401-1	Nuove assunzioni e turnover del personale	82	
<b>GRI 403: Salute e sicurezza</b>			
403-9	Indici infortunistici dei dipendenti	90	
<b>GRI 404: Istruzione e formazione</b>			
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	90	
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle prestazioni e dello sviluppo di carriera	84	
<b>GRI 405: Diversità e pari opportunità</b>			
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	78-80 82-88	
<b>GRI 406: Non discriminazione</b>			
406-1	Episodi di discriminazione e azioni correttive intraprese	78-88	Alla pubblicazione del documento non è stato rilevato alcun caso di discriminazione.
<b>GRI 412: Diritti umani</b>			
412-1	Attività sottoposte a controlli o valutazioni di impatto relativi ai diritti umani	72-88	
<b>GRI 413: Comunità locali</b>			
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	104	
413-2	Attività con impatti negativi sulle comunità locali	104-120	
<b>GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori</b>			
414-1	Nuovi fornitori valutati sulla base di criteri sociali	38-90-160	



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2018

