



GRAND-SAINT-BERNARD
· le tunnel ·

SITRASB S.p.A.

Società Italiana Traforo Gran San Bernardo

Saint Rhémy-en-Bosses – Aosta

Tel. (+39) 0165 363641 – Fax (+39) 0165 363628

**PROCEDURA NEGOZIATA
AI SENSI DELL'ART. 76, DEL D.LGS. 36/2023
PER L'AFFIDAMENTO DELLA COPERTURA ASSICURATIVA
ALL RISKS PROPERTY DAL 1°MAGGIO 2024 AL 30 APRILE 2027
CIG B0104000B3**

NOTE INFORMATIVE SUL RISCHIO

I particolari e i dettagli contenuti nel presente elaborato ed ogni altra informazione fornita non sono ritenute la base del contratto di assicurazione e non costituiranno parte integrante della polizza; esse devono intendersi espresse a livello statistico informativo ed a puro titolo esemplificativo e non limitativo, ed in alcun modo l'inesattezza o l'incompletezza di tali informazioni potrà comportare la perdita totale o parziale del diritto all'indennizzo nonché la stessa cessazione dell'assicurazione in deroga agli artt. 1892, 1893, 1894 e 1898 del C.C.

Sommario

La storia.....	3
Le Società.....	3
L'evoluzione del traffico.....	5
Individuazione dei principali beni assicurati e del valore di ricostruzione	6
Il traforo	7
Impianti di sicurezza	8
Il servizio di pronto intervento	11
I veicoli e le attrezzature	12
Galleria di servizio e sicurezza	13
Ammodernamento del sistema di ventilazione	15
Ulteriori interventi in galleria	16
Raccordo autostradale di accesso	16
Eventi accaduti - ultimi 5 anni.....	20
Dati relativi ai serbatoi interrati.....	21
Investimenti, Manutenzioni ordinarie e straordinarie.....	21
Organigramma.....	25
Statistica Sinistri aggiornata al 31/12/2023	26

La storia

Il valico del Gran San Bernardo sin dall'antichità svolse un ruolo fondamentale nelle relazioni tra il nord ed il sud dell'Europa. Attraverso il colle transitarono legioni romane, tribù barbare, i Saraceni, gli imperatori del Sacro Romano Impero, i Papi, le crociate e Napoleone Bonaparte con il suo esercito.

Oggi la funzione europea di questa secolare via transalpina è svolta, in chiave moderna, dal Traforo del Gran San Bernardo. Inaugurato il 19 marzo 1964, fu il primo traforo stradale aperto al traffico attraverso la barriera delle Alpi.

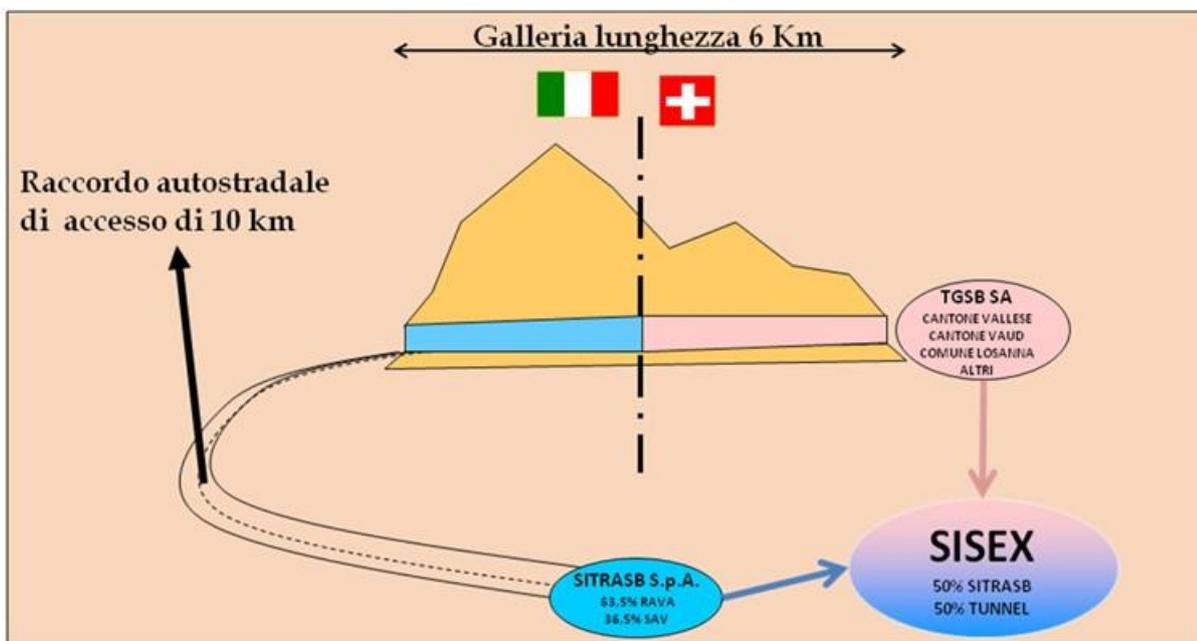
I lavori di costruzione iniziarono nella primavera del 1958 sul versante italiano e poco più tardi su quello elvetico. In meno di sei anni la Società concessionaria italiana SITRASB S.p.A. e quella svizzera Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA, alle quali furono affidati la realizzazione e la successiva gestione di questa importante opera, costruirono:

- il Traforo;
- le strade di accesso sui due versanti;
- le due stazioni situate agli imbocchi della galleria, nelle quali sono ubicati i vari servizi per la gestione dell'infrastruttura, per l'espletamento delle operazioni doganali e per i controlli di polizia.

Le Società

Il Traforo del Gran San Bernardo ha una struttura giuridico-amministrativa tripartita.

Le due Società concessionarie, SITRASB S.p.A. e TGSB SA, hanno assicurato il finanziamento per la costruzione dell'opera e continuano ad occuparsi della gestione, della manutenzione e del miglioramento delle infrastrutture. Ogni società dispone di circa 40 dipendenti.



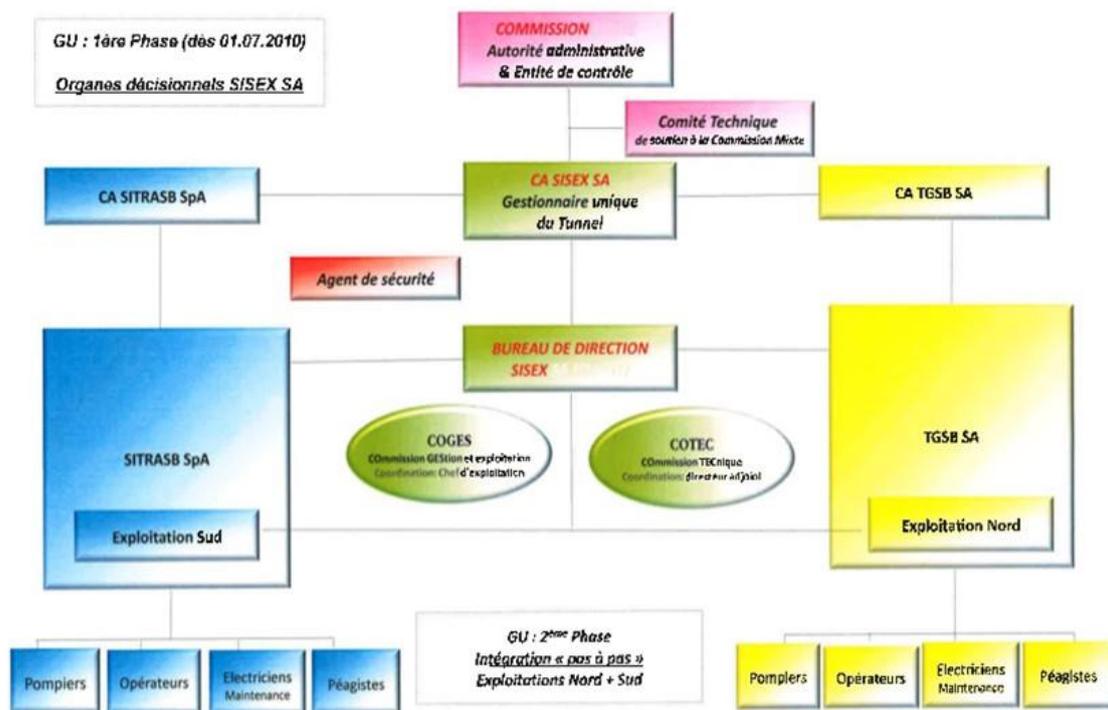
La terza società italo-Svizzera SISEX SA è partecipata in parti eguali (50%) tra le due società concessionarie: la Società Italiana SITRASB S.p.A. e la società svizzera Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA (TGSB SA). La SISEX SA è una società di diritto svizzero, costituita ai sensi dell'art.2 della Convenzione Italo-Svizzera di Berna del 23 maggio 1958. La funzione di SISEX SA è:

- commerciale e di ripartizione degli incassi tra le due società concessionarie;
- di definizione delle politiche tariffarie e promozionali;

- dal 1° luglio 2010, secondo quanto stabilito dalla Direttiva 2004/54/CE (requisiti minimi di sicurezza per le gallerie stradali appartenenti alla rete transeuropea TEN), SISEX SA ha assunto il ruolo operativo di gestore unico del Traforo in materia di sicurezza, esercizio e manutenzione.

Al fine di coordinare le attività di esercizio, di manutenzione e di gestione della sicurezza e dell'emergenza nel Traforo in modo uniforme e coordinato tra le società SITRASB S.p.A. e TGSB SA, sono state istituite tra le due società concessionarie un ufficio di direzione SISEX (Bureau de Direction), delle commissioni tecniche (COTEC – dedicata alla pianificazione ed al follow up degli investimenti comuni di ammodernamento dell'opera – e COGES – dedicata alla gestione dell'esercizio del Traforo in forma coordinata) ed un gruppo di lavoro dedicato alla Documentazione di Sicurezza della Galleria prevista dalla Direttiva Europea 54/2004/CE.

Organigramma generale di gestione del Traforo



Il Consiglio di Amministrazione di SISEX SA è in carica per un mandato di durata triennale, ed è composto da un Presidente, un Vicepresidente e quattro consiglieri; gli amministratori sono nominati paritariamente da SITRASB S.p.A. e da TGSB SA, e quando il Presidente è di nomina della società italiana il Vicepresidente è di nomina della società svizzera (e viceversa).

Il Bureau de Direction – Ufficio di Direzione di SISEX SA - è composto da un Direttore Reggente, un Direttore Aggiunto, dai due responsabili di esercizio delle due Società concessionarie (SITRASB S.p.A. e TGSB SA) e dal responsabile amministrativo di SISEX SA.

Le cariche di Direttore Reggente e di Direttore Aggiunto di SISEX SA sono ricoperte da due funzionari delle Società concessionarie designati dalle stesse secondo il principio dell'alternanza; nello specifico, nel triennio in cui la presidenza di SISEX SA è affidata al Presidente della Società italiana, il Direttore Reggente è il funzionario designato della Società svizzera (e viceversa).

L'evoluzione del traffico

Dalla data della sua apertura, oltre 30 milioni di veicoli, auto, pullman e camion (questi ultimi rappresentano solamente il 5% circa del traffico totale) sono transitati attraverso il Traforo del Gran San Bernardo.

ANNO	TOTALE	%	Traffico	Traffico
		Incr./ decr.	Leggero	Pesante
1964	368.588	-	356.109	12.479
1965	306.991	-16,71	286.713	20.278
1966	293.297	-4,46	269.840	23.457
1967	306.907	4,64	283.444	23.463
1968	334.924	9,13	311.520	23.404
1969	384.284	14,74	357.915	26.369
1970	415.776	8,19	384.928	30.848
1971	434.491	4,5	401.189	33.302
1972	478.358	10,1	440.275	38.083
1973	498.217	4,15	454.738	43.479
1974	468.463	-5,97	419.517	48.946
1975	530.760	13,3	476.126	54.634
1976	534.087	0,63	476.167	57.920
1977	526.757	-1,37	470.166	56.591
1978	555.578	5,47	490.368	65.210
1979	613.338	10,4	540.830	72.508
1980	612.256	-, 18	531.947	80.309
1981	556.708	-9,07	488.720	67.988
1982	591.241	6,2	522.193	69.048
1983	560.195	-5,25	494.338	65.857
1984	551.369	-1,58	490.550	60.819
1985	498.300	-9,62	446.556	51.744
1986	507.327	1,81	457.770	49.557
1987	582.530	14,82	527.948	54.582
1988	561.866	-3,55	495.734	66.132
1989	590.381	5,08	521.581	68.800
1990	587.821	-, 43	515.767	72.054
1991	570.953	-2,87	501.286	69.667
1992	572.325	0,24	501.123	71.202
1993	518.591	-9,39	459.814	58.777
1994	527.385	1,7	469.229	58.156
1995	519.713	-1,45	462.890	56.823
1996	505.937	-2,65	453.135	52.802
1997	499.668	-1,24	448.806	50.862
1998	525.664	5,2	466.414	59.250
1999	745.022	41,73	672.576	72.446
2000	800.624	7,46	724.918	75.706
2001	814.086	1,68	729.771	84.315
2002	697.449	-14,32	588.850	108.599
2003	630.639	-9,58	543.925	86.714

ANNO	TOTALE	%	Traffico	Traffico
		Incr./ decr.	Leggero	Pesante
2004	601.251	-4,66	516.341	84.910
2005	585.468	-2,63	521.483	63.985
2006	621.981	6,24	555.888	66.093
2007	602.803	-3,08	540.183	62.620
2008	581.244	-3,58	516.540	64.704
2009	579.043	-0,38	526.772	52.271
2010	585.282	1,08	531.172	54.109
2011	629.259	7,51	566.471	62.788
2012	620.162	-1,45	561.384	58.778
2013	637.650	2,82	582.732	54.918
2014	662.172	3,85	609.308	52.864
2015	713.479	7,75	666.118	47.361
2016	740.364	6,1	696.552	43.812
2017	589.786	-20,34	560.272	29.514
2018	718.315	21,79	678.756	39.559
2019	746.832	3,97	706.303	40.529
2020	424.683	-43,14	396.092	28.591
2021	586.594	38,13	556.748	29.846
2022	849.570	44,83	820.832	28.738
2023	942.269	10,91	909.921	32.348
TOTALE	34.197.073		30.955.555	3.209.170

Anno 2023 Media complessiva veicoli/gg	2.582		2.493	89
--	-------	--	-------	----

Individuazione dei principali beni assicurati e del valore di ricostruzione

I principali beni assicurati, di cui nel seguito del documento si trovano maggiori dettagli, sinteticamente risultano:

- Il Traforo per i circa 3 km in concessione, sia per le parti civili che per le dotazioni impiantistiche;
- Il raccordo autostradale di accesso della lunghezza di circa 10 km, di cui circa 6 km costituiti da viadotti;
- La galleria di servizio e sicurezza, realizzata in parallelo al Traforo, per i circa 3 km in concessione a SITRASB S.p.A., su un totale di circa 6 km, il cui costo di realizzazione è stato complessivamente pari a € 58.745.000,00 di cui € 27.857.500,00 a carico di SITRASB S.p.A..
- I fabbricati posti all'imbocco sud e presso l'area di servizio in loc. Prédumaz-Falcoz in comune di Saint-Rhémy-en-Bosses (Fabbricato imbocco circa 3.488,00 mq, fabbricato piazzale di stazionamento circa 8.619,00 mq di cui 4.675,00 adibiti a parcheggio, fabbricato ex Hotel Pélerin 1.845,00 mq, fabbricati ex dogana e altri 2.743,00 mq);
- la porzione di fabbricato, ad uso uffici, in via Chambéry ad Aosta (circa 441,00 mq).

Per quanto concerne il valore di ricostruzione a nuovo si evidenzia quanto segue:

- per il Traforo e per il raccordo autostradale, entrambi realizzati nei primi anni '60, risulta difficile individuare un "valore di ricostruzione", poiché tale parametro risulterebbe inficiato da numerosi fattori di complessa valutazione;
- per i fabbricati, essendo individuata indicativamente la superficie, è possibile prendere ad esempio, pur con le dovute cautele, i costi di ricostruzione parametrici per fabbricati industriali di semplice concezione;

- per la galleria di servizio e sicurezza, i costi di ricostruzione, essendo lo scavo e le opere civili realizzati negli anni 2010 – 2016, mentre le opere impiantistiche a seguire, sono desumibili applicando le opportune rivalutazioni al costo complessivo dell'opera pari a € 58.745.000,00 di cui € 27.857.500,00 a carico di SITRASB S.p.A.;

Si ribadisce infine che un'indicazione precisa dei costi di ricostruzione, oltre ad essere piuttosto complessa ed imprecisa, non consentirebbe una migliore quotazione da parte dell'operatore economico, essendo la polizza in oggetto "a primo rischio assoluto", con massimale, per singolo sinistro e per annualità assicurativa, pari alla somma di € 50.000.000,00.

Il traforo

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL TRAFORO

Galleria monotubo bidirezionale a 2 corsie

Frontiera tecnica	Pk 2.936
Confine di Stato	Pk 4.136
Lunghezza	5,798 km
Altezza minima	4,33 m
Quota imbocco italiano	1875 m slm
quota imbocco svizzero	1918 m slm
Larghezza carreggiata	7,5 m
Larghezza delle due corsie di circolazione	3,75 m
Larghezza marciapiedi laterali	circa 0,70 m
Pendenza 1° metà da imbocco sud salita	1,69%
Pendenza 2° metà da imbocco sud discesa	0,20%

PIAZZALI DI STAZIONAMENTO

Lato Italia:	circa 6.500 m ²
Lato Svizzera:	circa 8.000 m ²

PIAZZOLE

n. 3 lato italiano (ogni 600 m circa)

lunghezza 47 m

larghezza 5 m

n. 1 al centro (Pk 2936 m)

lunghezza 60 m

larghezza 3,5 m

n. 3 lato svizzero (ogni 750 m circa)

lunghezza 27-30 m

larghezza 3,7 m

ARMADI SOS ED IDRANTI

Armadi SOS:

Numero: 49 (ogni 120 m)

Dotazione armadio: telefono d'emergenza, 2 estintori antincendio 6 kg polvere, nr. 2 maschere antifumo.

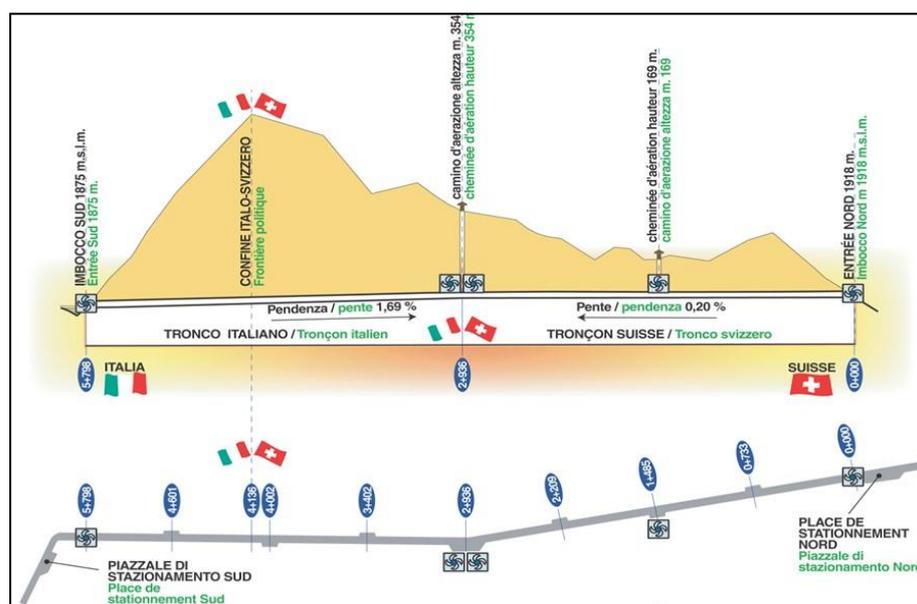
Idranti:

Numero:

50 lato Italia (ogni 60 m)

25 lato Svizzero (ogni 120 m)

L'impianto è alimentato da un vaso naturale d'acqua con autonomia da 9.000 a 14.000 m³, in funzione della stagione.



Impianti di sicurezza

La gestione degli impianti di sicurezza e del traffico del Traforo del Gran San Bernardo è effettuata dalle due sale di controllo situate in corrispondenza delle stazioni di ingresso della galleria. In queste sale controllo, operative 24 h su 24, confluiscono tutte le informazioni relative ai diversi impianti, gli allarmi e le chiamate di soccorso. Tali sale sono state modernizzate recentemente e al fine di rendere più sicura ed affidabile la gestione degli impianti e del traffico e sono state dotate di un nuovo sistema di telecontrollo.

Le due società concessionarie hanno sempre prestato la massima attenzione alla manutenzione ed al miglioramento delle strutture e degli impianti.

In questi ultimi anni in particolare è stata ammodernato il sistema di gestione tecnica centralizzata della galleria (GTC) con l'intento di migliorare l'efficienza ed il controllo degli impianti e aumentare i livelli di sicurezza.

Alimentazione elettrica

Il traforo è alimentato da due reti indipendenti: DEVAL S.p.A. (Italia) con una rete a 15.000 V e da F.G.B. (Svizzera), con una rete da 20.000 V. E' possibile, in caso di necessità e in qualsiasi momento, commutare automaticamente la fornitura di tensione da una delle due reti.

Vi è inoltre la possibilità di utilizzare energia idroelettrica prodotta con una turbina della potenza di 1.500 kW situata all'interno del Traforo nel tratto svizzero. La turbina viene alimentata da una condotta forzata parallela ad uno dei camini di ventilazione proveniente da un invaso artificiale della capacità di 14.000 metri cubi.

Per la distribuzione all'interno del Traforo, sono presenti 12 cabine di trasformazione dislocate rispettivamente: 3 agli imbocchi, 1 al piazzale di stazionamento sud e 8 distribuite a circa 750 m di distanza una dall'altra, lungo tutto il traforo.

Sono inoltre presenti tre gruppi elettrogeni di emergenza: da 1.000 kVA e 800 kVA posizionati sul lato italiano e da 1.000 kVA sul lato svizzero. Essi alimentano il Traforo in caso di fuori servizio delle tre fonti ordinarie di alimentazione previamente descritte.

Illuminazione

L'illuminazione ordinaria è costituita da n. 1.054 corpi illuminanti composti da due tubi fluorescenti da 58W disposti in modo sfalsato su due file laterali con interasse 11 metri circa. L'illuminazione minima di sicurezza è garantita da UPS dislocati nelle cabine elettriche.

In corrispondenza degli imbocchi è presente un sistema supplementare di rinforzo dell'illuminazione ai fini di evitare il fenomeno di abbagliamento in fase di uscita dalla galleria.

Ventilazione

La ventilazione è del tipo semi trasversale con canale di estrazione dei fumi suddiviso in 4 tratte omogenee e indipendenti.

Le caratteristiche principali sono:

- 1 centrale di ventilazione all'imbocco italiano;
- 1 centrale di ventilazione all'imbocco svizzero;
- 1 centrale di ventilazione in galleria Pk 3.000
- Capacità di estrazione di 150 m³/s su 600 m;
- Serrande (trappes) di estrazione con una superficie di circa 2 m² nel contro soffitto, con un'interdistanza di circa 80 m;
- Canale di estrazione suddiviso in 4 tratte omogenee;
- Due clapet per la compartimentazione del canale di estrazione situati alla Pk 3.000.

L'impianto di ventilazione è gestito, sia nelle condizioni di esercizio sia in quelle di emergenza (incendio), da un sistema automatico. L'impianto è stato recentemente ammodernato per garantire prestazioni conformi alle recenti norme e per semplificare la gestione, sia in condizioni normali di esercizio, sia in caso di emergenza.

Apparecchiature di controllo dell'atmosfera

Il traforo è costantemente monitorato con 8 stazioni di rilevamento della concentrazione di ossido di carbonio e opacità dell'aria, oltre a 2 barometri atmosferici agli imbocchi. I valori misurati sono trasmessi alle due sale di controllo mediante fibra ottica ove sono elaborati e utilizzati per la gestione automatica della ventilazione.

Semafori

I semafori sono disposti sui due lati del traforo ad una interdistanza di 600 m circa.

Armadi SOS e telefoni di soccorso

In galleria sono installati n. 49 armadi, uno ogni 120 m, posizionati sul lato Ovest nel tratto di competenza svizzera e sul lato Est sul tratto di competenza italiana. Dotazione armadio: telefono di emergenza, 2 estintori antincendio a polvere da 6 kg, 2 maschere antifumo.

La semplice apertura dell'armadio è immediatamente segnalata alle sale controllo mediante un allarme visivo e sonoro.

Impianto contatraffico

Agli imbocchi del tunnel sono posizionati dei sensori laser che consentono il conteggio e la classificazione dei veicoli. Al raggiungimento di una soglia preimpostata, la GTC (gestione tecnica centralizzata) genera un preallarme ed al superamento di una seconda soglia (60 veicoli per senso di marcia) si attiva la chiusura automatica degli imbocchi.

Rete idranti

Una condotta d'acqua alimenta degli idranti situati in galleria, 50 sul lato italiano (ogni 60 m), di cui il primo all'imbocco lato Italia e 25 sul lato svizzero (ogni 120 m), di cui il primo all'imbocco lato Svizzera.

La condotta è alimentata da un invaso artificiale della capacità di 14.000 m³ con un salto verticale di 169 metri.

Video sorveglianza e rilevamento automatico veicolo fermo – DAI (detenzione automatica degli incidenti)

La circolazione interna del traforo è sorvegliata costantemente attraverso una rete costituita da n° 32 telecamere; inoltre sono installate 21 telecamere sui piazzali di stazionamento e raccordo autostradale di accesso lato Italia ed 11 telecamere sui piazzali di stazionamento e raccordo autostradale di accesso lato Svizzera.

Queste telecamere a colori sono dotate di involucro a tenuta stagna munito di dispositivo anticondensa e possono essere riprogrammate a distanza mediante un particolare sistema di telecontrollo.

L'impianto dispone inoltre di un dispositivo speciale (DAI – detenzione automatica degli incidenti) che, mediante l'analisi numerica delle immagini, riesce a rilevare e segnalare automaticamente alle sale controllo la presenza di un veicolo fermo in carreggiata.

Comunicazioni in galleria

Nella galleria è posizionato un cavo fessurato per la trasmissione delle frequenze radio di servizio/emergenza TETRA, delle frequenze radio dei servizi di emergenza esterni e ritrasmissione di n° 2 frequenze radio FM con messaggi agli utenti preregistrati oppure in diretta.

Disposizioni per il traffico

Sono regolamentate le seguenti disposizioni per il traffico:

Velocità max. 80 km/h; velocità min. 50 km/h;

Distanza di sicurezza 100 m durante la marcia e 30 m in caso di fermata;

Divieto di transito delle merci pericolose, salvo autorizzazione che tratta con specifica procedura interna tale passaggio: in tal caso sono regolamentati vari livelli di gestione a secondo della pericolosità della merce trasportata; per alcuni livelli è prevista anche la chiusura momentanea del Traforo durante il transito del mezzo, debitamente scortato dal personale delle concessionarie.

Inoltre, come evidenziato precedentemente, la necessità di espletare le formalità doganali con conseguentemente sosta obbligatoria dei mezzi pesanti prima del loro ingresso nel Traforo, permette l'individuazione preventiva di eventuali malfunzionamenti sui camion in transito, a tutto vantaggio della sicurezza.

Sale Controllo ed alternanza del Comando in caso di emergenza

Una sala controllo è posta sulla piattaforma italiana e un'altra sulla piattaforma svizzera; sono dotate dei medesimi sistemi di telecontrollo che garantiscono la perfetta ridondanza, permettendo un libero interscambio in caso di avaria di sistema in ciascuna delle stesse. Ad esse fanno capo tutti gli impianti di controllo, di comunicazione, di gestione della sicurezza, nonché le due squadre di pronto intervento presenti con i loro mezzi agli ingressi del traforo.

Sono presidiate e gestite H/24 da personale specializzato. Il personale addetto è in collegamento radio e telefonico per tutte le consultazioni tecniche ed operative di servizio.

Esiste una procedura che regola l'alternanza settimanale del comando fra le due sale controllo rispettivamente poste sul lato italiano e svizzero. Il comando ha una cadenza settimanale e il cambio avviene ogni lunedì mattina alle ore 08.00.

Nel caso di un evento che necessita dell'intervento delle forze pubbliche è la Sala Controllo competente per territorio che assume il comando.

Il servizio di pronto intervento

Le due società concessionarie del Traforo dispongono di un servizio di pronto intervento composto da due "squadre di pronto intervento" (SPI) situate agli ingressi del tunnel.

Ogni squadra è:

- composta da oltre 2 operatori, formati e addestrati per l'intervento in galleria;
- debitamente equipaggiata;
- operativa 24 h su 24.



I veicoli e le attrezzature

Le squadre di pronto intervento dispongono dei seguenti veicoli:

Portale nord (CH)

veicolo leggero di pronto intervento ed evacuazione SPRINTER 316

veicolo pesante di pronto intervento – autobotte SCANIA 420

Portale sud (I)

veicolo leggero di pronto intervento ed evacuazione SPRINTER 312

veicolo pesante di pronto intervento – autobotte MERCEDES

BENZ/ACTROS



I veicoli di pronto intervento Mercedes-Benz/Actros e Scania 420 sono equipaggiati con i seguenti principali dispositivi:

- serbatoio d'acqua della capacità di 4.000 litri;
- serbatoio di schiumogeno;
- pompe ad alta e bassa pressione;
- lancia comandata con joystick e monitor;
- sistema di protezione del veicolo e dei pneumatici;
- cabina dotata di sistema di protezione respiratoria;
- sistema di prese d'aria per il riempimento degli autorespiratori;
- materiale per taglio lamiera;
- telecamera termica.



ESERCITAZIONI

Le Società concessionarie, di concerto con i Servizi Pubblici della Regione Autonoma Valle d'Aosta e del Cantone del Vallese, organizzano almeno una esercitazione comune (binazionale) annuale con chiusura del traforo.

PIANI DI EMERGENZA

Esiste un Piano di Soccorso Binazionale (PSB) predisposto dalla Protezione Civile della Regione Autonoma della Valle d'Aosta e dal Cantone del Vallese (CH) che stabilisce le modalità di intervento degli organismi pubblici in caso di gravi incidenti.

Esiste inoltre un Piano Interno di Sicurezza (PIS) che definisce le procedure interne da adottare da parte delle due società concessionarie in situazioni di emergenza che non coinvolgono l'intervento degli organismi pubblici.

INFORMAZIONE

Alle barriere di esazione situate in prossimità degli imbocchi del traforo vengono distribuiti prospetti informativi in quattro lingue (italiano, francese, inglese e tedesco) sulle norme di circolazione da adottare nel Traforo e sulle dotazioni di sicurezza disponibili. Tali informazioni sono altresì disponibili sul sito internet del traforo www.letunnel.com.

CONFIGURAZIONE DEGLI IMBOCCHI

Agli imbocchi del Traforo sono situati due piazzali di stationamento coperti ed ospitanti le barriere di esazione, gli uffici a servizio delle società concessionarie TGSB SA e SITRASB S.p.A. e del gestore unico SISEX SA, i locali a servizio delle autorità di polizia e doganali italiane e svizzere, le squadre di primo soccorso interne (SPI) e le postazioni mediche di primo soccorso, oltre ad ulteriori locali dedicati a servizi accessori (spedizionieri doganali, caffetteria, servizi igienici, ecc.).

Il piazzale di stationamento all'imbocco nord presenta una superficie di circa 8000 metri quadrati, mentre la superficie dell'imbocco sud è di circa 6500 metri quadrati.

Il piazzale di stazionamento nord è direttamente connesso all'imbocco del Traforo, mentre quello all'imbocco sud è raccordato all'imbocco del Traforo mediante il viadotto coperto "Ponte Imbocco".

PIAZZOLE DI ATTERRAGGIO ELICOTTERO

Ad entrambi gli imbocchi sono presenti quattro piazzole di atterraggio per gli elicotteri.

In particolare, due piazzole di atterraggio sono situate all'imbocco nord (all'esterno del piazzale di stazionamento) ed altre due piazzole di atterraggio sono ubicate all'imbocco sud (una sopra la copertura del piazzale di stazionamento ed una sopra la copertura del viadotto "Ponte Imbocco").

Galleria di servizio e sicurezza

Le Società di gestione del Traforo internazionale del Gran San Bernardo (SITRASB S.p.A. e TGSB SA) avevano da tempo deliberato di avviare la realizzazione di una galleria di servizio e sicurezza parallela al citato Traforo, al fine di elevarne gli standard di sicurezza ad un livello ulteriore rispetto alle misure minime previste dalla Direttiva Europea 2004/54/CE (Direttiva Gallerie).

La Galleria di servizio e di sicurezza è stata realizzata, perciò in parallelo al tunnel esistente, ad una distanza di circa 22 metri, con collegamenti ogni 480 metri circa, al fine di elevare ulteriormente gli standard di sicurezza del traforo. I lavori, realizzati in quota parte da entrambe le società concessionarie, sono stati ultimati a maggio 2020 e, a partire dal mese di luglio 2020, sono iniziate le operazioni per la progressiva messa in servizio dell'opera. La GSS è stata messa in esercizio in data 9 luglio 2022.

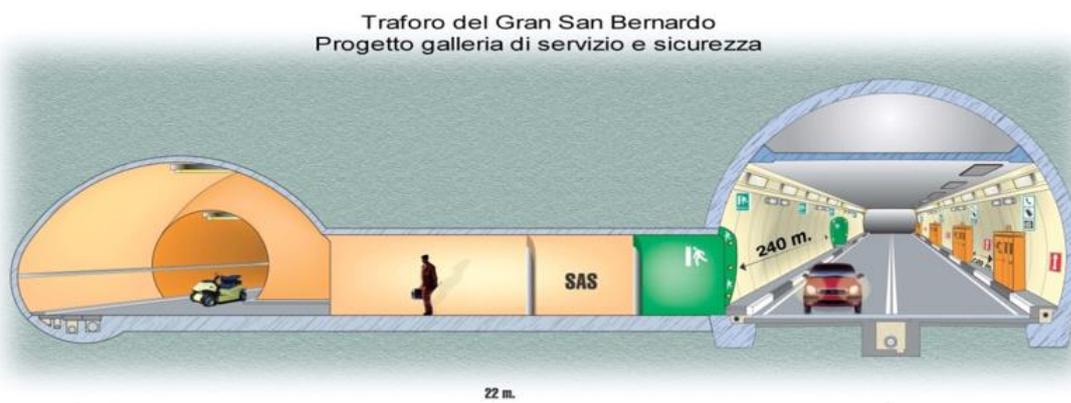
La galleria di servizio consente:

- l'evacuazione diretta verso l'esterno in caso di emergenza;
- la possibilità di intervenire sul luogo dell'incidente mediante l'utilizzo della galleria stessa;
- una migliore protezione delle reti di alimentazione elettrica e di telecomunicazione, che sono state riallocate all'interno della galleria e non più presenti all'interno del Traforo;
- l'ottimizzazione ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza per l'esecuzione degli interventi manutentivi.

L'intera opera, concepita in 4 diversi lotti, è nel suo complesso costata oltre 58 milioni di euro, di cui euro 27.857.400,00 a carico di SITRASB S.p.A.; i lotti di cui si compone l'opera sono i seguenti:

- lotto 1: scavo opere civili per la realizzazione della galleria, Committente SITRASB S.p.A., importo euro 43.383.000,00, lavori ultimati e collaudati nell'ottobre 2013;
- lotto 2: fabbricato imbocco sud (lato Italia), Committente SITRASB S.p.A., lavori non realizzati;
- lotto 3: fabbricato imbocco nord (lato Svizzera), Committente TGSB S.A., importo euro 3.500.000,00 lavori ultimati nel 2018;
- lotto 4: impianti di illuminazione, segnaletica, sicurezza e di sorveglianza, Committente TGSB S.A., importo euro 11.862.000,00 lavori ultimati a giugno 2020, messa in servizio a luglio 2022.

Il certificato di collaudo statico, relativo al lotto 1 "scavo opere civili per la realizzazione della galleria", è stato emesso positivamente il 24 gennaio 2017, mentre il Certificato di Collaudo tecnico ed



amministrativo, riferito al medesimo lotto, è stato emesso con esito positivo il 6 giugno 2018. Il detto certificato ha anche superato con esito positivo il controllo degli enti di controllo preposti.

Tali informazioni sono pienamente sufficienti per la formulazione di una offerta economica seria e ponderata. Non vi sono quindi ragioni per integrare la documentazione di gara attraverso l'invio di documenti che, allo stato, riguardano un rapporto contrattuale che intercorre con un soggetto estraneo al rapporto assicurativo e che devono quindi considerarsi riservati.

Per quanto concerne il lotto 2, non realizzato, ed il lotto 3 (fabbricato imbocco lato Nord), di esclusiva competenza della società di gestione svizzera TGSB SA, non si ritiene necessario fornire ulteriori dettagli o documenti.

Infine, relativamente al lotto 4, che concerne le dotazioni impiantistiche a servizio del Traforo e della GSS, Committente TGSB S.A., si segnala che i lavori sono stati ultimati a giugno 2020 e la messa in servizio è avvenuta nel mese di luglio 2022.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA GALLERIA DI SERVIZIO E DI SICUREZZA (GSS)

Galleria monotubo a conci prefabbricati, scavo meccanizzato mediante TBM doppio scudata e per brevi tratti di imbocco con metodo tradizionale.

Frontiera tecnica	Pk 2.936
Confine di Stato	Pk 4.136
Lunghezza	5,770 km
Diametro scavo – esterno minimo	4,35 m
Diametro interno netto	3,85 m
Altezza minima di transito	2,50 m
Larghezza carreggiata	2,6 m
Pendenza 1° metà da imbocco sud salita	1,70%
Pendenza 2° metà da imbocco sud discesa	0,30%

FABBRICATO IMBOCCO:

Lato Italia:	Non realizzato
Lato Svizzera:	Ultimato, realizzato da TGSB SA

CUNICOLI DI COLLEGAMENTO (SAS)

n. 10 cunicoli pedonali (interdistanza 480 m circa), sezione 2,50 m x 3,12 m;

n. 1 cunicolo carrabile, posizionato all'incirca in mezzeria, sezione 4,00 m x 6,00 m;

Tutti i cunicoli sono dotati di aree filtro dotate di porte intermedie e sistema di pressurizzazione autonomo locale, posizionate all'interno dei cunicoli.

DOTAZIONI IMPIANTISTICHE ALL'INTERNO DELLA GSS

Impianto di ventilazione

Al fine di garantire l'evacuazione degli utilizzatori del Traforo tramite la GSS in modo continuo il sistema di ventilazione consente, tramite la messa in opera di 4 ventilatori alle due estremità (2 all'imbocco nord e 2 all'imbocco sud) e di 4 jet-fan (elettroventilatori assiali) all'interno della galleria stessa, di mantenere un certo livello di sovrappressione della GSS rispetto al Traforo.

Impianto antincendio

Autonomo rispetto all'esistente rete antincendio del Traforo si compone di una tubazione in linea ed idranti posizionati ogni 480 circa, in corrispondenza dei cunicoli di collegamento. L'approvvigionamento di tutta la rete avviene tramite il collegamento con la condotta forzata dal bacino dell'Hospitalet, sovrastante il Traforo in territorio svizzero.

Illuminazione e segnaletica

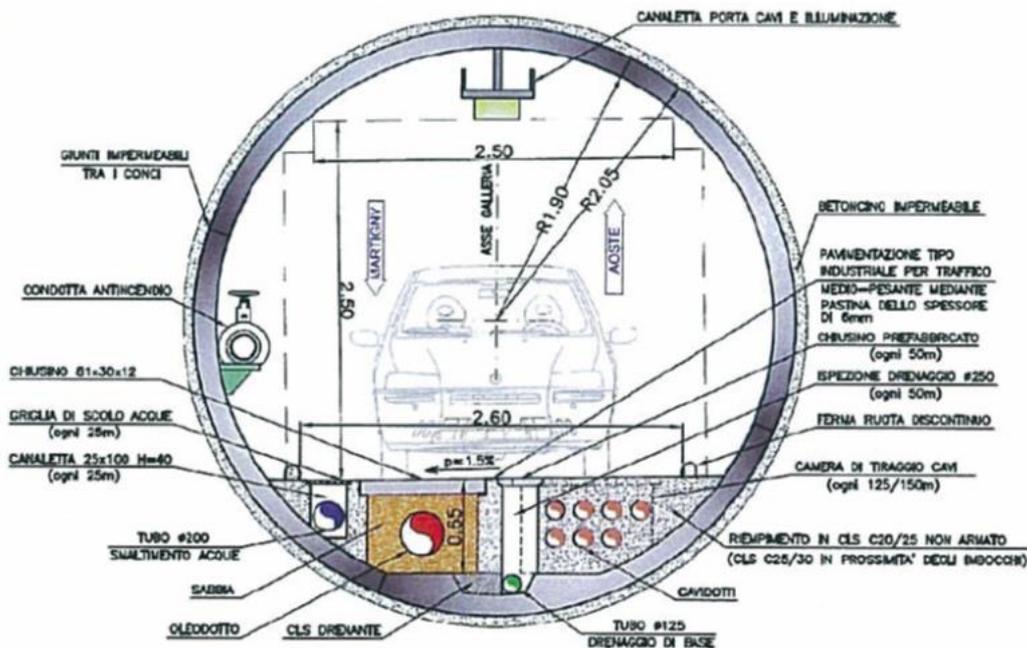
Lo scopo di tali impianti è di fornire in modo chiaro le indicazioni circa il cammino di fuga ed il corretto comportamento da seguire. Ogni 480m nel Traforo sono indicate le uscite di emergenza e quindi i SAS attraverso apposita segnaletica luminescente ed avvertimenti sonoro. All'interno della GSS, oltre ai pannelli informativi, l'illuminazione consente di garantire un livello di illuminazione compatibile con le condizioni per l'evacuazione in sicurezza.

Oleodotto

L'oleodotto del Rodano, posto a servizio della raffineria di Collombey, nel canton Vallese, transita all'interno del Traforo ma risulta fuori servizio dai primi mesi del 2015, in concomitanza con l'arresto e la chiusura dello stabilimento petrolifero. Ad oggi SITRASB non è a conoscenza né della potenziale rimessa in servizio della tubazione esistente, all'interno del Traforo, né delle tempistiche di avvio della posa della nuova condotta, all'interno del cavedio in calcestruzzo predisposto al di sotto del piano viabile della GSS.

All'interno della GSS è stata inserita invece la predisposizione per un futuro spostamento dell'Oleodotto del Rodano, tracciato Genova – Aigle (Svizzera) attualmente collocato all'interno del Traforo e fuori servizio.

Per quanto sinteticamente esposto non è possibile fornire alcuna documentazione di valutazione dei rischi sia per l'oleodotto collocato all'interno Traforo stradale in quanto non più in servizio, mentre non vi è, ad oggi, alcun documento relativo alla nuova condotta da realizzarsi nella GSS.



SITRASB S.p.A. si impegnerà a fornire alla compagnia assicuratrice eventuali futuri aggiornamenti che potrebbe modificare la situazione attuale.

Ammodernamento del sistema di ventilazione

Un ulteriore importante intervento conclusosi nell'anno 2018 è rappresentato dall'ammodernamento del sistema di ventilazione del Traforo. Tale intervento ha comportato l'adeguamento delle tre centrali di ventilazione attualmente preesistenti per l'estrazione dei fumi (ai due imbocchi ed in corrispondenza

del camino di aerazione alla progressiva 3+000 ca.) e la messa in opera di due batterie di jet fans, rispettivamente alle progressive 1+500 e 4+000. Tali opere consentono il controllo del flusso longitudinale di ventilazione.

Ulteriori interventi in galleria

Gli ulteriori interventi ultimati e/o programmati sono:

- La sostituzione dei PLC (programmable logic controller) dedicati alla gestione tecnica centralizzata (GTC) dell'opera, progressivamente realizzata in parallelo all'avanzamento dei progetti GSS ed ammodernamento della ventilazione;
- Il potenziamento del sistema di videosorveglianza/DAI, con sostituzione e raddoppio (da 32 a 64) delle telecamere esistenti;
- L'ammodernamento della segnaletica all'interno del Traforo e la realizzazione della segnaletica luminosa (luci di interdistanza) sui piedritti dell'opera e vie di fuga luminose;
- La sostituzione ed integrazione di nuovi sensori anemometri, opacimetri e CO, propedeutici alla corretta gestione dell'impianto di ventilazione;
- Installazione sistema di lettura targhe (intervento ultimato nell'anno 2020).

Raccordo autostradale di accesso

Il raccordo autostradale di accesso al traforo del Gran San Bernardo sul versante italiano, i cui lavori ebbero inizio nella primavera del 1959, ha una lunghezza complessiva di 9.900 metri e si sviluppa per quasi la metà su ponti e viadotti in cemento armato, generalmente caratterizzati da campate di 10 metri di luce.

Per oltre 6 km il raccordo risulta coperto da un solaio in cemento armato che protegge la sede stradale dalle precipitazioni nevose, garantendo l'accessibilità al traforo durante tutta la stagione invernale. Lungo la traiettoria di discesa delle valanghe tale copertura presenta caratteristiche di maggior resistenza e risulta opportunamente raccordata al terreno verso monte per permettere agli eventuali slittamenti di masse nevose l'attraversamento della copertura stessa senza arrecare danni.

Principali caratteristiche tecniche del raccordo autostradale:

Quota partenza:	1.510 m.s.l.m.
Quota inizio tratto coperto:	1.670 m.s.l.m.
Quota fine tratto coperto:	1.875 m.s.l.m.
Estensione tratto scoperto:	3.750 m.
Pendenza media tratto scoperto:	4,26%
Estensione tratto coperto:	6.150 m.
Pendenza media tratto coperto:	3,33%
Larghezza carreggiata:	9 m. ca.

Sono opere di particolare rilievo:

Il ponte "Dardanelli" sul torrente Gran San Bernardo, che si compone di nove campate principali di 25 mt. di luce, con pile cave di altezza fino a 70 mt. Le fondazioni sono costituite da cassoni in cemento armato spinti a otto metri di profondità;

Il viadotto "Curvone", in parte in rettilineo ed in parte in curva, composta da 101 campate da 10 mt. di luce. Le pile sono costituite da telai di altezza fino a 19 mt., fondati su pali trivellati a profondità variabile da mt. 14 a mt. 18;

Il ponte "Imbocco", di attraversamento del torrente Gran San Bernardo, situato all'imbocco del Traforo, con campate di 24 mt. di luce e pile a castello che raggiungono 40 mt.

I tratti del raccordo autostradale in rilevato sono realizzati con muri di controripa e sottoscarpa in cemento armato.

A monte dell'ultima parte del raccordo coperto sono state eseguite speciali opere paravalanghe per evitare il possibile distacco di masse nevose e impedire la formazione di valanghe. Su una superficie di oltre 100 Ha e sino ad oltre 2.400 metri di altitudine, furono infatti opportunamente disposti ponti da neve e vennero realizzati bacini di contenimento, traverse di ritenuta, deviatori e terrazzamenti.

Elenco opere d'arte presenti lungo il raccordo autostradale di accesso al Traforo

Denominazione manufatto	Progressive Km	Sezioni raccordo autostradale
Viadotto Dardanelli	Dalla Pk 00+040	Dalla sez. 945 alla sez. 928
Viadotto ACI	Dalla Pk 00+425	Dalla sez. 920 alla sez. 915
Viadotto sottopasso barriera	Dalla Pk 00+495	Dalla sez. 913 alla sez. 907
Viadotto corsia casello valle	Dalla Pk 00+511	Dalla sez. 911 alla sez. 905
Viadotto sottopasso Prédumaz inferiore	Dalla Pk 00+595	Dalla sez. 903 alla sez. 898
Viadotto sottopasso Prédumaz superiore	Dalla Pk 00+605	Dalla sez. 902 alla sez. 898
Viadotto Saint-Léonard	Dalla Pk 01+023	Dalla sez. 861 alla sez. 853
Viadotto Barmes	Dalla Pk 01+314	Dalla sez. 832 alla sez. 823
Viadotto Gorres	Dalla Pk 01+798	Dalla sez. 785 alla sez. 772
Viadotto Moulin	Dalla Pk 02+327	Dalla sez. 733 alla sez. 715
Viadotto Curvone	Dalla Pk 02+747	Dalla sez. 691 alla sez. 572
Viadotto Devie	Dalla Pk 03+867	Dalla sez. 560 alla sez. 544
Viadotto Ruine	Dalla Pk 04+197	Dalla sez. 527 alla sez. 510
Viadotto Closette	Dalla Pk 04+502	Dalla sez. 496 alla sez. 484
Viadotto Mottes	Dalla Pk 04+822	Dalla sez. 464 alla sez. 454
Viadotto Suil	Dalla Pk 05+092	Dalla sez. 437 alla sez. 431
Viadotto Ronc	Dalla Pk 05+252	Dalla sez. 421 alla sez. 390
Viadotto Plan	Dalla Pk 05+814	Dalla sez. 386 alla sez. 341
Viadotto Envy 1	Dalla Pk 06+134	Dalla sez. 336 alla sez. 328
Viadotto Envy 2	Dalla Pk 06+294	Dalla sez. 320 alla sez. 311
Viadotto Envy 3	Dalla Pk 06+484	Dalla sez. 301 alla sez. 281
Viadotto Chantel 1	Dalla Pk 06+754	Dalla sez. 274 alla sez. 267
Viadotto Chantel 2	Dalla Pk 06+885	Dalla sez. 361 alla sez. 251
Viadotto Bosco 1	Dalla Pk 07+814	Dalla sez. 168 alla sez. 166
Viadotto Bosco 2	Dalla Pk 08+014	Dalla sez. 148 alla sez. 144
Viadotto Canal d'Arc	Dalla Pk 08+344	Dalla sez. 115 alla sez. 101
Viadotto Fortino	Dalla Pk 08+594	Dalla sez. 90 alla sez. 79
Viadotto SS. 27	Dalla Pk 08+927	Dalla sez. 57 alla sez. 44
Viadotto Cavalcavia	Dalla Pk 09+134	Dalla sez. 36 alla sez. 0
Viadotto piazzale barriera	Dalla Pk	Dalla sez. 0 alla sez. 11
Viadotto Imbocco	Dalla Pk 09+708	Dalla sez. -4 alla sez. VI

Corografia schematica del raccordo autostradale



In riferimento al raccordo autostradale di accesso al Traforo, tenuto conto degli aspetti legati al periodo di costruzione, all'ambiente di alta montagna in cui insiste l'infrastruttura ed alle caratteristiche geologiche/geotecniche dei terreni di fondazione, SITRASB S.p.A. redige annualmente un programma di validità triennale degli interventi manutentivi.

Si riportano nel seguito i principali interventi sulle opere d'arte costituenti il Raccordo autostradale, inseriti nel programma triennale 2023-2025, approvato dal Consiglio di amministrazione di SITRASB il 30 novembre 2022; inoltre, in considerazione della durata sino al 2026 della copertura ALL RISKS, sono riportate anche le ipotesi di intervento, suscettibili di modifiche ed adattamenti, anche l'annualità 2026.

Anno	Opera	Tipo Intervento	Costo
2023	ENVY1	<i>Completamento dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 750.000
	RONC	<i>Avvio dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 500.000
	BOSCO 2	<i>Completamento intervento generale di manutenzione su pile/pulvini e soletta cordoli.</i>	€ 25.000
	BOSCO 1	<i>Realizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria</i>	€ 350.000
	DARDANELLI	<i>Progettazione intervento di manutenzione dei giunti strutturali</i>	€ 30.000
	IMBOCCO	<i>Progettazione intervento generale di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico</i>	€ 50.000
	BARRIERE STRADALI	<i>Intervento di manutenzione straordinaria delle barriere stradali</i>	€ 200.000
	VARIE	<i>Intervento generale di manutenzione sulle strutture di varie opere d'arte</i>	€ 180.000
	TOTALE 2023		
2024	FORTINO	<i>Realizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria dei portali di giunto</i>	€ 180.000
	MURO M43V	<i>Progettazione intervento di manutenzione sulle strutture e di consolidamento</i>	€ 30.000
	RONC	<i>Proseguimento dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 1.000.000
	IMBOCCO	<i>Avvio intervento generale di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico</i>	€ 300.000
	DARDANELLI	<i>Esecuzione intervento di manutenzione dei giunti strutturali</i>	€ 300.000
	BARRIERE STRADALI	<i>Intervento di manutenzione straordinaria delle barriere stradali</i>	€ 200.000
	VARIE	<i>Intervento generale di manutenzione sulle strutture di varie opere d'arte</i>	€ 200.000
	TOTALE 2024		

Anno	Opera	Tipo Intervento	Costo
2025	RONC	<i>Proseguimento dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 1.000.000
	IMBOCCO	<i>Proseguimento dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 1.000.000
	MURO M43V	<i>Intervento di manutenzione sulle strutture e di consolidamento</i>	€ 225.000
	BARRIERE STRADALI	<i>Intervento di manutenzione straordinaria delle barriere stradali</i>	€ 200.000
	VARIE	<i>Intervento generale di manutenzione sulle strutture di varie opere d'arte</i>	€ 200.000
	TOTALE 2025		
2026	RONC	<i>Completamento dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 400.000
	IMBOCCO	<i>Completamento dei lavori di manutenzione straordinaria e di miglioramento sismico.</i>	€ 1.000.000
	BARRIERE STRADALI	<i>Intervento di manutenzione straordinaria delle barriere stradali</i>	€ 1.000.000
	VARIE	<i>Intervento generale di manutenzione sulle strutture di varie opere d'arte</i>	€ 400.000
	TOTALE 2026		
TOTALE PRINCIPALI INTETVENTI MANUTENTIVI 2023-2026: € 9.720.000,00			

Eventi accaduti - ultimi 5 anni

Indicare se la tratta è stata direttamente colpita e/o interessata dagli eventi e/o fatti sotto indicati ed eventualmente precisare gli eventuali danni subiti:

- Frane: no
- Sovraccarico neve: no
- Inondazioni alluvioni, esondazioni allagamenti: no
- Terremoto: no
- Incendio: no
- Atti vandalici da Terzi: no
- Inquinamento per fatto di Terzi: no

Dati relativi ai serbatoi interrati

Località	Indirizzo	Capacità mc	Data entrata in esercizio	Prodotto stoccato	VETRIFICAZIONE			NUMERO PARETI		MONITORAGGIO CONTINUO		PROVE DI TENUTA			
					SI	DATA	NO	SEMPL.	DOPPIA	SI	NO	SI	DATA	NO	ESITO
ST. RHEMY EN BOSSES	LOC. PRAZ-GENTOR PIAZZALE STAZIONAMENTO	3 x 15	2004	GASOLIO			X		X	X		X	2004		POSITIVO
ST. RHEMY EN BOSSES	IMBOCCO GALLERIA	1 x 10	2018	GASOLIO	X esterna	2018	-		X	X		X	2018		POSITIVO
ST. RHEMY EN BOSSES	LOC. PREDUMAZ STABILE PELERIN	2 x 10	2004	GASOLIO			X		X	X		X	2004		POSITIVO

Investimenti, Manutenzioni ordinarie e straordinarie

Nel corso degli ultimi esercizi, sono proseguiti gli investimenti rivolti a migliorare la sicurezza delle infrastrutture e le attività di manutenzione dei manufatti; tali attività si sono svolte nel sostanziale rispetto dei programmi triennali approvati dal Consiglio di Amministrazione.

Gli interventi più significativi risultano di seguito descritti.

INTERVENTI ESEGUITI NEL CORSO DEL 2022

Di seguito si dettagliano i principali interventi di straordinaria manutenzione effettuati da SITRASB S.p.A. nel corso del 2022.

Manutenzione straordinaria delle pile n. 73 e 74 del viadotto Curvone

I lavori hanno comportato un intervento di manutenzione straordinaria degli elementi strutturali relativi al viadotto "curvone" afferente il Raccordo di accesso al Traforo del Gran San Bernardo ed in particolare dei portali a sostegno dell'impalcato del viadotto corrispondenti alle pile 73 (sez. 617) e 74 (sez. 616), oltre alle trave dell'impalcato e una porzione di soletta in corrispondenza di una gronda di scolo mancante. L'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a circa € 190.000,00.

Manutenzione straordinaria da attuarsi su diverse opere d'arte situate lungo il raccordo autostradale

I lavori sono costituiti da interventi puntuali di manutenzione straordinaria su diverse opere d'arte che insistono lungo il raccordo autostradale e riguardano principalmente l'eliminazione degli ammaloramento presenti su vari elementi strutturali in calcestruzzo causati dalla carbonatazione del cls ma soprattutto da fenomeni di gelo-disgelo e da contatto con Sali disgelanti contenenti cloruri. Gli interventi più significativi condotti sono stati:

- la manutenzione straordinaria degli elementi strutturali delle pile n°43 e 45 del viadotto Curvone;
- intervento di manutenzione straordinaria del muro M35V sul tratto a valle in adiacenza alla piazzola Gorres Valle (dalla Pk 2+010 alla Pk 2+040, sez. 764/761);
- intervento di ripristino del cordolo sovrastante il parcheggio dipendenti, mediante demolizione del calcestruzzo ammalorato e ripristino della sezione d'origine. (Pk 0+605 sez. 902);
- risanamento campate 1-6 del viadotto Ruine;
- ripristino pilastro monte sezione 514 (piano stradale);
- Rifacimento della trave di sostegno della nuova tamponatura metallica sulla spalla Italia viadotto Ruine;
- ripristino pilastro di giunto lato monte sezione 546 piano stradale (Devie);
- Ripristino pilastro di giunto lato valle sezione 561 piano stradale.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a circa € 380.000,00.

Manutenzione straordinaria viadotto Bosco 2

I lavori hanno comportato interventi di manutenzione straordinaria sul viadotto Bosco 2, manufatto che insiste lungo il raccordo autostradale coperto. L'intervento ha riguardato la ricostruzione delle parti a partire dall'impalcato (travi, solette e giunto di dilatazione) oltre ai pilastri ed alla sostituzione delle barriere stradali.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a circa € 350.000,00.

Rifacimento muro di sottoscarpa M35V del raccordo autostradale

I lavori consistono nel rifacimento del muro di sottoscarpa denominato M35V situato lungo il raccordo autostradale scoperto, previa esecuzione di tiranti e micropali a tergo del muro stesso.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a circa € 330.000,00.

Rifacimento dell'impianto di riscaldamento e trattamento aria delle cabine di esazione del piazzale di stazionamento

L'intervento consiste nel rifacimento dell'impianto di riscaldamento/raffrescamento delle cabine di esazione situate nel piazzale di stazionamento mediante sostituzione delle unità di trattamento aria (UTA). Esso mira a risolvere le problematiche relative al confort ambientale all'interno delle cabine di esazione ed al conseguimento di un ottimale funzionamento del circuito del riscaldamento.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a circa € 150.000,00.

Manutenzione straordinaria in prossimità della Pk 0+000 del raccordo autostradale

L'intervento riguarda alcuni pilastri adiacenti al viadotto Dardanelli che si trovano in corrispondenza dell'inizio della tratta in concessione, più precisamente presso il bivio della S.S. n. 27.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a circa € 220.000,00.

Sostituzione rete solaio galleria

Si è reso necessario procedere alla sostituzione di alcuni tratti della rete metallica presente all'intradosso della soletta di ventilazione della galleria (da Pk 3+000 a Pk 3+800) a causa del naturale ammaloramento.

L'intervento ha comportato oneri per circa € 150.000,00

INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO FUNZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEGLI IMPIANTI PREVISTI NEL TRIENNIO 2023-2025

Gli interventi previsti nel prossimo triennio sono stati individuati tenendo conto:

- delle normali esigenze manutentive, volte a mantenere la funzionalità degli impianti e delle strutture;
- degli obblighi normativi sanciti dalla Direttiva Europea 54/2004 sui requisiti minimi di sicurezza per le gallerie stradali;
- della campagna di ispezione dei viadotti del raccordo autostradale di accesso svoltasi nel corso dell'estate/autunno 2022 dal R.T.P. STUDIO COMETTO S.r.l. (mandataria), INART S.r.l., INGEOLAB S.r.l., Dott. Geol. Stefano De Leo e Dott. Geol. Michele Tedesco (mandanti), le cui risultanze sono tradotte nel "Documento di sintesi con priorità di intervento – Novembre 2022";
- del programma degli interventi, comuni con la concessionaria svizzera TGSB SA, per l'ammodernamento del Traforo: "budgets communs et coordonnés 2023 – 2025 / SITRASB SpA – TGSB SA", validato dal Consiglio di Amministrazione della Società SISEX SA in data 4 novembre 2022;
- delle richieste dell'autorità amministrativa.

Interventi di Ordinaria e Straordinaria Manutenzione

Gli interventi di ordinaria manutenzione saranno volti a mantenere l'adeguata funzionalità delle strutture e degli impianti in concessione.

Gli interventi di straordinaria manutenzione saranno invece principalmente finalizzati a risanare, secondo una scala delle priorità stabilita in funzione dell'andamento, osservato nel corso del 2022, dei monitoraggi e delle indagini ispettive, le opere d'arte in concessione che, allo stato attuale, si trovano in condizioni di ammaloramento. Saranno, infine, da prevedere degli interventi di minore entità su alcuni locali/impianti siti presso il piazzale di stazionamento.

Pertanto, nel corso del 2023 si prevede di effettuare i seguenti principali interventi di straordinaria manutenzione:

- Ammodernamento uffici e adeguamento sala controllo (*Voce di budget: BB10 - Importo complessivo presunto dell'intervento € 130.000 ca. sull'annualità 2023*);
- manutenzione viadotto Ronc* (*Voce di Budget: BC32 – Importo complessivo presunto dell'intervento € 2.500.000, di cui € 500.000 ca. sull'annualità 2023*);
- Manutenzione viadotto Bosco 1 e portali di giunto viadotto fortino (*Voce di Budget BC41 - Importo complessivo presunto dell'intervento € 530.000, di cui € 350.000 ca. sull'annualità 2023*);
- Completamento manutenzione straordinaria viadotto Envy 1 (*Voce di budget: BC34 - Importo complessivo presunto dell'intervento € 860.000 ca., di cui € 750.000 sull'annualità 2023*);
- Completamento rifacimento muro M35V (*Voce di budget: BC36 - Importo complessivo presunto dell'intervento € 310.000 ca., di cui € 40.000 sull'annualità 2023*);
- risanamento tratti di pavimentazione stradale del traforo e del raccordo autostradale di accesso (*Voce di Budget: BA01 e BC01 importo complessivo presunto pari a circa € 70.000 ca. per l'annualità 2023*);
- Manutenzione straordinaria barriere stradali (*Voce di budget BC24 – BC36 - Importo complessivo presunto dell'intervento € 600.000 ca., di cui € 200.000 sull'annualità 2023*);
- Progettazione dell'intervento di manutenzione giunti del viadotto Dardanelli;
- Manutenzione straordinaria delle pile 87 e 94 del viadotto Curvone: ad oggi la struttura è monitorata e si è in attesa di dati sufficienti al fine poter calibrare l'intervento.

**Il valore dell'importo di questo intervento imputato per l'esercizio 2023 corrisponde ad una stima dei lavori effettivi che possono essere realizzati e contabilizzati nel corso dell'anno.*

Interventi di miglioramento funzionale delle infrastrutture e degli impianti

Nel Traforo termineranno, invece, in collaborazione con il partner svizzero e secondo il programma degli interventi comuni SISEX SA, i lavori di realizzazione del sinottico delle sale controllo e della gestione tecnica centralizzata. Si terminerà inoltre il progetto di legame del nuovo sistema di gestione centralizzata con i diversi programmi.

- Galleria di Servizio e Sicurezza

Per quanto concerne la realizzazione del Lotto 2 (fabbricato imbocco Sud) di competenza di SITRASB S.p.A., la relativa previsione economico-finanziaria è stata riattivata prevedendo per il 2023 un importo tale da consentire lo sviluppo di una fase progettuale idonea ad interpretare le esigenze societarie e dei servizi interni connessi alla fase di intervento. Nell'esercizio 2023 si prevede di affidare il servizio di progettazione definitiva dell'intervento.

(Voce di Budget: CA35 - Importo complessivo presunto per il triennio € 440.000 ca di cui € 40.000 sull'annualità 2023).

- Adeguamento periodico del sistema di telecontrollo

In collaborazione con il partner svizzero TGSB SA continuerà all'interno del Traforo l'adeguamento del sistema di telecontrollo.

(Voce di Budget: CB01 - Importo complessivo presunto dell'intervento a carico di SITRASB S.p.a. sull'annualità 2022 € 45.000 ca).

- Collegamento sistema SCADA con BD e PGM

In collaborazione con il partner svizzero TGSB SA terminerà l'intervento di sostituzione ed integrazione del nuovo sistema con i programmi di gestione e controllo del Traforo.

(Voce di Budget: CB14 - Importo complessivo presunto dell'intervento a carico di SITRASB S.p.A. sull'annualità 2023 € 8.500 ca).

- Realizzazione sinottico Sala Controllo Sud

In collaborazione con il partner svizzero TGSB SA continuerà l'intervento di aggiornamento della sala controllo con l'integrazione di un quadro sinottico.

(Voce di Budget: CB15 - Importo complessivo presunto dell'intervento a carico di SITRASB S.p.A. sull'annualità 2023 € 45.000 ca).

- Rifacimento del solaio di ventilazione del traforo

Per quanto concerne i lavori di rifacimento del solaio di ventilazione l'allora MIMS ha trasmesso in data 15/04/2022 il "nulla osta all'esecuzione dell'intervento, nel rispetto dei tempi indicati e nelle more dell'aggiornamento del rapporto convenzionale". La documentazione ulteriore richiesta per la "valutazione per il riequilibrio della convenzione, anche attraverso la rideterminazione del termine di scadenza della concessione, fermo restando il rispetto della normativa nazionale e comunitaria" è stata inviata il 23 maggio 2022. Durante la commissione mista 2022 l'allora MIMS si è dichiarato disponibile a concordare le modalità di finanziamento per l'esecuzione del progetto. Tale finanziamento potrà configurarsi come finanziamento diretto per l'esecuzione delle opere oppure come finanziamento alla fine della concessione in termini di onere di subentro al momento della gara da sostenersi da parte della società subentrante. La delegazione italiana ha poi inoltre informato che "in parallelo, la delegazione italiana si informerà presso il MIMS circa il seguito dato alla sua richiesta in capo alla concessione."

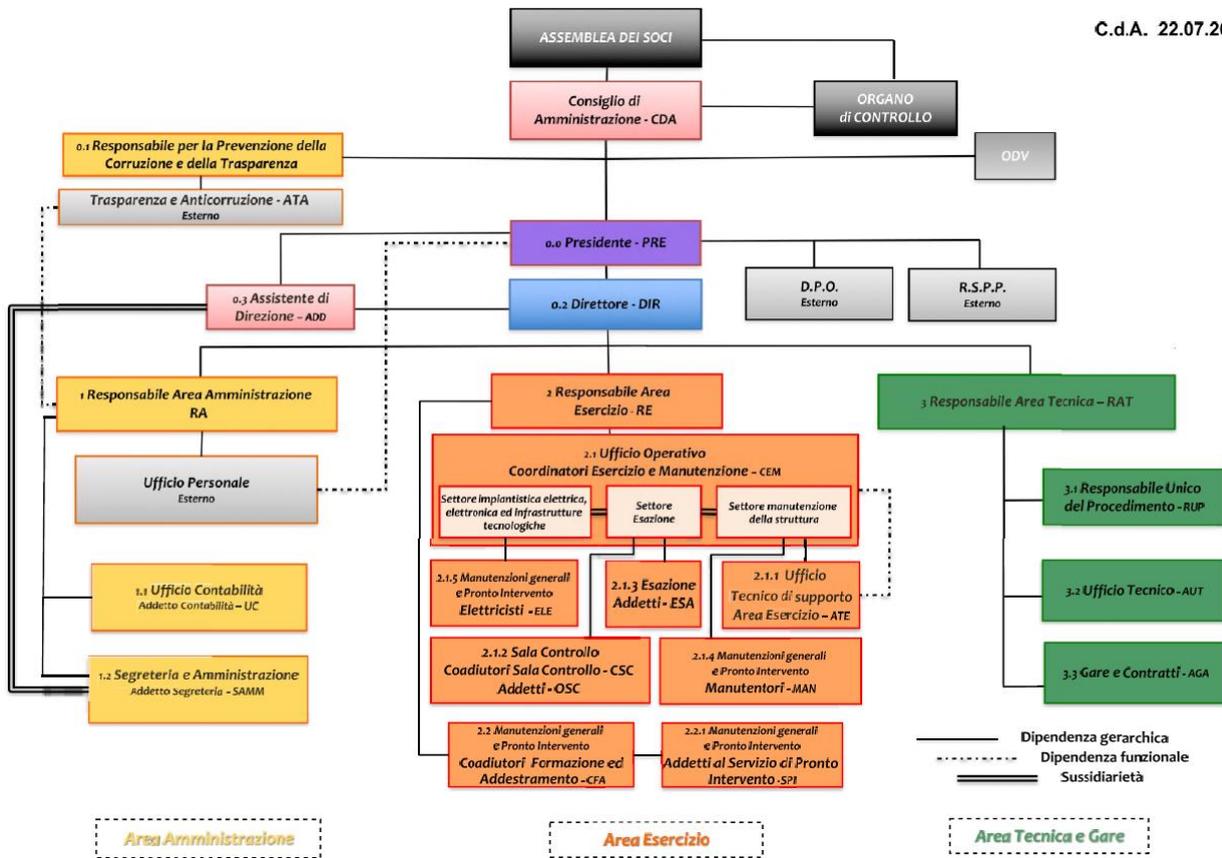
Il progetto definitivo, elaborato durante l'anno 2021, prevede la sostituzione della soletta di ventilazione esistente con una nuova struttura composta da conci prefabbricati di spessore 25 cm, dimensionata per un carico di incendio di 120 minuti, conformemente alla curva d'incendio ISO.

La gara per la realizzazione della parte civile del rifacimento del solaio di ventilazione, gestita da TGSB SA, si è conclusa nel gennaio 2023. L'inizio lavori è previsto a settembre 2023, a partire dal lato svizzero del Traforo. Nel corso del 2023 si terranno le gare per le parti di elettromeccanica e ventilazione al fine di portare a termine i lavori nel 2027. L'ammontare ad oggi stimato per l'intera opera è di 52 milioni di franchi svizzeri di cui il 50% a carico di SITRASB.

Si sottolinea inoltre che la parte previsionale su base triennale del piano manutentivo considera delle valorizzazioni che sono compatibili con l'equilibrio economico finanziario valutato con la proiezione di proroga della concessione, condizione già inclusa nel Piano Economico Finanziario per la realizzazione della GSS. In caso di mancata proroga della concessione le valorizzazioni indicate saranno oggetto di revisione, sempre garantendo il mantenimento della funzionalità della tratta in termini di sicurezza per l'utenza.

Organigramma

C.d.A. 22.07.2021



Statistica Sinistri aggiornata al 31/12/2023

L'esatto periodo di osservazione della statistica sinistri, di seguito riportata, risulta 31.12.2017/ 31.12.2023.

La polizza All Risks n. 410002620 di Generali Italia S.p.A. con decorrenza dal 31/12/2021 non presenta sinistri.