

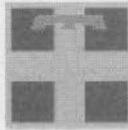
**INTERROGAZIONE A RISPOSTA  
IMMEDIATA  
N. 141**

**INTENZIONI DELLA REGIONE  
PIEMONTE IN MERITO ALLA  
PROSECUZIONE DEI LAVORI PER LA  
LINEA TAV TORINO-LIONE ALLA  
LUCE DELLE ULTIME NOTIZIE  
SULL'AUMENTO DEI COSTI  
DELL'OPERA.**

*Presentato dalla Consigliera regionale:  
FREDIANI FRANCESCA*

*Protocollo CR n. 35608  
Pervenuta in data 29/10/2014*

**X LEGISLATURA**



CC-2.18.1/141/2014/x

15:49 29 OTT 2014 A01000 002392

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA** 141

ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno

(Non più di una per Consigliere - Non più di tre per Gruppo)

**OGGETTO:** *Intenzioni della Regione Piemonte in merito alla prosecuzione dei lavori per la linea TAV Torino-Lione alla luce delle ultime notizie sull'aumento dei costi dell'opera.*

**INTERROGA**

Il Presidente della Giunta  
L'Assessore

**Visto che**

il trattato italo-francese, firmato il 29 gennaio, dice al primo articolo che la nuova linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, principale oggetto di applicazione del Disegno di legge 85, "dovrà entrare in servizio alla data di saturazione delle opere esistenti" e l'avvocatura di stato francese ha sentenziato nel 2003 che questo significa che se non c'è prospettiva di saturazione, non c'è impegno;

la Valle di Susa ospita la linea ferroviaria internazionale del Frejus, che dal 2000 in poi ha visto calare il proprio traffico, tanto che nella propria tratta alpina è stata utilizzata negli ultimi anni mediamente per meno di un quarto della propria capacità;

il tunnel attuale del Frejus è stato rifatto per permettere il transito di container su autotreni sino alla sagoma di 4.05 metri ed è agibile da dicembre 2010;

**Considerato che**

il giudizio della Corte dei Conti di Parigi riportato nell'articolo apparso su Il Sole 24 Ore in data 24/10/2014 "Parigi, allarme fondi per l'alta velocità!": *«L'alta velocità ferroviaria ha ottenuto un indubbio successo commerciale e i passeggeri apprezzano lo spostamento in rapidità. Tuttavia, nel valutare il reale apporto costi-benefici per la collettività, è opportuno tenere conto che il modello adottato fino ad oggi è stato spinto al di là della sua convenienza. Il margine operativo dei Tgv si è sensibilmente ridotto nel tempo ed è passato dal 29% del 2008 al 12% del 2013»;*

### ***Premesso che:***

nel dicembre 2012, l'allora presidente del Consiglio dei ministri, Mario Monti, e il Presidente francese François Hollande a seguito di un incontro confermarono la decisione di chiedere alla Unione europea di aumentare la quota di finanziamento per la realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, passando dal trenta al quaranta per cento;

tale richiesta va inserita nel contesto più ampio delle linee di sviluppo perseguite dall'Unione europea secondo le quali anche la Torino-Lione rappresenterebbe una tratta di importanza strategica nell'ambito della rete centrale europea dei trasporti, la cosiddetta Ten-T, e pertanto di rilievo prioritario per l'intera Unione europea, circa un anno dopo, nel novembre 2013, l'allora Presidente del Consiglio dei ministri, Enrico Letta e lo stesso Presidente francese, François Hollande, a seguito dell'approvazione alla Camera dei deputati dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, sottoscritto a Roma il 30 gennaio 2012, ribadirono la richiesta di copertura finanziaria europea per un importo pari al quaranta per cento dei costi;

agli inizi del luglio 2014, l'allora coordinatore europeo per i trasporti, Jan Laurens Brinkhorst, in visita ai cantieri della linea ferroviaria Alta Velocità Torino-Lione, a Chiomonte in Val di Susa, ha ribadito il sostegno dell'Unione europea alla realizzazione della tratta italo-francese e il finanziamento del quaranta per cento dei lavori;

nel corso degli ultimi due anni i costi di realizzazione della TAV Torino-Lione sono progressivamente aumentati: secondo quanto emerge dal Contratto di programma Rfi 2012-2016, firmato lo scorso agosto dal Ministero delle infrastrutture e trasporti e da Ferrovie dello Stato, il costo per i lavori della TAV ammonterebbe al momento a circa dodici miliardi di euro a fronte degli otto previsti inizialmente.

### **Osservato ancora che**

secondo l'accordo sopracitato all'Italia spetta la copertura finanziaria di circa il sessanta per cento (57,9 per cento dell'intero costo, oggi il Governo deve provvedere non più alla copertura di circa cinque miliardi bensì alla copertura di un importo pari a circa sette miliardi. Dato ancora più preoccupante se rapportato a quanto sostenuto dalla Corte dei conti francese secondo la quale l'importo complessivo della TAV ammonterebbe a poco oltre ventisei miliardi di euro;

nei giorni scorsi, in occasione di un convegno svoltosi a Bruxelles, il presidente della Commissione trasporti del parlamento europeo, l'eurodeputato tedesco Michael Cramer, ha sollevato ulteriori dubbi sulla realizzazione della TAV Torino-Lione, lasciando intendere che potrebbe non rappresentare più una linea prioritaria. Il deputato europeo, inoltre, facendo riferimento alla somma stimata dalla Corte dei conti francese di cui sopra, avrebbe sottolineato che al momento l'ipotesi di finanziamento della TAV e in particolar modo la consistenza dello stesso – pari al quaranta per cento dei costi totali – non sarebbero ancora oggetto di accordo nel quadro finanziario dell'Unione –:

### **Per sapere se**

Quali siano le motivazioni, alla luce dei recenti sviluppi, che impediscono alla Regione Piemonte di manifestare la sua contrarietà al progetto della linea Torino-Lione, chiedendo la rinuncia alla prosecuzione dei lavori della stessa tratta ferroviaria.