



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL PIEMONTE

*Processo Legislativo
Settore Commissioni Consiliari*

**INTERROGAZIONE ORDINARIA
INDIFFERIBILE ED URGENTE A RISPOSTA
ORALE
N. 540**

**GESTIONE LINEA STORICA
TORINO-MODANE DA PARTE DI TELT
E INTERVENTI PREVISTI PER LA
NUOVA LINEA TORINO LIONE (NLTL)**

*Presentato dal Consigliere regionale:
FREDIANI FRANCESCA (prima firmataria)*

*Protocollo CR n. 23853
Pervenuta in data 01/07/2015*

X LEGISLATURA



CLOZ.18-04/540/2015/18

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

17:09 01 Lug 2015 A0100B 001293
INTERROGAZIONE N. 540

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 99 del Regolamento interno.

Ordinarie a risposta orale in Aula
Ordinarie a risposta orale in Commissione
Ordinarie a risposta scritta
Indifferibile e urgente in Aula
Indifferibile e urgente in Commissione



OGGETTO: *Gestione linea storica Torino-Modane da parte di TELT e
interventi previsti per la Nuova Linea Torino Lione (NLTL)*

Premesso che:

I governi di Italia e Francia hanno firmato, il 29 gennaio 2001, un accordo diventato trattato internazionale nel quale si sono impegnati a realizzare il nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione con un tunnel principale che collega l'area di Susà in Piemonte/Val di Susa e Saint Jean de Maurienne, in Savoia. L'intesa del 2001 è stata confermata dal nuovo accordo intergovernativo di gennaio 2012;

coordinatore del progetto per la parte italiana è RFI, una società al 100% di proprietà del gruppo Ferrovie dello Stato. Creata nel luglio 2001, gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale;

LTF, società binazionale (di diritto francese), partecipata da RFF e RFI è stata incaricata di realizzare gli studi preliminari e i lavori di ricognizione per la parte comune italo-francese. È prevista per questa sezione la realizzazione di un tunnel di 57 km che collega Susa a Saint Jean de Maurienne;

Considerato che:

In data 23 Febbraio 2015 è stata sciolta la LTF (Lyon Turin Ferroviare) per essere sostituita da TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), il cui assetto societario è diviso al 50% tra FS Italiane e Stato francese e il cui compito sarà lo studio e la realizzazione del collegamento internazionale Torino-Lyon;

Valutato che:

- Gli accordi del 30/1/2012 tra lo Stato italiano e quello francese per la realizzazione e l'esercizio della nuova linea Torino-Lione prevedono all'art. 24 la modifica alla convenzione del 29 Gennaio 1951 e nello specifico che entro il termine di due anni dalla sottoscrizione dell'accordo in questione, le Parti si impegnano ad apportare le modifiche utili alla Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e alle sezioni ferroviarie comprese tra tali stazioni e le frontiere;
- gli stessi accordi prevedono all'Art. 25 che l'ente promotore stabilisca dei canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera e del tratto di linea storica compreso tra le interconnessioni;
- con il nuovo accordo stipulato in data 24/02/2015 tra Italia e Francia e legato alla nascita di TELT, il precedente punto viene modificato togliendo il vincolo dei 2 anni e sostituendolo con una data da stabilire in seguito;
- la stessa variazione prevede di dare in gestione, e quindi non solo stabilire i canoni di utilizzo, oltre ai tratti di valico anche tutto il tratto di linea storica incluso tra le interconnessioni della nuova linea (tra Bussoleno e Saint Jean de la Maurienne) creando di fatto un monopolio sulla gestione del traffico transfrontaliero e un conflitto di interessi in quanto lo stesso ente che gestisce la linea storica ha interessi legati alla costruzione del nuovo tunnel di base, e potrebbe di conseguenza attuare politiche che disincentivino l'utilizzo dell'infrastruttura esistente;

Osservato che

- a causa dei costi eccessivi della realizzazione dell'intera nuova linea Torino-Lione (stimati intorno a € 20.000.000.000) e della scarsità di risorse economiche il Governo italiano aveva proposto la realizzazione di un'opera "low-cost" (circa € 8.000.000.000) che comprendesse solo il tunnel di base e le interconnessioni alla rete esistente, rinunciando quindi alla realizzazione della tratta nazionale, optando quindi per un ammodernamento della linea storica nel tratto Bussoleno-Avigliana, che includesse barriere antirumore e altri interventi infrastrutturali;
- nell'intervista rilasciata in data 14 Maggio 2015, il nuovo presidente dell'Osservatorio Torino-Lione Foietta ha espresso chiaramente la volontà a proseguire l'intera opera "confrontandosi" con i territori al fine di trovare un accordo;
- nella stessa intervista, Foietta non esclude la possibilità della realizzazione in futuro del tunnel dell'Orsiera e dell'attraversamento della collina morenica di Rivoli, ipotesi prevista nel progetto originario, successivamente abbandonato;

INTERROGA LA GIUNTA

Per sapere:

- in che modo possa garantirsi la risoluzione del conflitto di interessi che verrebbe a crearsi assegnando la gestione di entrambe le linee di valico ad uno stesso gestore indipendente dai gestori dell'infrastruttura di Italia e Francia;
- in che cosa consistano le opere di mitigazione e ammodernamento previste per il tratto Avigliana-Bussoleno e quali siano i tempi e i costi di realizzazione e come siano finanziati;
- quali futuri sviluppi siano previsti per la tratta nazionale della linea AC Torino-Lione;
- se la linea storica non sia già sufficiente a coprire le necessità di trasporto previsto, considerando che già da prima dell'avvio dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena, i trend del traffico, riportati dallo stesso Osservatorio erano negativi.