

*(I lavori iniziano alle ore 9.34 con l'esame del punto all'o.d.g. inerente a
"Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

OMISSIS

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 540 presentata dalla Consigliera Frediani, inerente a "Gestione linea storica Torino-Modane da parte di TELT e interventi previsti per la Nuova Linea Torino Lione (NLTL)"

PRESIDENTE

Esaminiamo l'interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 540, inerente a "*Gestione linea storica Torino-Modane da parte di TELT e interventi previsti per la Nuova Linea Torino Lione (NLTL)*", presentata dalla Consigliera Frediani, che la illustra.

Consigliera Frediani, poiché risultano ancora 13 interrogazioni da discutere, le chiedo gentilmente di rispettare i due minuti previsti per l'illustrazione.

Prego; ne ha facoltà.

FREDIANI Francesca

Grazie, Presidente.

Sarò breve, anche perché è un progetto che tutti noi dovremmo abbondantemente conoscere.

Nelle premesse dell'interrogazione, ovviamente, cito tutti i vari passaggi relativi agli accordi fra Italia e Francia per arrivare a gestire il lavoro relativo alla grande opera (tra parentesi inutile) su cui stiamo lavorando in collaborazione con i Paesi oltrefrontiera.

In particolare, quello che interessa ai fini dell'interrogazione è ciò che è successo a partire dal 23 febbraio 2015, quando è stata sciolta LTF ed è subentrata TELT, il nuovo soggetto esecutore che dovrà realizzare l'opera.

In base agli accordi del 30 gennaio 2012 tra lo Stato italiano e quello francese per la realizzazione e l'esercizio della nuova linea, si prevede all'articolo 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 s'impegnano ad apportare le modifiche utili alla Convenzione del 29 gennaio del 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e alle sezioni ferroviarie comprese fra queste stazioni e le frontiere.

Gli stessi accordi (facciamo dunque riferimento ad accordi passati, ovviamente) prevedono all'articolo 25 che l'ente promotore stabilisca dei canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera e del tratto di linea storica compreso tra le interconnessioni.

Cosa succede a febbraio? Accade che con questo nuovo accordo questo precedente punto viene modificato: viene eliminato il vincolo dei due anni e viene sostituito con una data da stabilire in seguito.

La stessa variazione prevede anche di dare in gestione (non solo, quindi, stabilire i canoni di utilizzo) oltre i tratti di valico, anche tutto il tratto di linea storica incluso tra le interconnessioni della nuova linea (quindi tra Bussoleno e Saint Jean de Maurienne), creando un monopolio sulla gestione del traffico transfrontaliero e un possibile conflitto di interessi (TELT è anche il soggetto che si occupa di realizzare la linea ad alta velocità).

Le nostre domande sono quindi relative a questi nuovi accordi e al fatto che TELT possa arrivare a gestire anche questo tratto di linea storica. Inoltre, abbiamo chiesto delle informazioni in merito alle opere di mitigazione e ammodernamento previste per la tratta tra Avigliana e Bussoleno, quindi i tempi e i costi di realizzazione, gli sviluppi previsti per la tratta nazionale dell'Alta Velocità Torino-Lione.

Infine, chiediamo se la linea storica non sia già sufficiente a coprire le necessità di trasporto previste.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Balocco per la risposta.

BALOCCO Francesco, *Assessore ai trasporti*

Intervengo molto sinteticamente, perché la Consigliera avrà modo di leggere la risposta scritta che le consegnerò.

Per quanto riguarda la questione del cosiddetto "conflitto d'interesse" come lei lo considera, devo ricordare che questa competenza di NLTL rispetto alle due linee è in ogni caso verificata e controllata dalla Commissione intergovernativa, che è un organismo che prevede la presenza di due governi e che ovviamente ha tutte le possibilità di controllo. Oltre a questo vi è anche, nel caso specifico italiano, vi è anche l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Per quanto riguarda la questione della progettazione del tratto Avigliana-Bussoleno, cioè l'adeguamento della storica e degli interventi di mitigazione sulla stessa linea e per quanto riguarda gli sviluppi sulla tratta nazionale, devo dire che i due punti si collegano, in quanto il progetto preliminare della tratta nazionale è fermo al CIPE dal 2011 e c'è una fase d'approfondimento progettuale, che dovrà andare in CIPE, come pare, non troppo avanti nel tempo. Si tratta ovviamente del progetto preliminare.

All'interno di questo progetto preliminare stiamo promuovendo, d'accordo con il Commissario di Governo, l'ipotesi di anticipare alcune opere relative alla tratta nazionale, molto limitate dal punto di vista della finanziabilità degli interventi, ma molto importanti indipendentemente dalla costruzione della tratta nazionale. Anche se devo precisare che non è corretto quello che lei dice, cioè che sia stata abbandonata l'ipotesi di costruire la tratta nazionale nel tratto tra Avigliana e Orbassano. Semplicemente sono stati definiti dei lotti di intervento e questo è un lotto seguente a quello che è stato approvato recentemente a livello di progetto definitivo, che è in fase di progettazione esecutiva.

Riteniamo che le opere di anticipazione siano molto importanti per il territorio. Stiamo parlando di opere che sono collegate al progetto della tratta nazionale, in particolare l'intervento sul San Luigi di Orbassano, l'intervento su Buttigliera e la fermata a Ferrere.

Invece ci sono interventi che sono già finanziabili attraverso accordi di programma del 2014 e del 2008, che riguardano San Paolo e Le Gru.

E' chiaro che tutti questi interventi, se condotti in modo unitario, che prevedono un intervento totale per 69 milioni e mezzo - di cui 20 milioni sono frutto di accordi di programma, mentre i 49 milioni e mezzo previsti sarebbero collegati alle anticipazioni, quindi finanziabili attraverso RFI - sono ritenuti, credo anche dal territorio, indipendentemente da questioni più generali rispetto all'opera, assolutamente importanti.

Per quanto riguarda le previsioni rispetto alla quantità di merci che interesseranno la linea, questa è una storia antica su cui ci sono stati approfondimenti ed analisi di ogni genere. Nella risposta li citerò e così pure i vari documenti.

Preciso, ancora una volta, che il fatto che sia stata abbandonata l'ipotesi della tratta nazionale è assolutamente da smentire.

FREDIANI Francesca (*fuori microfono*)

Non ha risposto alle domande che ho fatto...

PRESIDENTE

Dal punto di vista politico quella è un'altra questione, però lei non ha diritto di replica e quindi...

(Commenti della Consigliera Frediani)

PRESIDENTE

Consigliera, non ha diritto di replica, ne discuterà in un altro momento.

OMISSIS

(Alle ore 11.12 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(La seduta ha inizio alle ore 11.16)