

1/123

MOZIONE CONCERNENTE LA REALIZZAZIONE DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO - LIONE

La Camera,

premesso che:

la scelta di realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione veniva consolidata e assunta al Vertice Italo-Francese di Torino del 29 gennaio 2001, perfezionata poi con l'Accordo Supplementare del 5 maggio 2004, che decideva, sulla base di studi preliminari precedenti, condotti tra il 1995 ed il 2001 da Alpetunnel - GEIE, la sostenibilità del progetto;

il 30 gennaio 2012 è stato sottoscritto a Roma il nuovo accordo tra Francia e Italia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione, ed autorizzato alla ratifica con legge 23 aprile 2014, n. 71, l'accordo recava la disciplina della costruzione e futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che di tale sezione sarebbe stato il futuro gestore. L'Accordo costituiva a sua volta un protocollo addizionale all'Accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001, ratificato dal Parlamento italiano con la legge 27 settembre 2002 n. 228;

il Progetto definitivo della Torino - Lione è stato approvato dal CIPE con delibera del 20 febbraio 2015 ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la costituzione del nuovo soggetto Promotore pubblico, TELT Sas, società Tunnel Euralpin Lyon Turin, responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura;

il 24 febbraio 2015 è stato firmato a Parigi l'Accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori della linea Torino-Lione, ratificato in Italia con la legge 5 gennaio 2017, n. 1 "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016", che prevede la realizzazione dell'opera, per successivi lotti costruttivi non funzionali;

il progetto prevede una parte comune italo-francese che comprende un tunnel di base di 57 Km, da Saint Jean de Maurienne a Susa/ Bussoleno, con due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ed una sezione all'aperto di circa 3 km nella piana di Susa;

la tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera è pari a circa 17 km, di cui 12,5 in galleria, dalla frontiera fino a Bussoleno (Susa), e include il Tunnel di base, il Nodo di Susa, il tunnel dell'interconnessione alla linea storica Torino Modane di 2,1 km e l'interconnessione all'entrata della stazione di Bussoleno. A ciò si aggiunge la realizzazione della galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 km;

la progettazione e realizzazione della linea Torino-Lione, collocata nel "Corridoio Mediterraneo" della Rete Transeuropea dei trasporti TEN-T, come definita nel regolamento

CA 26

(UE) n. 1315 del 2013 è stata oggetto negli anni di diversi interventi di modifica rispetto al progetto iniziale;

considerato che?

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato mandato alla ricostituita *ACB* Struttura Tecnica di Missione (STM) di predisporre una nuova valutazione dell'adeguamento dell'asse ferroviario Torino-Lione mediante l'uso dell'Analisi Costi/Benefici (ACB); *ACB*

scopo dell'analisi costi/benefici è consentire un'allocazione delle risorse più efficiente per supportare il procedimento decisionale, con cognizione di causa, se attuare o meno una proposta di investimento o se optare per eventuali alternative; *IN TUDO DA DEFINIRE*

al contempo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'omologa francese Elisabeth Borne hanno firmato congiuntamente una lettera indirizzata al soggetto attuatore Telt per posticipare i bandi di gara relativi al tunnel di Base;

tale iter, secondo quanto espresso dal Ministro, persegue dunque l'obiettivo di avere un rapporto di collaborazione e condivisione con la Francia e, contestualmente, con la Commissione UE; *europa*

del resto, secondo la Corte dei Conti europea, l'analisi costi-benefici è per definizione lo strumento analitico utilizzato per valutare una decisione di investimento, confrontando i relativi costi previsti e i benefici attesi;

impegna il Governo :

1) a ridiscutere integralmente il progetto della Linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.

D. Uva, Molinari
D. Uva Molinari