



CITTÀ DI TORINO

PROPOSTA DI MOZIONE

OGGETTO: IPOTESI DI NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE

Il Consiglio Comunale,

RICHIAMATO il fatto che la Città di Torino

- Il 5 dicembre 2016 ha formalizzato la contrarietà della Città di Torino alla proposta di Nuova Linea Torino Lione con l'uscita della Stessa e dei suoi rappresentanti dal relativo Osservatorio Tecnico ritenendo incompatibile la partecipazione a tale istituto dato che non ha il compito di discutere e valutare l'opera in quanto tale, ma solo di considerarne le modalità di realizzazione, tanto da richiedere, a partire dal 2010, una dichiarazione preventiva, da parte delle amministrazioni che debbano esservi rappresentate, di non contrarietà all'opera;

PRESO ATTO

- Fino ad oggi è stata resa pubblica una sola Analisi Costi-Benefici (2012) relativa alla Nuova Linea Torino- Lione, contenuta nel quaderno (Q8) dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione;
- L'Analisi Costi-Benefici del Q8 fa riferimento alla linea intera come era pensata inizialmente, ma successivamente è venuta meno la realizzazione della tratta nazionale francese e di buona parte della tratta nazionale italiana e a questa modifica non ha corrisposto alcuna revisione pubblica della suddetta Analisi;
- L'intero traffico attraverso la frontiera tra Italia e Francia tende a diminuire, (tra il 1997 e 2007 il traffico ferroviario mercantile lungo la Val Susa si è ridotto - 43,6%) mentre quello lungo le direttrici nord-sud, e cioè attraverso le frontiere italo-svizzera e italo-austriaca, si mantiene o tende a crescere. (+43,7% nel pari periodo tra Italia e Svizzera)
- Nell'Analisi Costi-Benefici del Q8 si prevedevano fortissimi aumenti di traffico merci lungo la direttrice Torino- Lione. Tali previsioni sono state smentite dai fatti come riconosciuto dallo stesso Osservatorio (Presidenza del Consiglio dei Ministri Osservatorio sulla Nuova Linea Torino-Lione, Verifica del Modello di Esercizio per la Tratta Nazionale, Lato Italia, seduta n.260 del 25/09/2017 pag. 58, Q10 Osservatorio)
- La Corte Europea dei Conti, European Court of Auditors, con il rapporto n.19 del 2018, punto V, pag.8, ha fortemente criticato la sistematica assenza di un'Analisi Costi-Benefici;
- La credibilità di qualunque completa e seria nuova analisi richiede che contestualmente ogni iniziativa di ulteriori lavori sulla tratta transfrontaliera venga immediatamente sospesa.

CONSIDERATO CHE

- Non esiste alcun accordo internazionale sottoscritto dall'Italia nei confronti della Francia o dell'Europa che preveda l'esborso di penali in caso di ritiro unilaterale italiano;
- L'attuale ripartizione dei costi tra Italia e Francia è nei fatti disattesa tanto dallo stato francese quanto da quello italiano. La Francia ha infatti rinviato a dopo il 2038 ogni decisione in merito alle opere della tratta di sua competenza da realizzare sul suo territorio (ad esempio i tre tunnel

di Belledonne, Gladon, Chartreuse). Dal lato italiano molte parti della tratta nazionale (ad esempio il tunnel dell'Orsiera e la Cintura merci di Torino) previste dall'accordo sono state di fatto abbandonate.

- Nell'accordo del 2012, agli art. 2 e 4, si stabilisce anche che la tratta transfrontaliera (il tunnel di base) sia per il 57,9% a carico dell'Italia (sul cui territorio si trovano 12 km su 57,5 totali) e per il 42,1% a carico della Francia (sul cui territorio insistono 45,5 km su 57,5 totali). In assenza dei lavori di competenza francese e di quelli di competenza italiana, accantonati senza modificare il riparto dei costi del tunnel di base, la spesa a carico dello Stato italiano risulta del tutto sproporzionata.

E CONSIDERATO che

- in assenza della disponibilità effettiva del finanziamento, il CIPE (delibera n. 67 del 07/08/2017 pubblicata il 24/01/2018) ha autorizzato la realizzazione di soli due lotti *costruttivi* relativi al tunnel di base non idonei alla sua funzionalità

- TELT ha annunciato bandi di gara per oltre 5 miliardi di euro; tale intenzione risulta incompatibile con il programma del Governo attuale e con la possibilità di recepire senza vincoli i risultati dell'Analisi Costi-Benefici in corso di definizione;

- nel nuovo Contratto di Programma Parte Investimenti 2017-2021 (siglato tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI) sono attribuiti 1.700 milioni di euro per la realizzazione della Nuova Linea Torino Lione tra Avigliana e Orbassano (che prevede la galleria sotto la Collina Morenica di Rivoli), sulla quale non è ancora presente alcun progetto approvato;

RITENENDO INOLTRE indispensabile informare e coinvolgere i cittadini;

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta Comunale a:

Chiedere al Governo:

- di rendere pubblici e verificabili i criteri, le procedure e le modalità di attuazione di una rigorosa Analisi Costi-Benefici da avviare sull'ipotesi di Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione;

- di valutare, in alternativa a tali nuove opere, la promozione dell'utilizzo dell'intera linea esistente tra Torino e Modane;

- di sospendere qualunque operazione indirizzata all'avanzamento dell'opera finchè non sia terminata la suddetta Analisi Costi-Benefici.

- di sospendere qualsiasi spesa prevista dalla delibera CIPE n. 67 del 07/08/2017;

- di ridiscutere gli accordi con lo stato francese;
- di revocare la nomina dell'attuale Direttore Generale di TELT Sas, ponendo fine alle sue funzioni come da art. 13 comma 1 dello Statuto societario e sospendendo l'emissione degli annunciati bandi di gara per oltre 5 miliardi di € al fine di inutili sprechi di denaro pubblico;
- di abolire il ruolo di Commissario Straordinario del Governo per la Torino Lione, attraverso l'abrogazione del DPR 14/12/2017, e sospendere le attività dell'Osservatorio Torino Lione in attesa di ridefinirne gli obiettivi e le funzioni;
- di destinare i fondi attualmente previsti dal Governo per la Torino Lione (sia per la parte internazionale che per la parte italiana) per la mobilità collettiva e sostenibile nel territorio della Città Metropolitana di Torino e della Regione Piemonte