

Elementi per riscontro a interrogazione indifferibile e urgente in Aula presentata in data 15 luglio 2015 (prot. 915/uc/tio del 2017/2015) dal Consigliere Francesca FREDIANI avente per oggetto:

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

In relazione ai contenuti dell'interrogazione in argomento, si forniscono i seguenti elementi di risposta:

Quesito 1: *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*

Per meglio chiarire il contesto complessivo, si premette che è per consentire un *“migliore utilizzo della linea storica del Frejus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza”* che gli Stati italiano e francese hanno stabilito di trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore della linea storica.

È intendimento comune impostare, nella fase transitoria di realizzazione della NLTL, politiche di trasferimento modale mediante un utilizzo più efficiente della linea storica di valico e ricercare il rilancio del traffico merci sul corridoio Torino-Lione.

La Commissione Intergovernativa, composta da 2 delegazioni rappresentanti gli Stati francese ed italiano, è incaricata, nello specifico, di *“seguire, per conto delle Parti, tutte le questioni specifiche riguardanti la sezione transfrontaliera e la linea storica del Frejus, in particolare ai fini di un miglior coordinamento degli operatori”* (art. 9 dell'Accordo Binazionale del 30 gennaio 2012).

Tale organismo è pertanto garante della corretta impostazione gestionale delle linee di valico e, comunque, il suo ruolo è di *“occuparsi (...) dell'adeguato coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione che le autorità nazionali sono incaricate di condurre (...)”*. A tal proposito si evidenzia come, per parte italiana, sia possibile ricorrere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART - competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori) sulla questione eccitata dall'interrogazione di *“conflitto di interessi”*.

D'altro canto, l'architettura dell'Accordo discende necessariamente dalle imposizioni di governo della materia derivante dalle direttive comunitarie.

Quesito 2: *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*

Per quanto concerne il quesito, si evidenzia che il progetto preliminare della tratta nazionale è, dal marzo 2011, ancora in istruttoria al CIPE ed in attesa di relativa approvazione. Pertanto non sono a tutt'oggi note le opere di mitigazione e ammodernamento approvate per il tratto Avigliana - Bussoleno e quali siano tempi, costi, modalità di realizzazione e finanziamento dei medesimi. *X I COSTI NON COMPLETTATI*

Sono tuttavia in corso da parte del Commissario Straordinario di Governo attività di approfondimento e confronto sul tema con i soggetti competenti e con i territori e si rimanda pertanto al Presidente dell'Osservatorio per la conoscenza di eventuali indicazioni in anticipazione rispetto all'espressione del CIPE sul progetto preliminare, le cui prescrizioni potranno fornire elementi di maggior precisione sulla questione sollevata dall'interrogazione.

Quesito 3: *quali futuri sviluppi siano previsti per la tratta nazionale della linea AC Torino-Lione*

Come già evidenziato al precedente punto, potranno essere delineati gli sviluppi previsti per la tratta nazionale della linea Torino-Lione quando si conoscerà l'espressione del CIPE sul progetto preliminare dell'infrastruttura ed in particolare quando saranno resi noti i relativi contenuti prescrittivi.

La fase 2 dell'Osservatorio, in attuazione delle decisioni assunte, ha previsto la definizione e la traduzione in termini concreti delle prime iniziative di potenziamento del trasporto pubblico locale (TPL) da considerarsi come *anticipazione delle iniziative per il miglioramento del trasporto regionale passeggeri sulle dorsali sensibili della Torino-Lione.*

Il progetto preliminare di RFI contiene il progetto, in due fasi, della nuova fermata ipogea *“San Luigi di Orbassano”* sulla FM5 e del relativo sottopasso pedonale, oltre agli interventi necessari per l'attivazione della linea.

Gli interventi previsti sulla Linea 5 si integrano con quelli relativi alla Linea 3, per cui il Parere finale Commissione Speciale VIA - VAS del 6/12/2013, in accoglimento delle istanze del territorio, ha prescritto di *Integrare il programma di esercizio della linea storica con la realizzazione di una fermata del Servizio Ferroviario Metropolitano linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera in località Ferriera e prevedere la localizzazione in loco di un parcheggio di interscambio gomma-ferro, atto a sostenere i flussi ivi afferenti.”*

Il territorio interessato dalla Nuova Linea Torino Lione (ed in particolare i Comuni di Rivalta, Orbassano, Beinasco, Grugliasco, Buttigliera Alta, la Val Sangone e la Val Messa) potrà dunque beneficiare, grazie alla realizzazione dell'opera, di:

- una nuova linea del SFM, la numero 5, comprensiva di una fermata di testa chiamata "San Luigi" a Orbassano (oltre alle fermate intermedie "San Paolo" a Torino e "Borgata Quaglia - Le Gru" a Grugliasco, finanziate dagli Enti locali e da RFI);
- una nuova fermata a Buttigliera Alta, sulla linea SFM3, chiamata "Ferriere".

All'esito dell'istruttoria del CIPE per l'approvazione del progetto preliminare della Nuova Linea Torino Lione, comprensiva del recepimento delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente, sarà avviata formalmente progettazione definitiva dell'infrastruttura principale (al momento sono già in corso alcune attività progettuali nelle more dell'approvazione del CIPE, su richiesta del Commissario di Governo), nonché delle opere collaterali tra cui le fermate ferroviarie del Servizio Ferroviario Metropolitano sopra richiamate.

Si tratta di opere attese da molti anni e che, pur rappresentando una quota trascurabile del costo del progetto della nuova linea, creano un enorme valore aggiunto poiché incidono sulla qualità della vita dei cittadini e offrono immediatamente un riscontro tangibile delle ricadute che la NLTL è in grado di offrire al territorio che attraversa.

Le opere relative alla Linea 5 sono in parte finanziate da Accordi di Programma, tuttavia si è scelto di non dare corso ai lavori in assenza di un necessario coordinamento con il cronoprogramma tecnico e finanziario del progetto della NLTL, oggi fermo al CIPE, al fine di:

- Evitare di realizzare opere incompatibili con l'assetto definitivo della nuova linea ferroviaria Torino-Lione;
- garantire, per quanto possibile, l'esercizio dell'SFM 5 anche in fase di cantiere della nuova linea.

Per quanto sopra esposto si propone che il CIPE, all'atto dell'approvazione in linea tecnica del Progetto Preliminare, destini una quota del quadro economico del progetto in anticipazione alla realizzazione delle fermate del SFM.

In particolare:

per quanto riguarda la linea FM5 – il finanziamento di complessivi 36,5 M€ per la realizzazione dell'impiantistica di linea, il sottovia San Luigi, la fermata, il sottopasso e la stazione con parcheggio (si tratta esclusivamente di opere già contenute nel PP).

Le ulteriori opere necessarie all'attivazione della Linea 5 e non inserite nel quadro economico del progetto sono coperte dal finanziamento degli Accordi di Programma. per quanto riguarda la fermata Buttigliera/Ferriere sulla FM3 – il finanziamento di 13 M€ come da progetto di RFI (anche in questo caso la fermata è una prescrizione al PP).

Tale anticipazione sarebbe in grado di avviare, grazie ai cofinanziamenti, interventi sul territorio per quasi 70 milioni di Euro entro il 2016.

	costi realizzazione da stima RFI	
SFM5		
Impiantistica ferroviaria di linea	A	10,00
Fermata Quaglia/Le Gru a Grugliasco	AP	10,00
Sottovia San Luigi	A	12,50
Fermata San Luigi e sottopasso pedonale	A	9,50
Fabbricato stazione e parcheggio interscambio	A	4,50
SFM3		
Fermata Ferriere e parcheggio interscambio a Buttigliera Alta	A	13,00
Fermata San Paolo a Torino (FM3 e FM5)	AP	10,00
Totale interventi sul TPL connessi alla NLTL		69,50
Di cui finanziati da Accordo di programma 2014		18,50

Di cui finanziati da Accordo di programma 2008	1,50
Di cui finanziati dal progetto RFI (anticipazione)	49,50

Quesito 4: *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*

Il tema è stato oggetto di un approfondito confronto in sede di Osservatorio Tecnico dal suo insediamento fino al seminario di Pracatinat del 28 giugno 2008 che ha prodotto i punti di accordo per progettare la linea nuova e per sviluppare le politiche di trasporto per il territorio.

Tutto quanto si è sviluppato in seguito, è derivato da quelle indicazioni.

Le problematiche del nodo di Torino sono state affrontate con interventi e politiche già individuate nel documento FARE del 2008. Analogamente, sono stati seguiti, per quanto più possibile, i criteri di programmazione per il trasporto delle merci e dei passeggeri sia per il governo della domanda che per la regolazione dell'offerta così come suggeriti nel FARE che è divenuto un documento di riferimento anche negli elaborati progettuali di LTF.

È sulla scorta del lungo confronto in ambito di Osservatorio Tecnico con i tecnici della ex Comunità Montana che è stata prodotta la distinzione della linea storica per tratte, sulla base del loro livello di servizio e funzionalità. Conseguentemente sono state individuate le priorità di intervento, evidenziando quelli indifferibili (nuova attivazione di servizio ferroviario metropolitano, razionalizzazione delle catene di spostamento giornaliero rendendo più razionale l'utilizzo del mezzo di trasporto privato, punti di interscambio con il SFM, incremento punti di interscambio, fermate ferroviarie aggiuntive, ripensamento delle funzioni presenti nello scalo di Orbassano, ecc.) e quelli programmabili per fasi. Tutto questo ha comportato da un lato la decisione, già prima illustrata, di procedere con l'attuazione della NLTL per fasi, sulla base della verifica, nel tempo, della effettiva saturazione della linea e dall'altra ad operare continue pressioni per ottenere quelle risorse necessarie ad avviare quanto è possibile ed auspicabile realizzare come anticipazioni.

La FASE 1 della NLTL è costituita, in Italia, dai seguenti elementi:

- Sezione transfrontaliera della Parte Comune
- Adeguamento linea storica tra Bussoleno e Avigliana
- Nuova linea da Avigliana/Buttigliera Alta – Settimo Torinese.

E' stata invece considerata la differibilità degli interventi per la tratta di pianura, ma il progetto preliminare, nel suo complesso ha valutato la fattibilità di tutti i possibili interventi finalizzati a garantire nel tempo la massima capacità e le migliori prestazioni della linea, in un'ottica di lungo periodo.

In relazione alle indicazioni dell'"osservato che" dell'interrogazione secondo cui il Governo, optando per la realizzazione di una NLTL "low – cost", abbia rinunciato (per sempre) all'attuazione della tratta nazionale, si ritiene opportuno chiarire che:

- l'Italia e la Francia hanno confermato, nell'accordo intergovernativo sottoscritto a Roma in data 30 gennaio 2012, la priorità del progetto del collegamento transfrontaliero, stabilendo altresì l'opportunità di procedere alla realizzazione della NLTL per "fasi funzionali". In particolare: "(...) In una prima fase, oggetto di questo Accordo, sarà realizzata la sezione transfrontaliera, che comprende le stazioni di Saint –Jean de Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti (...). A completamento, la Rete Ferroviaria Italiana (RFI) realizzerà dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno. La consistenza delle fasi successive sarà definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori";
- la commissione intergovernativa aveva già precedentemente sancito l'indicazione di procedere alla realizzazione della NLTL per fasi funzionali infatti il CIPE, in sede di approvazione del Progetto Preliminare della tratta transfrontaliera (delibera 3 agosto 2011), ha richiesto al proponente di realizzare per fasi funzionali successive la "parte comune" della Torino-Lione;
- tali indicazioni hanno quindi comportato la necessità di rivedere, nell'insieme, le previsioni di realizzazione dell'intera tratta, ma ciò non significa la "rinuncia" alla realizzazione della tratta nazionale, ma un'articolazione temporale del progetto complessivo originariamente previsto per fasi funzionali successive (ivi compresa la realizzazione del Tunnel dell'Orsiera che non risulta, sulla base dei documenti ufficiali ad oggi disponibili, essere stata "abbandonata" ma soltanto "differita nel tempo").

Estensori:

Ing. Andrea Carpi

Ing. Silvia Franchello

Il Dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche

Arch. Riccardo Lorizzo

VISTO

Il Direttore

Arch. Luigi Robino

Stazione Fesiole - 0,3 km

Non vengono conto sul territorio