

## CONFERENZA METROPOLITANA DI TORINO

*All. N. 2*

PROPOSTA DI MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI METROPOLITANI BARREA, RUZZOLA, AVETTA, CANALIS, CASTELLO, FAVA, GRIPPO, MAGLIANO, MONTÀ, E PIAZZA AVENTE QUALE OGGETTO: “LA CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO VUOLE IL T.A.V.”.

N. Protocollo: 27825/2017

### **PREMESSO CHE**

Una ferrovia tradizionale, attraverso il traforo del Frejus, collega Torino a Lione. La prima tratta, da Torino a Susa, fu inaugurata il 22 maggio 1871 ed è tutt’ora in funzione. Per superare gli evidenti limiti strutturali e di obsolescenza della linea storica furono elaborati a partire dal 1950 diverse proposte tecniche. Solo a partire dal 1990, tuttavia, i Governi Italiano e Francese iniziarono a valutare la realizzazione di un nuovo tunnel e di una nuova linea ferroviaria.

Tale attività di studio, confronto ed elaborazione ha dato corso a ben 4 Accordi Internazionali Italia-Francia (1996, 2001, 2012, 2017).

Il Trattato Internazionale per l’ *”avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione”*, in vigore dal 1 marzo 2017, a seguito delle ratifiche del Parlamento Italiano e Francese, conclude la fase di definizione e progettazione dell’opera.

A partire dal 2004 l’Unione Europea considera la Torino Lione un progetto strategico della rete fondamentale europea; nel 2013 il collegamento Torino-Lione fu inserito nel Progetto prioritario europeo n. 6 “corridoio mediterraneo”, ed è stata co-finanziata attraverso il piano di finanziamento Connecting Europe Facility (CEF) ” nell’esercizio finanziario 2015-2019 per il 41% dei lavori programmati nel periodo.

### **ALTRESI’ CONSIDERATO CHE**

Nel marzo 2006 venne istituito l’Osservatorio Torino-Lione composto dai rappresentanti della Presidenza del Consiglio, dei Dicasteri della Salute, dell’Ambiente e delle Politiche comunitarie e dagli esperti designati dagli enti territoriali interessati come luogo di confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e con la finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa.

## **ANCORA CONSIDERATO CHE**

LTF ha elaborato nel 2011 una approfondita analisi costi e benefici del progetto allegata al progetto definitivo. In precedenza sono state condotte numerose valutazioni economiche della sostenibilità del progetto anche da parte dell'U.E. tutte con esito favorevole.

L'opera prevede un investimento di 8,6 mld di euro (ad Euro costante 2012), ripartiti tra Francia e Italia nella misura del 42,1% e del 57,9%, al netto del cofinanziamento UE che copre il 40% del costo complessivo. L'Italia investirà circa 2,9 mld e per la tratta nazionale, a cui sono da aggiungere circa 1,7 mld destinati ad adeguare la tratta di accesso al nuovo tunnel, gli accessi all'interporto di Orbassano e gli interventi sul nodo di Torino.

I benefici previsti sono molteplici non solo per l'evidente economia che sarebbe indotta dall'opera ma soprattutto per la sua sostenibilità ambientale in rapporto alla situazione attuale: infatti si renderebbe possibile un trasferimento modale di oltre 1.000.000 di veicoli pesanti dalla strada alla ferrovia. Oggi oltre 3,5 milioni di mezzi pesanti congestionano ed inquinano i valichi alpini autostradali (Frejus, Monte Bianco), il valico costiero di Ventimiglia, la tangenziale di Torino.

## **INFINE CONSIDERATO CHE**

Il progetto include Torino e il Piemonte nel cosiddetto "corridoio mediterraneo", una tratta di collegamento internazionale che attraversa l'Europa da Ovest a Est incrociando le direttrici Nord/ Sud. L'asse Nord/Sud da Genova che, attraverso Milano, raggiunge il nord Europa finirebbe per incrociare la direttrice Ovest/Est al di là delle Alpi. Di fatto la rinuncia all'infrastruttura causerebbe l'ovvio ISOLAMENTO strutturale di Torino e del Piemonte da ogni piattaforma logistica e di transito.

**In altre parole ci avvieremmo ad una DECRESCITA certa ma tutt'altro che felice!**

**Tutto ciò premesso**

**il Consiglio Metropolitan**

**IMPEGNA la Sindaca**

- a riconoscere i benefici dell'opera per l'intero territorio metropolitano
- a svolgere ogni azione finalizzata a sostenerne la realizzazione nei tempi previsti
- a dialogare e collaborare con tutti gli attori sociali e produttivi che sostengono l'utilità dell'infrastruttura.

Torino, 7 novembre 2018

Firmato in originale dai presentatori