TRATTATO TRA
LA REPUBBLICA ITALIANA
E LA REPUBBLICA FRANCESE
PER UNA COOPERAZIONE BILATERALE
RAFFORZATA

26 NOVEMBRE 2021

TRAITÉ ENTRE
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE
POUR UNE COOPÉRATION BILATÉRALE
RENFORCÉE

TRAITÉ ENTRE
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE
POUR UNE COOPÉRATION BILATÉRALE
RENFORCÉE

TRATTATO TRA
LA REPUBBLICA ITALIANA
E LA REPUBBLICA FRANCESE
PER UNA COOPERAZIONE BILATERALE
RAFFORZATA

Articolo 10
Cooperazione transfrontaliera

2. Le Parti dotano le collettività frontaliere **e gli organismi di cooperazione frontaliera di competenze appropriate per rendere gli scambi e la cooperazione più dinamici**. Esse **sostengono i progetti che favoriscono l'integrazione di questo spazio e la realizzazione del suo potenziale umano, economico e ambientale, in linea con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e con quelli della politica di coesione europea**. … . **Esse adottano le modifiche regolamentari e sottopongono ai rispettivi parlamenti le modifiche legislative necessarie per eliminare gli ostacoli alla cooperazione frontaliera, incluso per la creazione di servizi pubblici comuni in materia sociale, sanitaria, ambientale, di energia, d'istruzione, culturale e di trasporti. Le Parti incoraggiano il dialogo tra amministrazioni e parlamenti sulla trasposizione del diritto europeo al fine di evitare eventuali conseguenze pratiche pregiudizievoli per gli scambi nei bacini di vita frontaliera legate a differenze significative nelle misure adottate a titolo nazionale.**

4. **Le Parti si adoperano per lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti transfrontaliera ferroviaria, stradale e marittima. Esse riconoscono l'interesse strategico dello sviluppo coordinato e sostenibile della mobilità ferroviaria transalpina. In questo spirito, le Parti riconoscono il ruolo fondamentale assicurato dalle competenti Conferenze intergovernative settoriali.**

TRATTATO TRA
LA REPUBBLICA ITALIANA
E LA REPUBBLICA FRANCESE
PER UNA COOPERAZIONE BILATERALE
RAFFORZATA

TRAITÉ ENTRE
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE
POUR UNE COOPÉRATION BILATÉRALE
RENFORCÉE

ARTICLE 10
COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

2. Les Parties dotent les collectivités frontalières et les organismes de coopération frontalière de compétences appropriées pour dynamiser les échanges et la coopération. Elles soutiennent les projets qui favorisent l'intégration de cet espace et la réalisation de son potentiel humain, économique et environnemental conformément aux objectifs de développement durable et à ceux de la politique européenne de cohésion. Elles adoptent les modifications réglementaires et soumettent à leur parlement les modifications législatives qui sont nécessaires pour lever les obstacles à la coopération frontalière, y compris pour la création de services publics communs en matière sociale, sanitaire, environnementale, énergétique, éducative, culturelle et de transports. Les Parties encouragent le dialogue entre administrations et parlements sur la transposition du droit européen afin d'éviter d'éventuelles conséquences pratiques préjudiciables pour les échanges dans les bassins de vie frontaliers liées à des écarts significatifs dans les mesures adoptées à titre national.

4. Les Parties oeuvrent au développement toujours plus intégré d'un réseau de transport transfrontalier ferroviaire, routier et maritime. Elles reconnaissent l'intérêt stratégique du développement coordonné et durable de la mobilité ferroviaire transalpine. Dans cet esprit, les Parties reconnaissent le rôle fondamental assuré par les Conférences intergouvernementales sectorielles compétentes.

TRATTATO TRA
LA REPUBBLICA ITALIANA
E LA REPUBBLICA FRANCESE
PER UNA COOPERAZIONE BILATERALE RAFFORZATA

PROGRAMMA DI LAVORO
ITALO-FRANCESE

Il Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata firmato a Roma il 26 novembre 2021 (il "Trattato") rinnova l'ambizione comune dell'Italia e della Francia, quali membri fondatori, nel progetto europeo.
In tutti gli ambiti di cooperazione, l'Italia e la Francia si adopereranno per un'Europa forte, democratica, unita e sovrana.
Esse sono portatrici in questo quadro di numerose priorità europee che, nello spirito del Trattato, si dipanano nell'insieme dei settori di cooperazione che esse intendono sviluppare.
Questo programma di lavoro precisa le assi e i progetti di cooperazione che i due Paesi intendono attuare in applicazione dei principi posti dal Trattato.

10.2. Migliorare i collegamenti transfrontalieri:

proseguire il coordinamento sul completamento dell'opera Torino-Lione con l'obiettivo di raggiungere la piena operatività del tunnel e delle sue tratte di accesso e nella gestione del tunnel del Fréjus e del Monte Bianco;

procedere alla revisione della Convenzione di Lucca, al più tardi nel 2022, con l'obiettivo di migliorare la *governance* del tunnel del Monte Bianco;

rafforzare i servizi ferroviari regionali a carattere transfrontaliero, in particolare quelli che servono le aree in cui il treno ha un vantaggio competitivo in termini di tempi e costi con una spiccata sostenibilità ambientale rispetto alla modalità stradale;

TRAITÉ ENTRE
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE
POUR UNE COOPÉRATION BILATÉRALE RENFORCÉE

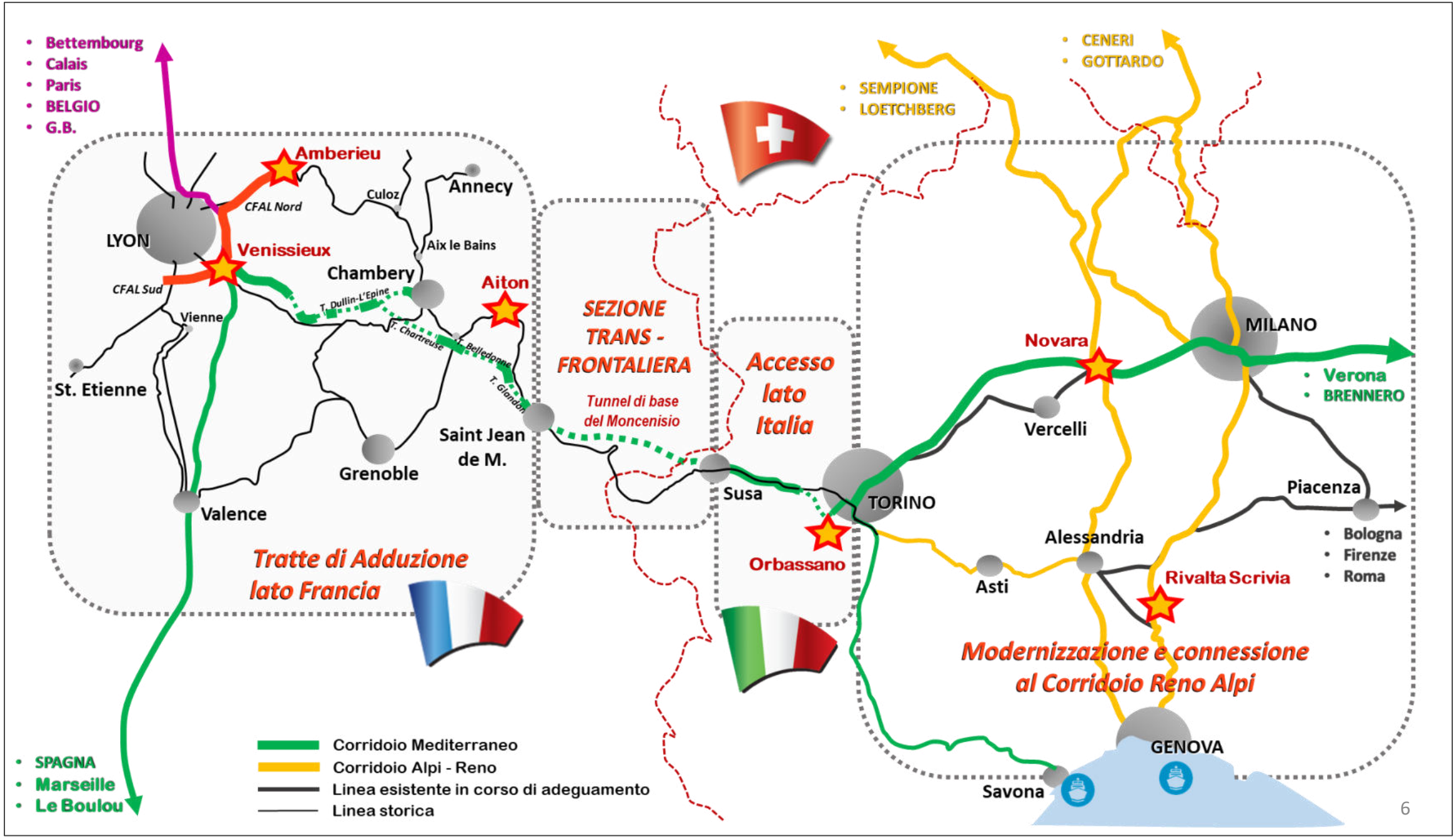
FEUILLE DE ROUTE
FRANCO ITALIENNE

Le Traité pour une coopération bilatérale renforcée signé à Rome le 26 novembre 2021 (le « Traité ») renouvelle l'ambition commune de la France et de l'Italie, en tant que membres fondateurs, pour le projet européen. Dans tous les domaines de leur coopération, la France et l'Italie veillent à oeuvrer pour une Europe forte, démocratique, unie et souveraine. Elles portent en ce sens plusieurs priorités européennes qui, dans l'esprit du Traité, irriguent l'ensemble des secteurs de coopération qu'elles entendent développer. Cette feuille de route précise les axes et les projets de coopération que les deux pays entendent mettre en place en application des principes posés par le Traité.

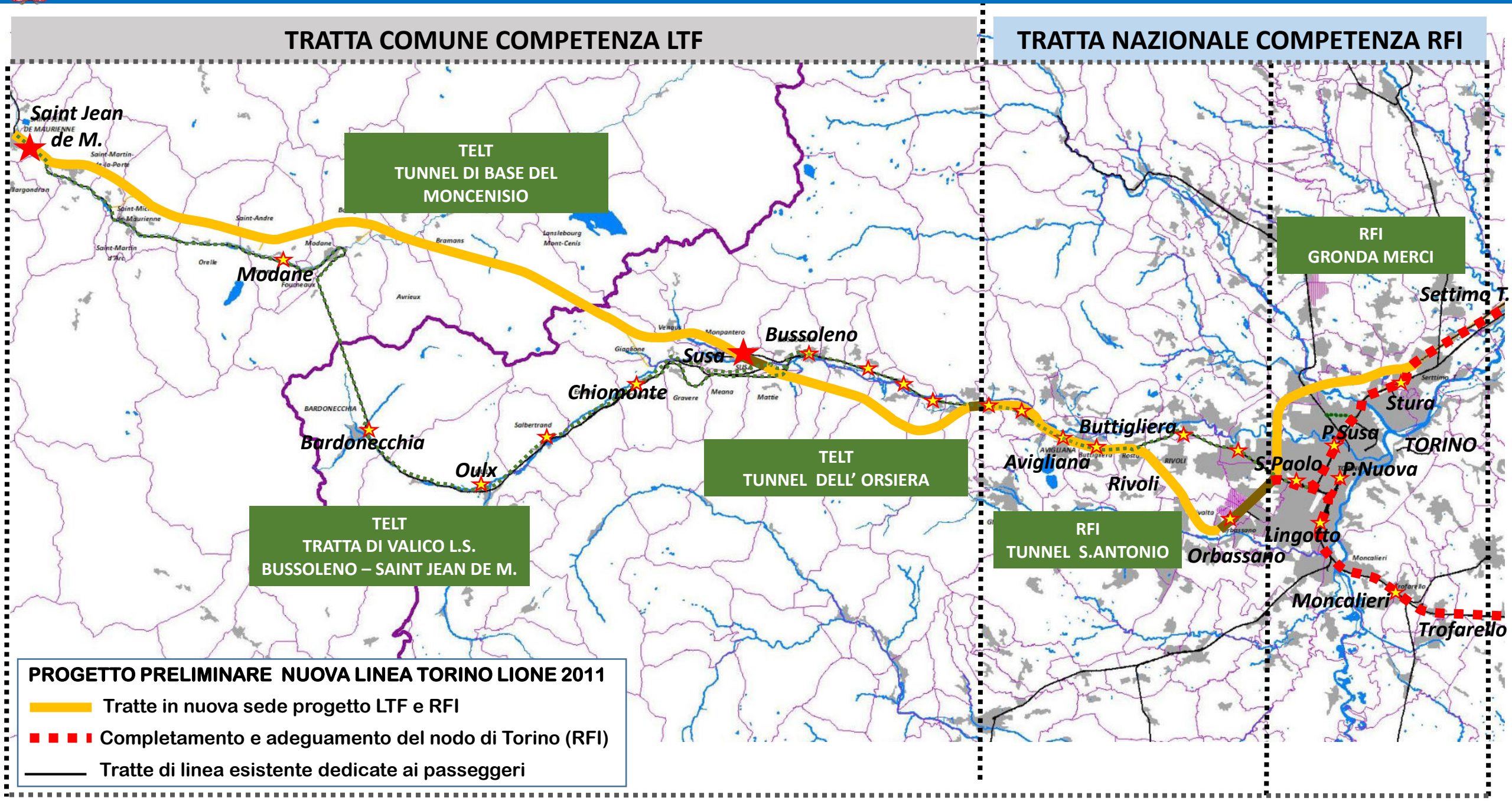
10.2. Améliorer les liaisons transfrontalières :

- poursuivre la coordination pour l'achèvement du projet Lyon-Turin afin de parvenir à une exploitation complète du tunnel et de ses voies d'accès, et dans la gestion des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc ;
- procéder à la révision de la convention de Lucques, au plus tard en 2022, dans le but d'améliorer la gouvernance du tunnel du Mont-blanc ;
- renforcer les services ferroviaires régionaux de nature transfrontalière, en particulier ceux qui desservent des zones où le rail présente un avantage concurrentiel en termes de temps et de coût, avec un degré élevé de durabilité environnementale par rapport à la route ;

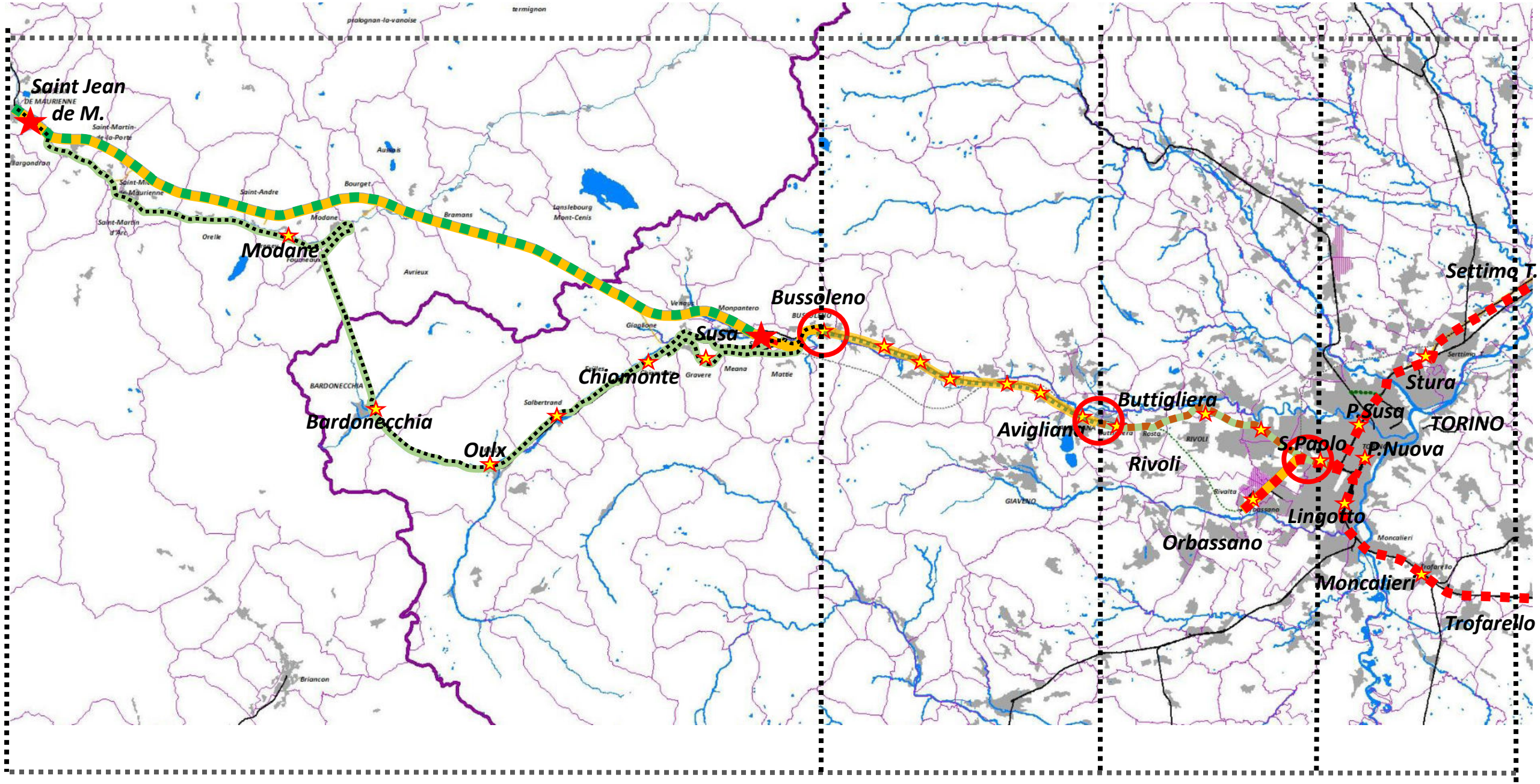
ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE



ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – PROGETTO PRELIMINARE NUOVA LINEA 2011



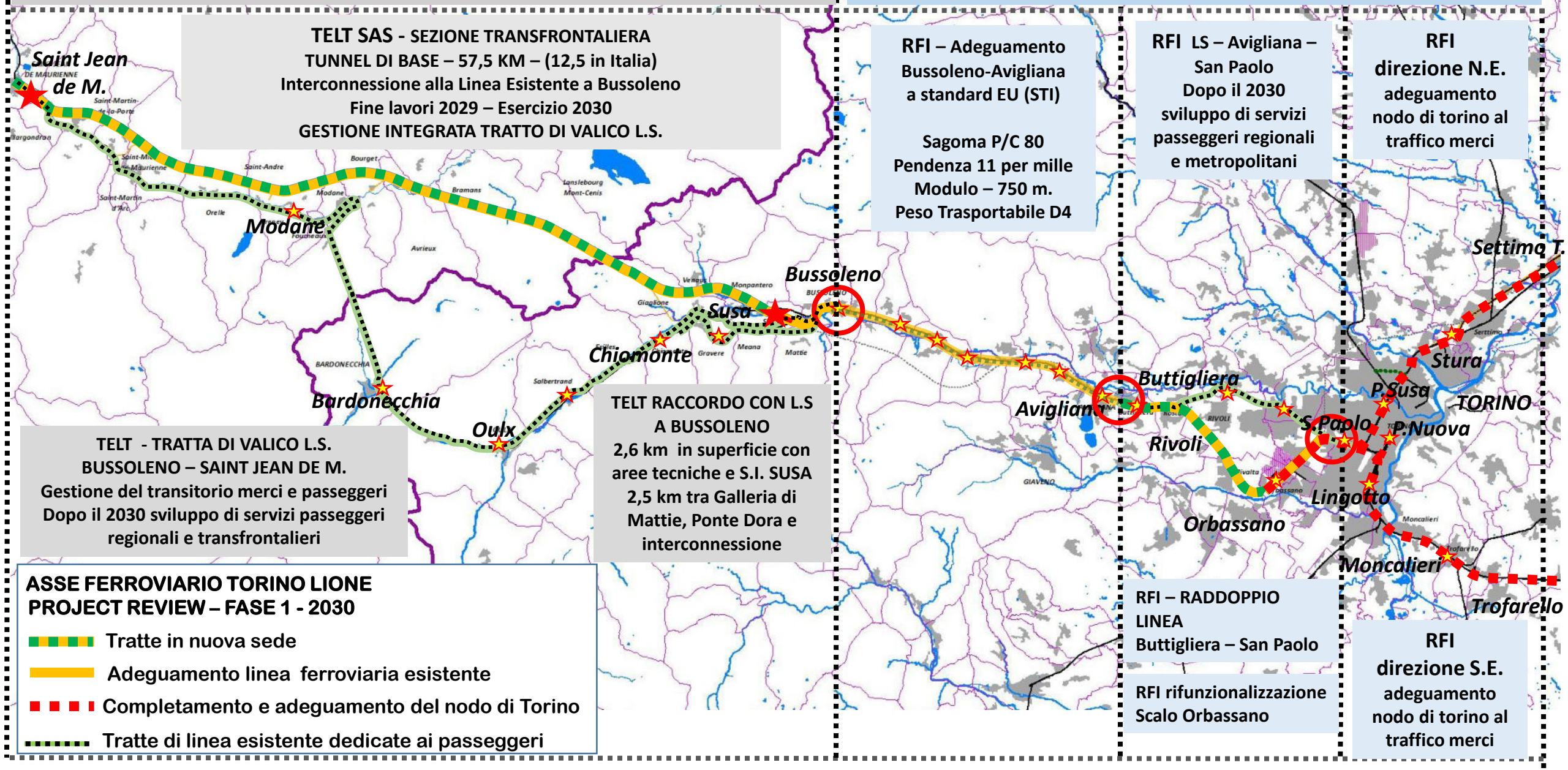
ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE REVISIONE DEL PROGETTO FASE 1 –2030 (2017)

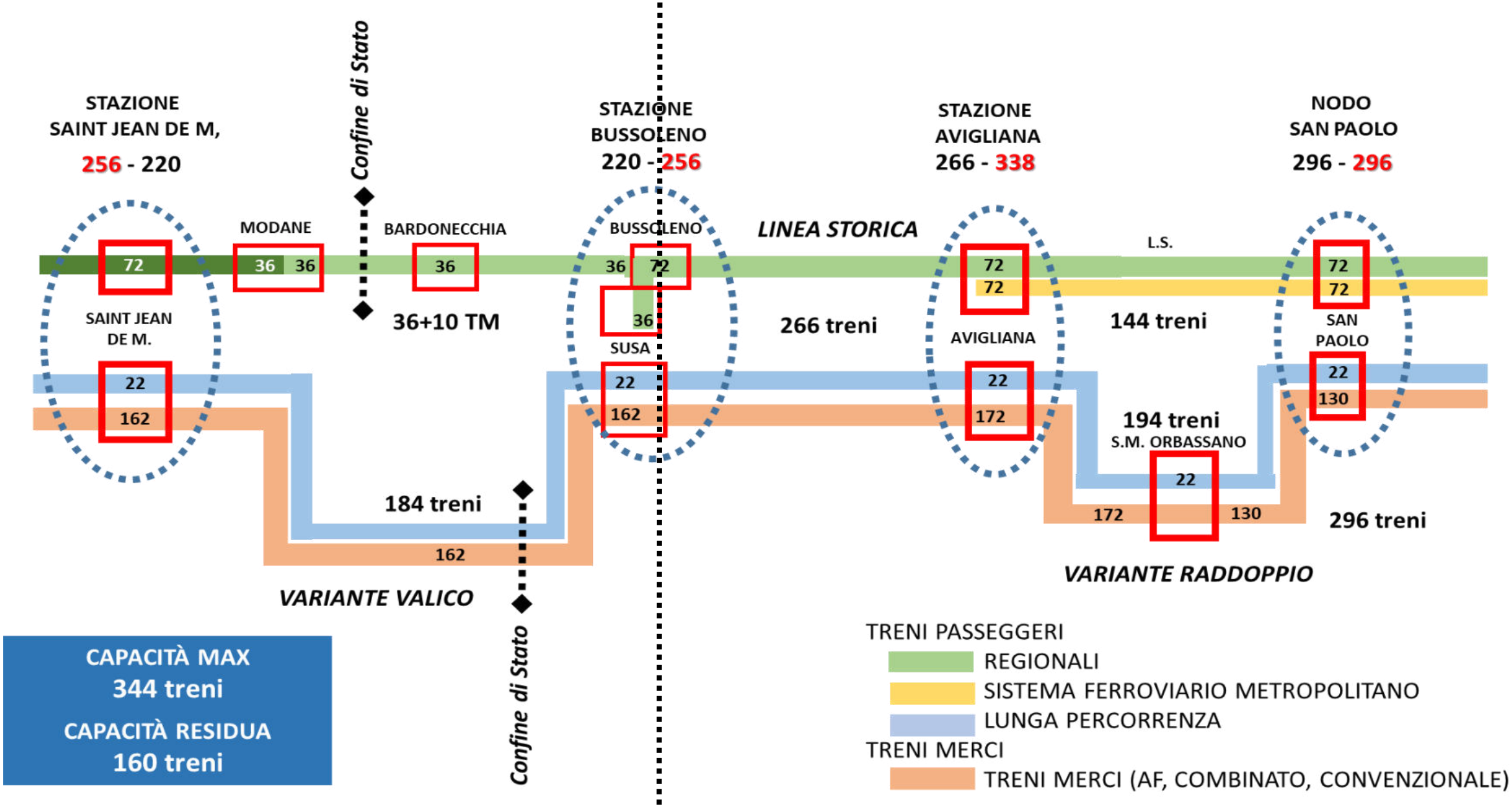


ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE REVISIONE DEL PROGETTO FASE 1 –2030 (2017)

SEZIONE TRANSFRONTALIERA - COMPETENZA LTF

TRATTA NAZIONALE COMPETENZA RFI




STAZIONE
SAINT JEAN DE M,
256 - 220
Confine di Stato
STAZIONE
BUSSOLENO
220 - 256
STAZIONE
AVIGLIANA
266 - 338
NODO
SAN PAOLO
296 - 296
MODANE
BARDONECCHIA
BUSSOLENO
LINEA STORICA
L.S.
72
36
36
36
36
72
72
72
72
72
SAINT JEAN
DE M.
36+10 TM
36
SUSA
266 treni
AVIGLIANA
144 treni
SAN
PAOLO
22
162
22
162
22
172
22
130
194 treni
S.M. ORBASSANO
22
184 treni
162
172
130
296 treni
VARIANTE VALICO
VARIANTE RADDOPPIO
Confine di Stato
CAPACITÀ MAX
344 treni
CAPACITÀ RESIDUA
160 treni
TRENI PASSEGGERI
REGIONALI
SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO
LUNGA PERCORRENZA
TRENI MERCI
TRENI MERCI (AF, COMBINATO, CONVENZIONALE)
SEZIONE TRANSFRONTALIERA - COMPETENZA LTF
TRATTA NAZIONALE COMPETENZA RFI

REQUISITI DELLA LINEA DI ACCESSO LATO ITALIA

REQUISITI TECNICI	STD IT - EU	DATI TECNICI
SAGOME AMMESSE	**P/C 80 (UIC)** **P/C 410 (UIC)**	**H** 410 + 33 = **4.430** **L. 2600**
CTG DI CARICO AMMESSE: • **MASSA IN ASSE IN TONNELLATE** • **MASSA PER METRO CORRENTE IN TONNELLATE**	**D4 (UIC)**	**22,5 ton** **8,0 ton**
MODULO DI PRECEDENZA		**750 metri**
GRADO PRESTAZIONE LINEA PER GLI ORGANI DI ATTACCO **MASSIMA MASSA RIMORCHIATA AMMESSA**	**(7)**	**2.240 ton**
GRADI DI FRENATURA	**IV**	

EXIGENCES DE LA LIGNE D'ACCÈS CÔTÉ ITALIEN

EXIGENCES TECHNIQUES	STD IT - EU	DONNÉES TECHNIQUES
GABARITS ADMIS	**P/C 80 (UIC)** **P/C 410 (UIC)**	**H** 410 + 33 = **4.430** **L. 2.600**
CTG DE CHARGE ADMISES : • **MASSE PAR ESSIEU EN TONNES** • **MASSE PAR MÈTRE COURANT EN TONNES**	**D4 (UIC)**	**22,5 tonnes** **8,0 tonnes**
LONGUEUR MAXIMALE DES TRAINS		**750 mètres**
NIVEAU DE PERFORMANCE DE LA LIGNE POUR LES ATTELAGES **MASSE MAXIMALE REMORQUÉE ADMISE**	**(7)**	**2 240 tonnes**
PALIERS DE FREINAGE	**IV**	

LA PIATTAFORMA LOGISTICA DI ORBASSANO

DOVE SI È PERSO PROGETTO PRELIMINARE DELLA TRATTA NAZIONALE

Il progetto era stato approvato dall'osservatorio nel 2010 insieme al progetto del tunnel di base di cui costituiva un unicum.

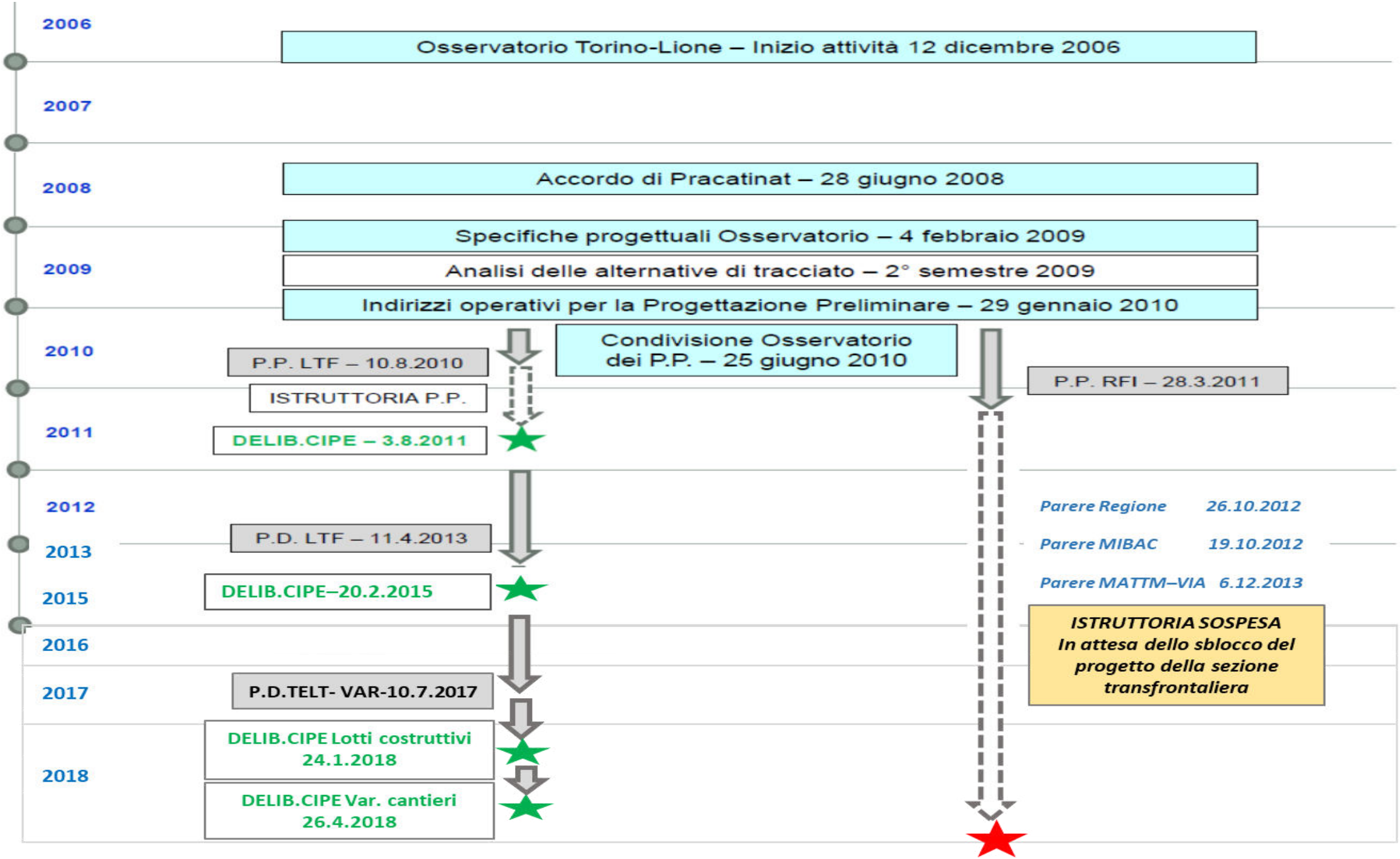
- Nel 2011 era stato avviato il lungo e complesso iter di approvazione concluso nel 2014.
- 28 Marzo 2011: RFI pubblica il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.), iniziando così la procedura di approvazione.
- 9 Giugno 2011: il Ministero dell'Ambiente formula la richiesta di Integrazioni (consegnate da RFI il 5 Dicembre 2011 e su richiesta, pubblicate il 17 Febbraio 2012).
- Nel primo semestre 2011, su richiesta del Commissario di Governo, RFI sviluppa lo studio di suddivisione in fasi funzionali della Tratta Nazionale della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione.
- 27 Luglio 2011: gli esiti di tale studio vengono presentati in Osservatorio Tecnico per l'asse ferroviario Torino-Lione.
- 26 ottobre 2012: Regione Piemonte DGR 1-4824 – Parere positivo (valutazione urbanistico-edilizia).
- 19 ottobre 2012: Ministero Beni e Attività Culturali – Parere positivo DG/PBAAC/34.19.04/28852/2012.
- 6 dicembre 2013: Commissione VIA – Parere positivo di compatibilità ambientale n. 1391/2013; il relativo decreto è stato trasmesso al MIT con nota MATM GAB_2014-5352 del 11/3/14.

IL **progetto non ha poi potuto essere approvato dal CIPE né è stata avviata la fase realizzativa perché "non finanziato**".

LTF, utilizzando la soluzione dell'approvazione "in linea tecnica", ammessa allora dal CIPE, era riuscita a cavarsi dagli impicci approvando il Progetto preliminare complessivo e facendosi poi autorizzare dal CIPE a realizzare il progetto definitivo solo per gli interventi previsti in fase 1, finanziati per lotti costruttivi.

Una soluzione analoga e simmetrica sarebbe risultata opportuna anche per il progetto RFI delle tratte di adduzione, ma la soluzione, che è stata comunque proposta nel 2016, non è stata accolta.

Con il passare del tempo la sincronizzazione tra sezione transfrontaliera (di competenza TELT) e la tratta di accesso italiana (RFI) è diventata sempre più complessa.


2006
Osservatorio Torino-Lione – Inizio attività 12 dicembre 2006
2007
2008
Accordo di Pracatinat – 28 giugno 2008
Specifiche progettuali Osservatorio – 4 febbraio 2009
2009
Analisi delle alternative di tracciato – 2° semestre 2009
Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare – 29 gennaio 2010
2010
Condivisione Osservatorio dei P.P. – 25 giugno 2010
P.P. LTF – 10.8.2010
ISTRUTTORIA P.P.
P.P. RFI – 28.3.2011
2011
DELIB.CIPE – 3.8.2011
2012
Parere Regione 26.10.2012
P.D. LTF – 11.4.2013
2013
Parere MIBAC 19.10.2012
2015
DELIB.CIPE–20.2.2015
Parere MATTM–VIA 6.12.2013
ISTRUTTORIA SOSPESA
In attesa dello sblocco del progetto della sezione transfrontaliera
2016
2017
P.D.TELT- VAR-10.7.2017
DELIB.CIPE Lotti costruttivi 24.1.2018
2018
DELIB.CIPE Var. cantieri 26.4.2018

Nel 2016 la scelta concordata tra il MIT, il CIPE ed RFI è stata quella di "**soprassedere dall'approvazione del preliminare**", avviando la progettazione definitiva delle parti definite nel cosidetto project review di Delrio (progetto in fase 1) e formalizzate dal Commissario di Governo Paolo Foietta nell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino Lione.

Il Comitato Interministeriale Programmazione Economica (CIPE) nella seduta del 22 dicembre 2017, ha recepito il documento dell'Osservatorio dal titolo Adeguamento dell'asse ferroviario della nuova linea ferroviaria Torino – Lione, tratta nazionale: "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale – fase 1 – 2030" e sviluppo della progettazione definitiva nell'ambito di una project review e con riduzione dei costi ed **ha autorizzato RFI a procedere alla progettazione definitiva degli interventi in essa previsti.**

La relazione istruttoria precisando che "*i contenuti sono stati condivisi dalla nuova **Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del MIT***", propone **di approvare il Documento "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia - fase 1 -2030"** e dispone, in aderenza alle risultanze dello stesso, che **RFI sviluppi** preliminarmente, **ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva dei seguenti interventi**:

- nuova linea tra Avigliana e Orbassano, con la messa a PRG scalo di Orbassano;
- adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno;
- collegamento Porta Nuova - Porta Susa.

Gli impegni di RFI di procedere alla progettazione definitiva della tratta nazionale della Torino Lione erano già precedenti. Già il 6 ottobre 2014 , in risposta alla richiesta del Commissario di Governo (allora Mario Virano) di procedere nelle more della deliberazione CIPE alla progettazione definitiva, RFI trasmetteva il documento "Input Progettuali per l'avvio della Progettazione Definitiva della Avigliana-Orbassano Bivio Pronda", che non aveva poi alcun seguito operativo.

Quindi **RFI dal dicembre 2017 avrebbe dovuto procedere alla progettazione definitiva**.

L'Amministratore Delegato di RFI Maurizio Gentile, con lettera del 23/11/2017, scriveva a Paolo Foietta, Commissario di Governo per complimentarsi "*per il complesso lavoro da Lei svolto e bene rappresentato nel documento prodotto,* ***si conferma la piena disponibilità a partecipare alla riunione operativa finalizzata a definire tempistiche e modalità di avvio della progettazione definitiva delle opere comprese nella tratta nazionale di competenza RFI****. A tal proposito si comunica che tale attività progettuale è ad oggi pianificata con avvio entro il* ***I semestre 2018****, da confermarsi a seguito delle necessarie autorizzazioni attese in tal senso*".

Con l’insediamento dei governi CONTE 1 e CONTE 2, nonostante l’indirizzo del CIPE e senza nessuna formale richiesta di sospensione da parte del governo (se non si considerano i post di Toninelli su facebook), RFI ha interrotto qualsiasi attività.

Ora, **trascorsi 5 anni, con l’Insediamento del nuovo Commissario Mauceri si ricomincia esattamente dagli indirizzi del CIPE del dicembre 2017**. **Ma ancora senza alcuna copertura finanziaria e senza che l’opera sia stata inserita in nessun atto di programmazione nazionale.**

Il Contratto di Programma MIMS-RFI 2022-2026, in corso di predisposizione deve contenere le poste necessarie a finanziare il progetto a partire dal 2024; altrimenti non sarà possibile approvare il progetto (dal CIPESS) e tantomeno appaltarlo.

A seguito dell'articolo sulla Stampa del 21 febbraio 2021 (*" Allarme TAV – mancano le risorse italiane, a rischio i finanziamenti europei" di Maurizio Tropeano*), **la politica piemontese ha cominciato a mobilitarsi.**
La PROPOSTA DI PARERE della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni sul Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (Atto n. 352), è stata emendata su iniziativa di Gariglio (PD) con l'accordo unanime di tutti i gruppi, ad eccezione di due transfughi del M5S.

Dalla documentazione, che sarà approvata il 1 marzo, viene riconosciuto che "*per l'alta velocità Torino-Lione non vi sono nuovi finanziamenti successivi alla legge di bilancio per il 2020, nel PNRR né nel fondo complementare (decreto-legge n. 59 del 2021) né in altri provvedimenti, restando scoperti significativi fabbisogni sia per l'adeguamento della linea Bussoleno-Avigliana, sia per la cintura di Torino"* **e si prova pertanto a trovare rimedio.**

IL PARERE DELLA *IX COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI* SUL DOCUMENTO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI (ATTO N. 352) PONE AL MIMS UNA CONDIZIONE PRECISA:

12. circa la tratta nazionale della linea ferroviaria Torino - Lione, considerato che il Commissario straordinario ha avviato le attività propedeutiche per l'avvio da parte di RFI della progettazione definitiva della tratta Avigliana Orbassano, si provveda – anche al fine di non pregiudicare la possibilità del cofinanziamento europeo:

- *ad assicurare le necessarie risorse finanziarie per la realizzazione dell'intervento, eventualmente anche ricorrendo alla speciale disciplina dei lotti costruttivi di cui alla legge n. 191 del 2009, tenuto conto che l'infrastruttura appartiene a uno dei nove corridoi della rete centrale TEN-T;*
- *per quanto invece attiene all'adeguamento della linea storica Bussoleno-Avigliana, si provveda al reperimento della quota restante del finanziamento (119 milioni di euro), posto che il Commissario straordinario ha impegnato integralmente gli 81 milioni di euro già stanziati;*

IL PARERE DELLA COMMISSIONE RICONOSCE ANCHE COME IL MANCATO FINANZIAMENTO PREGIUDICHEREBBE L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI EUROPEI (AL 50%).

La Commissione Europea ha formulato a fine 2020 la proposta di adozione di una Decisione di esecuzione in linea con l'articolo 47.2 del Regolamento UE 1315/2013 concernente il Tunnel di Base Torino-Lione, che includa anche le relative vie d'accesso quale passo indispensabile per l'attuazione (ed il finanziamento) dell'opera.

I Governi di Italia e Francia hanno individuato nella Commissione intergovernativa (CIG) la sede preposta a costruire la "Decisione di esecuzione" della Commissione Europea, atto di ampia portata e prospettiva anche per le vie di accesso nazionali della Torino Lione.

*L'obiettivo è predisporre i contenuti di tale atto: gli interventi, le misure, gli impegni, i vincoli, la governance, **le coperture economiche e le tappe operative necessarie** per programmare l'attuazione coordinata e tempestiva dell'opera**,** affinché le relative disponibilità di finanziamento dell'Unione e nazionali, possano essere pianificate e pienamente ottimizzate.*

La seduta n. 62 del 15 dicembre (a Torino) ha confermato come si sia oramainelle fasi conclusive della predisposizione dell'atto , attività iniziata nel maggio di quest'anno che si dovrà concludere nel 2022.

E' già stata programmata una riunione del gruppo di lavoro tra Commissione Europea e le delegazioni Italiana e Francese della CIG a Chambery nel mese di marzo 2022

Ma come sarebbe possibile richiedere il cofinanziamento europeo di un'opera, in corso di progettazione, che non rientra nella programmazione strategica italiana e non è neppure finanziata ?.

Il 50% dei fondi stanziati (che sono zero) sarebbe inequivocabilmente zero.