



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la programmazione
e il coordinamento della politica economica
Servizio di Segretariato del C.I.P.E.*

- 2 Con riferimento al costo complessivo dell'investimento concernente la Sezione transfrontaliera il Ministero indica anche un importo di 1.611 milioni di euro per "incarico LTF: occorre chiarire se il suddetto importo faccia parte del "costo stimato nel progetto definitivo" come inteso nell'articolo 18 dell'Accordo, o se debba essere aggiunto al costo stimato della Sezione transfrontaliera (8.602 milioni di euro) e come debba essere finanziato.
- 3 La eventuale realizzazione della sola fase 1 (sezione transfrontaliera) della Sezione internazionale della Nuova Linea Torino-Lione comporterà:
 - la funzionalità ferroviaria della Galleria di base mediante le due interconnessioni di Saint-Jean de Maurienne in territorio francese e di Bussoleno in territorio italiano;
 - l'utilizzo dello scalo di Bussoleno per lo scambio delle merci e per l'interscambio del materiale rotabile tra NLTL e LS Torino-Modane;
 - lo scambio tra passeggeri tramite la stazione internazionale di Susa tra NLTL e LS Bussoleno-Susa;
 - l'utilizzo della stazione internazionale di Susa prevalentemente come polo di interscambio modale (modalità veloce-modalità lenta e/o modalità ferro/gomma, ferro/bici, ferro/piedi).

L'utilizzo della stazione internazionale di Susa come polo di scambio intramodale (ferro AV/ferro convenzionale), con riferimento in particolare al collegamento con le località sciistiche della Via Lattea, risulterebbe possibile ma, allo stato attuale dei servizi ferroviari, solamente mediante un ulteriore trasbordo nella stazione di Bussoleno, posto che la stazione internazionale di Susa si verrebbe a trovare su una linea senza sbocco (tratta Bussoleno-Susa). L'istituzione di servizi diretti Susa-Bardonecchia risolverebbe il problema del collegamento ma con una duplicazione di percorso (stazione di Susa-stazione di Bussoleno e reindirizzamento da Bussoleno sulla linea storica Torino-Modane verso Oulx/Bardonecchia) e un aggravio di 10 km circa di percorrenza. La scelta di realizzare e localizzare la stazione internazionale a Susa appariva più opportuna nel progetto preliminare nel quale la interconnessione con la linea storica era prevista a Chiusa San Michele (a una distanza di circa 23 km dalla nuova stazione di Susa), mentre con il progetto definitivo in esame la interconnessione è stata "anticipata" a Bussoleno, a soli 5 km dalla nuova stazione di Susa: sarebbe utile valutare se abbia ancora senso realizzare due nodi (uno solo pedonale e uno "tradizionale" a così breve distanza) o se non sia più opportuno utilizzare la stazione di Bussoleno anche come nodo di scambio passeggeri, con notevole risparmio di risorse.

- 4 **Occorre che siano indicati i costi, ancorché stimati, con indicazione della relativa fonte di provenienza, della Sezione internazionale e della Parte comune italo-francese.**
- 5 L'inquadramento dell'opera con riferimento ai corridoi europei risulta superato in quanto riferito alla Decisione 884/2004 e non ai regolamenti n. 1315/2013 e n. 1316/2016.
- 6 Si è verificata la ottemperanza delle prescrizioni contenute nelle precedenti delibere del Cipe. In particolare di seguito si riportano le prescrizioni con i relativi commenti.

Delibera n. 57/2011: il punto 1.3 della delibera prevede che "il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporà a questo Comitato gli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria - secondo quanto stabilito dalla Commissione Intergovernativa (CIG) nel corso della riunione in data 6 luglio 2011, citata nella presa d'atto della presente delibera – unitamente al dossier di valutazione aggiornato, previsto dal Contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell'opera".