

## COMUNICAZIONE SU TORINO-LIONE

Le dichiarazioni contrastanti di Lega e 5 stelle su quanto riportato nel “contratto di Governo” sulla Torino-Lione, dimostrano l’inaffidabilità del mancato esecutivo “sovranista” e mettono a rischio un’opera strategica per il Piemonte.

Fermare i cantieri sarebbe una follia perché esporrebbe l’Italia alla restituzione dei costi già sostenuti, a potenziali contenziosi sui danni subiti, oltre al mancato introito dei fondi già stanziati dall’Europa.

Quest’opera rappresenta una grande opportunità di sviluppo e consentirà di spostare su treno una parte significativa di traffico merci che oggi utilizza la gomma, con notevoli benefici in termini di impatto ambientale.

Sono a rischio inoltre centinaia di nuovi posti di lavoro impiegati nella costruzione del tunnel e dell’intera infrastruttura, nonché nell’indotto.

Con la legge 5 gennaio 2017 n.1 di ratifica ed esecuzione dell’Accordo Italia Francia per l’avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera e la delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017 di finanziamento dell’opera per “lotti costruttivi”, si è conclusa in Italia la fase decisionale ed autorizzativa della sezione transfrontaliera (Tunnel del Moncenisio).

Entro il 2019 è prevista l’assegnazione degli appalti per 81 bandi di gara (43 in Italia) per un totale di 5,5 miliardi di euro. Telt prevede il coinvolgimento di 20 mila imprese, tra appalti e subappalti, e 8.000 lavoratori (diretti e indotto).

Sul fronte lavori è già stato scavato anche il 33% dell’ultima galleria ‘geognostica’, tra La Praz e Saint-Martin-la-Porte, in Francia, destinato a essere un tratto della futura galleria di base da 57,5 km.

Il costo dell’opera finale, i cui lavori dovrebbero cominciare a inizio 2019, è di 8,6 miliardi di euro (costo certificato da un ente terzo), di cui il 40% a carico della Unione Europea, il 35% a carico dell’Italia, il 25% della Francia.

Questa ripartizione ritenuta iniqua dai sostenitori no TAV, è giustificata dal diverso carico dei costi delle rispettive tratte nazionali, molto più alto per la Francia. Lo stesso coordinatore del corridoio mediterraneo Laurens Jean Brinkhorst, presente a Torino in occasione del Cda di Telt della scorsa settimana, ha ricordato che questa non è un’opera binazionale, ma europea in quanto la Comunità Europea ha finanziato il 40% del costo dell’infrastruttura.

Dal 1997 ad oggi la quota di traffico merci su TIR che utilizza le autostrade tra Italia e Francia è passata dal 77% al 93%, con un forte impatto sull’ambiente lungo l’arco alpino. I dati sono contenuti nel rapporto “Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia”, redatto dall’Osservatorio per l’asse ferroviario Torino-Lione.

Il rapporto aggiorna e approfondisce gli scenari di traffico e i dati alla base della realizzazione della Torino-Lione sottolineando che al 2030, con l’entrata in funzione del tunnel di base, l’intero collegamento in Italia sarà conforme agli standard della galleria sotto il Moncenisio e la linea potrà così diventare davvero competitiva rispetto al trasporto su gomma.

Nel 2016 l’arco alpino occidentale è stato attraversato da 42,5 milioni di tonnellate di merci con quasi 2 milioni e 800 mila TIR, più di quanto succede ai valichi svizzeri (40,4 milioni di ton), con la differenza che i TIR sono meno di un milione, ed oltre il 70% delle merci viaggia su treno.

In generale il Mediterraneo è attraversato da circa il 20% dell’intero traffico marittimo mondiale e questa percentuale è destinata a crescere, anche in virtù dell’allargamento del canale di Suez. In questo contesto, la linea ferroviaria merci e passeggeri Torino-Lione (insieme al Terzo Valico) contribuisce al superamento della frammentazione dell’attuale rete di trasporti trasformandola in

sistema multimodale sostenibile capace di collegare i corridoi Mediterraneo e Reno Alpi nonché di offrire all'Italia e al Mediterraneo un ruolo da protagonisti nella Nuova Via della Seta."

I detrattori dell'opera affermano che queste merci in transito sono in costante diminuzione e prevedono che nel futuro il flusso sarà via via minore.

I dati dimostrano il contrario.

È innegabile che crisi abbia fatto diminuire per alcuni anni - tra il 2007 ed il 2014 - i volumi di traffico, ma questo è successo su tutti gli assi, non solo verso la Francia; altrettanto è successo verso Svizzera ed Austria, ma nessuno si è mai permesso di chiedere di interrompere i lavori al Brennero o al Gottardo.

Dal 2014 essi i volumi sono di nuovo in crescita (+6,6% in tre anni).

Inoltre, l'arco alpino occidentale non è attraversato solo dagli scambi tra Italia e Francia: deve essere attraversato da chi deve muoversi via terra tra Portogallo, Spagna, Francia e in parte Inghilterra, da un lato e Italia, Slovenia, Croazia, Ungheria, Romania e altri Paesi posti a Est dall'altro.

Questo scambio Est – Ovest continua a crescere in misura maggiore del semplice scambio tra Italia e Francia.

Secondo gli ultimi dati pubblicati dal Governo francese – relativi al 2017 – il totale degli scambi solo fra Francia-Italia (Import + Export) nel 2017 ha raggiunto il livello record di 76,6 miliardi di euro, in aumento dell'8,3% rispetto al 2016. Il deficit bilaterale Italia-Francia si attesta a -6,3 miliardi di euro (+4,1% vs 2016), in favore del nostro Paese. L'Italia risulta essere il terzo Paese cliente della Francia con 35,1 miliardi di euro di vendite nel 2017 (+8,6% vs 2016) e il terzo Paese fornitore con 41,4 miliardi di euro di acquisti da parte della Francia (+7,9% vs 2016). E nell'ultimo quadrimestre i dati economici europei dicono che la crescita dell'export italiano ha in percentuale superato quella di Germania e Francia.

Nel 2017 le esportazioni italiane infatti sono in crescita, rispetto al 2016, del 7,4% in valore e del 3,1% in volume. Lo rileva l'Istat aggiungendo che a crescere sono anche le importazioni con +9% in valore e +2,6% in volume.

nel solo mese di gennaio 2018 al Tunnel autostradale del Frejus sono transitati 29.421 mezzi pesanti in direzione Italia, 35.439 in direzione Francia. Per un totale di 64.860 TIR, pari a circa 2.092/mezzi giorno con un+12,14% rispetto al mese di gennaio 2017.

Il dato annuo complessivo del 2017 chiude al Frejus con un +4,83% di traffico pesante rispetto al 2016. Pari a 344.141 mezzi in direzione Italia, 396.453 in direzione Francia, per un totale di 740.594 mezzi/anno. (*Fonte Sitaf spa*).

Tuttavia il traffico per ferrovia su questa linea continua a diminuire e questo per alcuni è sufficiente per dimostrare l'inutilità dell'opera. La verità è che la linea ha caratteristiche infrastrutturali tali da non consentirgli di reggere la concorrenza della strada e delle linee più moderne come quelle svizzere: in particolare, ha forti pendenze che richiedono di usare due o addirittura tre locomotive per trasportare treni con capacità di carico minore di quelli che passano dalla Svizzera. permanendo così le cose, la ferrovia perderà ulteriormente competitività e il numero dei TIR che attraverseranno la valle sarà destinato a salire.

Un adeguamento come è stato chiesto dell'attuale linea avrebbe costi paragonabili a quella del nuovo tracciato senza averne i benefici in termini di superamento dei limiti intrinseci.

Resta poi la questione relativa alla tratta nazionale. In prospettiva tra Avigliana e la galleria sarà sufficiente fare lavori di adeguamento della rete esistente, mentre tra Avigliana e Torino si dovranno collocare altri due binari in aggiunta a quelli esistenti per non mettere in conflitto il traffico merci con il servizio metropolitano.; si sta proprio in queste settimane valutando in Osservatorio la soluzione migliore tra il raddoppio in asse o la variante di attraversamento della collina morenica,

La revisione del progetto voluta dal Governo e dal ministro Delrio per la tratta nazionale, che dimezza i costi degli interventi, riutilizzando una parte rilevante della linea storica, rende ancora più sostenibile l'intera opera.

## **QUANTO COSTEREBBERE SOSPENDERE I LAVORI DEL TUNNEL DI BASE DELLA TORINO LIONE**

È del tutto falsa l'affermazione degli oppositori che a oggi non si sarebbe scavato "neppure un metro". D'altronde sono gli stessi che sostenevano che il cantiere della Maddalena, che ha concluso i lavori da pochi mesi, non sarebbe mai partito.

Contemporaneamente alle fasi di progettazione sono stati scavati oltre 24 km di gallerie che costituiscono già una parte integrante dell'opera.

La scelta del Promotore, condivisa con la CIG e con la Commissione Europea, è stata quella di realizzare le indagini nell'asse e con il diametro delle opere definitive, al fine di rifinirle e attrezzarle per la fase di esercizio, senza ulteriori costi.

Ultimata la prima funzione geognostica, le discenderie costituiranno quindi parte integrante del tunnel di base in quanto essenziali alla sua ventilazione, a interventi di manutenzione, a uscite di sicurezza.

Dal 2001 ad oggi sono state realizzate 3 gallerie geognostiche in Francia (Saint Martin La Porte-2350, La Praz – 2665 m., Villarodin – 4036,5 m.) ed 1 in Italia a Chiomonte (7.050 m scavati).

Una ulteriore galleria geognostica scavata tra Saint Martin la Porte e La Praz a Saint Martin la Porte, due discenderie realizzate in precedenza, sull'asse e nel diametro della canna sud del tunnel di base. diventerà a tutti gli effetti una prima tratta del tunnel di base di circa 9 km.

I lavori sono in corso ed a oggi risultano scavati, al 4 settembre, 4000 m di tunnel (sui circa 9 km di tratta appaltati)

Gli scavi ad oggi ultimati costituiscono quasi il 15% del totale degli scavi previsti, comprensivi del tunnel di base, ora in fase di appalto.

I lavori già appaltati e attualmente in corso, una volta conclusi, costituiranno il 18% degli scavi dell'intera opera.

Il costo complessivo per gli studi e indagini sopra descritte, propedeutiche alla realizzazione dell'opera (progettazione, sondaggi, tunnel geognostici) è pari 1.462,0 ML/€ (in euro correnti) per attività da concludersi entro il 2021.

Per queste attività la sovvenzione europea è pari al 50% con il restante 50% (con la sola rilevante eccezione degli extra oneri derivanti dal cambiamento di tracciato in Italia) equamente suddiviso tra Italia e Francia.

- La quota di competenza per l'Italia è di ML/€ 387,1
- La quota di competenza per la Francia è di ML/€ 343,9
- La quota di competenza per l'U.E. è di ML/€ 731,0.

C'è poi un primo finanziamento per i lavori definitivi assegnato dalla comunità Europea, pari a 813 Milioni di Euro, nell'ambito del programma TENT-T 2015-2019 a finanziamento del 40% dei costi sostenuti nel periodo. Risorse vincolate alla rete TEN-T e che, nel caso sciagurato di andrebbero ad altri interventi fuori dall'Italia (Brinkhorst ha parlato della Polonia e dei paesi dell' Est Europa). Anche questi soldi non sarebbero più utilizzabili e da restituire.

Più difficile la quantificazione di penali in caso di una sospensione definitiva dei lavori dei costi che deriverebbero dal mancato rispetto di accordi internazionali, situazione assolutamente inedita in Europa. .

L'impegno sottoscritto dallo Stato italiano con la Francia, racchiuso e siglato in 4 accordi internazionali (2001, 2012, 2015 e 2016, tutti ratificati dai rispettivi parlamenti), è regolato dal diritto internazionale ed in particolare dalla Convenzione di Vienna del 1969.

In caso di recesso, unilaterale o condiviso dalle parti, le decisioni prese negli accordi sottoscritti dovranno comunque avere la copertura finanziaria.

Inoltre per rescindere un accordo di questo tipo, sarebbe necessario un nuovo trattato in cui le parti dettagliano le penalità e i costi per ogni Stato e verso l'Unione Europea, le penali dovute alle imprese, i mancati guadagni, ecc..

Per quanto riguarda il finanziamento europeo il regolamento 1316/2013 stabilisce all'art. 12 che possa essere richiesto dalla Commissione *“il rimborso totale o parziale dell'assistenza finanziaria concessa se, entro due anni dalla data di completamento stabilita nelle condizioni di assegnazione dell'assistenza finanziaria, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata terminata”*.

E a questi costi si sommerebbe la dissipazione della spesa sino a oggi sostenuta da parte italiana. Nel caso, del tutto ipotetico, di una sospensione dei lavori dovranno essere valutati nei costi diretti di ripristino non essendo ipotizzabile abbandonare i cantieri senza provvedere alla loro messa in sicurezza, lo smobilizzo delle attrezzature, al ripristino ambientale ecc :

Infine, ma non meno importanti alcuni costi “accessori quali

- indennizzi per rescissione contratti in corso (in Francia ed in Italia)
- indennizzo ai gestori per investimenti fatti e non utilizzabili
- funzionamento del Promotore pubblico e rescissione unilaterale di concessione a TELT.

Lo stesso Commissario di Governo Fioletta stima presuntivamente che il costo diretto complessivo da restituire a U.E. e Francia risulterebbe senz'altro superiore a 2 Miliardi di Euro.

Infine il territorio perderebbe le opportunità previste dalle misure di accompagnamento e di quelle previste dal patto per il territorio per un ammontare di quasi 100 milioni, nonché i vantaggi in termini di ricaduta economica legate alla realizzazione dell'opera (accoglienza delle maestranze, riqualificazione del patrimonio immobiliare..).

:

A tali costi sono poi da aggiungere poi ulteriori costi indiretti a da valutare: il pregiudizio grave e irreparabile per la funzionalità della rete centrale (Corridoio mediterraneo) e per i benefici ambientali da essa attesi costi diretti e indiretti derivanti dalla mancata realizzazione dell'opera.

.

L'Italia inoltre, in questo scenario (forse auspicato dai NO/TAV-SI/TIR) rinunciarebbe alla modalità ferroviaria per il trasporto merci, aggravando i costi ambientali dovuti al transito degli oltre 2000 TIR al giorno, contravvenendo anche agli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti. E

questo mentre nel resto delle Alpi si sta realizzando la sostituzione di tutti i tunnel ferroviari alpini (ben 7 tra Svizzera ed Austria) con tunnel di base analoghi a quello previsto al Moncenisio.

Infine non quantificabile il costo di perdita di credibilità che ne deriverebbe per il nostro Paese.

Per questo ritengo (e la Giunta) ritiene di pronunciarsi in modo inequivocabile per il sostegno di questa opera, per il suo prosieguo senza ulteriori rallentamenti e il suo completamento nei tempi più rapidi possibile.