

Comunicato Stampa

19.12.2016

<http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=11477>

TORINO - LIONE E' PROSSIMA LA RATIFICA DEGLI ACCORDI DI PARIGI 2015 E VENEZIA 2016

Inviati ai deputati di tutti i Gruppi politici

Buoni Consigli dei cittadini esperti, utili a evitare un grave errore

Il Governo italiano Renzi/Gentiloni, con un comportamento di sottomissione verso la Commissione Europea che minacciava il ritiro del cofinanziamento, ha imposto al Parlamento la Ratifica degli accordi tra l'Italia e la Francia (Parigi 2015 e Venezia 2016) relativi alla costruzione di una galleria ferroviaria sotto le Alpi di 57 km (12 km in Italia e 45 in Francia), sull'esistente linea Torino-Lione non ostante l'evidente necessità di investire altrove le scarse risorse del bilancio.

L'approvazione della Camera della legge di ratifica AC [4151](#) di questa settimana, dopo quella del Senato del 16 novembre scorso, oltre a soddisfare le *voglie* del partito del "cemento" che promuove questa **Grande Opera Inutile e Imposta**, realizza almeno tre obiettivi nefasti:

- conferma che il Governo e i partiti che lo sostengono perseguono con ostinazione l'obiettivo di aumentare il debito interno,
- invia segnali in totale controtendenza rispetto alle reali necessità del Paese di realizzare la miriade di **piccole opere utili** per la messa in sicurezza del territorio,
- impegna lo Stato italiano, grazie all'iniqua ripartizione dei costi di quest'opera transfrontaliera, a finanziare la Francia che è da sempre molto scettica sulla necessità di questa galleria di base e non è in grado di finanziare la costruzione dei suoi 45 km (i lavori in corso sono solo geognostici).

La Ratifica francese all'Assemblea Nazionale è prevista per il 22 dicembre in una seduta che non prevede dibattito e sarà conclusa dal Senato francese solo nel 2017.

Un gruppo di cittadini/e, composto da avvocati, magistrati, docenti universitari, tecnici ed esperti di varie materie attinenti la difesa dell'ambiente ed i trasporti ferroviari, ha preparato una serie di **buoni consigli**, ossia argomenti di carattere politico, economico, tecnico e formale utili a votare consapevolmente contro l'approvazione della Legge di Ratifica degli Accordi di Parigi 2015 e Venezia 2016 relativi al progetto Torino-Lione, una **Grande Opera Inutile e Imposta**.

Questo gruppo di cittadini ormai da molti anni e in modo volontario, valuta con attenzione critica la promozione e l'evoluzione del progetto Torino-Lione, fornisce pareri ai Comuni della Val di Susa e alla Città di Torino e crede nella responsabilità personale e politica degli eletti quando sono chiamati ad assumere decisioni irreparabili, quali la distruzione dell'ambiente naturale e lo spreco delle risorse pubbliche.

I buoni consigli sono stati inviati ai Deputati di tutti i Gruppi politici

ARGOMENTI CONTRO LA RATIFICA DEL TRATTATO ITALIA-FRANCIA

riguardo la costruzione di una galleria ferroviaria sotto le Alpi di 57 km sull'esistente linea Torino-Lione

La Camera dei Deputati ha iniziato ad esaminare il 25 novembre 2016 nella Commissione III Affari Esteri il testo approvato dal Senato (AC 4151) della legge di Ratifica degli Accordi tra la Francia e l'Italia per il progetto Torino-Lione, firmati a Parigi nel 2015 e a Venezia nel 2016. Si appresta ad approvarlo a partire dalla seduta di lunedì 19 dicembre 2016.

Il Trattato che la Camera si appresta a votare riguarda esclusivamente la costruzione della galleria di base sotto le Alpi di circa 57 km (12 km in Italia e 45 in Francia), ossia una modesta porzione dell'opera complessiva di 270 km, valutabile in non meno di 26 miliardi di €. Le tratte nazionali, francesi e italiane, non hanno progetti approvati e sono molto lontane dal termine dell'iter progettuale e ancor più, ovviamente, dall'inizio dei lavori.

Utilità dell'opera ed aspetti trasportistici

- La galleria ferroviaria proposta è una sezione dell'itinerario da Milano a Parigi, già ad Alta Velocità sulle tratte Parigi-Lione e Torino-Milano, sulla quale circolano da anni tre TGV di vecchia generazione nei due sensi. Questi treni non possono percorrere la nuova linea ad Alta Velocità tra Milano e Torino, terminata nel 2009. Oggi il loro miglior tempo di percorrenza è di 6 ore, al netto delle fermate intermedie. Sarebbe già possibile ridurre di 45' il viaggio utilizzando nuovi TGV. Infatti SNCF ha appena acquistato da Alstom sei treni dotati di sistema ERTMS2. Il tempo di percorrenza tra Milano e Parigi scenderà così a 5 ore e 15', contro le 4 ore e 15' che si otterrebbero costruendo ex-novo la nuova linea, il cui costo complessivo è stato stabilito dalla Corte dei Conti francese in 26,6 miliardi di euro (nel 2012).
- La linea esistente è utilizzata al 17% della sua capacità, tre volte meno che 15 anni fa. Una ferrovia simile a quella in progetto tra Torino e Lione attraversa i Pirenei tra Perpignan e Figueras e sta fallendo malgrado il costo dieci volte inferiore e il traffico merci tre volte superiore. Fra il 2000 e 2014 il traffico su strada nella direttrice alpina considerata dai promotori (Fréjus, Monte Bianco, Monginevro) si è ridotto di oltre il 20% passando da 1 milione 646 mila a 1 milione 276 mila camion all'anno. Nello stesso arco temporale il traffico ferroviario si è ridotto considerevolmente, passando da 8,6 a poco meno di 3,3 milioni di tonnellate l'anno. Il calo del traffico, tanto su ferro quanto su gomma, rende evidente l'inutilità di raddoppiare la ferrovia esistente. Il traffico delle merci su gomma nelle due gallerie autostradali del Fréjus e del Monte Bianco era di 1,252 milioni di autocarri nel 2015. Nel 1993 se ne contavano 1,450 milioni. Sulla linea ferroviaria esistente tra Torino e Lione, sulla quale transitavano nel 1998 circa 100 treni merci al giorno, circolano oggi circa venti treni merci al giorno a fronte di una potenzialità di almeno 120.
- E' utile ricordare che esiste dal 2013 l'ente RFC6, creato ai sensi del Regolamento (EU) 913/2010 a cui partecipano le ferrovie nazionali di Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Ungheria, che gestisce con apprezzabili risultati il Corridoio Merci RFC6 finanziato dalla Commissione europea sullo stesso tracciato del Corridoio Mediterraneo.

Democrazia e aspetti legislativi

- Il trattato oggetto di ratifica non rispetta l'art. 1 dell'Accordo di Torino del 2001, già ratificato e divenuto Legge dello Stato, dove stabilisce che "l'entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti". La ferrovia reale è oggi utilizzata al 17% della sua capacità, tre volte meno che 15 anni fa.
- Il processo decisionale relativo a questo progetto ha violato i diritti dei cittadini, ai quali non è stato permesso di esprimere le proprie valutazioni secondo quanto previsto nella Convenzione di Århus e in altre norme europee e italiane. Questo grave vulnus è stato riconosciuto dal Tribunale Permanente dei Popoli (sentenza di Torino, 8 novembre 2015) ed è confermato dalla continua necessità di sorvegliare e difendere il primo, piccolo cantiere di indagine aperto in Val Susa (Chiomonte) a luglio 2011. L'ingente spiegamento di forze operativo ventiquattrore al giorno ha impegnato già diverse decine di milioni di euro e molti ancora ne costerà in futuro.
- La ratifica proposta autorizzerebbe in futuro modifiche sostanziali agli Accordi internazionali sulla base di semplici scambi di lettere tra i due Governi, così esautorando Parlamenti e cittadini dei loro diritti/doveri costituzionali di controllo e ammettendo la possibilità di influenzare il bilancio dello Stato mediante procedure illegittime.
- L'annesso Regolamento dei contratti, in chiave di lotta alla mafia, di cui all'art. 1 c. 1 lett. b) del Disegno di Legge in esame, non potrà avere efficacia negli ordinamenti italiano e francese in quanto emanato successivamente alla sottoscrizione dell'accordo internazionale denominato "Protocollo addizionale di Venezia del 2016". Inoltre è stato emesso da un organo (la Commissione Inter-Governativa) non avente alcun potere di negoziazione internazionale tra due Stati sovrani.
- La ratifica del trattato in esame comporterebbe unicamente l'entrata in vigore, nell'ordinamento italiano, del solo testo contenuto negli accordi del 2015 e 2016, unici testi oggetto di ratifica, così come previsto dalla Convenzione di Vienna (Artt. 10 e 14). Il Regolamento dei contratti ed il suo Allegato sono necessariamente esclusi dall'ambito di applicazione.

Sostenibilità economica, impegno economico europeo ed aspetti finanziari

- Il trattato in esame non rispetta l'art. 1 dell'Accordo di Roma del 2012, già ratificato e divenuto Legge dello Stato, dove stabilisce che "Il presente Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'art.4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. In particolare non ha come

oggetto l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese che richiederà la approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva della Unione Europea al progetto”.

- Inoltre, il trattato in esame non affronta il fondamentale argomento della “partecipazione definitiva dell’Unione Europea” che ad oggi non è garantita in alcun modo per il futuro. Il secondo comma dell’art. 16 dell’Accordo di Roma del 2012 ha sancito che “la disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l’avvio delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale”. Questa “disponibilità del finanziamento” non esiste.
- Il Protocollo addizionale di Venezia, inserito nel trattato in esame, non è il “protocollo separato” previsto nel terzo comma dell’art. 1 dell’Accordo di Roma perché non modifica l’indispensabilità della “partecipazione definitiva della Unione Europea al progetto” per l’avvio dei lavori definitivi.
- Il Protocollo addizionale di Venezia, inserito nel trattato in esame, non è nemmeno quello richiesto dall’art. 4 dell’Accordo di Torino (Messa in opera), perché i lavori definitivi della parte transfrontaliera non potranno essere avviati se non in seguito alla disponibilità del finanziamento italiano, francese ed europeo come stabilito all’art. 16 dell’Accordo del 2012. Le clausole degli accordi internazionali già ratificati, se non riformulate in un nuovo accordo, devono essere rispettate.
- Il costo previsto per la galleria in progetto (57 km a doppia canna, con due nuove stazioni e i raccordi alle linee nazionali esistenti) sarà superiore a quanto preventivato, in considerazione degli studi geognostici già sostenuti, del costo certificato a valore 2012, degli incrementi per inflazione già pattuiti, della rivalutazione dei prezzi e degli imprevisti. Il conto consuntivo di giugno 2016 del tunnel svizzero del Gottardo, identico a quello della Torino-Lione, dimostra che è costato 11,3 miliardi di euro.
- Come conseguenza della ripartizione sancita dall’art. 18 dell’Accordo del 2012 (Italia 57,9% per 12 km – Francia 42,1% per 45 km dei costi certificati e 50% per ogni Stato per gli importi che superano il “costo certificato”), il costo al chilometro sarebbe, nell’impossibile ipotesi che l’investimento totale non supererà al termine dei lavori della durata di almeno 15 anni i € 8,6 miliardi (pari al costo certificato 2012), di 245 milioni/km per l’Italia € e di € 48 milioni/km per la Francia.
- L’esame del maggior costo dell’Italia rispetto alla Francia, (stimato in 2,7 miliardi di euro rispetto ad una corretta ripartizione dei costi sulla base della geografia politica), sarà affrontato solo nel 2115, ossia all’estinzione del promotore pubblico TELT. Così stabilisce l’art. 11 “Proprietà delle opere” dell’Accordo del 2012. Le conseguenze di questo statuizione non sono mai state analizzate nelle Relazioni di Ratifica dei Parlamenti italiano e francese. Le prescrizioni degli articoli 11 e 18 impongono che l’Italia finanzia a lunghissimo termine la Francia per una parte significativa dei costi delle opere in territorio francese. Tale incongruenza sarà affrontata solo nel 2115 con un Accordo che dovrà disciplinare le conseguenze della scomparsa del promotore, Le ragioni addotte dai proponenti per giustificare questa disparità non sono valide (*vedi approfondimento*).

La nuova linea ferroviaria è infatti la Milano–Parigi (cfr. la Relazione dell’Assemblée Nationale française, punto 1 dello “Studio di impatto” nella quale è scritto: “et ainsi réduire sensiblement le temps de trajet Paris-Milan”). Se vogliamo assumere come plausibile l’iniqua ripartizione dei costi tra Italia e Francia, occorre ricordare che sull’itinerario Milano-Lione-Parigi l’Italia ha realizzato da anni la linea ad Alta Velocità tra Milano e Torino, mentre la Francia non ha ancora costruito – né pensa di costruire – alcuna linea ad Alta Velocità tra Lione e Saint-Jean-de-Maurienne.

La Commissione “Mobilità 21”, costituita all’interno del Ministero dei Trasporti francese, ha affermato a pagina 57 del suo Rapporto che le linee francesi per accedere alla galleria di base tra Lione a Saint-Jean-de-Maurienne non sono affatto sature, raccomandando di rinviare la previsione di costruirne di nuove al 2035-2040.

Inoltre il Consiglio Generale dei Ponti e delle Strade, l’Ispezione Generale delle Finanze e numerosi rapporti parlamentari hanno raccomandato nel 2016 che la Francia non investa più nella costruzione di nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità dati gli elevati costi e la scarsa redditività.

In conclusione, la distanza tra la stazione di Milano Centrale e l’accesso italiano alla galleria di base a Susa (km 195) è quasi la stessa di quella tra Lione e l’accesso francese alla galleria di base a Saint-Jean-de-Maurienne (km 180).

Dunque in realtà non esiste alcun squilibrio economico tale da giustificare un maggior addebito all’Italia dei costi di fronte alla proprietà di meno chilometri di galleria (12 km in Italia contro 45 in Francia). La soluzione migliore sarebbe la modifica dell’Accordo del 2012 con la ripartizione di tutti i costi a consuntivo, addebitando 12 km all’Italia e 45 km alla Francia.

- L’art. 18 dell’Accordo del 2012 ha stabilito che il “costo stimato del progetto definitivo” (della sola sezione transfrontaliera) fosse certificato da un soggetto terzo indipendente. La certificazione prodotta da LTF/TELT indica in realtà importi variabili in quanto prevede la successiva valutazione di nuovi programmi e opere sottoposte a varianti sostanziali e ad oggi sconosciute sia per progetti sia per entità dei costi relativi. La ratifica dunque approverebbe una legge dal bilancio incerto, sancendo già la lievitazione dei prezzi consuntivi.
- Inoltre, i criteri di rivalutazione dei costi (I_{NLTL}) indicati nel Protocollo addizionale sono dettagliati solo per la Francia, mentre sono indefiniti per l’Italia. Questa superficialità determinerebbe incertezze inammissibili nei costi dell’opera e nel bilancio dello Stato italiano.

- L'impegno europeo è limitato a finanziare studi e lavori geognostici (tali sono le tre discenderie realizzate in Francia e quella in corso in Italia). Anche il contributo stanziato per il periodo 2014-2020 è in gran parte relativo a lavori di prospezione geologica e di preparazione del cantiere principale. Non ostante l'esplicita richiesta di Italia e Francia (vedi www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/07/2015_02_24_COURRIER_FINANCEMENT_UE_FR-2-24.02.2016.pdf) la UE si è rifiutata di garantire il suo impegno a cofinanziare i lavori che dovrebbero essere eseguiti dopo il 2020. La Francia, nonostante il considerevole aiuto dell'Italia, è in gravi difficoltà a reperire i fondi. Il CIPE non ha ancora stanziato i soldi per pagare il 57,9% dei lavori sul suolo francese.
- In Francia vi è una storica e vasta critica da parte dell'Alta Amministrazione riguardo la sostenibilità economica del progetto. Nel 1998 il Consiglio Generale dei Ponti e delle Strade, e nel 2003, insieme all'Ispezione Generale delle Finanze, ha dichiarato che le previsioni di traffico sono sovrastimate e che il progetto non ha redditività. Nel 2009, nel 2012, nel 2014 e nel 2016 la Corte dei Conti ha affermato che il progetto non possiede redditività e ha denunciato la falsità delle previsioni di traffico che ne giustificerebbero la costruzione. Nel 2013 la Commissione "Mobilità 21" ha stabilito che il finanziamento alla Lyon-Turin assorbirebbe così tanti finanziamenti da impedire per decenni ogni altra opera ferroviaria in Francia. Inoltre ha definito la costruzione di nuove linee di accesso al tunnel di base "non urgenti" almeno fino a dopo il 2035-2040. Nel 2016 il Presidente di SNCF ha denunciato che il finanziamento alla Lyon-Turin indebolirà la manutenzione di tutta la rete ferroviaria francese, mentre il Direttore di SNCF ha affermato che il bacino della popolazione servita è insufficiente a rendere la linea redditizia, prevedendo anzi il suo fallimento.

Se il Parlamento dovesse ratificare questo trattato, deve essere consapevole di impegnare per i prossimi decenni un importo notevole del bilancio dello Stato - che potrebbe molto più utilmente essere impiegato in altre opere prioritarie - in un progetto incerto, inutile, vecchio, devastante per l'ambiente ed i conti pubblici.

A dimostrazione di ciò, si veda la tabella sottostante, contenuta nella Delibera CIPE che autorizza la sezione italiana del tunnel di base (e solo quella), dal confine a Bussoleno, per 17 km sui futuri, ipotetici, 270 totali.

che il cronoprogramma di spesa indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in cifra arrotondata è il seguente:

anno	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
impegni	94,2	168,4	221,5	294,6	250,3	270,3	174,4	174,3	174,3	223,8	291,3	243,6	52,8
contabilizzazioni	94,2	262,6	484,1	778,7	1.029,0	1.299,3	1.473,7	1.648,0	1.822,3	2.046,1	2.337,4	2.581,0	2.633,8