

Comunicato Stampa 18 febbraio 2018

<http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=14368>

Torino – Lione: Il Governo ammette gli errori di valutazione

Quando si dice la verità non bisogna dolersi di averla detta . La verità è sempre illuminante. Ci aiuta ad essere coraggiosi

L'**Osservatorio per la Torino-Lione**^[1] è la “sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate alla realizzazione della Nuova Linea Torino Lione (NLTL), con l’analisi delle criticità e l’istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali”, le sue riflessioni servono ad **orientare le politiche del Governo**”.

Questa premessa è importante perché in un [documento](#) pubblicato sul sito dell’Osservatorio a gennaio 2018, con oltre due mesi di ritardo sulla sua approvazione (25 settembre e 30 ottobre 2017)^[2], è scritto, tra l’altro, a pagina 58-59, che **“Non c’è dubbio che molte previsioni fatte 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell’Unione Europea, siano state smentite dai fatti”** [2].

Questo tardivo riconoscimento pubblico di un’Istituzione governativa deriva certo dall’apprezzamento e dalla positiva valutazione degli argomenti dell’opposizione dei cittadini alla Grande Opera Inutile e Imposta, sostenuti da analisi economiche e trasportistiche di qualità.

Rendiamo omaggio a coloro “che di dovere” hanno fatto questa coraggiosa ammissione, perché come diceva **Aldo Moro**: **“Quando si dice la verità non bisogna dolersi di averla detta. La verità è sempre illuminante. Ci aiuta ad essere coraggiosi”**.

Per collocare correttamente questa notizia che potrà consigliare al Presidente Gentiloni, al Ministro Delrio e ai loro successori l’abbandono di un progetto devastante per le finanze pubbliche e per la natura, occorre ricordare anche che il Tunnel della Torino-Lione di 57 km è Italiano per il 21% e Francese per il 79% (12 km in Italia e 45 in Francia).

La corretta ripartizione dell’investimento dovrebbe essere fatta in base alla percentuale della proprietà del terreno sul quale è scavato il tunnel (Art. 11 dell’[Accordo di Roma 30.1.2012](#)).

Ma la Francia ottenne da un’Italia consenziente che i costi della Torino-Lione avrebbero dovuto essere ingiustamente ripartiti (cfr. Art. 18 dell’[Accordo di Roma 30.1.2012](#)) al 58% per l’Italia e al 43 per la Francia. **È la Francia che avrebbe ingannato l’Italia? Oppure è l’Italia che ha consigliato alla Francia di realizzare una Grande Opera Inutile? Quale danno sta già provocando al nostro Paese questo imbroglio?**

Tra l’altro nel dossier di Inchiesta pubblica francese del 2006, preliminare alla Dichiarazione di Utilità pubblica della parte francese del tunnel, la Francia, è scritto: **“L’operazione è positiva per la Francia a causa dell’assunzione della maggior parte dell’investimento da parte dell’Italia”**.

Per valutare appieno il risultato di questa asimmetria dell’addebito dei costi, sempre sollecitata e mai contestata dai Governi e Ministri italiani che si sono succeduti dall’Accordo di Torino del 2001 ad oggi, occorre conoscere anche l’ammontare degli investimenti per l’Italia e per la Francia.

Il costo di questo tunnel di 57,2 km, accettato dal Ministero delle Infrastrutture italiano e riportato a pagina 9 della [Delibera CIPE n. 67/2017](#), è di **€ 9,6 miliardi**, mentre i due soci, al netto del dono dell’Unione Europea di € 3,4 miliardi, [devono così contribuire](#):

- Italia € 3,6 Mld. ossia € 293,5 milioni al km,

- Francia € 2,6 Mld. ossia € 57,9 milioni al km (costo al km inferiore di 5 volte).

Rimediare a questa **“assurda asimmetria”** sarebbe facile: Italia e Francia sottoscrivono un altro Accordo per la Torino-Lione per stabilire la nuova ripartizione dell’investimento in base ai km. di proprietà.

La Francia dovrebbe aumentare la sua quota di €2,3 Mld., quasi raddoppiando il suo contributo da € 2,6 Mld. a € 4,9 Mld., l’Italia ridurrebbe la sua quota dello stesso importo.

Questo [risultato](#) creerebbe una situazione talmente insostenibile per le casse della Francia, da farle abbandonare il progetto, come auspicato da tutte le persone di buon senso in Italia e in Francia.

O l’Italia deve soccorrere le finanze francesi?

Tra l’altro la Francia dovrà decidere nei prossimi mesi se realizzare quattro Grandi Opere (tra le quali la Lyon-Turin) per le quali è previsto un finanziamento francese di €45,8 Mld.^[3]. Secondo quanto ribadito dal [COI](#) – Consiglio per l’Orientamento delle Infrastrutture, “è necessaria prudenza in quanto esse pesano anche in termini di spesa pubblica a titolo del trattato di Maastricht.”

^[1] http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/osservatorio.html L’Osservatorio per l’asse ferroviario Torino-Lione fu istituito con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 2006 con la decisione assunta dal Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 10 dicembre 2005, è la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate alla realizzazione della Nuova Linea Torino Lione (NLTL), con l’analisi delle criticità e l’istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali.

^[2] Il documento **“Verifica del modello di Esercizio per la tratta nazionale lato Italia – Fase 1 – 2030”**, predisposto dal Gruppo di Lavoro Modello di Esercizio dell’Osservatorio per l’Asse Ferroviario Torino-Lione, è stato approvato nelle sedute dell’Osservatorio n. 260 del 25/9/2017 e n. 261 del 30/10/2017.

^[3] **Lyon-Turin** € 2,6 Mld (Tunnel ferroviario), **Grand Paris Express** € 38,5 Mld (Linea Ferroviaria intorno a Parigi, che potrebbe essere parzialmente in esercizio per le Olimpiadi 2024), **Charles de Gaulle – Express** € 2,0 Mld (Linea ferroviaria Gare de l’Est-Aeroporto di Roissy), **Canal Seine Nord Europe** € 2,7 Mld (canale di 107 km da Compiègne verso nord)