

Bussoleno, 4 gennaio 2018

Egregio Signor Philippe DURON

Presidente del Conseil d'Orientation des Infrastructures

Ministère de la transition écologique et solidaire

244 Boulevard Saint-Germain

75007 PARIS

Oggetto: **Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione: parte comune franco-italiana della sezione internazionale**

Egregio Presidente,

L'**Unione Montana Valle Susa** (Italia)^[1] è l'associazione dei Comuni della Bassa Valle Susa, un territorio che inizia a circa 15 chilometri da Torino e confina ad ovest con la Francia.

L'Unione Montana Valle Susa ha preso atto e apprezza il buon senso della decisione del Governo francese di "fare una pausa" sul progetto ferroviario Torino-Lione e in particolare sul nuovo tunnel transfrontaliero. Consideriamo che questo progetto avrebbe un impatto fortemente negativo sulla Valle Susa e sul bilancio dello Stato italiano.

Il Conseil d'Orientation des Infrastructures, del quale Lei è Presidente, consegnerà alla fine di gennaio 2018 il risultato della sua riflessione e delle sue proposte per una pianificazione degli investimenti francesi in materia di trasporti e in particolare le sue raccomandazioni sul progetto Torino-Lione per la sezione transfrontaliera e gli "accessi" della parte francese.

A tale scopo, le Conseil d'Orientation des Infrastructures ha svolto l'audizione di oltre cinquanta persone e organizzazioni francesi. Data la natura internazionale di questo collegamento, queste proposte avranno conseguenze dirette per la parte italiana del progetto.

Desideriamo contribuire alla riflessione in corso e portare alla vostra attenzione alcuni elementi di analisi.

Auspichiamo che la riflessione del Conseil d'orientation des infrastructures non si basi unicamente sulle pregresse decisioni contenute negli accordi internazionali tra Francia e Italia.

Crediamo che gli accordi siano modificabili alla luce di nuove e più approfondite valutazioni economiche e stime dettagliate dei traffici.

Avete audito^[2] il Presidente di TELT, Promotore Pubblico responsabile della realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera della futura linea ferroviaria merci e passeggeri Torino-Lione. Crediamo che TELT non abbia titolo ad esprimere un parere franco e disinteressato sull'opportunità di realizzare questo progetto. In effetti la sua missione è unicamente quella di portare avanti tutti gli atti indicati nelle istruzioni che le sono comunicate dai Governi italiano e francese, ai sensi dell'articolo 2 dello Statuto di TELT.^[3]

L'opposizione dei cittadini e degli eletti

L'opposizione dei cittadini italiani a questo faraonico progetto è iniziata nel 1989 e da allora prosegue senza sosta, nonostante il dispiegamento da parte dello Stato italiano di un dispositivo di controllo militare del territorio mai visto nella storia italiana dal dopo guerra ad oggi.

L'opposizione alla Torino-Lione è politicamente sostenuta dalle amministrazioni della maggioranza dei Comuni della Valle Susa e della Città di Torino, non ostante quanto affermato dai media e dal Presidente dell'Osservatorio tecnico e Commissario straordinario del Governo italiano.

Contrariamente a quanto asserito dalla Commissione europea, dai media, dai rappresentanti della Commissione Intergovernativa franco italiana, dalla Transalpine, Presidente dell'Osservatorio tecnico, dal Commissario governativo italiano e da TELT, l'opposizione pacifica e non violenta dei cittadini e dei loro eletti è stata in questi anni tanto efficace

da ritardare le attività di LTF/TELT al punto che solo gli studi e i lavori di carattere geognostico sono stati parzialmente terminate quest'anno a 17 anni dal primo Accordo di Torino.

Ricordiamo che le previsioni ufficiali fatte al momento della firma del primo accordo del 2001 affermavano che il tunnel sarebbe stato aperto al traffico ferroviario nel 2012.

La nostra valutazione

Da molti anni analizziamo questo progetto con professionalità e lo conosciamo in modo approfondito.

Abbiamo inoltre chiesto al gruppo di esperti altamente qualificati che compone la Commissione tecnica dei Comuni^[4] di validare la nostra opposizione con valutazioni economiche e trasportistiche.

Desideriamo di conseguenza rendere noti in modo sintetico al Conseil d'orientation des infrastructures alcuni elementi della nostra expertise che consigliano di non procedere alla realizzazione del progetto Lyon-Turin.

Inutilità del progetto

Per ciò che concerne l'ambiente, siamo convinti che la linea ferroviaria esistente ha la capacità di permettere da subito il riporto modale su questa direttrice così contribuendo alla riduzione dei gas ad effetto serra.

Il bilancio tra l'ipotetica diminuzione dei gas a effetto serra nell'esercizio della nuova linea ferroviaria e le emissioni dei cantieri per la sua costruzione è previsto nella migliore delle ipotesi molto oltre l'anno 2058.^[5]

La linea esistente, totalmente rinnovata con un investimento di più di €400 milioni, ha una capacità di oltre 20 milioni di tonnellate ossia di più di sei volte la domanda di traffico attuale, mentre secondo l'Osservatorio Tecnico presso il Governo italiano la sua capacità può arrivare fino a 32 milioni di tonnellate.^[6]

Il tempo di percorrenza tra Parigi e Milano può essere effettuato in 5 ore e 15', utilizzando la linea esistente. Mentre il tempo di 4 ore presentato da TELT è calcolato da Parigi a Milano senza effettuare alcuna fermata.

Auspichiamo che una nuova analisi socio-economica europea sia realizzata per confermare l'inutilità della nuova relazione ferroviaria.

Circa la qualità del servizio e l'efficienza, il progetto non contribuisce alla riduzione della congestione dei nodi ferroviari, e i colli di bottiglia (circonvallazione di Lione, Chambéry e Torino) sono molto distanti dal tunnel transfrontaliero.

Le nostre analisi indicano che i costi di gestione del nuovo tunnel saranno molto elevati e prevediamo che, a causa della concorrenza dei tunnel di base realizzati dalla Svizzera, il gestore TELT dovrà ricevere delle importanti sovvenzioni dall'Italia e dalla Francia per evitare il fallimento, come è stato il caso dell'impresa incaricata di gestire il tunnel Figueras-Perpignan^[7], di fronte ad un traffico insufficiente.

L'Unione Europea assegna la priorità dei suoi finanziamenti a progetti che hanno *"un valore aggiunto europeo e vantaggi significativi per la società e non riceve un finanziamento adeguato dal mercato"*.^{[8] [9]}

Questi criteri sono assenti dal progetto di Torino Lione. Il nuovo tunnel sostituirà quello esistente, quindi non crea un collegamento mancante. Il collegamento non elimina i colli di bottiglia della circonvallazione settentrionale di Lione e di Torino e non aumenta l'interoperabilità ferroviaria già attiva sulla linea esistente.

L'Analisi Costi Benefici del progetto mostra un risultato molto debolmente positivo attraverso l'introduzione di elementi di costo fuorvianti (incidentalità dei mezzi pesanti) ed è stata realizzata prima dell'accordo per il primo finanziamento europeo quando avrebbe dovuto essere realizzata prima della domanda del finanziamento.

Inoltre si tratta di un'analisi non affidabile in quanto è stata eseguita da Oliviero Baccelli, docente non accademico della Bocconi, che è membro del Consiglio di Amministrazione di TELT e ha quindi un conflitto di interessi nello svolgimento di questa perizia.^[10]

Il finanziamento europeo in corso scade nel 2019 ed è relativo ad una limitata porzione dei lavori sulla parte comune franco-italiana della sezione internazionale.

Il finanziamento italiano per l'intera opera non è al momento disponibile e la decisione italiana di procedere ai lavori per lotti costruttivi – in contrasto con l'Accordo con la Francia – determina l'impossibilità di programmare i lavori previsti dagli Accordi tra Francia e Italia e aumenta all'infinito i ritardi.

Gli impegni di Francia e Italia

Desideriamo ricordare alcuni degli impegni sottoscritti da Francia e Italia e una modifica unilaterale dell'Italia che non permettono la realizzabilità del progetto.

Nel primo **accordo del 2001**^[11] Francia e Italia avevano *saggiamente* deciso che il progetto avrebbe dovuto essere realizzato alla saturazione della linea esistente: oggi questa linea, completamente ammodernata con un investimento italiano e francese di circa €400 milioni è utilizzata al 15%. Allo stato delle conoscenze, la prevedibilità della sua saturazione è impossibile da valutare. Siamo dunque ben lontani dalla necessità di dover iniziare lo scavo del tunnel abbandonando il tunnel esistente.

La Pausa può dunque continuare ancora per molti anni nel rispetto di questa decisione.

Con il secondo **accordo del 2012**^[12] Francia e Italia, – vista i ritardi nella realizzazione dell'opera e al fine di rendere la sua esecuzione certa e celere, si erano accordate attraverso l'art. 16 di mettere a disposizione del progetto tutti i fondi nazionali necessari alla sua completa esecuzione prima di iniziare lo scavo del tunnel.

I finanziamenti francese e italiano per l'insieme dei lavori definitivi del tunnel non sono attualmente disponibili.

Allo stato, Francia e Italia non rispettano questa clausola fondamentale. In attesa della Legge sull'orientamento delle mobilità, TELT non dovrebbe essere autorizzata di impegnare i lavori definitivi sui cantieri in Francia e in Italia.

Allo stesso tempo Francia e Italia si sono impegnate a non richiedere all'Unione europea fondi supplementari oltre al costo certificato (art. 18) e l'Unione europea non ha stanziato fondi per attività che dovessero essere realizzate oltre il 2019. Il finanziamento europeo presuppone che la Francia sia in grado di finanziare la sua parte.

Il progetto dovrebbe essere realizzato in diverse fasi funzionali, come dettagliatamente indicato nell'art. 4 dell'**accordo del 2012**^[13]. Ma l'Italia ha modificato unilateralmente questa modalità di realizzazione dei lavori introducendo il concetto di lotti costruttivi nella Legge di Ratifica^[14] dell'**accordo del 2015**^[15], che permetterà all'Italia di non dovere assicurare il finanziamento integrale del progetto attraverso una legge pluriennale, rendendo così indeterminata la data di completamento dei lavori.

Augurandoci che il nostro contributo sia considerato nella vostra riflessione, vi preghiamo di accettare, Signor Presidente e egregi membri del Conseil d'orientation des infrastructures, l'espressione della nostra più alta considerazione.

ing. Sandro Plano

Presidente

Unione Montana Valle Susa

[1] <http://www.unionemontanavallesusa.it/>

[2] Hubert du Mesnil, Presidente di TELT, audito il 22 novembre 2017

[3] Statuto di TELT http://www.telt-sas.com/wp-content/uploads/2016/11/Statuts-TELT_010716.pdf

[4] Scienziati, professori universitari e tecnici che prestano la loro attività a titolo gratuito.

[5] Impatto ambientale della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione M. Clerico, L. Giunti, L. Mercalli, M. Ponti, A. Tartaglia, S. Ulgiati, M. Zucchetti (2014) <http://www.notav.info/post/impatto-ambientale-della-nuova-linea-torino-lione-3/>

[6] <http://www.ambientevalsusa.it/PresentTartagliaTAV-01-12-07.pdf>
http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno1.pdf

[7] https://www.lesechos.fr/16/09/2016/LesEchos/22278-076-ECH_tgv—Perpignan—Figueras—une-ligne-en-faillite.htm#

[8] Art. 3 del [Regolamento \(UE\) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013](#)

[9] Art. 4 del [Regolamento \(UE\) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013](#)

[10] http://www.gruppoclas.com/it/news_dett.asp?cat=notiz&id=436

[11] [Accordo di Torino 29.1.2001, it](#) Articolo 1. Objet Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

[12] [Accordo di Roma 30.1.2012, it](#) Articolo 16 – Principes Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.

La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.

[13] [Accordo di Roma 30.1.2012, it](#) Article 4 – La Partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe 1 au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) : a) en France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ; b) d'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse – Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ; c) d'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ; d) d'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa San Michele ; e) en France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ; f) ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne. Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

[14] [Legge 5 gennaio 2017 n.1](#) : Ratificazione dell'Accordo di Parigi 2015, Protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016, Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016.

[15] [Accordo di Parigi 24.02.2015](#)