

La Torino Lione e' climaticida – Sospendere il Progetto – Istruzioni al Governo

Istruzioni al Presidente del Consiglio Conte

La **Torino-Lione è climaticida**, è un progetto nato alla fine del XX secolo che [non rispetta gli impegni della riduzione della CO₂](#) accettati dall'Italia con la ratifica dell'Accordo di Parigi del 2015.

Il Governo italiano dovrebbe dimostrare di essere più ambizioso nel contrasto al cambiamento climatico con l'obiettivo di fare crescere l'Italia assegnando al nostro Paese un posto tra i protagonisti della lotta per il clima che crea occupazione e ricchezza.

Andare oltre questo progetto consentirà ai **Governi italiano e francese** di avviare un'approfondita e comune riflessione anche con l'**Unione Europea** per assumere impegni più coerenti nel quadro dell'Accordo di Parigi del 2015.

Innanzitutto è necessario che, prima di affrontare nel dettaglio la *"ridiscussione del progetto"*, il Governo comunichi pubblicamente che attende che i poteri della Ue siano stabilizzati, ovvero sia insediato il nuovo Parlamento e le sue commissioni, siano eletti il nuovo Presidente e i nuovi Commissari della Commissione.

In questo modo verrà superata la pericolosa accelerazione che l'uscente Commissione della Ue vuole imprimere in questi giorni al Progetto affinché siano lanciati i bandi di gara per proteggere gli interessi della lobby della Torino-Lione con un'operazione senza ritorno.

Allo stesso tempo il **Governo** dovrebbe avere la capacità di impegnare la prossima **Commissione europea** su un fronte non contabile ma politico, così come ha fatto il Presidente Giuseppe Conte per il non rispetto del rapporto debito/PIL.

Occorre inoltre diffidare della clausola "senza seguito" inserita nei bandi, i legali delle multinazionali della costruzione sarebbero certo in grado di chiedere i danni a TELT (nei fatti a Italia e Francia) in caso di abbandono del progetto da parte dell'Italia o della Francia.

La possibile via di uscita per il Governo italiano - Il Contratto di Governo afferma: "Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia."

Per confermare questa *ambigua* decisione politica occorre che in questa fase il Governo dichiari di voler sospendere il Progetto, fermando così il lancio dei bandi.

Questa decisione dovrebbe essere comunicata alla Francia insieme al calendario degli incontri per raggiungere l'accordo per l'annullamento o la sospensione del progetto fino al 2038, data già indicata dalla Francia per decidere sul futuro delle nuove linee ferroviarie di collegamento con il tunnel di base.

Tale comunicazione creerebbe con certezza le basi per proseguire dal prossimo mese di ottobre l'esame del futuro del progetto con la nuova Commissione europea.

L'Italia finanzierebbe la Francia - La galleria di base sarà lunga 57,5 chilometri dei quali 45 di proprietà francese e 12,5 di proprietà italiana. Di fronte alla proprietà del 21%, l'Italia dovrebbe pagare il 57,9% di tutti i costi.

È un'ipotesi da respingere perché il risultato della "sottomissione" dell'Italia alla Francia stabilita nell'Accordo del 2012 produrrebbe un [esborso di risorse pubbliche italiane](#) di oltre € 2,2 miliardi a favore della Francia.

Per essere più chiari, la Francia dovrebbe investire per ogni suo chilometro solo € 60 milioni, mentre l'Italia dovrebbe investirne ben 280 di milioni, circa 4,7 volte in più.

La posizione della Francia - Consapevole del fatto che l'Italia finanzia anche i costi della Francia, il governo francese ha da tempo dichiarato pubblicamente di voler realizzare il progetto, ma di fatto non ha stanziato i fondi per il tunnel di base nel bilancio 2019 e non ha definito alcun strumento giuridico che le permetta di finanziare la sua quota negli anni successivi.

Se il Governo francese riceverà dall'Italia una comunicazione ufficiale di voler sospendere il progetto, la Francia non potrà tuttavia che esserne felice. È infatti dal 1998 che l'Alta Amministrazione dello Stato francese giudica inutile ed economicamente negativo il progetto Lyon-Turin (Corte dei Conti, Direzione Generale del Tesoro, Direzione Generale dei Ponti e delle Strade, ecc.).

In caso contrario, se la Francia affermasse di volere a tutti i costi realizzare il tunnel di base, l'Italia dovrebbe chiedere alla Francia:

- Come pensa di finanziare il progetto che ai sensi dell'art. 16 dell'[Accordo di Roma del 2012](#) deve essere finanziato al 100% da Italia e Francia prima di dare il via ai cantieri del tunnel di base?

- È consapevole la Francia che l'Accordo del 2012 agli articoli 2 e 4 la impegna a realizzare le costose vie ferroviarie di accesso al tunnel di base (tunnel di Glandon e di Belledonne del costo di circa € 5 miliardi) per le quali ha già deciso da tempo di sospenderne unilateralmente la costruzione, rinviando al 2038 l'eventuale verifica della loro utilità?

- È consapevole la Francia che il Governo italiano, visto che Italia e Francia hanno già unilateralmente deciso di rinviare la costruzione delle gallerie dell'Orsiera (19 km) e di Belledonne e Glandon (33 km), potrebbe chiedere alla Francia di rivedere gli accordi ripartendo i costi in modo equo (chilometrico), se necessario ricorrendo all'art. 27 dell'[Accordo di Roma del 2012](#) per costringerla a rispettare gli impegni?

Il risultato di tale modifica produrrebbe una ripartizione equa dei costi ai sensi dell'art.11 dell'Accordo del 2012 e un incremento del costo per la Francia da € 2,1 a € 3,8 miliardi (+ 80%) e una corrispondente diminuzione per l'Italia.

Crediamo che di fronte a questo enorme aumento dei costi la Francia aderirebbe alla proposta di sospendere o abbandonare il progetto.

Il finanziamento europeo - L'INEA (agenzia della Commissione europea) ha da mesi minacciato Francia e Italia di tagliare i fondi già stanziati ([Grant Agreement](#) di circa 813 milioni solo in parte utilizzati) se non dichiarano entro il 26 luglio 2019 il loro assenso a realizzare il progetto.

Questa minaccia non avrebbe alcun effetto, ma è solo un ricatto per imporre il suo diktat. Infatti, l'utilizzo dei fondi oggi a disposizione del progetto scade il 31 dicembre 2019 e TELT ha accusato un tale ritardo nell'utilizzo di questi fondi che la Commissione ha già minacciato da mesi di ritirarli, ma non lo ha ancora fatto.

Così dimostrando che si tratta di una decisione di carattere solo amministrativo e non politico che potrebbe essere rinviata di mesi senza problemi e passata per la decisione al prossimo Commissario europeo ai trasporti.

Su questo tema il Governo italiano deve avere la capacità di impegnare la prossima Commissione europea su un fronte non contabile ma politico, così come ha fatto il Presidente Giuseppe Conte per il non rispetto del rapporto debito/PIL.

Ricordiamo che nei rapporti con la UE **l'Italia può rinunciare autonomamente all'attuazione e al finanziamento europeo del Progetto Torino-Lione** senza alcuna penale impugnando [l'art. 17 del Regolamento CEF](#) che afferma: "I progetti descritti nella parte I dell'allegato I (tra i quali la Torino-Lione, n.d.r.) non sono vincolanti per gli Stati membri nelle loro decisioni di programmazione. La decisione di attuare tali progetti spetta agli Stati membri e dipende dalle capacità di finanziamento pubblico nonché dalla loro fattibilità socioeconomica conformemente (*causa ACB negativa, n.d.r.*) all'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1315/2013." Cfr. [Il Parere del Prof. Sergio Foà che illustra perché l'Italia può abbandonare il progetto.](#)

TELT – Al fine di consentire che tutte le decisioni governative italiane siano eseguite in uno spirito di fattiva collaborazione, il Governo dovrebbe finalmente sostituire il direttore generale, gli amministratori e i Consiglieri di nomina italiana di TELT.