

Comunicato Stampa PresidioEuropa

Movimento No TAV

27 settembre 2018

<http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=16634>

L'ACCORDO 2012 DELLA TORINO-LIONE FERMA IL PROGETTO

La Commissione consiliare Trasporti del Comune di Torino richiede che i fondi siano trasferiti alla mobilità collettiva e sostenibile nel territorio della Città Metropolitana di Torino e della Regione Piemonte

Il 26 settembre 2018 la 2ª **Commissione consiliare Viabilità e Trasporti del Consiglio Comunale di Torino** ha approvato la **Proposta di Ordine del Giorno** presentata dal M5S che sostiene l'abbandono della Torino-Lione, opera che il Vice Sindaco **Guido Montanari** ha giudicato "**Grande Opera Inutile**".

Il [testo](#), presentato e difeso dalle Consigliere del M5S **Viviana Ferrero** e **Maura Paoli**, sarà sottoposto nelle prossime settimane al Consiglio Comunale di Torino per la votazione finale in aula, **impegna la Sindaca di Torino** e la **Giunta Comunale** con un articolato programma di otto punti a spronare il **Government** ad accelerare tutte le iniziative annunciate **per il riesame del progetto ferroviario Torino-Lione, la revoca dell'attuale Direttore generale di TELT, per abolire il ruolo del Commissario Straordinario del Governo per la Torino-Lione e per sospendere le attività dell'Osservatorio tecnico.**

In questo contesto spicca per il positivo effetto che avrebbe per tutti i cittadini dei Torino e del Piemonte la decisione di chiedere al Governo di "**destinare i fondi** attualmente previsti dal Governo per la Torino-Lione sia per la parte internazionale che per la parte italiana, alla **mobilità collettiva e sostenibile nel territorio della Città Metropolitana di Torino e della Regione Piemonte**".

Nel corso dei lavori è stato nuovamente richiamato il fatto che **il progetto è fermo perché l'articolo 16 dell'Accordo tra Italia e Francia del 2012 non permette l'avviamento della fase di scavo del tunnel** fino a quando **Italia e Francia** non abbiano assicurato tutti i fondi necessari al completamento dell'opera.

L'inserimento di questa previsione nell'Accordo del 2012 è stato un **atto meritorio che richiama oggi il Governo ad operare con responsabilità e prudenza.**

Questa **fase di pausa** permette infatti al Governo non solo una più matura riflessione sull'autentica "*necessità*" di iniziare i lavori definitivi del progetto (scavo del tunnel) ma anche e soprattutto di attivare "*la partecipazione del pubblico in una fase iniziale (del progetto, N.d.R.), quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva l'ascolto di tutte le parti*", come previsto dalla [Convenzione di Århus](#), legge dello Stato in Italia, Francia e Unione europea.

Vi è stata un ricco dibattito che il consigliere **Claudio Lubatti** del PD ha inutilmente tentato di ostacolare ricorrendo a cavilli regolamentari, prima di abbandonare *sconfitto* l'aula.

La consigliera **Eleonora Artesio** di Torino in Comune - La Sinistra ha sostenuto il testo dell'Ordine del Giorno.

Il Vice Sindaco **Guido Montanari** ha quindi invitato i **tecnici della Commissione Torino-Lione** nominati dalla Giunta Comunale nel 2016 che collaborano a titolo gratuito, prof. **Angelo Tartaglia**, prof. **Alberto Poggio** e ing. **Roberto Vela**, ad illustrare alcuni aspetti tecnici relativi allo stato dei lavori (... non un metro del tunnel di base è stato scavato) e ai traffici delle merci con la Francia attraverso le montagne piemontesi (... in diminuzione da decenni).

È stato anche ricordato dai tecnici che l'investimento, al netto dei contributi dell'UE sempre che questi siano confermati nel prossimo bilancio pluriennale UE 2021-2027 la cui approvazione è prevista nel 2020, sarà a carico soprattutto dall'Italia che dovrebbe pagare il 57,9% di tutto il tunnel (per riceverne solo 12 km) a fronte del 42,1% per la Francia (sul cui territorio giacciono 45 chilometri).

Allo stato attuale, il **progetto Torino-Lione**, ormai terminate le attività di studio geologico nel cantiere della Maddalena in Italia e in via di completamento quelle in Francia, **non può passare alla fase successiva di scavo del tunnel di base** perché [l'articolo 16](#) dell'Accordo tra l'Italia e la Francia del [2012](#) **impone di stanziare tutti i fondi necessari all'intera realizzazione dell'opera, decisione non ancora presa dalla Francia e dall'Italia.**

Il Governo francese, anche se il **maggior costo dell'intero tunnel di base ricadrà sulle spalle del Bilancio italiano, non ha ancora messo a disposizione i suoi fondi per realizzare il tunnel di base**. La **Francia** si trova quindi ancora nella fase definita "**pausa**" dalla **Ministra dei Trasporti Elisabeth Borne** il 19 luglio 2017.

Il **Governo italiano** non ha ancora assicurato la disponibilità di tutti i fondi, come richiesto negli **Accordi con la Francia**, per iniziare i lavori di scavo del tunnel di base, lo ha confermato la [Delibera CIPE 67/2017](#): "l'opera comporta un importo residuo da finanziare per la quota italiana pari a 2.681,59 milioni di euro, inclusa la quota a carico dell'Unione europea ancora da determinare, più 57,26 milioni di euro per ulteriori misure di accompagnamento, per un totale di 2.738,85 milioni di euro".

I **fondi europei** necessari per realizzare il tunnel di base non sono ancora disponibili tanto che la Commissaria **Violeta Bulc** [ha dichiarato il 13 settembre 2018](#) che per "i finanziamenti post 2020 è prima necessario concludere i negoziati sul quadro finanziario pluriennale" (*it is first necessary to conclude the negotiations on the Multi-Annual Financial Framework*).