

# Comunicato Stampa PresidioEuropa Movimento No TAV

15 novembre 2018

<http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=17657>

**Torino-Lione**

**Gli inganni della Francia e le interferenze della Commissione Europea**

**La Francia ha intanto deciso di non finanziare la Torino-Lione nel 2019**

**Parte dei fondi UE messi a disposizione del progetto saranno  
persi a causa dei ritardi di TELT**

**Avviso al Governo italiano: Perché l'Italia deve pagare  
gran parte del tunnel di base ?**

Il 12 novembre a Bruxelles i Ministri **Danilo Toninelli** ed **Elisabeth Borne** hanno esaminato lo stato dell'avanzamento del progetto Torino-Lione, che nel rispetto dell'art. 3 dell'[Accordo di Roma del 30 gennaio 2012](#) stabilisce il "controllo paritetico del progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione".

## **UNA PRIMA VALUTAZIONE**

Il primo **risultato positivo dell'incontro** è il riconoscimento francese del diritto dell'Italia di fare la pausa della Torino-Lione, che la Francia aveva dichiarato nel luglio 2017.

Un **altro dato positivo** è stata l'accettazione della Francia di bloccare la pubblicazione da parte di **TELT** dei **bandi di gara** per la realizzazione del tunnel di base fino al termine dell'analisi costi-benefici sulla **Torino-Lione**.

C'era infatti il rischio, denunciato dal **Movimento No TAV**, e recepito dal ministro **Toninelli**, che **TELT**, non potendo attingere agli inesistenti fondi francesi, potesse avviare lavori definitivi per lo scavo del tunnel in Francia sulla base di fondi italiani decisi dal **CIPE**.

## **COSA PREVEDONO GLI ACCORDI CON LA FRANCIA**

Ricordiamo che l'art. 16 dell'[Accordo di Roma del 2012](#) prescrive che la disponibilità dell'intero finanziamento da parte di **Italia** e **Francia** è una condizione preliminare per l'avvio dei lavori del tunnel di base. Ad oggi né l'Italia né la Francia hanno stanziato tutti i fondi necessari per la realizzazione del tunnel di base.

Questa "saggia" clausola impedisce che **TELT** lanci delle gare d'appalto senza disporre dei finanziamenti o che si possano interrompere dei lavori strada facendo per mancanza di fondi.

## **I LAVORI IN CORSO**

I lavori in corso in **Francia** e in **Italia**, sono finanziati al 50% dall'Unione Europea dato che riguardano solo studi geologici e preparatori. Queste "azioni" sono in grave ritardo per l'inadeguatezza operativa della società **TELT** ad usare i fondi a sua disposizione erogati da Italia, Francia e UE.

A questo proposito ricordiamo che gli scavi in corso nel cantiere francese sono in ogni caso illegali, richiamiamo l'attenzione su questo documento [Undici ragioni giuridiche per fermare il cantiere di Saint-Martin-de-la-Porte](#) che spiega perché.

Come già accaduto nel 2013, **TELT** dimostra ancora una volta la sua incapacità di rispettare il cronoprogramma previsto dal [Contratto di Finanziamento del 25 novembre 2015](#). Siamo convinti che sia impossibile che questa società riesca a terminare i lavori finanziati dalla UE entro il 31 dicembre 2019. **TELT** contribuisce così al ritiro dei fondi dell'Unione europea che applica la clausola "use it or lose it" (usali o perdili). I ritardi di **TELT** non dipendono dalla pausa in corso che riguarda unicamente i futuri lavori di scavo del tunnel di base.

## **A CHE PUNTO SONO I FINANZIAMENTI EUROPEI**

Per quanto riguarda i prossimi finanziamenti, la ministra **Borne** e la **Commissione Europea** insistono a dire che è necessario arrivare rapidamente ad una decisione per consentire di rispettare i tempi per l'erogazione dei fondi europei.

Questa affermazione non ha senso perché la **UE** ha già confermato che assicura i finanziamenti richiesti da Italia e Francia nel 2015 per lavori da concludere entro il 31 dicembre 2019.

Dopo questa data i fondi non utilizzati saranno persi applicando la regola UE *use it or lose it*. Ad oggi la previsione è che **TELT** farà perdere all'Italia e alla Francia non meno del 40% dei fondi concessi per sua incapacità a realizzare i lavori nei tempi previsti dal [Grant Agreement](#). Questo grave inadempimento era già successo nel 2013, questo [Rapporto](#) spiega come **LTF** (ora **TELT**) era riuscita a fare perdere all'Italia e alla Francia ben 276,5 milioni di euro di finanziamenti europei.

La Ministra **Borne**, ma soprattutto la **Commissione europea** dovrebbero ben sapere che i prossimi finanziamenti UE per realizzare il tunnel di base potrebbero essere erogati se e quando la Commissione europea lancerà i bandi gara per il periodo 2021–2027, dunque solo dopo le prossime elezioni europee e sulla base degli stanziamenti inseriti nel Bilancio pluriennale UE 2021-2027 che sarà approvato dal Parlamento nel 2020.

## AVVISO AL GOVERNO ITALIANO: PERCHÉ L'ITALIA DEVE PAGARE GRAN PARTE DEL TUNNEL DI BASE?

La **Francia** era riuscita nel 2004 a convincere il Governo Berlusconi ad assumersi la gran parte dei costi dello scavo del tunnel di base che aveva accettato di far pagare all'Italia il 63% dei costi di tutto il tunnel di base, Nel 2012 Monti, firmando l'Accordo di Roma, aveva modificato la percentuale al 58,1%.

**La ripartizione asimmetrica dei costi genera un costo al km per l'Italia di €287 milioni al km, 4,8 volte più caro del chilometro francese di €60 milioni al km.**

**E alleggerisce il peso del finanziamento francese di circa € 2,2 miliardi.**

L'**Italia** (governo Gentiloni), nonostante la grave asimmetria dei costi a danno dell'Italia, ha deciso nell'agosto del 2017 di finanziare il progetto, ma ha messo a disposizione solo parzialmente i fondi per la realizzazione del tunnel di base.

La **Francia**, mentre continua a dichiarare "a parole" di voler rispettare gli accordi con l'Italia, non ha mai aperto il rubinetto dei finanziamenti per il tunnel di base, nonostante debba mobilitare un piccolo investimento per la Torino-Lione (€2,68 Mld. per 45 km di tunnel) di fronte a quello dell'Italia che sarebbe ben più oneroso (€ 3,50 Mld. per soli 12,2 km).

## UN'ALTRA ANALISI COSTI BENEFICI

La decisione, non sappiamo se scelta o subita dal Ministro Toninelli, di sottoporre il risultato dell'ACB in corso ad una verifica europea può essere considerata un'interferenza della **Commissione europea** che anche in questo caso interviene in un passaggio decisionale non di sua competenza e ferisce le libere scelte di due Stati membri che hanno il diritto di rinunciare ad un progetto ancorché finanziato dalla Ue.

Ma questo passaggio farà certo piacere alla **Francia** perché rinvia la decisione di avviare i lavori definitivi alle calende greche.

## RIEPILOGO DELLE POSIZIONI DI ITALIA E FRANCIA SUL PROGETTO

È noto che per diverse ragioni Italia e Francia sono contrari a portare avanti il progetto.,

Per l'**Italia** l'opposizione al progetto deriva dalla storica convinzione del partito/movimento di maggioranza relativa (M5S) che, nel contesto del "contratto di governo" firmato con il suo alleato (Lega), ha scelto di sottoporre questo progetto ad un'analisi di costi e benefici per assistere il Governo nella sua decisione politica.

Anche per la **Francia** vi è una storica convinzione contro questo progetto da parte delle alte amministrazioni pubbliche, mascherata tuttavia da roboanti dichiarazioni di interesse espresse da lobby regionali come la Transalpina, mentre i governi che si sono succeduti, compreso l'attuale, non esprimono nei fatti una forte e risolutiva volontà di fare.

La **Francia** era riuscita nel 2004 a convincere i governi italiani ad assumersi la gran parte dei costi dello scavo del tunnel di base, Berlusconi aveva accettato di far pagare all'Italia il 63% dei costi di tutto il tunnel di base, mentre nel 2012 Monti, firmando l'Accordo di Roma, aveva modificato la percentuale al 58,1%.

## LA FRANCIA CONTINUA LA PAUSA IN ATTESA CHE L'ITALIA BOCCI IL PROGETTO: ALCUNI PASSI DA FARE PER ANNULLARE GLI ACCORDI

Nel luglio 2017 fu la ministra Borne a dichiarare "[Si fa una pausa sulla Torino-Lione](#)", quasi un anno prima dell'avvento del nuovo governo italiano.

Oggi la **Francia**, valutando incerta la posizione italiana, ha deciso che dovrà essere l'Italia a bocciare il progetto affinché la Francia possa mantenere "buone relazioni con l'[Unione europea](#)".

L'Italia non ha alcuna difficoltà ad uscire dalla Torino-Lione: basterebbe che denunciasse la [ripartizione capestro](#) dei costi inserita nell'Art. 18 dell'[Accordo del 2012](#) (voluta dai Governi Berlusconi e Monti) che la obbligano a pagare la maggior parte dei costi.

In caso di ripartizione equa sulla base della proprietà dei chilometri tra i due Stati, la Francia vedrebbe la sua fattura passare da € 2,68 a €4,87 miliardi, un importo che convincerebbe il nostro vicino ad abbandonare il progetto.

Inoltre, tale accordo è stato di fatto già violato dalla Francia e dall'Italia che hanno dichiarato di non volere realizzare due tratte ferroviarie previste all'Art. 4 - Parte comune italo-francese dell'[Accordo del 2012](#): la sezione francese di 33 km con i tunnel di Belledonne e Glandon e la sezione italiana con un tunnel di 19,5 km tra Susa e Chiusa San Michele.

## **I RECENTI PASSI DELLA FRANCIA CONFERMANO IL DESIDERIO DELLA FRANCIA DI USCIRE DALLA LYON TURIN**

In due recenti occasioni la ministra **Borne** ha voluto fare credere che esista una forte volontà della **Francia**, ma un'attenta lettura delle sue comunicazioni rivela il disimpegno del Governo francese alla Lyon-Turin.

Il 5 novembre scorso l'[Assemblea Nazionale](#) ha respinto con l'approvazione della Ministra **Borne**, nel corso dell'esame del Bilancio 2019, un emendamento che avrebbe imposto al Governo di presentare al Parlamento una relazione per illustrare l'impegno della Francia nel quadro degli accordi internazionali per il completamento dei lavori definitivi della relazione transfrontaliera Lione-Torino, qui i [Verbali](#).

Si constata così che la Francia ha deciso di non finanziare la Torino-Lione nel 2019, l'emendamento è stato respinto per la sua eccessiva chiarezza che avrebbe imbarazzato il governo.

Il 13 novembre alla Commissione del **Senato** pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile la ministra **Borne** ha affermato senza convinzione che "il progetto Lyon-Turin farà parte della [programmazione](#) ma non ha fornito alcuna prova di questa volontà perché non ha comunicato alcun dettaglio circa l'orizzonte temporale della realizzazione e non ha preso impegni visibili per il suo finanziamento. Questa è l'ulteriore conferma che **la Francia non intende inserire il progetto Lyon-Turin nel Budget 2019.**