

Fermare il Tav? Facciamo chiarezza su penali (che non ci sono) e costi da affrontare

NIENTE PENALI DA PAGARE ALLA FRANCIA

Gli accordi bilaterali tra Italia e Francia **non comprendono alcuna clausola** che accoli a una delle due parti, in caso di recesso, forme di risarcimento per lavori fatti dall'altra parte sul proprio territorio.

NESSUN CONTRIBUTO DA RESTITUIRE ALL'EUROPA

L'Unione Europea mette a disposizione finanziamenti che vengono erogati solo quando le attività sono state già realizzate, presentando le fatture di spese già sostenute. **Pertanto la rinuncia all'opera non comporta alcun dovere di restituzione di fondi mai ricevuti.** Questo meccanismo è già stato applicato nel periodo 2007- 2013. Il finanziamento messo a disposizione del TAV era pari a circa 670 milioni di euro ma Italia e Francia non sono riuscite a completare il programma previsto. Conseguentemente l'Unione Europea ha comunque erogato 400 milioni di finanziamento sulle attività effettivamente realizzate e non vi è stata alcuna richiesta di restituzione. Fino ad oggi l'Unione Europea si è limitata ad erogare fondi esclusivamente per attività preliminari (studi, progetti, sondaggi geognostici) ma mai per lavori di realizzazione della nuova ferrovia.

I FONDI EUROPEI SONO MINIMI E INCERTI

La Torino-Lione è lunga 270 km e costa 27 miliardi di euro. L'Unione Europea potrebbe erogare finanziamenti solo sul Tunnel di Base (57,5 km). Gli eventuali finanziamenti coprirebbero al massimo il 40% di questa parte, ovvero circa il 14% del costo complessivo. Al momento questi fondi sono esclusivamente un'ipotesi. **Non vi è mai stata alcuna decisione definitiva in merito al finanziamento complessivo dell'opera**, in quanto Italia e Francia non lo hanno ancora richiesto. Qualsiasi decisione in materia dovrà aspettare l'insediamento del prossimo Parlamento Europeo dopo le Elezioni a metà del 2019

L'ITALIA PAGHEREBBE DI PIÙ

Eccetto gli ipotetici e limitati contributi europei, la parte preponderante degli oneri di realizzazione sarebbero interamente a carico dei bilanci statali di Italia e Francia. La ripartizione dei costi è pesantemente a sfavore dell'Italia. In particolare il nostro Paese è costretto ad accollarsi circa il 60% degli oneri di realizzazione del Tunnel di Base, malgrado questo sia in territorio francese per ben 45 km su 57,5 km totali di estensione. In pratica **l'Italia paga una parte di Tunnel alla Francia che ne resterà comunque proprietaria.** Considerando anche la tratta di collegamento con Torino (interamente a carico dello Stato), l'esborso totale per l'Italia è di circa 12,2 miliardi; l'eventuale contributo europeo sarebbe al massimo di 2,2 miliardi (meno del 18%)

IN FRANCIA È TUTTO FERMO

Dopo trent'anni, ad oggi **non è stato realizzato nemmeno un metro di nuova ferrovia, né in Italia e tanto meno in Francia.** Sul lato francese sono state realizzate solo opere accessorie e sondaggi geognostici, come quello che è attualmente in corso a St Martin La Porte sul percorso del Tunnel di Base. Nel frattempo, il Governo Francese nel 2013 ha già ufficializzato (e confermato recentemente) che la decisione se realizzare o meno la sua tratta di collegamento con Lione è rinviata a dopo il 2038.

NON PASSEGGERI, MERCI. CHE NON CI SONO

Il TAV Torino Lione è quasi interamente destinato al trasporto merci. Il progetto prevede un numero molto limitato di treni passeggeri, prevalentemente in sostituzione di quelli che attualmente servono le stazioni sciistiche. Le motivazioni per la realizzazione della nuova linea si basano su previsioni di incremento esponenziale del traffico merci, formulate alcuni decenni fa. Tutte queste previsioni sono state puntualmente sconfessate, come recentemente ammesso anche dalla stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri, tramite il suo Commissario di Governo. **Il transito di merci complessivo sull'arco alpino non cresce da oltre dieci anni; lungo la direttrice Italia – Francia è in calo costante da vent'anni.** La linea esistente attualmente in esercizio è interamente a doppio binario, completamente elettrificata e il Tunnel del Frejus è stato recentemente ammodernato. La linea ha una capacità di trasporto merci che risulta essere da 6 a 10 volte superiore all'attuale traffico merci e comunque tripla rispetto al picco massimo registrato negli anni '90.

LA VERA EMERGENZA È IL TRASPORTO PUBBLICO A TORINO

In Valsusa il transito medio da e verso la Francia è di qualche migliaio di veicoli al giorno. Sulla tangenziale di Torino si arriva a 240.000 veicoli al giorno. Il vero problema di trasporto è quello del traffico pendolare da e per l'area metropolitana torinese. **Torino ha una sola linea di metropolitana, ancora da completare. Lione ne ha 4 da 20 anni. Con il costo di 10 km di TAV si costruiscono 16 km di metropolitana.**