



Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011/50.96.618 - Fax: 011/50.31.55

e-mail: torino@pro-natura.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì - venerdì 15-19; sabato

9-12



Organizzazione Regionale
della Federazione
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica
(Deliberazione Giunta Regionale
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

Agli organi d'Informazione

La verità sui costi della Torino-Lione

I veri costi a carico dell'Italia dopo l'*accordo* firmato a Parigi non sono quelli sbandierati da Ministri, radio, TV e giornali.

Per capire il risultato del Protocollo firmato a Parigi il 27 settembre 2011 dal Ministro Mattioli e dal suo omologo francese occorre fare una premessa: non si tratta di un accordo fra i due Stati per accantonare i rispettivi finanziamenti come chiesto dall'Unione Europea. Per comprendere il significato si deve infatti partire dall'accordo firmato il 5 dicembre 2008 fra Italia, Francia e Unione Europea per la concessione del famoso finanziamento di 670 milioni di euro e dal Trattato di Torino del 23 gennaio 2001, l'unico ratificato dai rispettivi Parlamenti.

Il risultato scaturito dal Protocollo di Parigi è stato sbandierato come un successo per l'Italia che vedrebbe modificata a suo favore la percentuale di spesa con un vantaggio di 300 milioni netti.

Nella realtà **il risultato è esattamente l'opposto** e nulla modifica la percentuale a sfavore dell'Italia che pagherebbe il 63% contro il 37% a carico della Francia, che, si deve notare, ha all'interno dei suoi confini i quattro quinti del tunnel di base. Inoltre l'Italia deve accollarsi dei costi superiori, per circa un miliardo di euro, a seguito della minor lunghezza della tratta internazionale: infatti prima tale tratta giungeva sino a Chiusa San Michele e ora si ferma a Susa. Di conseguenza il contributo dell'Unione Europea e la compartecipazione francese alle spese si ridurranno in proporzione alla riduzione del percorso internazionale comportando il precitato aumento di spesa per l'Italia.

Con l'accordo di Parigi la parte internazionale della Torino-Lione, cioè quella a cui contribuiscono finanziariamente entrambi gli Stati e l'Unione Europea, si accorcia di 23 chilometri, cioè la distanza da Susa a Chiusa San Michele. Il costo di tale tratta è preventivato in 2,4 miliardi di euro, che ora sono a totale carico dell'Italia, mentre prima vi contribuivano Francia e Europa. La parte che prima era a carico della Francia ammontava a 900 milioni di euro, di cui 600 per la tratta Bussoleno-Chiusa San Michele e tale costo trova riscontro nel ritorno ai termini del Trattato di Torino del 2001, mentre 300 milioni, che secondo il Trattato di Torino avrebbero dovuto essere a carico della Francia, vengono rimborsati dalla Francia con quel 5% che si accolla, passando dal 37% al 42%, equivalente appunto a 300 milioni di euro.

Inoltre la parte italiana della tratta internazionale, che prima dell'accordo di Parigi del 27 settembre 2011 era di 35 chilometri su un totale di 83 chilometri, si riduce a 12 chilometri su 60: per fare questi 12 chilometri l'Italia pagherà il 63% di 8,1 miliardi, perchè, come si è visto, il piccolo aumento di percentuale a carico della Francia (dal 37% al 42%) non va a modificare questa cifra ma si limita a compensare il maggior costo che l'Italia si è assunto per gli 8 chilometri fra Bussoleno e Susa. Tradotto in soldi: si tratta di oltre 5 miliardi di euro per 12 chilometri, cioè oltre 400 milioni di euro al chilometro.

Da notare che queste cifre sono quelle "aggiustate" da Lyon Turin Ferroviaire (LTF) nell'ultimo progetto. Quelle sottoscritte con l'Unione Europea nel 2008 sono del 30% superiori e con valuta del 2006!

Un ultimo appunto si può fare sulla pretesa affermazione che i lavori inizieranno dalla Francia. A La Praz vi è una discenderia e discenderia significa sostanzialmente aver creato un punto di accesso che raggiunga l'asse dei futuri lavori. Il tunnel di 9 chilometri che si dice verrà iniziato in Francia è invece un tunnel geognostico per provare la famosa "talpa" TBM costruita nel 2006. Poiché il contratto con l'Unione Europea prevede una sola di queste prove, dobbiamo pensare che si rinuncia al tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte?

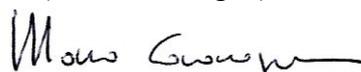
Dal punto di vista di Lyon Turin Ferroviaire ci sarebbero ragioni evidenti: il finanziamento dell'Unione Europea è in blocchi annuali, in funzione delle cifre spese per determinati tipi di lavori. Se non si spendono le cifre stanziata annualmente il finanziamento va perso. Negli ultimi tre anni Lyon Turin Ferroviaire ha già perso il diritto a un centinaio di milioni: deve quindi assolutamente trovare il modo di fare dei lavori per spendere i soldi in Francia e l'idea di questo tunnel geognostico, per quanto inutile, deve essere sembrata una buona cosa.

Nel dare il costo preventivato della parte italiana della tratta comune italo-francese, l'Osservatorio considera acquisito un enorme contributo dell'Unione Europea che è assolutamente improbabile, perché sarebbe superiore di oltre tre volte quello che l'Unione Europea è riuscita a dare, in tempi ben più favorevoli, a partire dalla decisione del vertice di Essen del 1994.

Se si toglie questa cifra, se si considera il costo indicato da Italia e Francia nel contratto con l'Unione Europea (14 miliardi di euro a valore 2006), facendo tutti i rapporti necessari sulle differenti lunghezze, il conto delle sole opere edili della parte italiana della tratta italo-francese fra St Jean de Maurienne e Susa non è 3,3 miliardi, ma esattamente il doppio, a cui vanno aggiunti i costi dell'interconnessione temporanea verso Bussoleno e l'adeguamento di tutta la linea attuale tra Susa e Chiusa al nuovo modello di esercizio, cioè la sagoma, le barriere antirumore e tutto il resto. Quindi almeno 7 miliardi di euro a cui vanno aggiunti 6/700 milioni di euro corrispondenti al maggior costo costituito per l'Italia dalla tratta tra Bussoleno e Chiusa San Michele, a causa del ritiro della quota francese. Questi valori sono espressi in euro, ma a valuta 2006, quindi andrebbero rivalutati.

Se si accetta l'aumento del 30% per il quinquennio 2005-2010, applicato da Lyon Turin Ferroviaire per il progetto 2010 del tunnel della Maddalena di Chiomonte, il totale complessivo dei costi a carico dell'Italia risultano dunque di circa 10 miliardi di euro. Di solo preventivo, naturalmente, quindi destinato a salire se si dovessero realizzare i lavori.

Il Presidente
(Mario Cavargna)



Torino, 30 settembre 2011