



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Il Presidente

Torino, 18 maggio 2018

COMUNICATO STAMPA

QUANTO COSTEREBBERE SOSPENDERE I LAVORI DEL TUNNEL DI BASE DELLA TORINO LIONE

La Sezione Transfrontaliera della Torino Lione è un enorme cantiere in corso, in cui sono già stati investiti oltre 1,4 Miliardi in studi, progetti ed opere finanziati al 50% dall' U.E. e per la parte rimanente suddivisa tra Francia(25%) ed Italia (25%).

L'Europa ha inoltre già assegnato una prima tranche di 813 Milioni di Euro di finanziamento, nell'ambito del programma TENT-T 2015-2019 per i lavori definitivi a finanziamento del 40% dei costi sostenuti nel periodo.

Il caso di una sospensione definitiva dei lavori costituirebbe un precedente assolutamente nuovo nelle relazioni Europee ed avrebbe effetti inediti e costi enormi di complessa quantificazione.

L'impegno sottoscritto dallo Stato italiano con la Francia, racchiuso e siglato in 4 accordi internazionali (2001, 2012, 2015 e 2016, tutti ratificati dai rispettivi parlamenti), è regolato dal diritto internazionale ed in particolare dalla Convenzione di Vienna del 1969. In caso di recesso, unilaterale o condiviso dalle parti, le decisioni prese negli accordi sottoscritti devono comunque avere la copertura finanziaria. Inoltre per rescindere un accordo di questo tipo, sarebbe necessario un nuovo trattato in cui le parti dettagliano le penalità per ogni Stato e verso l'Unione Europea, le penali dovute alle imprese, i mancati guadagni, ecc..

Per quanto riguarda il finanziamento europeo il regolamento 1316/2013 stabilisce all'art. 12 che possa essere richiesto dalla Commissione *"il rimborso totale o parziale dell'assistenza finanziaria concessa se, entro due anni dalla data di completamento stabilita nelle condizioni di assegnazione dell'assistenza finanziaria, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata terminata"*.

E a questi costi si sommerebbe la dissipazione della spesa sino a oggi sostenuta da parte italiana.

Nel caso, del tutto ipotetico, di una sospensione dei lavori dovranno essere valutati nei costi diretti :

- costo di smobilizzo dei cantieri e delle attrezzature e di ripristino ambientale degli ambiti compromessi sul lato Italia e Francia
- costi di messa in sicurezza delle opere realizzate (occlusione, sistemazione idraulica delle gallerie, ...)
- indennizzi per rescissione contratti in corso (in Francia ed in Italia)
- restituzione dei finanziamenti comunitari erogato per mancata realizzazione delle opere
- indennizzo alla Francia per le opere realizzate che non avranno utilità
- indennizzo ai gestori per investimenti fatti e non utilizzabili
- mancato utilizzo fondi Europei assegnati
- funzionamento del Promotore pubblico e rescissione unilaterale di concessione a TELT.

Confermo pertanto che il costo diretto complessivo da restituire a U.E. e Francia risulterebbe senz'altro superiore a 2 Miliardi di Euro.

A tali costi sono da aggiungere poi **altri costi indiretti ancora da valutare:**

- il pregiudizio grave e irreparabile per la funzionalità della rete centrale (Corridoio mediterraneo) e per i benefici ambientali da essa attesi
- costi diretti e indiretti derivanti dalla mancata realizzazione dell'opera, come quelli descritti dal rapporto Cost of non-completion of the TEN-T (2015) realizzato per la Commissione Europea da uno dei maggiori istituti di ricerca europeo, il Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung.

L'Italia inoltre, in questo scenario sceglierebbe di mantenere ai valichi con la Francia solo l'opzione autostradale contraddicendo gli accordi internazionali di trasferimento modale da strada a ferrovia a tutela dell'ambiente (libro bianco 2011, Convenzione delle Alpi, Cop 21).

E questo mentre nel resto delle Alpi si sta realizzando la sostituzione di tutti i tunnel ferroviari alpini (ben 7 tra Svizzera ed Austria) con tunnel di base analoghi a quello previsto al Moncenisio.

Il Presidente dell'Osservatorio
per l'Asse Ferroviario Torino-Lione
arch. Paolo Foietta

