

Analisi del progetto Lione-Torino e delle disposizioni dei trattati vincolanti Francia e Italia in seguito all'accordo del governo M5S / Lega in Italia.

La situazione dopo le elezioni italiane e la nomina del governo italiano ha il merito di sollevare la questione dell'interpretazione dell'accordo di governo tra il Movimento a 5 stelle (M5S) e la Lega per quanto riguarda il progetto Lione-Torino .

Il contratto tra i due movimenti politici italiani deve essere analizzato e non può essere soddisfatto con dichiarazioni che lasciano il tempo che trovano o con la volontà di costruire o, al contrario, quella di fermare un progetto contestato.

L'accordo contiene il seguente testo:

« Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia. » la cui traduzione è la seguente:

Concernant la Ligne à Grande Vitesse Turin-Lyon, nous nous engageons à rediscuter intégralement le projet en application de l'accord entre l'Italie et la France.

Pertanto, l'accordo governativo non menziona alcuna altra intenzione che quella di ridiscutere il progetto in una prospettiva degli obblighi previsti dai trattati esistenti tra Francia e Italia. Questo impegno può essere paragonato alla pausa che il governo francese ha annunciato a luglio 2017 e confermata nella dichiarazione finale del 34 ° vertice franco-italiano tenutosi a Lione il 27 settembre 2017.

Gli impegni dei nostri due paesi sono il risultato della firma e della successiva ratifica da parte della Francia e dell'Italia di vari accordi intergovernativi, i principali sono:

- l'accordo del 29 gennaio 2001;
- Il memorandum del 5 maggio 2004 e l'accordo del 3 dicembre 2004;
- L'accordo del 30 gennaio 2012;
- Ulteriori lettere del 24 febbraio 2015 e dell'8 marzo 2016;

Questa nota analizza successivamente:

- 1 / la portata degli impegni delle parti nell'ambito degli accordi franco-italiani esistenti,
- 2 / le domande poste dal finanziamento del progetto,
- 3 / previsioni
- 4 / una conclusione.

1 / L'impegno delle parti.

È stato definito nell'articolo 1 dell'accordo del 29 gennaio 2001:

"I governi francese e italiano si impegnano a costruire o a far costruire le opere della parte comune franco-italiana, necessarie per la costruzione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-passeggeri tra Lione e Torino, La messa in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti. "

<p>Articolo 1</p> <p>Oggetto</p>
<p>I Governi italiano e francese si impegnano, in applicazione al presente Accordo, a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti.</p>

Da questo articolo che, risulta non sia stato successivamente modificato, si evince che l'impegno riguarda la costruzione della "parte comune" e che la data che potrebbe essere interpretata come la data di completamento è quella di metterla in servizio alla data di saturazione delle strutture esistenti.

Al momento della firma, la parte comune si limita alla definizione degli articoli 2 (ii) e 3 dello stesso accordo:

Articolo 2, punto ii) della parte comune franco-italiana, tra i collegamenti più vicini alla linea storica su entrambi i lati del confine intorno a Saint Jean de Maurienne in Francia ea Bussoleno / Bruzolo in Italia,

Articolo 3 Parte comune franco-italiana

(a) La parte comune franco-italiana del nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino è composta da:

(i) un tunnel ferroviario a doppia canna di 52 km comprendente una stazione di salvataggio e di servizio sotterranea a Modane, scavato sotto le Alpi in territorio francese e italiano,

(ii) in Italia, i lavori di collegamento per questo tunnel di base alla linea storica e alla futura nuova linea vicino a Bussoleno / Bruzolo,

(iii) così come tutte le opere accessorie (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie per le operazioni ferroviarie e quelle, di cui i due Governi in seguito concorderanno, dovrebbero essere incluse in questa parte comune franco-italiana.

(b) Queste strutture possono essere fatte da sezioni funzionali.

Pertanto, l'impegno a costruire la "parte comune" riguarda solo il tunnel di base e le strutture funzionali, ma i due governi hanno lasciato la possibilità di includere altri sviluppi.

Questa possibilità verrà utilizzata al momento della firma dell'accordo del 30 gennaio 2012, che non cambierà l'impegno a costruire la "parte comune" ma sostanzialmente, la sua coerenza.

L'accordo del 30 gennaio 2012 prevede all'articolo 28 che le disposizioni dell'accordo abrogano le clausole degli accordi precedenti nella misura in cui sono contrarie ad esse.

Dall'accordo del 30 gennaio 2012 risulta che le disposizioni dell'articolo 1 dell'accordo del 29 gennaio 2001 non sono modificate. Francia e Italia rimangono impegnate a costruire o a far costruire la parte comune del progetto Lione-Torino per la messa in servizio alla data di saturazione delle strutture esistenti.

Tuttavia, la parte comune è ridefinita come segue dagli articoli 2 e 4:

Article 2

la parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia (di seguito «la parte comune italo-francese»);

Article 4

Articolo 4 - Parte comune italo-francese

La parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è costituita, secondo la mappa riportata nell'allegato I del presente Accordo (tale allegato è parte integrante del presente Accordo):

- a) in Francia, una sezione di 33 chilometri circa attraverso il massiccio di Belledonne e comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;
- b) da un tunnel a due canne di circa 57 chilometri tra Saint—Jean—de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno in Italia, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese e comprendente tre aree di sicurezza a La Praz, Modane e Clarea;
- c) da una sezione all'aperto di circa 3 chilometri in territorio italiano a Susa;
- d) da un tunnel a due canne di circa 19,5 chilometri, situato sul territorio italiano, tra Susa e Chiusa San Michele;
- e) in Italia ed in Francia dalle opere di raccordo alla linea storica;
- f) nonché da tutte le opere annesse (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario e da quelle che successivamente le Parti potranno ritenere che debbano essere comprese in detta parte comune italo-francese.

Tali opere saranno realizzate in diverse fasi funzionali.

In una prima fase, oggetto di questo Accordo, sarà realizzata la sezione transfrontaliera, che Comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti secondo la mappa allegata.

In aggiunta, Rete Ferroviaria Italiana (qui di seguito "RFI") realizzerà dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno.

La consistenza delle fasi successive sarà definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori.

L'impegno della Francia è quindi modificato, con 5 chilometri di tunnel di base aggiuntivo e una sezione di circa 33 chilometri di gallerie a doppio tubo, attraversando in Francia, il massiccio Belledonne fino a Saint-Jean-de-Maurienne. .

La realizzazione delle diverse fasi è sempre subordinata alla condizione di funzionalità.

Anche l'impegno dell'Italia è cambiato con 5 chilometri di tunnel di base aggiuntivo e una sezione di circa 19,5 chilometri di tunnel a doppio tubo. L'Italia si impegna anche a migliorare la linea "storica" tra Avigliana e Bussoleno.

Si può vedere che l'impegno della Francia per costruire la nuova "parte comune" è aumentato più di quello dell'Italia (33 chilometri di gallerie a doppio tubo rispetto ai 19,5 chilometri di gallerie a doppio tubo e un miglioramento della linea esistente).

Il finanziamento di questi impegni aggiuntivi è definito all'articolo 16 dello stesso accordo:

Per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, le modalità di finanziamento vengono precisate all'articolo 18 del presente Accordo.

Per le fasi successive, ogni Parte finanzia, con l'aiuto dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio.

In base a queste disposizioni, il tunnel transfrontaliero sarà finanziato congiuntamente, le sezioni di 33 chilometri per la Francia e 19,5 chilometri per l'Italia, saranno responsabilità di ogni stato, cercando in modo autonomo l'aiuto dell'Unione europea.

Il ministro delle infrastrutture ha spiegato, il 12 maggio 2004 prima dell'Assemblea nazionale, il motivo dell'impegno della Francia per ottenere risultati più alti rispetto a quello italiano: <http://www.assemblee-nationale.com/12/grido/2003-2004/20040215.asp>

Signor Michel Bouvard. Ministro delle infrastrutture, dei trasporti e della pianificazione del territorio, mercoledì scorso, alla presenza del Primo Ministro e del Presidente del Consiglio italiano, è stato firmato un memorandum sulla distribuzione dei finanziamenti per il progetto di collegamento ferroviario di Lione -Torino.

Vorrei che chiarissi il contenuto di questo accordo e se ci permettesse di rispettare l'orario che ti è stato comunicato a Bruxelles.

Inoltre, puoi dirci dove si trova l'agenzia di finanziamento delle infrastrutture, la cui creazione è stata decisa il 18 dicembre dal comitato interministeriale per lo sviluppo territoriale? Ricordo che questa agenzia, destinata a raccogliere i dividendi delle compagnie autostradali - 7,5 miliardi di euro dal 2004 al 2012 - deve finanziare questo progetto, così come altri trentasei progetti infrastrutturali, che sono atteso nel nostro paese e può contribuire alla ripresa, direttamente e indirettamente **Gilles de Robien**, ministro delle infrastrutture, dei trasporti, dell'assetto territoriale, del turismo e del mare. Signor Presidente, confermo che la scorsa settimana, alla presenza del Primo Ministro e del Berlusconi, ho firmato con il ministro dei trasporti italiano, Pietro Lunardi, l'accordo di finanziamento per la rotta Lione-Torino.

Questo grande evento è il culmine di una discussione aspra che ha richiesto almeno sette incontri. **Questa discussione è iniziata in base al 65% per la Francia e al 35% per l'Italia e**

si conclude con una suddivisione 50-50. Questo è diverso secondo le sezioni, dal momento che due sono nazionali, due internazionali e uno, il grande tunnel che conosci, è comune.

È un progetto di 13 miliardi di euro. Aggiungo che abbiamo due condizioni per la sua realizzazione. Innanzitutto, il contributo dell'Europa deve essere pari al 20% dell'importo totale, ovvero 2,6 miliardi. In secondo luogo, il progetto deve essere un'alternativa alla strada e portare a un vero e proprio passaggio alla ferrovia.

Per quanto riguarda il finanziamento, siamo credibili, dal momento che l'agenzia intendeva raccogliere i dividendi delle società autostradali, la cui creazione è stata decisa lo scorso dicembre CIADT e che sarà messa in atto nel 2004, ci permetterà di finanziare, nel 2005, non solo l'inizio dei lavori del collegamento Lione-Torino, che devono comunque intervenire prima del 2010 per poter beneficiare dei fondi europei, ma anche tutti gli altri progetti infrastrutturali che sono stati selezionati sotto la presidenza del Primo Ministro il 18 dicembre 2003.

Il ministro delle infrastrutture conferma che l'impegno che verrà fatto dalla Francia per costruire 33 chilometri deve essere considerato come una contropartita del finanziamento congiunto dell'intero progetto.

L'impegno della Francia a costruire o a far costruire le varie fasi della parte comune deve quindi essere valutato nello spirito del finanziamento congiunto di ciascuno Stato.

2 /Il finanziamento.

I trattati devono inoltre essere analizzati nelle loro disposizioni relative alle modalità di finanziamento:

- La distribuzione dei costi tra le parti; - La disponibilità di finanziamenti e gli effetti della legge italiana sui lotti costruttivi non funzionali; - Gli aiuti dell'Unione Europea; - le conseguenze del superamento del bilancio; - I rischi finanziari sostenuti dalla Francia.

È necessario ricordare che l'inchiesta pubblica per l'accesso francese alla galleria di base transfrontaliera, svoltasi dal 16 gennaio al 19 marzo 2012 e che ha portato al decreto di pubblica utilità del 23 agosto 2013, non include un tunnel a canna singola per la sezione di Belledonne Glandon. Il governo francese si è quindi impegnato a costruire un tunnel a doppia canna e idem il Parlamento, senza che sia stata consultata la popolazione, nel contesto di un'inchiesta pubblica.

2.a / La distribuzione dei costi tra i due paesi.

La distribuzione dei costi è definita nell'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012. Questo accordo segue le disposizioni dell'accordo del 3 dicembre 2004, che incorporano i principi stabiliti dal Memorandum del 5 maggio 2004:

Articolo 18 – Finanziamento del Promotore pubblico e della realizzazione della sezione transfrontaliera

Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.

Si noti che il tunnel di base verrebbe costruito per 45 chilometri nel territorio francese e 12,5 chilometri nel territorio italiano. Oltre al finanziamento dell'Unione Europea, l'Italia paga ogni chilometro nel territorio italiano ad un prezzo molto più alto di quello pagato dalla Francia per ogni chilometro nel territorio francese.

La contropartita della sproporzione nel finanziamento della galleria di base (prima fase della parte comune) risiede nell'impegno della Francia nei confronti dell'Italia di costruire a proprie spese la galleria a doppia canna di 33 chilometri Belledonne e Glandon conducono al tunnel di base.

L'Italia può quindi esigere che la parità degli impegni sia efficace richiedendo la costruzione della galleria a doppia canna con una lunghezza di 33 chilometri o, in caso contrario, la riduzione della sua partecipazione al finanziamento della galleria transfrontaliera e, se del caso, con una clausola di garanzia in caso di successiva realizzazione da parte della Francia di questa sezione.

Ai sensi del combinato disposto del memorandum del 5 maggio del 2004, gli accordi del 3 dicembre 2004 e 30 gennaio 2012, sulla base di costi previsti annunciati da TELT di 8,6 miliardi di euro, la divisione tra i due stati è la seguente:

Répartition des coûts du tunnel de base transfrontalier complet et par kilomètre de double tube

<u>Répartition des coûts du tunnel de base transfrontalier complet et par kilomètre de double tube</u>				
	France 42.1%/45km	Italie 57.9%/12,5km	EUROPE 40%	TOTAL
Tunnel complet	2 172 360 000 €	2 987 640 000 €	3 440 000 000 €	8 600 000 000 €
Coût par km	48 274 666.67 €	239 011 200.0 €	60 350 877.19 €	

Il costo per l'Italia è superiore di circa 800 milioni di euro per l'intera galleria di base e rapportato al costo per chilometro del suo territorio è dell'ordine di cinque volte il finanziamento della Francia.

La ripartizione dei costi in base al chilometraggio costruito sul territorio di ogni paese avrebbe portato alla seguente distribuzione:

Répartition des coûts du tunnel de base transfrontalier complet et par kilomètre de double tube				
	France 42.1%/45km	Italie 57.9%/12,5km	EUROPE 40%	TOTAL
Tunnel complet	2 172 360 000 €	2 987 640 000 €	3 440 000 000 €	8 600 000 000 €
Coût par km	48 274 666.67 €	239 011 200.0 €	60 350 877.19 €	

Il costo per l'Italia è superiore di circa 800 milioni di euro per l'intera galleria di base e rapportato al costo per chilometro del suo territorio è dell'ordine di cinque volte il finanziamento della Francia. La ripartizione dei costi in base al chilometraggio costruito sul territorio di ogni paese avrebbe portato alla seguente distribuzione:

Coût du tunnel de base par kilomètre de double tube Réparti au prorata des km/pays				
	France 45km/57,5km	Italie 12,5km/57,5km	EUROPE 40%	TOTAL
Tunnel complet	4 038 260 870 €	1 121 739 130 €	3 440 000 000 €	8 600 000 000 €
Coût par km	89 739 130 €	89 739 130 €	60 350 877.19 €	

Una tale distribuzione porterebbe ad un aumento del finanziamento della Francia di circa 1,8 miliardi di euro.

La ripartizione dei costi della stessa galleria di base per ogni paese, a partire dal principio della parità di servizi, indipendentemente dalla costruzione su ogni territorio, portano ad un finanziamento ciascuna parte di più di 2,5 miliardi con un aumento per la Francia dell'ordine di 400 milioni.

Questa analisi deve essere considerato prima di qualsiasi impegno per lavori definitivi che si interpreteranno allora come effettivo impegno con tutti i suoi effetti anche per quanto riguarda le controparti.

Per la cronaca, va ricordato che l'inchiesta pubblica per la galleria di base nel 2006, prevede la realizzazione simultanea e messa in servizio di accesso francese e tunnel transfrontaliero. Questo fattore decisivo deve ora essere messo a confronto con le conclusioni del Consiglio di Orientamento per le infrastrutture consegnato alla signora Ministro dei Trasporti il 1 febbraio 2018 in cui si affermava che *"Si ritiene che non vi era l'urgenza di impegnarsi in questi lavori e che le caratteristiche socio-economiche appaiono in questa fase chiaramente sfavorevoli. "e" Sembra improbabile che nel giro di dieci anni, vi possa essere spazio spazio per ulteriori studi su questi lavori che al massimo si potrà prevedere dopo il 2038.*

La frase dell'accordo di governo tra i due partiti italiani M5S e Lega li impegna a "ridiscutere integralmente l'intero progetto in applicazione dell'accordo tra Italia e Francia" trova qui il suo significato, soprattutto nell'ottica di un riequilibrio dei finanziamenti di ciascuno Stato, tenendo conto delle realizzazioni effettive del progetto.

2.b / Disponibilità di finanziamenti prima dell'inizio dei lavori definitivi.

L'accordo del 30 gennaio 2012 definisce precisamente le condizioni finanziarie prima dell'avvio dei lavori definitivi:

Articolo 16 – Principi

Il presente titolo ha lo scopo di precisare le modalità di finanziamento tra le Parti delle prestazioni realizzate durante la realizzazione delle opere definitive della parte comune italo-francese.

La disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale. Le Parti si rivolgeranno all'Unione europea per ottenere una sovvenzione pari al tasso massimo possibile per questo tipo di opera.

Inoltre, le Parti auspicano che i principi di tariffazione della linea ferroviaria tra Torino e Lione tengano conto, per ogni sezione, dell'utilità che le imprese ferroviarie potranno trarre dalla sua realizzazione permettendo in tal modo sia di aumentare l'utilità dell'opera per i due Stati sia di aumentare la capacità di autofinanziamento delle diverse opere.

Per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, le modalità di finanziamento vengono precisate all'articolo 18 del presente Accordo.

Per le fasi successive, ogni Parte finanzia, con l'aiuto dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio.

Il tunnel di base è di per sé una fase funzionale definita come "prima fase".

L'articolo 4 dell'accordo del 30 gennaio 2012 definisce e impone il criterio di funzionalità per la realizzazione di ciascuna fase:

Tali opere saranno realizzate in diverse fasi funzionali.

In una prima fase, oggetto di questo Accordo, sarà realizzata la sezione transfrontaliera, che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti secondo la mappa allegata.

Il combinato disposto dagli articoli 4 e 16 dell'accordo del 30 gennaio 2012 non autorizza l'impegno dei lavori definitivi di una fase funzionale senza previa disponibilità di finanziamento.

In altre parole, l'autorizzazione all'impegno deve esistere per l'intero finanziamento della fase funzionale prima dell'inizio dei lavori definitivi.

Per aggirare questo "ostacolo", l'Italia sembra voler istituire un sistema derivante da una legge chiamata "lotti costruttivi non funzionali".

Ciò risulta dalla "Dichiarazione finale del vertice franco-italiano del 27 settembre 2017":

1. Le Projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin

La France et l'Italie confirment l'importance stratégique de la section transfrontalière de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, qui fait partie des réseaux trans-européens de transport et dont la réalisation repose sur des accords internationaux. Les deux Etats soulignent que les travaux préliminaires sont désormais en voie d'achèvement et que le lancement des travaux ultérieurs, notamment pour la réalisation du tunnel de base est en préparation.

Sa dimension stratégique pour la France, l'Italie et l'Europe, en tant que composante fondamentale du corridor méditerranéen des réseaux trans-européens, et notamment les engagements internationaux pris, constitueront un critère important dans la réflexion que la France mènera à l'égard de l'ensemble de ses grands projets d'infrastructure, et dans les décisions qui seront prises par la France au plus tard au 1^{er} trimestre 2018, en pleine association avec le Gouvernement italien et la Commission européenne.

Dans ce cadre, les deux États conviennent de mettre en place un groupe de travail entre les deux Ministères, en lien avec le coordinateur européen pour le corridor Méditerranée, avec l'objectif de faire conjointement des propositions concrètes d'ici la fin de l'année, en examinant (i) les montages envisagés côté français et (ii) les conséquences de l'application de la loi italienne dite « des lots constructifs » à la section transfrontalière, dans la perspective de la réalisation du projet.

Ciò risulta anche dalle deliberazioni pubblicate dalla presidenza del governo italiano:

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/CIPE/Allegato_1_delibera_CIPE_67.pdf

Articolazione dei Lotti Costruttivi

Primo Lotto Costruttivo (Lotto 1) Tunnel di base

Il primo Lotto costruttivo (Lotto 1), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali

Secondo Lotto Costruttivo (Lotto 2) Opere all'aperto Francia

Il secondo Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione dei seguenti interventi relativi all'esecuzione dei lavori all'aperto sul versante

Terzo Lotto Costruttivo (Lotto 3) Tunnel di base (Completamento)

Il terzo Lotto costruttivo (Lotto 3), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede il completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia (secondo quanto rappresentato nella precedente Tabella 4), e precisamente:

Quarto Lotto Costruttivo (Lotto 4) Opere all'aperto Italia

Il quarto Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione degli interventi di seguito elencati, relativi alla esecuzione dei lavori all'aperto in Italia.

L'elusione di queste disposizioni è riconosciuta anche in Francia, da una personalità molto coinvolta (a livello nazionale e dipartimentale) nel dossier Lione-Torino sin dalla sua origine in un diritto di replica indirizzato a una pubblicazione regionale nel quadro delle disposizioni di legge sulla stampa. Si legge come segue: "Il lavoro di San-Martin è un lavoro definitivo che è stato modificato nel lavoro geognostico per consentirne l'attuazione quanto prima e beneficiare del finanziamento del 50% di questo lavoro da parte dell'Unione europea. "

Questa formulazione esplicitata chiaramente e pretesa sotto forma di un diritto di replica dimostra la volontà di avviare lavori definitivi non rispettando le rigorose disposizioni degli articoli 4 e 16 dell'accordo del 30 gennaio 2012 ed eventualmente in frode delle norme di finanziamento dell'Unione europea.

L'obiettivo di questa organizzazione è ovviamente quello di creare le condizioni per l'irreversibilità dell'inizio dei lavori in violazione delle norme che disciplinano l'impegno del finanziamento pubblico, come ricorda giustamente la relazione della Corte dei conti nell'ottobre 2014.

In questo contesto, la frase dell'accordo di governo tra i due partiti italiani è in sintonia con la posizione francese sulla "pausa" e chiede una lettura attenta delle rispettive disposizioni e impegni di Francia e Italia.

Esiste il rischio di un aumento sostanziale del costo per la Francia, in caso di appello arbitrato su richiesta dell'Italia e una nuova ripartizione delle spese da parte del Tribunale Arbitrale, per mancanza di conoscenza dei motivi esposti nel Memorandum del 5 maggio 2004, che tiene conto della distribuzione chilometrica nel territorio di ciascuno Stato.

2.c / Le competizioni dell'Unione Europea.

È generalmente accettato che l'Unione europea finanzi il 50% del lavoro di studio e di ricognizione e il 40% dei lavori finali del progetto.

È importante chiarire gli impegni dell'Unione europea anche se, come ha ricordato il ministro dei Trasporti ai senatori, ci può essere una certa flessibilità nell'applicare le regole per l'assegnazione delle sovvenzioni.

Per definire le regole europee, è necessario sottolineare il primo: "O lo usi, o lo perdi", ricordato dalla sig.ra Violeta Bulc, Commissario per i Trasporti, nella sua lettera del 17 gennaio 2018 a dei deputati europei.

È l'applicazione di questa regola che ha prevalso sulla riduzione della sovvenzione di € 671.800.000, concessa dalla Decisione C (2008) 7733 del 5 dicembre 2008, riducendola con la Decisione C (2013) 1376 del 5 Marzo 2013 a 395.282.150 euro, una perdita di finanziamenti europei di quasi 276 milioni di euro.

Nella sua lettera, la signora Violeta Bulc conferma anche che al momento non vi sono finanziamenti dell'Unione europea dopo il 31 dicembre 2019.



Brussels, 17.01.2018
JF/ Ares(2018)

VIOLETA BULC

Member of the European Commission

Mr Marco VALLI
Member of the European Parliament

Mrs Daniela AIUTO
Member of the European Parliament

Mrs Tiziana BEGHIN
Member of the European Parliament

Mrs Eleonora EVI
Member of the European Parliament

European Parliament – ASP07H241
60, Rue Wiertz
1047 Brussels

Honourable Members,

Thank you for your letter dated 22 November 2017 concerning the cross-border section of the new railway link Lyon-Turin.

The EU co-funding of the Lyon-Turin project has been agreed and is secured for the period 2016-2019. As is the case with all CEF funding only activities actually carried out within this period are eligible to be co-financed. The Commission services are in regular contact with the beneficiaries and the project promoter in order to assess the progress of the project including the absorption of EU funds allocated in accordance with the respective grant agreement. In 2018 the Commission services will carry out a review of the various projects in order to assess whether funds previously allocated will actually be used, studying carefully project by project all actions and milestones and the possible use within this MFF period, leading to an optimal use of the CEF instrument. As you know, it may ultimately lead to a reallocation to other projects pursuant to the "use-it-or-lose-it" principle.

Rue de la Loi/Wetstraat 200
B - 1049 Brussels - Tel. +32-2-295 56 25
E-Mail: violeta.bulc@ec.europa.eu

Infine, le condizioni per ottenere sussidi europei da parte della Francia e dell'Italia per il progetto Lione-Torino sono state richiamate nel dicembre 2012 dall'ex commissario europeo per i trasporti, sig. Sim Kallas in un'intervista con AFP:

<https://www.20minutes.fr/economie/1057725-20121204-mise-garde-bruxelles-financement-lgv-lyon-turin>

"Un cofinanziamento del 40% potrebbe arrivare dal bilancio europeo, ma dipende da un forte sostegno da parte dei leader francesi e italiani per il + Connecting Europe Facility +"

Si potrebbe stabilire un collegamento tra questo requisito e la flessibilità della norma europea nella decisione del 5 marzo 2013, tre mesi dopo questa dichiarazione.

La disponibilità di finanziamenti prima dell'inizio dei lavori finali deve essere valutata alla luce della disponibilità di finanziamenti europei.

Allo stesso modo, la mancanza di entusiasmo del governo nominato il 1 ° giugno 2018, per una maggiore partecipazione al bilancio europeo, pone problemi sulle capacità di finanziamento future.

In considerazione delle diverse dichiarazioni pubbliche, si può concludere che il finanziamento europeo attraverso la prevista sovvenzione del 40% non è acquisito per l'intera fase funzionale della galleria di base transfrontaliera.

Infine, dobbiamo valutare la situazione dei finanziamenti europei nell'ambito della BREXIT, che ha l'effetto di perdere un contributo positivo al bilancio europeo.

Tutti questi elementi giustificano l'impegno a "ridiscutere interamente il progetto nell'ambito degli accordi tra Italia e Francia. "

2.d / Le conseguenze del superamento del budget annunciato nel costo certificato.

Le conseguenze del superamento del bilancio sono previste dall'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

La distribuzione finanziaria dei superamenti del budget è valutata rispetto al costo certificato previsto nello stesso articolo:

Articolo 18 – Finanziamento del Promotore pubblico e della realizzazione della sezione transfrontaliera

Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.

Fanno eccezione le acquisizioni fondiarie, le interferenze di reti e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ciascuna delle Parti in funzione del territorio sul quale si trovano.

Nel limite della stima dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno realizzata da LTF nel suo studio di fasaggio della parte comune italo-francese, cioè 81 M €, il finanziamento di tali lavori sarà assicurato nell'ambito complessivo del finanziamento della prima fase. Gli eventuali sovracosti saranno totalmente a carico della Parte italiana.

I superamenti sono ripartiti in parti uguali tra i due paesi.

Questo è il motivo per cui il primo ministro, Jean Marc Ayrault, aveva sottolineato nella sua lettera dell'8 ottobre 2012, la necessità “che i costi siano certificati nel modo più rigoroso possibile, in modo indipendente come previsto anche dal memorandum franco-italiano del 2003, prima della realizzazione dell'opera.”

L'interpretazione dei requisiti di certificazione di cui all'articolo 18 è stata pertanto sottoposta al primo ministro in modo rigoroso e indipendente.

Per quanto riguarda l'indipendenza della certificazione, oggi si può ritenere che il trattato franco-italiano e l'impegno del governo non siano stati rispettati. Il certificatore di “terzo”, la società TRACTEBEL è controllata da ENGIE che è uno dei subappaltatori del collegamento ferroviario Torino-Lione dal 2002, quindi la sua indipendenza per la certificazione dei costi non può essere accettata. La qualità di subappaltatore della TRACTEBEL per il periodo 2002-2006 e 2009-2013 è stabilito con la pubblicazione di tali informazioni sul sito della TRACTEBEL e della sua controllante GDF Suez (ora ENGIE).

La seconda società associata con TRACTEBEL per la certificazione, è stata la società TUC Rail il cui presidente era al tempo stesso amministratore di Réseau Ferré de France (RFF) (diventata SNCF Réseau). RFF è stato azionista di LTF Lyon Turin Ferroviarie al 50% di fatto è impossibile riconoscere la qualità dell'indipendenza garantita dal Primo Ministro.

L'impegno del Primo Ministro è stata la sua risposta a un requisito specifico della Corte dei conti nella sua decisione del 1 ° agosto 2012 sulla certificazione dei costi di cui all'articolo 18 nei seguenti termini:

Il précise également qu'« au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la partie française et la partie italienne ».

Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier et n'ayant pas de conflit d'intérêt au regard des suites du projet.

I fatti dimostrano che la qualità richiesta di indipendenza, soggetta ad un impegno del primo ministro e una raccomandazione della Corte dei conti, non è stata rispettata durante l'aggiudicazione del contratto.

Lo stesso vale per l'analisi costi / benefici commissionata dalla LTF a Oliviero Baccelli dell'Università Bocconi a Milano, che poi è stato nominato nel Consiglio di Amministrazione di TELT.

La ridiscussione del progetto Lione-Torino potrebbe anche tener conto di queste disposizioni del trattato relative alla certificazione dei costi da parte di un organismo indipendente.

Il rischio di un'esposizione finanziaria è possibile se la certificazione dei costi è stata stabilita al minimo o se i rischi geologici sono stati sottovalutati, come è stato più volte per la discenderia di Saint-Martin-de-la-Porte fin dall'inizio del suo scavo, e ancora oggi con una TBM che ha subito arresti non programmati e ha dovuto subire riparazioni che richiedono il suo fermo per diversi mesi.

Il costo certificato della galleria di base del San Gottardo in Svizzera di lunghezza equivalente e in un massiccio della stessa natura geologica è superiore a quello annunciato dai promotori del progetto Lione-Torino, che solleva dubbi sulla capacità per TELT di mantenere il budget stabilito senza che gli Stati siano costretti a integrare il finanziamento inizialmente previsto.

Questa ipotesi è giustificata dal bilancio di 371 milioni di euro, per studi e analisi geognostiche, annunciato in Parlamento nel febbraio 2002 per la ratifica dell'accordo del 29 gennaio 2001. Il lavoro di indagine geognostiche già ora è costato più di un miliardo di euro, quasi il triplo.

Supponendo che il costo di realizzazione del progetto di base della galleria ammonti a soli 10 miliardi di euro invece degli 8,6 miliardi di euro annunciati, la Francia sarebbe finanziariamente esposta a 700 milioni di euro più.

2.e / Rischi finanziari per la Francia.

In sintesi, i rischi finanziari per la Francia possono essere duplici:

- Lodi arbitrari previsti all'articolo 12 dell'accordo del 29 gennaio 2001 e all'articolo 27 dell'accordo del 30 gennaio 2012, in particolare al fine di riequilibrare il finanziamento da parte dei due paesi in assenza di costruzione di gallerie di 33 chilometri con doppia canna Belledonne e Glandon;

- Costi incrementali per la realizzazione dell'infrastruttura eccedente il costo certificato.

Il rischio di sovraesposizione finanziaria in Francia può essere stimato in 1,2 miliardi di euro in assenza delle gallerie di Belledonne Glandon e uno sfioramento del costo certificato di 8,3 miliardi di euro a fronte di un costo reale del tunnel di base che sarebbe di 10 miliardi di euro.

3 / Le previsioni.

Le prime previsioni per il progetto Lione-Torino furono presentate al comitato interministeriale del 14 maggio 1991 dal signor Louis Besson, iniziatore del progetto per servire la città di Chambéry di cui era sindaco.

Contrariamente alla credenza popolare, il progetto integra una dimensione del trasporto merci dal 1991:

. Liaison Transalpine (Lyon - Turin), reliant l'Italie à la France et permettant des liaisons rapides avec la Grande-Bretagne (via le tunnel sous la Manche) et la Belgique, au nord, avec l'Espagne et le Portugal, au sud. Grâce à un nouveau tunnel de base d'environ 54 km sous le Mont Cenis cette liaison permet non seulement d'assurer la connexion des réseaux à grande vitesse français et italien, mais également de créer un nouvel itinéraire performant pour le trafic marchandises. La liaison Chambéry-Genève s'y rattache afin de permettre notamment des relations améliorées pour la Savoie et la Haute-Savoie tant avec l'Italie et la Suisse que vers la Côte Méditerranéenne. Les connexions internationales nécessiteront des accords avec les pays limitrophes.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 188 km de lignes nouvelles auxquelles s'ajoutent 73 km pour Chambéry-Genève.

La previsione per il traffico passeggeri era, a quei tempo eccessivamente ottimistica:

. Liaison Transalpine (Lyon - Turin), reliant l'Italie à la France et permettant des liaisons rapides avec la Grande-Bretagne (via le tunnel sous la Manche) et la Belgique, au nord, avec l'Espagne et le Portugal, au sud. Grâce à un nouveau tunnel de base d'environ 54 km sous le Mont Cenis cette liaison permet non seulement d'assurer la connexion des réseaux à grande vitesse français et italien, mais également de créer un nouvel itinéraire performant pour le trafic marchandises. La liaison Chambéry-Genève s'y rattache afin de permettre notamment des relations améliorées pour la Savoie et la Haute-Savoie tant avec l'Italie et la Suisse que vers la Côte Méditerranéenne. Les connexions internationales nécessiteront des accords avec les pays limitrophes.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 188 km de lignes nouvelles auxquelles s'ajoutent 73 km pour Chambéry-Genève.

Delle previsioni sono state fatte dal GIP TRANSALPES nel 2000 per SETEC ECONOMIE:

**Nombre de PL annuels aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus
Estimation hors accident au tunnel du Mont-Blanc**

	1996	1997	1998	1999 *	2000 *	2005 #	2010 #	2015 #
Fréjus	757 728	766 000	782 000	901 332	922 585	963 969	1 104 100	1 210 374
Mont-Blanc	729 635	734 306	776 604	731 635	748 886	661 794	746 602	787 289
Total	1 487 363	1 500 306	1 558 604	1 632 967	1 671 470	1 625 763	1 850 703	1 997 663
Fréjus (%)	50.9%	51.1%	50.2%	55.2%	55.2%	59.3%	59.7%	60.6%
Mont-Blanc (%)	49.1%	48.9%	49.8%	44.8%	44.8%	40.7%	40.3%	39.4%

PREVISIONS DE TRAFIC D'UN SERVICE DE FERROU TAGE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE
DANS LE CADRE DU PROJET LYON- TURIN - ELEMENTS DE TRAFIC COMPLEMENTAIRES

2

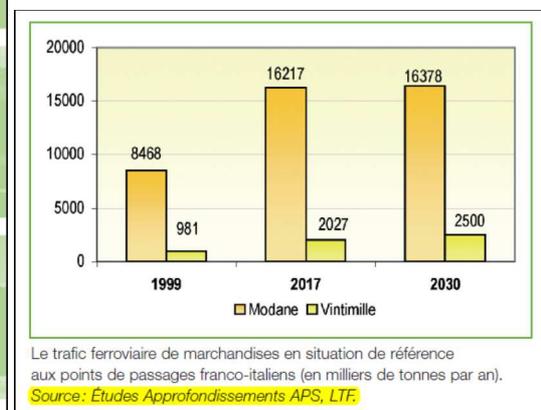
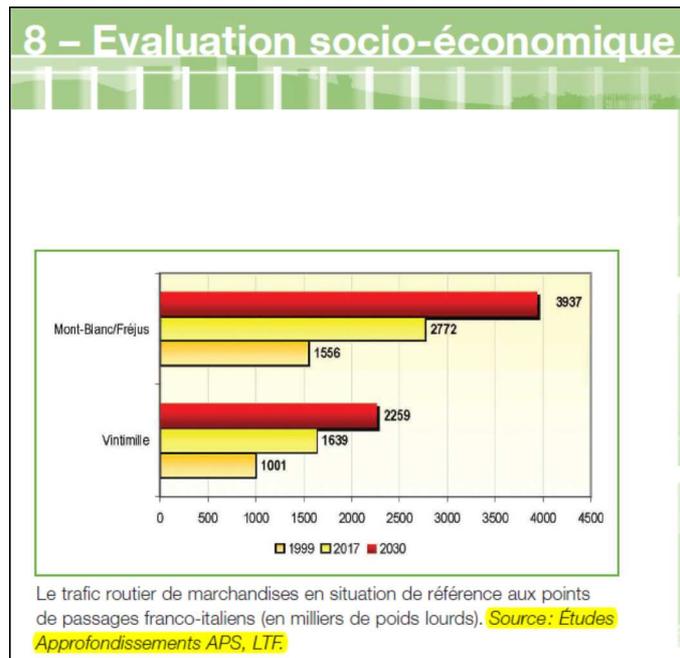
È interessante confrontare le previsioni per l'anno 2005 con la realtà, soprattutto perché l'autostrada Maurienne, una strada ad alte prestazioni, è stata messa in servizio nel luglio 2000, consentendo un migliore traffico per gli automezzi pesanti sul lato Italia l'autostrada era già in servizio da tempo.

Per l'anno 2005 (prima della crisi economica del 2007 e cinque anni dopo la messa in servizio dell'autostrada della Maurienne), è stato registrato nelle due gallerie del Fréjus e Mont-Blanc: 1.369.356 camion divisi come segue: 784.518 per il Fréjus e 584.838 per il tunnel del Monte Bianco. La previsione è stata sopravvalutata di 256.407 veicoli pesanti.

Per l'anno 2015, la differenza aumenta in quanto, effettivamente sono circolati ai due tunnel 1 252 367 camion, con una differenza in meno sulle previsioni di 745 296 camion.

Nel 2006, il fascicolo di inchiesta pubblica redatto da LTF presentava ancora lo stesso ottimismo sulla crescita del traffico stradale entro il 2017, nonostante le delusioni conosciute per l'autostrada della Maurienne, rivelate dal rapporto LOTI pubblicato nel 2016 con 11 anni di ritardo.

Il Lyon-Turin Ferroviario (LTF) ha giustificato la necessità del nuovo progetto di linea ferroviaria con una previsione di traffico per il 2017 di 2,772 milioni di veicoli pesanti nelle due gallerie stradali Fréjus e Mont-Blanc, in assenza di attuazione del progetto. La sopravvalutazione è ancora più importante dal momento che sono stati contati 1.362.078 camion, vale a dire meno della metà delle previsioni del proponente il progetto che potrebbero essere state ispirate dagli errori di previsione osservati per l'autostrada di Maurienne. Inoltre, questo errore è stato combinato con una previsione per l'uso della linea ferroviaria esistente di 16,2 milioni di tonnellate contro 3,5 milioni di tonnellate prodotte. Questa differenza rappresenta una sopravvalutazione di circa 750.000 veicoli commerciali pesanti.



Tuttavia, la previsione di 16,2 milioni di tonnellate all'anno costituisce un'informazione sulla capacità riconosciuta della ferrovia esistente e fissa almeno il suo livello di saturazione. Nel suo rapporto del 1998, il Consiglio Generale dei Ponti e Strade valutò il numero della circolazioni dei treni merci fissandolo in 75 treni al giorno e per direzione, a cui si aggiunsero i treni dei viaggiatori. Oggi il flusso di traffico è ridotto, mediamente, a soli 20 treni merci e 3 treni passeggeri al giorno per senso di marcia.

Tuttavia, nonostante queste previsioni ampiamente sopravvalutate, il proponente ha anche riconosciuto la mancanza di fattibilità economica del progetto e ha lo dichiarato a pagina 72 del fascicolo dell'inchiesta pubblica:

"Il profitto attualizzato è negativo (-550 milioni). Di conseguenza, il rapporto di utili attualizzati per euro pubblico speso non è significativo. [In realtà con il costo opportunità dei fondi pubblici è -2.880 M € - ndr]

"L'operazione è positiva per la Francia, a causa dell'assunzione di una parte maggiore dell'investimento dall'Italia. "

Non esiste alcun test di sensibilità per determinare l'impatto delle previsioni di trasporto merci e / o passeggeri in eccesso. **Ad oggi, non esiste uno studio socioeconomico sulla costruzione e sul funzionamento del solo tunnel internazionale, supponendo che non sia stato realizzato l'accesso francese al progetto.**

Tutte queste osservazioni hanno portato i promotori a riconoscere più volte i loro errori e a riconoscere che il progetto è ora una "scommessa sul futuro" o un progetto che deve competere con gli assi di circolazione Nord / Sud dell'Austria o della Svizzera.

Quest'ultima affermazione deve essere valutata anche alla luce dell'accordo del 30 gennaio 2012, la cui l'ultima frase dell'ultima appendice può solo mettere in allarme i decisori pubblici:

Le Parti avvieranno altresì una discussione con gli altri Paesi alpini e la Commissione europea, al fine di evitare che i livelli di tariffazione ferroviaria assunti in ogni Stato generino una concorrenza fra itinerari collettivamente nefasta per i singoli grandi progetti alternativi transalpini.

Il capo di TELT ha dichiarato alla stampa a gennaio 2015:

"In questo contesto di riflessione nazionale intorno a queste opere, non è il collegamento di Lione-Torino che sarebbe una priorità, mentre altri, più importanti, devono essere rivisti. Se consideriamo ancora utile costruire una linea ad alta velocità qui, avremmo sbagliato tutto. Oggi, l'argomento iniziale non consente più la giustificazione del progetto. "

"L'argomento secondo cui il tunnel esistente sarebbe stato saturato non è più necessario. Siamo passati da un'era di grande crescita continua a un clima economico difficile. Sull'arco alpino franco-italiano, i flussi si sono stabilizzati. E nell'area delle Alpi settentrionali, le attività stanno diminuendo. "

Sul versante italiano, in un rapporto dell'Osservatorio dell'asse Lione-Torino della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 Novembre 2017 si legge: *"Non v'è dubbio, infatti, che il numero delle previsioni fatto quasi dieci anni fa, in buona fede, anche sulla base delle previsioni ufficiali dell'Unione europea, erano smentite dai fatti ... " " Lo scenario attuale è molto diverso da quello preso in considerazione al momento delle decisioni ... "*

Non c'è dubbio, infatti, che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica di questi anni, che ha portato anche a nuovi obiettivi per la società, nei trasporti declinabili nel perseguimento di sicurezza, qualità, efficienza.

Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò. Occorre quindi



Presidenza del Consiglio dei Ministri
OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

ADEGUAMENTO DELL'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

**VERIFICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO
PER LA TRATTA NAZIONALE LATO ITALIA
FASE 1 -2030**

10 novembre 2017

Finalmente, i promotori di questo progetto riconoscono che le conclusioni delle varie amministrazioni francesi, per vent'anni, erano fondate:

- **Nel 1998**, il Conseil Général des Ponts et Chaussées ha analizzato dettagliatamente il progetto e ha annunciato a pagina 52 della sua relazione scritta da Christian Brossier: *"Realizzare il tunnel di base subito, quando la sua capacità è di gran lunga superiore quello che può esserla capacità di alcune sezioni ferroviarie al suo nord e al sud, significherebbe mettere "il carro davanti ai buoi".*

- **Nel 2003**, una relazione congiunta del Conseil Général des Ponts et Chaussées e l'Inspection Générale des Finances non era più favorevole, indicando: *"Dopo le analisi approfondite svolte su questo insieme di accordi , la missione ritiene che, nel quadro metodologico attualmente applicabile alla valutazione dei progetti infrastrutturali, gli studi socio-economici siano lontani dal dimostrare l'interesse del progetto per la collettività. "*

- **Il 21 giugno 2006**, un nuovo rapporto congiunto del Conseil Général des Ponts et Chaussées e l'Inspection Générale des Finances sul trasferimento modale e l'autostrada ferroviaria alpina, trasse una conclusione molto critica rilevando gli errori di previsione sui primi quattro anni di attività.

- **Nel 2009**, la Corte dei conti, presieduto da Philippe Séguin, pubblica una relazione sul tema "L'AFITF: un'agenzia di finanziamento, con ambizioni limitate, privato dei suoi mezzi, ormai inutile", in cui sono focalizzate le critiche sui rischi finanziari di importanti progetti infrastrutturali come la Lione-Torino.

- **Dal 2012**, la Corte dei conti, sotto la presidenza di Didier Migaud, non ha smesso di dimostrare i vicoli ciechi del progetto Lione-Torino.

- Il **1 ° febbraio 2018**, il Conseil d'Orientation pour les Infrastructures, presieduto da Philippe Duron, ha scritto degli accessi francesi del progetto (il Consiglio non si è pronunciata sulla parte transfrontaliera): "Egli ritiene che la dimostrazione non è stata fatta vista l'urgenza di intraprendere questi lavori le cui caratteristiche socioeconomiche appaiono in questa fase chiaramente sfavorevoli. " non solo ma " Al contrario, il Consiglio ritiene che, in considerazione degli elementi che erano disponibili ha senso modernizzare in uno scenario progressivo la tratta Dijon-Ambérieu-Chambéry-Montmélián-San-Jean-de-Maurienne di linea esistente Digione-Modane ... ".

È ormai riconosciuto che la linea ferroviaria esistente tra Francia e Italia non è sfruttata al livello delle capacità annunciate, che è lungi dall'essere saturata e gli esperti di ferrovie riconoscono che non è obsoleta, visto i grandi lavori di ammodernamento e miglioramento che sono stati fatti per oltre dieci anni.

È riconosciuto, anche dal Direttore Generale di SNCF Fret, che è possibile far circolare i treni intermodali in numero tale da consentire di trasferire, senza investimenti significativi, quasi il 50% del traffico pesante nelle Alpi sui due percorsi stradali franco-italiani.

Così, l'articolo I della convenzione del 29 gennaio 2001 che prevede per la parte comune del progetto della nuova linea ferroviaria Lyon -Torino, "alla data di saturazione delle strutture esistenti" non di può ignorare, né la pausa decisa dal governo francese, né dall'accordo del governo italiano.

Infine, non ci sono clausole penali a nostra conoscenza, nei trattati tra Francia e Italia per questo progetto di una nuova linea ferroviaria. Il "contenzioso" è governata da ricorso a un arbitrato secondo le disposizioni dell'articolo 12 dell'accordo del 29 gennaio 2012 di cui all'articolo 27 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

I rimborsi che possono essere richiesti dall'Unione europea possono riguardare solo azioni che non sono state completate ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio 11 dicembre 2013 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=IT>

Articolo 12

Annullamento, riduzione, sospensione e cessazione del contributo.

1. Tranne in casi debitamente giustificati, la Commissione annulla l'assistenza finanziaria per studi che non sono iniziati entro un anno dalla data di inizio specificata nelle condizioni che disciplinano la concessione dell'aiuto, o nei due anni a partire da tale data per tutte le altre azioni ammissibili al contributo finanziario ai sensi del presente regolamento.

2. La Commissione può sospendere, ridurre, recuperare o porre fine all'aiuto finanziario conformemente alle condizioni stabilite nel regolamento (UE, Euratom) n.

966/2012 o a seguito di una valutazione dello stato di avanzamento del progetto, in particolare in caso di ritardi significativi nell'esecuzione dell'azione.

3. La Commissione può chiedere il rimborso totale o parziale del contributo finanziario concesso se, entro due anni dalla data di completamento dell'azione stabilita nelle condizioni di concessione dell'assistenza, l'attuazione delle azioni che beneficiano di questa assistenza finanziaria non sono state completate.

4. Prima che la Commissione adotti una delle decisioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, si procede ad un esame completo del caso in coordinamento con gli organismi di cui all'articolo 6, paragrafo 3 e a consultare i beneficiari interessati in modo che possano presentare i loro commenti entro un termine ragionevole. Dopo la valutazione intermedia, la Commissione comunica al Parlamento europeo e al Consiglio tutte le decisioni adottate nell'adozione annuale dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17.

Quindi, v'è un rischio di perdita di una parte della sovvenzione non sarà stata utilizzata per il principio richiamato dal commissario per i Trasporti "Ora lo si utilizza, o perdi".

Questo è già successo a seguito della decisione C (2013) 1376 del 5 marzo 2013, per cui il **progetto ha già perso 276 517 850 di euro dei 671,8 milioni di euro** che erano stati concessi con decisione C (2008) 7733 del 5 dicembre 2008.

A meno che TELT non si trovi in una situazione in cui un gran numero di azioni verrebbero iniziate senza essere completate e i fondi europei sono già stati pagati, il rischio finanziario di un'interruzione o sospensione delle operazioni può essere limitato e non può in ogni caso "costare tanto quanto costruire il tunnel" come possiamo sentire qui o là.

Sulla base di questi risultati; si deve ritenere che l'investimento in questo progetto nelle condizioni attuali causerebbe un deterioramento della situazione finanziaria degli stati, senza possibilità di trovare utilizzando l'infrastruttura delle risorse per mitigarne gli effetti. Lo sfruttamento di un'infrastruttura ferroviaria sovradimensionata il cui costo per chilometro è molto più alto di quello che può essere bilanciato dall'uso della linea ferroviaria, può solo portare alla creazione di enormi debiti di gestione in futuro.

La conclusione del Conseil d'Orientation pour les Infrastructures e la raccomandazione di utilizzare linee ferroviarie esistenti deve essere seguito, e le sue conclusioni dovrebbe essere esteso al progetto del tunnel di base (non trattato da C.O.I), per gli stessi motivi.

L'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) in Svizzera riferisce nel suo rapporto "Traffic Transfer" del novembre 2017 che i risparmi generati da un tunnel di base sono molto inferiori a quelli previsti dai proponenti. Sono solo dal 15 al 20% in funzionamento diretto (energia, attrezzature, personale) e ammortamenti esclusi:

Économies de ressources : locomotives et conducteurs de véhicules moteurs

La mise en service du TBG a permis d'optimiser de manière significative l'utilisation des locomotives par le seul fait que les trains ne requièrent plus de deuxième locomotive entre Erstfeld et Bellinzone ni de locomotives de pousse entre Erstfeld et Göschenen. Les trains qui empruntent l'antenne de Luino ne requièrent plus qu'une seule locomotive dans les deux sens sur tout l'itinéraire suisse. Sur l'antenne de Chiasso, les trains doivent encore être acheminés avec deux locomotives afin de maîtriser les pentes entre Bellinzone et Chiasso. Conséquence directe des économies de locomotives : l'économie de conducteurs de véhicules moteurs. Les ETF voient d'un œil positif l'évolution en termes de ressources. Du fait des besoins moindres de locomotives, elles tablent sur **une diminution des heures de service des conducteurs d'environ 10 à 15 % sur les transports via Chiasso et d'environ 15 à 20 % sur les itinéraires via Luino**. Les économies potentielles ne suffisent toutefois pas – en lien avec les dispositions sur le temps de travail – à mettre en œuvre de tout nouveaux plans de service pour les conducteurs de véhicules moteurs.

La mise en œuvre complète de ces économies se heurte à l'offre asymétrique de sillons due à des chantiers et des déviations. Les transports via Luino ne permettent que de faibles économies en raison de la fermeture du tronçon au cours du deuxième semestre 2017 et les fortes disparités qui en résultent.

Consommation d'énergie

Les économies en matière de locomotives sur la section Erstfeld – Bellinzone et l'évitement des pentes de la ligne de faite du Saint-Gothard entraînent une légère baisse de la consommation d'énergie. Certaines entreprises calculent **une économie d'énergie moyenne de 15 à 20 %** sur les sections suisses de l'axe du Saint-Gothard.

Volevamo con questa nota dettagliata condividere con voi la nostra analisi di questo progetto rischioso e costoso basato su risultati e documentazione, lontano da approcci ideologici o dogmatici.

Daniel Ibanez – Economista

Più altri esperti del settore.