

Il dossier del Senato francese sostiene il finanziamento della Torino-Lione

Torino, 4 ottobre 2016 - La relazione del Senato francese sul finanziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico **sostiene** la Torino-Lione. A differenza di quanto erroneamente riportato da alcuni media e strumentalizzato da chi non è andato alla fonte del documento, l'opera non solo non è in discussione, ma il team di lavoro della Commissione Finanze, composto da otto senatori di estrazione politica pluralista, nel documento presentato il 29 settembre raccomanda, tra le proposte di legge, al punto fondamentale n°11:

“Aumentare le risorse dell'Agenzia francese per il finanziamento delle Infrastrutture dei trasporti (AFTIF) al fine di permetterle di far fronte ai suoi impegni, **in particolare per l'avanzamento del progetto di collegamento Torino-Lione** e del canale della Senna con il nord-Europa”.

TELT è risalita alla fonte e trasmette il testo integrale presentato gruppo di lavoro del Senato sul finanziamento delle infrastrutture dei trasporti.

Proposte di legge:

Examinare con maggiore attenzione le sfide finanziarie quando sono ancora in uno stadio di programmazione e di valutazione.

- 1) Adottare all'inizio di ogni legislatura, una legge di programmazione delle infrastrutture dei trasporti, stabilendo una lista gerarchica dei grandi progetti e una programmazione finanziaria pluriennale, sulla base dei lavori di una commissione permanente composta da eletti a livello nazionale, locale e da esperti, che si farà successivamente carico di esaminare tutti gli anni l'avanzamento dei progetti programmati e di proporre, eventualmente, degli aggiustamenti.
- 2) Prevedere la struttura dei finanziamenti di tutti i grandi progetti di infrastruttura dei trasporti a monte, dalla fase del concepimento, in vista di garantire la validità finanziaria di un progetto e di sottoporlo al dibattito pubblico.
- 3) Rendere obbligatoria la realizzazione di uno studio di sostenibilità finanziaria del piano di finanziamento proposto per tutti gli investimenti pubblici in materia di infrastrutture dei trasporti superiori a 20 milioni di euro (e non soltanto nel caso di ricorso ad un PPP).
- 4) Rendere obbligatoria l'attuazione dello studio socio-economico del progetto di infrastruttura dal momento del rinnovo della sua dichiarazione di pubblica utilità (DUP), in caso di modifica sostanziale delle sue caratteristiche o della trasformazione delle condizioni economiche.
- 5) Privilegiare la fascia bassa delle ipotesi di traffico e la fascia alta dei costi di costruzione per stabilire lo scenario di riferimento degli studi socio-economici dei progetti di infrastrutture dei trasporti, al fine di evitare di sopravvalutare la redditività e avere una documentazione più approfondita dei rischi.
- 6) Sottomettere al giudizio del commissariato generale all'investimento (CGI) i progetti che superano la soglia dei 100 milioni di euro, di cui la dichiarazione di utilità pubblica è stata presa prima del 2014 così come i grandi progetti di modernizzazione delle rete esistenti.
- 7) Mettere fine alla pratica consistente nell'allungare la durata delle concessioni autostradali per finanziare gli investimenti di sviluppo della rete.

- 8) Preservare e dare supporto ad una committenza forte dei soggetti pubblici in materia di realizzazione di infrastrutture dei trasporti, per esempio riunendo le funzioni di committenza tra gli enti pubblici.

Un patrimonio di infrastrutture eccezionale di cui la modernizzazione deve divenire una priorità nazionale

- 9) Investire in modo massiccio nei prossimi 15 anni in favore del mantenimento, ripristino e ammodernamento delle reti esistenti, il cui deterioramento è inquietante.
- 10) Congelare per i prossimi quindici anni i finanziamenti dello Stato per i nuovi progetti di Alta Velocità, al fine di dare priorità alla modernizzazione delle reti esistenti in un contesto finanziario molto contratto.

Finanziare le infrastrutture dei trasporti in un contesto finanziario limitato

- 11) Aumentare le risorse dell'Agenzia Francese per il Finanziamento delle Infrastrutture dei Trasporti (AFTIF) al fine di permetterle di far fronte ai suoi impegni, in particolare per l'avanzamento del progetto di collegamento Torino-Lione e del canale della Senna con il Nord-Europa.
- 12) Trasmettere sistematicamente il budget di previsione dell'AFTIF al Parlamento prima dell'esame della legge finanziaria per permettere ai deputati e ai senatori di operare un vero controllo sui crediti destinati al finanziamento delle infrastrutture di trasporto.
- 13) Prevedere di realizzazione un'operazione di miglioramento, anche solo parziale, della suddetta SNFC Réseau da parte dello Stato o la creazione di una sua sezione separata in una struttura dedicata, al fine di restituire margini di manovra finanziaria alla gestione della rete ferroviaria nazionale.
- 14) Concepire una nuova forma di tassa ambientale, potrebbe essere sotto forma di un canone chilometrico o di una tassa di circolazione (bollo), per finanziare con priorità il rinnovo delle infrastrutture dei trasporti e dare supporto al principio utilizzatore-pagante, in particolare per gli autoarticolati.
- 15) Riequilibrare la partecipazione dell'utente al finanziamento del trasporto ferroviario di prossimità, in particolare nell'Ile-de-France, sotto riserva di un miglioramento percettibile della qualità dell'infrastruttura.

TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin, è la società responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario tra Torino e Lione. È partecipata al 50% da Italia e Francia attraverso Ferrovie dello Stato Italiane (FS) e Ministero Economia e Finanza francese.

Area Comunicazione TELT

Gianluca Dati - Responsabile comunicazione Italia - gianluca.dati@telt-sas.com

Giulia Avataneo - Responsabile Rapporti con i media Italia - giulia.avataneo@telt-sas.com