

TELT CHIARISCE I PUNTI SOLLEVATI DAL RAPPORTO DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

Torino, 17 giugno 2020 - Il 16 giugno 2020 la Corte dei conti europea ha pubblicato un rapporto sull'efficienza degli organi Ue che sovrintendono alla spesa europea delle infrastrutture di trasporto, analizzando lo stato di avanzamento di otto grandi progetti europei, tra cui figura il collegamento ferroviario Torino-Lione.

Il promotore pubblico dei lavori chiarisce alcuni punti sollevati in questa relazione:

TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin, promotore pubblico incaricato dagli Stati francese e italiano di realizzare la costruzione e la gestione della tratta transfrontaliera Torino-Lione, è stato istituito a seguito dell'accordo di Parigi del 24 febbraio 2015. La creazione del committente pubblico binazionale giunge al termine di un lungo processo di consultazione popolare, dei rappresentanti delle istituzioni e degli attori socio-economici, scandito in particolare dall'accordo internazionale firmato dai due Stati nel 2015 e dal decreto che dichiara l'opera di pubblica utilità in Francia del 18 dicembre 2007 (i cui effetti sono stati prorogati con il decreto del 6 dicembre 2017).

Come sottolinea il capo della relazione della Corte dei conti europea, Oskar Herics, *"Sono necessari maggiori sforzi per accelerare il completamento dei progetti infrastrutturali"*. In effetti, la realizzazione della Torino-Lione ha dovuto superare un numero considerevole di difficoltà, tra cui i ripetuti tentativi degli oppositori di ostacolare l'avanzamento dei lavori. Ciò ha comportato un notevole ritardo.

COSTO CERTIFICATO: PRESO COME PARAGONE UNO STUDIO PRELIMINARE DEGLI ANNI '90

All'inizio dell'anno, gli Stati hanno sottoscritto con Inea (l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti che gestisce i programmi di infrastruttura e di ricerca dell'UE nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni) l'aggiornamento del piano predisposto da TELT per la costruzione dell'infrastruttura che prevede la data di messa in servizio nel 2030. Su richiesta degli Stati, il costo finale della tratta transfrontaliera è stato certificato da un soggetto terzo (Tractebel /TUC rail), che ha analizzato il progetto di riferimento del 2015. Le conclusioni del rapporto prevedono un costo certificato dell'infrastruttura di 8,3 miliardi di euro in valore 2012. Questo costo è stato convalidato e ratificato dagli Stati e ad oggi risulta pienamente confermato. L'aumento dei costi (+ 85 %) cui fa riferimento la relazione della Corte dei conti europea si riferisce ad un vecchio studio preliminare effettuato da Alpetunnel, negli anni Novanta, prima della decisione di procedere con il progetto selezionato. Quello studio preliminare riguardava una galleria di base con una sola canna, anziché le due attuali diventate obbligatorie per le normative di sicurezza. Da quando il progetto ha preso la configurazione attuale analoga a quella dei tunnel di base del Brennero, del Gottardo e di tutte le gallerie lunghe, i costi sono risultati confermati nel rispetto degli adeguamenti monetari previsti dal CIPE.

GALLERIA ATTUALE RISALE ALL'800: INEFFICIENTE COME EVIDENZIA IL RAPPORTO

Attualmente l'interscambio di merci tra i due Paesi ammonta a 80 miliardi di euro e rappresenta 44 milioni di tonnellate all'anno. Queste merci sono trasportate principalmente su strada, il 92% contro l'8% su rotaia. Ciò è dovuto principalmente all'obsolescenza della linea storica, la cui galleria transfrontaliera del 1870 non soddisfa più gli attuali standard di sicurezza ed è complessivamente inefficiente, come messo in evidenza dal rapporto della Corte dei conti europea. Le pendenze eccessive e le interruzioni di carico sono un ostacolo per gli operatori economici che favoriscono il trasporto su strada a scapito della ferrovia. Nel 2018, oltre 3 milioni di automezzi pesanti hanno attraversato i valichi transalpini.

GREEN DEAL: LA TORINO-LIONE ATTORE DI RIEQUILIBRIO MODALE

La costruzione delle nuove infrastrutture, promossa dagli Stati e dall'Unione Europea, mira a riequilibrare la quota modale del trasporto merci nelle Alpi, in totale coerenza con le politiche europee a favore di un trasporto più ecologico e competitivo, come ricorda il **direttore generale di TELT, Mario Virano**: *"La Torino-Lione è pienamente integrata nel Green Deal, come attore di riequilibrio modale e strumento essenziale di una politica più verde"*.

Il finanziamento del progetto da parte dell'Unione Europea è regolato da un accordo di sovvenzione che fa parte del Meccanismo Europeo di Interconnessione (MEI). Questo programma firmato dagli Stati con l'INEA prevede una prima tranche di finanziamento per l'opera finale di 814 milioni di euro sui 1,915 miliardi di euro da impegnare entro il 2022.

Ad oggi sono stati impegnati oltre 2,8 miliardi di euro per la costruzione dell'infrastruttura, di cui 1,4 miliardi di euro sono già stati spesi per studi e lavori.

È attualmente in corso l'aggiudicazione di 3 miliardi di contratti per i lavori del tunnel di base: 3 lotti in Francia per la costruzione di 45 km di gallerie distribuite su 3 siti tra Saint-Jean-de-Maurienne e il confine italiano, e parallelamente 1 lotto per la costruzione di 12,5 km in Italia, per un valore di un miliardo di euro.

TELT-Tunnel Euralpin Lyon Turin, è la società responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione 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 Direttore aggiunto della Direzione Comunicazioni e relazioni esterne – gianluca.dati@telt-sas.com

Sara Settembrino Responsabile Rapporti con i media Italia – sara.settembrino@telt-sas.com

Viviana Corigliano Responsabile Comunicazione Esterna Italia – viviana.corigliano@telt-sas.com