

I costi del tunnel della Torino-Lione

a cura di PresidioEuropa No TAV <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6431>

Le numerose manipolazioni della Francia fanno correre il rischio all'Italia e ai contribuenti italiani di pagare ancora più caro un tunnel che non serve a niente.

1. – Il costo del tunnel di base

Il 16 marzo 2015 **Hubert du Mesnil** ha definito la costituzione di TELT una "**svolta storica**"¹. A pagina 10 della sua ingannevole presentazione troviamo i costi del tunnel di base, con l'eclatante nota che "**Tutti i progetti si equivalgono dal punto di vista economico (parametro costo/km)**".

TELT scrive che il costo per km è di 86 milioni di € per ogni canna. Dato che le canne del tunnel sono due, per arrivare al costo totale occorre moltiplicare i 57 km previsti a progetto per 2 e quindi per 86 milioni: il risultato è di **9,8 miliardi di €** ma TELT assicura che basteranno **8,6 miliardi di € (euro costanti in valuta 2012)**. La differenza è di soli 1,2 miliardi!

Inoltre, dietro all'affermazione che tutti i progetti si equivalgono dal punto di vista economico potrebbe nascondersi la sorpresa che il **costo del tunnel del Moncenisio salirà ad almeno 10,9 miliardi di €** visto che quello svizzero del Gottardo di pari lunghezza è costato, secondo TELT, proprio questo importo².

Si ricorda che l'Art. 18 dell'Accordo di Roma del 30 gennaio 2012 prevede che i costi che eccedono l'importo certificato saranno a carico di Italia e di Francia in parti eguali.

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.

Di conseguenza la differenza di 2,3 miliardi di € tra l'importo di 8,6 miliardi e il probabile costo di 10,9 miliardi – destinato inevitabilmente ad aumentare con il passare degli anni in attesa dell'inizio dei lavori-, sarà posta al 50% a carico dell'Italia e della Francia, ossia 1,19 miliardi di € per ogni Stato. L'Unione europea non darà altri contributi anche in presenza di variazioni di costo di qualsiasi natura.

Ricordando che l'Italia è impegnata a pagare il 57,9% dei lavori contro il 42,1% della Francia, è agevole constatare che il **costo per km della parte italiana del tunnel (12,1 km su 57,1)** passerà da un'iniziale costo di 249 milioni al km ad una previsione ad oggi di **345 milioni € al km** con un aggravio del 38,5%. Per la **Francia** il costo per km sarà invece di soli **73,8 milioni di € al km** Cfr. la dimostrazione nella tabella in fondo a questa nota. **Una differenza che l'Italia dovrebbe contestare ad alta voce.**

2. -Linguaggio ingannatore

TELT afferma con enfasi a pagina 5 della sua presentazione che "la Torino-Lione è il principale anello mancante nel corridoio Mediterraneo che collega l'Europa sud-occidentale con i Paesi dell'Europa centrale e orientale", mentre **Brinkhorst** esprime lo stesso concetto in inglese a pagina 2 del suo rapporto datato maggio 2015.³

Questo è un imbroglio a danno dei cittadini europei e dei decisori politici dell'Unione europea⁴ perché tende ad accreditare che non esiste una linea ferroviaria tra Torino e Lione. Invece la linea ferroviaria esistente, ammodernata con recenti investimenti per circa 1 Miliardo di €, permette oggi di fare transitare tra l'Italia e la Francia una quantità di merci almeno sette volte superiore a quelle che stanno attualmente attraversando il tunnel ferroviario del Fréjus.

3. – Violazione dell'art. 18 del Trattato italo-francese

L'Art. 18 dell'Accordo di Roma del 30 gennaio 2012 prevede che la **certificazione dei costi** del tunnel deve essere effettuata da un *terzo esterno*. La Corte dei conti francese ha definito il 1° agosto 2012 "terzi esterni" i soggetti che non hanno mai collaborato con l'appaltante e che non hanno conflitti di interesse.⁵ Il primo ministro francese Ayrault confermò questo principio chiedendo che "*i costi siano certificati nel modo più rigoroso e indipendente*".

¹ TELT- La Torino-Lione : una svolta storica <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6263>

² Gothard: costo 96,2 milioni al km per 57 km di lunghezza = 10,9 Mld € (Fonte TELT)

³ http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2015/06/WP_MED_final-Mediterranean-Corridor-May-2015-with-notes.pdf

⁴ La scomparsa della linea ferroviaria Torino-Lione <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6189>

⁵ The certification of costs is essential for the realisation of the compulsory Cost Benefit Analysis (CBA) provided for in the EU regulation 1303/2013 (125). <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6303>

La società **LTF - Lyon Turin Ferroviaire** ora **TELT**, ha affidato a trattativa privata la certificazione dei costi al suo subappaltatore **GDF SUEZ-Tractebel**, società che ha lavorato nel cantiere tra il 2002 e il 2006 e tra il 2009 e il 2013, violando così le disposizioni del trattato italo-francese.

Inoltre la società **GDF SUEZ** esprime un membro del consiglio di amministrazione dell'Istituto di Gestione Delegata⁶, ente presieduto da **Hubert du Mesnil**⁷ che è Presidente di **TELT / Lyon Turin Ferroviaire**.

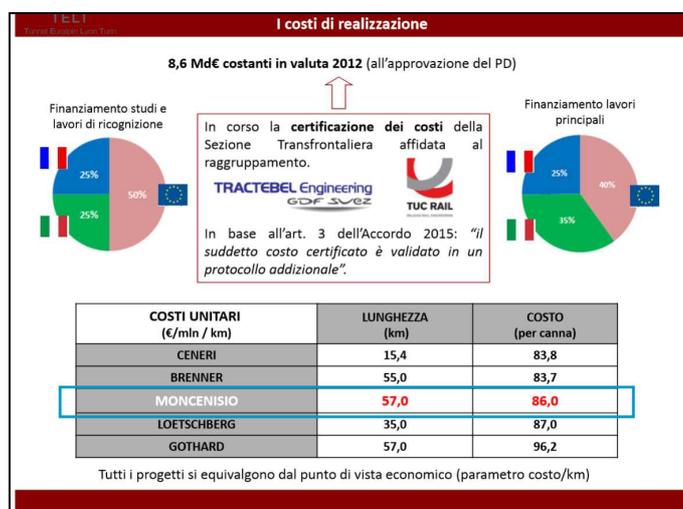
4. - Analisi Costi Benefici

L'**Analisi Costi Benefici** presentata da **TELT** è stata realizzata dal **Oliviero Baccelli**, docente non accademico all'Università Bocconi, e **Consigliere di Amministrazione di TELT**⁸. Egli non rappresenta la rispettata Università Bocconi e soprattutto **non è indipendente**.

Circa la redditività della futura Torino Lione proclamata da **TELT** il prof. **Rémy Prud'homme**⁹ ha da tempo presentato la sua **Analisi Costi Benefici** che si conclude con: *"Il bilancio è disastroso: negativo per 32,6 miliardi di euro."*

5. - La presentazione dei costi di TELT

Questa è la scheda di pagina 10 della presentazione di **TELT**, segue l'analisi dei costi al chilometro per Francia e Italia preparata sulla base dei dati contenuti nella scheda di **TELT**.



Descrizione	Partecipazione all'investimento - Mld €			Note	
	Francia	Italia	UE		
Lunghezza tunnel (totale km 57,1)	45,0	12,1			
a) - Investimento indicato da TELT	8,60	2,17	2,99	3,44	1
b) - Probabile Investimento reale	10,98				2
c) - Differenza (b-a)	2,38	1,19	1,19	0,00	3
Investimenti risultanti Mld €	3,36	4,18	3,44		
Costo € mil. al Km secondo investimento a)	48,3	246,9			
Costo € mil. al Km secondo investimento b)	74,7	345,3			

Note

1) - L'importo indicato da TELT di 8,6 Mld € è sorprendentemente contraddetto nella pagina 10 della sua presentazione, cfr. qui: <http://www.fsnews.it/cms-file/allegati/fsnews2014/16315Presentazione.pdf> che indica il costo al km per canna in € 86 milioni: il costo totale dovrebbe essere di 9,8 Mld (86 x 2 canne x 57,1 km = 9,8 Mld). La ripartizione 57,9% Italia e 42,1% Francia dell'investimento al netto del contributo UE del 40% è indicata all'Art. 18 dell'Accordo di Roma del 12 gennaio 2012.

2) - Dato che TELT afferma che "tutti i progetti si equivalgono dal punto di vista economico", prendendo ad esempio il costo/km del tunnel del Gottardo di 96,2 mil €/km, il costo totale potrebbe essere di 10,9 Mld. (96,2 x 2 x 57,1 = 10,98)

3) La ripartizione al 50% della differenza c) di € 2,39 Mld sarà suddivisa tra Italia e Francia al 50% senza alcun contributo della UE. Cfr. l'Art. 18 dell'Accordo di Roma del 12 gennaio 2012, che afferma che ogni investimento al di là dell'importo certificato sarà ripartito in parti uguali tra Italia e Francia.

5 - Conclusione

Le numerose manipolazioni della Francia fanno correre il rischio all'Italia e ai contribuenti italiani di pagare ancora più caro un tunnel che non serve a niente.

⁶ <http://www.fondation-igd.org/> - <http://www.fondation-igd.org/index.php/membres.html>

⁷ Cfr. **TELT ficca il naso nel Parlamento europeo**: <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6023>

⁸ <http://www.fsitaliane.it/fisi/Media-ed-Eventi/Comunicati-stampa/Costituito-a-Parigi-il-nuovo-promotore-della-sezione-transfrontaliera-della-Torino-Lione>

<http://faculty.unibocconi.it/olivierobaccelli/>

⁹ Sur une Analyse Officielle du Projet Lyon-Turin <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=5447>