

# **Il progetto Torino – Lione: impegno Italia/Francia – geografia chi paga – costo 2017 – TELT – proprietà – privatizzazione**

## **La critica di Marco Ponti e la replica No TAV**

**impegno Italia/Francia – geografia – chi paga – costo 2017 – TELT – proprietà – privatizzazione**

**24 gennaio 2018**

<http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=13883>

---

La Torino-Lione è un progetto che viene da lontano. Al di là delle affermazioni dei promotori, si possono individuare questi obiettivi:

- costruire un'opera apparentemente indispensabile,
  - fare pagare il costo certificato ai cittadini europei (il 40%), a quelli italiani (il 35%), ai francesi (il 25%) e il resto – varianti e inflazione – agli italiani e ai francesi in parti uguali (cfr. Accordo 2012),
  - costituire un Promotore definito “pubblico”, di fatto un'impresa multinazionale di diritto francese (TELT), che assuma la proprietà delle opere e disponga del potere di affidare ai privati la gestione dell'infrastruttura,
  - privatizzare due linee ferroviarie.
- 

### **INDICE**

**1 – L'impegno a realizzare l'opera e la geografia del progetto**

**2 – Il costo del progetto aggiornato al 2017**

**3 – Il crescente potere di TELT**

**4 – La proprietà delle opere è di TELT**

**5 – Il modello di privatizzazione adottato: il PPP**

**6 – La geografia della linea storica del Fréjus e la sua privatizzazione**

**7 – La linea di valle da Bussoleno ad Avigliana**

**8 – Mappa generale del Progetto**

---

### **1- L'impegno a realizzare l'opera, la geografia del progetto**

L'Accordo di Torino del 2001, all'Art.1 impegna Italia e Francia a realizzare le opere della **parte comune italo-francese** di una nuova linea ferroviaria mista passeggeri-merci tra Lione e Torino che **“dovrà essere messa in servizio alla saturazione delle opere esistenti.”**

La **geografia del progetto** è contenuta nell'Accordi Italia-Francia[1] di Torino del 2001[2] poi modificata con l'Accordo di Roma del 2012[3] che ne precisa le varie parti in modo più minuzioso.[4]

Oltre al Tunnel di Base, queste sono le altre sezioni della **parte comune italo-francese**: 33 km tra i paraggi di Montmélian in Francia – compresi i tunnel di Belledonne km 19,7 e del Glandon km 9,5 – e 22 km tra Susa-Chiusa S. Michele in Italia, compreso un tunnel di 19,5 km dell'Orsiera, che non ricevono alcun sostegno europeo.

## 2 – Il costo del progetto aggiornato al 2017[5]

Dalle informazioni contenute nella Delibera CIPE [6], ad oggi il costo del progetto transfrontaliero è di € 9,6 miliardi con un aumento medio dell'11,9% sull'importo certificato di € 8,6 Mld. .

Ma l'aumento calcolato sulle quote nazionali risulta essere del 19,8%, perché il contributo europeo non avrà alcuna variazione.

Sulla base di una equa ripartizione dei costi, il costo/km del progetto sarebbe di € 168,4 Mil., all'Italia costerebbe invece € 293,5 Mil., mentre alla Francia solo € Mil. 57,9. Si tratta di uno squilibrio tra i due Paesi di circa € 2,26 Mld. (cfr. questo scostamento nella tabella in basso) che non può essere accettato. Vedremo nelle prossime settimane quale destino riserverà la Francia alla Lyon-Turin, poi potremo riprendere con altri argomenti questa divisione dei costi.

	Totale	IT	FR
<b>ripartizione costi % Accordo 2012</b>	<b>100,0</b>	<b>57,9</b>	<b>42,1</b>
<b>ripartizione km tunnel</b>	<b>57,2</b>	<b>12,2</b>	<b>45,0</b>
a - Costo certificato € Mil.	8.609,69	4.983,49	3.626,20
Costo al km	150,5	408,5	80,6
<b>b - Costo valuta corrente € mil.</b>	<b>9.630,25</b>	<b>5.574,21</b>	<b>4.056,04</b>
Costo al km	168,4	456,9	90,1
<b>b/a %</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>
c - Contributo EU 40% del costo certificato (a)	3.443,88	1.993,39	1.450,48
d - Costi nazionali a "costo certificato" al netto UE (a-c)	5.165,81	2.990,09	2.175,72
Costo al km	90,3	245,1	48,3
<b>e - Costi nazionali a "valuta corrente" al netto UE (b-c)</b>	<b>6.186,37</b>	<b>3.580,82</b>	<b>2.605,56</b>
Costo al km	108,2	293,5	57,9
<b>e/d %</b>	<b>19,8</b>	<b>19,8</b>	<b>19,8</b>
<b>RIPARTIZIONE DEI COSTI PROPORZIONALE AI KM DI PROPRIETA' DEL TUNNEL</b>			
	Totale	IT	FR
<b>ripartizione costi %</b>	<b>100,0</b>	<b>21,3</b>	<b>78,7</b>
<b>ripartizione km tunnel</b>	<b>57,2</b>	<b>12,2</b>	<b>45,0</b>
<b>COSTO</b>	<b>6.186,4</b>	<b>1.319,5</b>	<b>4.866,9</b>
<b>Scostamento</b>		<b>-2.261,3</b>	<b>2.261,3</b>

Credo che dovremo comunicare queste cifre, argomentandole adeguatamente in funzione delle variazioni per inflazione dei costi stimati per le opere rinviate, in particolare per i circa 53 km di

tunnel bitubo in Francia e in Italia: dato che queste opere sono state o saranno cancellate, potrebbe essere indispensabile un nuovo accordo tra Italia e Francia per il riequilibrio della ripartizione dei costi del tunnel di base.

### **3 – Il crescente potere di TELT**

Il potere di TELT, ereditato da LTF, si è accresciuto. Si tratta di una società di diritto francese, definita “entità aggiudicatrice”, alla quale sono stati dati poteri eccezionali ai sensi dell’art. 6.2 dell’Accordo del 2012 e della Direttiva europea 2004/17/CE[7].

- TELT è l’unico responsabile nei confronti di Italia, Francia e UE per la direzione strategica e operativa, la conclusione, il seguito dell’esecuzione, la realizzazione, lo sfruttamento della sezione transfrontaliera del progetto,

- TELT ha la qualità di gestore della sezione transfrontaliera e potrà delegare completamente o in parte le missioni che deve assicurare, concludendo accordi con altri gestori di infrastrutture italiani o francesi.[8]

Dato che TELT ha la proprietà delle opere della sezione transfrontaliera da St-Jean-de-Maurienne a Bussoleno fino al dissolvimento della società (Art.11 dell’Accordo del 2012), siamo di fronte ad una vera e propria privatizzazione della nuova linea tra Bussoleno/Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, e di quella storica del Fréjus (Cfr. Par. 6).

Sul fronte delle privatizzazioni Mazzoncini (a.d. di RFI) ha recentemente affermato[9] che è essenziale che RFI rimanga pubblica, e il Governo è d’accordo su questa posizione. Mentre Virano (Direttore Generale di TELT) ha confermato che TELT sta già studiando una PPP per gli impianti tecnologici del tunnel e sulla gestione della linea, che di fatto consegnerebbero la gestione della NLTL ad un terzo soggetto.

### **4 – La proprietà delle opere è di TELT**

L’art. 11 dell’Accordo del 2012 è molto chiaro: “*Le opere costitutive della sezione transfrontaliera diventano proprietà del Promotore pubblico. All’estinzione del Promotore pubblico le opere di sua proprietà diventano di proprietà dello Stato sul cui territori sono situate.*”

Dato che TELT è stata costituita nel 2015, ai sensi del suo Statuto[10] cesserà nel 2114.

Questa è una delle ragioni per le quali i pagamenti asimmetrici tra Italia e Francia realizzano di fatto un regalo (nel migliore dei casi un prestito senza interessi per un secolo o più, se la durata di TELT verrà prorogata)[11].

### **5 – Il modello di privatizzazione adottato: il PPP[12]**

Il progetto della Torino-Lione è finanziato dall’UE, dalla Francia e dall’Italia, la preoccupazione che appare negli accordi è tuttavia quella di accogliere in questo lucroso affare i capitali privati: ma solo dopo che la realizzazione dell’opera ha superato le fasi del rischio geologico, con l’usuale motivazione “di limitare l’incidenza sulle finanze pubbliche”.

Il PPP è una delle opzioni auspiccate già nel [Libro bianco europeo](#) del marzo 2011.[13]

L' [Allegato n. 2 Accordo di Roma 30.1.2012](#) “Principi del montaggio giuridico, economico e finanziario dell’opera” lo richiama: “il montaggio finanziario del progetto dovrà ricercare il miglior modo di mobilitare i capitali privati”.

Nel Regolamento CEF 1316/2013 è scritto: “(40) ... i PPP sono stati considerati un sistema efficace per realizzare i progetti infrastrutturali garantendo ... la Commissione si è impegnata a migliorare l’accesso dei PPP ...” [\[14\]](#)

Già un dossier per la stampa di LTF del 2013 [\[15\]](#) anticipava la necessità del PPP: “Si parla dei rischi connessi alla costruzione unicamente per i lavori di genio civile. In tutti i casi studiati [\[16\]](#), i lavori di armamento (binari, catenarie, segnalamento ...) sono attribuiti ad un partner privato, che sarà in seguito incaricato di gestire la linea nel quadro di un Partenariato Pubblico Privato”.

E’ dunque previsto che al termine della costruzione del tunnel, ma prima della posa delle infrastrutture che lo rendono “ferroviario”, TELT, in quanto promotore e gestore della NLTL (Cfr. Art. 6.2 [Accordo di Roma 30.1.2012,it](#)) procederà a « **delegare tutte o alcune delle missioni che le sono affidate**”, ad esempio, cessione di parte dei servizi della linea ad altri soggetti da lei scelti in via esclusiva, come indicato all’art. 6.2 dell’ [Accordo di Roma 30.1.2012,it](#).

## **6 – La geografia della linea storica del Fréjus e la sua privatizzazione**

L’Art. 2 dell’Accordo di Roma del 2012 stabilì che “La linea storica del Fréjus è la sezione della linea ferroviaria tra le stazioni di Modane e Bardonecchia, stazioni escluse.”

L’Art. 24 dell’Accordo di Roma del 2012 ha creato i presupposti giuridici per trasferire in futuro a LTF/TELT la qualità di gestore della linea storica del Fréjus.

L’Art. 1 dell’accordo di Parigi 2015 ha confermato la definizione geografica della linea storica del Fréjus già indicata nell’Art. 2 dell’Accordo del 2012: “La linea storica del Fréjus” è la sezione della linea ferroviaria tra le stazioni di Modane e Bardonecchia, stazioni escluse.”

Ma nel successivo Art. 6 dell’ [Accordo di Parigi 24.02.2015](#) è stata modificata la definizione dell’art. 2 dell’Accordo 2012: l’itinerario della linea storica diviene la sezione della linea ferroviaria “tra le interconnessioni con la nuova linea”, ossia tra Bussoleno e Saint-Jean-de-Maurienne, così trasferendo in prospettiva a TELT la qualità del gestore dell’infrastruttura della linea storica del Fréjus. Una vera e propria privatizzazione.

## **7 – La linea di valle da Bussoleno a Avigliana**

Nell’Accordo del 2012, all’Art. 4, è scritto: “In una prima fase sarà realizzata la **parte transfrontaliera** tra Susa e Saint-Jean-de-Maurienne. A complemento (*ma senza dare dei tempi*), RFI realizzerà i lavori di miglioramento della capacità della linea storica tra Avigliana e Bussoleno” (valutati € 81 milioni, Cfr. Accordo 2012, Artt. 4 e 18). [\[17\]](#)

Nel documento dell’Osservatorio Tecnico “[Verifica del Modello di Esercizio tratta nazionale del 25 settembre 2017](#)” [\[18\]](#) è proposta la progettazione definitiva dell’*adeguamento* della Linea Storica tra Avigliana e Bussoleno per la sua entrata in esercizio alla data di attivazione del tunnel di base. Abbiamo quindi qualche anno per discutere di questo progetto.

Ricordiamo a questo proposito che in occasione delle Olimpiadi invernali di Torino del 2006 la linea ferroviaria tra Torino e Bardonecchia permetteva il transito di 79 treni passeggeri al giorno (unaumento di 69 treni rispetto alle 10 corse tradizionali).[\[19\]](#)

RFI e il Commissario straordinario dell'opera affermano nel giugno 2016: *“Arrivati a Bussoleno, i treni imboccheranno la linea storica per 23,5 chilometri. Con una spesa di circa 200 milioni, gli attuali binari – che in quel tratto corrono in piano – saranno ammodernati così da gestire il passaggio di treni con sagoma PC80, cioè lo standard internazionale e per ridurre le vibrazioni, grazie a barriere antirumore e sistemi che riducono le vibrazioni.*[\[20\]](#)

A questo proposito ecco la risposta che l'Assessore Balocco della Regione Piemonte ha dato ad una interrogazione della Consigliera Frediani il 1° luglio 2015 [\[21\]](#) [\[22\]](#): *Per quanto riguarda la questione della progettazione del tratto Avigliana-Bussoleno, cioè l'adeguamento della storica e degli interventi di mitigazione sulla stessa linea e per quanto riguarda gli sviluppi sulla tratta nazionale, devo dire che i due punti si collegano, in quanto il progetto preliminare della tratta nazionale è fermo al CIPE dal 2011 e c'è una fase d'approfondimento progettuale, che dovrà andare in CIPE, come pare, non troppo avanti nel tempo. Si tratta ovviamente del progetto preliminare.”*

## 8 – Mappa [Mappa n. 1 Accordo di Roma 30.1.2012](#)

---

[\[1\] Tutti gli Accordi della Torino-Lione](#)

[\[2\] Accordo di Torino 29.1.2001, it](#) [Accord de Turin 29.1.2001, fr](#)

[\[3\] Accordo di Roma 30.1.2012.it](#) – [Accord de Rome 30.1.2012, fr](#)

[\[4\] Crasi articoli 2 e 4 Accordo 2012](#) : Aux fins du présent Accord, on entend par : **A) « section internationale »**, l'ensemble des ouvrages, installations et équipements ferroviaires construits et à construire entre Saint-Didier-de-la-Tour et le nœud ferroviaire de Turin. Elle est constituée de trois parties : – **la partie française**, entre les environs de Saint-Didier-de-la-Tour et les environs de Montmélian, – **la partie commune franco-italienne**, entre les environs de Montmélian en France et de Chiusa S. Michele en Italie (ci-après « la partie commune franco-italienne »), est composée, suivant le plan figurant en annexe 1 au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) : a) **en France**, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ; b) d'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse – Bussoleno, **en Italie**, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ; c) d'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ; d) d'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa San Michele ; e) **en France** et **en Italie**, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ; f) ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne. Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles. Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé. En complément, Rete Ferroviaria Italiana (ci-après « RFI ») réalisera des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno. La consistance des phases suivantes sera définie par les Parties dans le cadre d'accords ultérieurs. – **la partie italienne**, des environs de Chiusa S. Michele au nœud de Turin.

**B)** « **section transfrontalière** », la section de la partie commune comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne en France et Suse – Bussoleno en Italie ; **E)** « Ligne historique du Fréjus », la section de ligne ferroviaria située entre les gares de Modane et de Bardonnèche, y compris le tunnel historique du Fréjus, gares exclues.

[5] [Torino-Lione: Costi aggiornati al 2017 – L’Italia pagherebbe il tunnel 293,5 milioni di Euro al km – Mappa Progetto](#)

[6] <http://ricerca-delibere.programmazioneeconomica.gov.it/media/docs/2017/E170067.pdf> Rif. E170067 del 7 agosto 2017

[7] Direttiva 2004/17/CE du 31 mars 2004 <http://www.marche-public.fr/Marches-publics/Textes/Directives/2004-17-CE/Directive-2004-17-CE-secteurs-speciaux.pdf>

[8] Accordo 2012 – Art. 6.2. Il Promotore pubblico ha la qualifica di gestore dell’infrastruttura della sezione transfrontaliera ai sensi della direttiva 2001/14/CE e potrà delegare tutte o alcune delle missioni che gli sono affidate in tale qualità, concludendo accordi con altri gestori di infrastrutture dei due Stati. Nell’ipotesi in cui il Promotore pubblico decidesse di procedere a tale delega della messa in Servizio dell’opera, tale decisione dovrebbe essere presa almeno 2 anni prima della messa in Servizio.

[9] Il 16 gennaio 2018 <http://www.railjournal.com/index.php/europe/fs-eyes-opportunities-at-home-and-abroad.html>

[10] [http://www.telt-sas.com/wp-content/uploads/2016/10/TELT\\_STATUTO\\_agg010716.pdf](http://www.telt-sas.com/wp-content/uploads/2016/10/TELT_STATUTO_agg010716.pdf)

[11] <http://www.presidioeuropa.net/blog/torino-lione-opera-pagata-dall-italia/>

[12] [Torino Lione, una PPP nascosta: documentazione](#)

[13] LIBRO BIANCO Bruxelles, 28.3.2011 COM (2011) 144 definitivo – Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:it:PDF>

[14] [Regolamento \(UE\) N. 1316 2013 11 dicembre 2013 CEF con note strozzature e collegamenti mancanti](#)

[15] Il dossier Stampa di LTF – luglio 2013, Cfr. Pag. 16 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Dossier-de-presse-LTF-fevrier-2014.pdf>:

[16] Gli schemi di PPP [http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2017/08/PPP-Torino-Lione-CORI\\_-Osservatorio-Torino-Lione.pdf](http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2017/08/PPP-Torino-Lione-CORI_-Osservatorio-Torino-Lione.pdf)

[17] Cfr. pag. 10  
[http://presidenza.governo.it/osservatorio\\_torino\\_lione/PDF/20160620\\_OT\\_NLTL\\_tappa1\\_def\\_2.pdf](http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/20160620_OT_NLTL_tappa1_def_2.pdf)

[18] <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=13796> “Verifica del Modello di Esercizio tratta nazionale del 25 settembre 2017”

[19] [www.ferrovie.it/portale/articoli/2173/pdf](http://www.ferrovie.it/portale/articoli/2173/pdf)

[20] <http://www.stradeeautostrade.it/notizie/2016/dimezzati-i-costi-della-torino-lione-project-review-anche-sulla-tratta-nazionale/>

[21] [Risposta scritta ad interrogazione 540 CR 23853 1 luglio 2015 Assessore Balocco a Consigliera Francesca Frediani su Linea Storica e Tratta Bussoleno – Avigliana 1 luglio 2015](#)

[22] <http://www.cr.piemonte.it/interfo/legislatura/10/atto/540/documento/7356/visualizza>

---

## **Critica di Marco Ponti 20180128 e Replica di Paolo Prieri 20180131**

**Caro Marco**, nel testo [Il progetto Torino – Lione : impegno Italia/Francia – geografia – chi paga – costo 2017 – TELT – proprietà – privatizzazione](#) non ci sono “ *cose vistosamente false* ”: sono critiche e analisi di categorie economiche e strutture giuridico-organizzative sulle quali tu hai il diritto di critica argomentata.

Per memoria, trascrivo ciò che ho scritto e commento le tue critiche del 28 gennaio 2018.

### **1 – Costruire un’opera apparentemente indispensabile.**

Su questa definizione siamo d’accordo.

### **2 – Fare pagare il costo certificato ai cittadini europei (40%), e il resto – varianti e inflazione – agli italiani e ai francesi in parti uguali (cfr. Accordo 2012).**

Qui tu affermi che “ *i cittadini europei non pagano nulla, è una nota partita di giro tra i versamenti dei paesi e le infrastrutture che chiedono, e l’inflazione non è un costo* ”.

**2.1** - I progetti finanziati dall’UE **sono partite di giro** tra la UE e gli Stati Membri, tutte asimmetriche perché alcuni SM ricevono più di quello che versano, altri Stati Membri l’opposto. Ma anche se fosse una partita di giro, i soldi che la UE muove non sono virtuali. Sono fondi prelevati, eccome, dal bilancio europeo alimentato dagli Stati Membri. Quello che si contesta è che “quella partita di giro” porti denari alle Grandi Opere Inutili e Imposte come la Torino-Lione e non ad altre, ben più utile e necessarie, priorità.

Noi oppositori No TAV abbiamo più volte richiamato i Regolamenti UE che prevedono l’*opportunità (sic)* dell’analisi costi-benefici dei progetti sotto il profilo socioeconomico e l’uso efficiente dell’infrastruttura nuova ed esistente.

Se i finanziamenti UE sono erogati a favore di progetti di “**solo andata**” (come tu hai ben illustrato nel tuo libro dallo stesso nome), la responsabilità è anche dei Deputati europei degli Stati Membri che li approvano (anche se non sono realizzati nei loro territori). Sappiamo che molti Deputati europei non si azzardano a contestare i progetti di altri Stati membri per garantirsi in reciprocità!

Le valutazioni dei progetti sono effettuate dalla Commissione europea (cfr. Art. 51 del Regolamento (UE) N. 1315/2013) che ricorda che formalmente sono gli Stati Membri a individuarli (cfr. Punto 1 pag. 128 del Regolamento N. 1315/2013): 1. «La Commissione ricorda che la decisione di presentare progetti per ottenere un finanziamento a titolo del Meccanismo per collegare l’Europa (CEF) è prerogativa degli Stati membri e che su tale prerogativa non incidono in alcun modo le percentuali

indicative per obiettivi specifici di trasporto elencate nella parte IV dell'allegato.»). I promotori delle opere affermano sempre il contrario!

## **REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE**

(22) È altresì **opportuno** che i progetti di interesse comune per i quali è richiesto un finanziamento dell'Unione siano sottoposti a un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico, basata su una metodologia riconosciuta, che tenga conto di tutti i costi e i benefici sul piano sociale, economico, climatico e ambientale. L'analisi costi-benefici per quanto attiene al clima e all'ambiente dovrebbe basarsi sulla valutazione di impatto ambientale effettuata ai sensi della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (1).

### **Articolo 4 – Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti**

v) l'uso efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente;

### **Articolo 51 - Principi di fondo per la valutazione dell'analisi del rapporto costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e del valore aggiunto europeo**

Sulla base degli obiettivi enunciati all'articolo 4, la Commissione pubblica i principi di fondo che applica per la valutazione dell'analisi del rapporto costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e del valore aggiunto europeo con riguardo ai progetti di interesse comune per i quali è chiesto un finanziamento dell'Unione.

## **REGOLAMENTO (UE) N. 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010**

**Articolo 10 – Tassi di finanziamento – 6.** L'importo dell'assistenza finanziaria concesso alle azioni selezionate è modulato sulla base di un'analisi costi-benefici di ciascun progetto, della disponibilità di risorse di bilancio dell'Unione e della necessità di massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti dell'Unione.

**2.2 - L'inflazione non è un costo:** dipende dal punto di vista. Per i debitori è una manna. Per i cittadini, che sono i finanziatori delle Grandi Opere, l'inflazione è una costante perdita di potere d'acquisto. Inoltre la fiscalità, in presenza di scaglioni con aliquote fiscali progressive, diminuisce i salari nominali.

Tutto ciò significa trasferire ricchezza, è questo il **costo** che tu vuoi negare.

Le imprese di costruzione che realizzano le Grandi Opere si cautelano con la revisione dei prezzi.

La UE si è cautelata accettando di finanziare la Torino-Lione al 40% di un importo certificato a valore 2012, mentre Francia e Italia dovranno finanziare il resto dei lavori ai costi che riusciranno a spuntare con le imprese di costruzione.

Gli indici di rivalutazione presenti all'Art. 2.1 del [Protocollo addizionale Venezia 8 Marzo 2015](#) valgono solo "al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori" e non sono quindi cogenti né realisticamente potrebbero esserlo.

**3 – Costituire un Promotore definito “pubblico”, di fatto un’impresa multinazionale di diritto francese (TELT), che assuma la proprietà delle opere e disponga del potere di affidare ai privati la gestione dell’infrastruttura, Privatizzare due linee ferroviarie.**

Qui tu affermi che *“di privato non c’è assolutamente nulla: TELT è tutta pubblica, e mi sentirei di escludere che possa affidare la gestione a privati, se non con una gara che dimostri che hanno costi inferiori a un gestore pubblico (le gare non si fanno mai proprio perché succederebbe spesso...); vedi sopra: pura fantascienza...magari succedesse, risparmierebbero un sacco di soldi. Il costo del lavoro nel settore ferroviario è del 30% superiore a quello del settore privato per “voto di scambio”.*

fronte alle tue argomentazioni, preciso meglio il mio pensiero.

- **Ponti:** *“di privato non c’è assolutamente nulla: TELT è tutta pubblica”*

**TELT** è una società per azioni semplificata di diritto francese controllata in modo paritario dallo Stato francese e dallo Stato italiano, le azioni non sono cedibili.

L’oggetto e i compiti sono indicati all’Art. 2 del suo [Statuto](#) che è qui sotto trascritto integralmente.

La lettura mostra di quale potere eccezionale dispone **TELT**, definita “entità aggiudicatrice” ai sensi della [Direttiva 2004/17/CE del 31 marzo 2004](#).

Se la proprietà di **TELT** è degli Stati, il suo potere è tuttavia sottratto al controllo democratico e puntuale dei cittadini e dei loro rappresentanti che hanno un accesso molto parziale alle decisioni di questa “multinazionale” e solo ex post (consultazione dei bandi di gara e del bilancio annuale). I due rappresentanti delle Regioni Auvergne Rhône-Alpes e Piemonte siedono nel C.d.A. *“senza diritto di voto e limitatamente alle discussioni che non contengono questioni confidenziali come in particolare l’aggiudicazione o l’attribuzione di un contratto”.*

È utile leggere, ma con molta attenzione, l’Art. 11 dello Statuto per rendersi conto della totale opacità della gestione di una società di proprietà pubblica di fatto sottratta ad ogni controllo.

**Di fatto TELT agisce come una società privata.**

- **Ponti:** *“e mi sentirei di escludere che possa affidare la gestione a privati, se non con una gara che dimostri che hanno costi inferiori a un gestore pubblico (le gare non si fanno mai proprio perché succederebbe spesso...); vedi sopra: pura fantascienza...magari succedesse, risparmierebbero un sacco di soldi. Il costo del lavoro nel settore ferroviario è del 30% superiore a quello del settore privato per “voto di scambio”.*

L’affidamento ai privati di parti della gestione di **TELT (Promotore pubblico)** è stabilito all’Art. 6.2 dell’[Accordo di Roma 30.1.2012,it](#) che afferma:

**6.2.** Il **Promotore pubblico** ha la qualifica di **gestore dell’infrastruttura della sezione transfrontaliera** ai sensi della direttiva 2001/714/CE e **potrà delegare tutte o alcune delle missioni che gli sono affidate** in tale qualità, **concludendo accordi** con altri gestori di infrastrutture dei due Stati.

Questo articolo non precisa se per “accordi” s’intende il risultato di una gara, come normalmente dovrebbe essere. Sappiamo tuttavia che l’intervento di soggetti privati è auspicato. Nell’[Allegato n. 2 dell’Accordo di Roma 30.1.2012](#) “Principi del montaggio giuridico, economico e finanziario

dell'opera" viene richiamato proprio l'intervento dei privati: **"il montaggio finanziario del progetto dovrà ricercare il miglior modo di mobilitare i capitali privati"**.

Già a pagina 16 di un [dossier per la stampa di LTF del 2013](#) era anticipava la necessità del PPP: "Si parla dei rischi connessi alla costruzione unicamente per i lavori di genio civile. In tutti i [casi studiati](#) i lavori di armamento (binari, catenarie, segnalamento ...) sono attribuiti ad un partner privato, che sarà in seguito incaricato di gestire l'armamento nel quadro di un Partenariato Pubblico Privato".

E' dunque previsto che al termine della costruzione del tunnel, ma ben inteso prima della posa delle infrastrutture che lo rendono "ferroviario", TELT, in quanto promotore e gestore della NLTL (Cfr. Art. 6.2 [Accordo di Roma 30.1.2012,it](#)) procederà a « **delegare tutte o alcune delle missioni che le sono affidate**», ad esempio, cessione di parte dei servizi della linea ad altri soggetti da lei scelti in via esclusiva, come indicato all'Art. 6.2 dell'[Accordo di Roma 30.1.2012,it](#). Questa è un'operazione di PPP già [annunciata](#) pubblicamente dal Direttore Generale di TELT Mario Virano il 22 maggio 2017 a Torino.

Molti Governi nazionali e locali, per la fornitura di beni e servizi pubblici, ricorrono alla PPP per il reperimento di risorse aggiuntive private. La scelta è sempre motivata da una pretesa maggiore efficienza del privato e/o una sua maggiore competitività rispetto al pubblico. In realtà le operazioni di PPP sono più costose degli appalti pubblici *non truccati*, e servono per occultare il debito pubblico con pratiche contabili non trasparenti. I presunti costi inferiori dei PPP sono quasi sempre recuperati dal privato con Accordi aggiuntivi firmati quando l'inchiostro del contratto si è appena asciugato.

## **NOTA – Statuto TELT**

### **Articolo 2 – Oggetto**

**2.1** La Società ha per oggetto tutte le missioni e esercita tutte le competenze che le vengono riconosciute ai sensi dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

A tal proposito ha in particolare i seguenti compiti:

- la direzione strategica e operativa del progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione sulla sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;
- la progettazione, la realizzazione e l'esercizio della linea ferroviaria e delle opere della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;
- la conclusione e il monitoraggio dei contratti richiesti dalle suddette operazioni, di cui assicura il buon compimento nei confronti dello Stato francese, dello Stato italiano e dell'Unione europea;
- la gestione dell'infrastruttura, ai sensi della direttiva 2001/14/CE o di ulteriori testi legislativi aventi lo stesso oggetto:
  - della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

- della linea storica del Fréjus definita al punto e) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, secondo le condizioni che, in applicazione dell'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, saranno definite con una modifica della Convenzione del 29 gennaio 1951;

- la definizione dei canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e, conformemente all'articolo 25 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, della sezione della linea storica situata tra le interconnessioni con la linea nuova;

- la realizzazione di ogni altra missione ad essa affidata dallo Stato francese e dallo Stato italiano nell'ambito del progetto di nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione.

**2.2** La Società ha inoltre per oggetto, conformemente all'Accordo del 29 gennaio 2001 e all'Accordo del 30 gennaio 2012 tra il Governo della Repubblica francese ed il Governo della Repubblica italiana per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino- Lione, di condurre studi, ricognizioni e lavori preliminari della sezione transfrontaliera definita all'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

**2.3** La Società può infine porre in essere ogni operazione finanziaria, commerciale, industriale, mobiliare o immobiliare direttamente o indirettamente connessa all'oggetto sociale precitato, in particolare facilitandone o completandone la realizzazione.

---