



Presidenza del Consiglio dei Ministri

COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO

PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

Prot. n. 20/2018

Torino, 12 gennaio 2018

Monsieur Philippe DURON

Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures
Ministère de la transition écologique et solidaire
244, Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Gentile Presidente,

Sono venuto a conoscenza della lettera inviata dall'Ing. Sandro Plano, Sindaco del Comune di Susa e Presidente dell'Unione Montana Valle di Susa, al *Conseil d'Orientation des Infrastructures* che Lei autorevolmente presiede.

In proposito desidero fare chiarezza, nel mio ruolo di Commissario di Governo per l'Asse Ferroviario Torino-Lione, circa le inesattezze e le informazioni fuorvianti riportate.

Il *Governo Italiano* segue da vicino e con attenzione i lavori delle Assises nationales de la mobilité e del *Conseil d'Orientation des Infrastructures*, annunciati al recente Vertice di Lione del 27 settembre dal presidente Macron, dove, insieme al Presidente Gentiloni, è stata ribadita la determinazione dei due Paesi a realizzare l'indispensabile tunnel di base del Moncenisio.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, sulla base di quanto concordato nel documento finale del vertice, ha partecipato il 24 novembre a Parigi, su invito del Governo francese, alla giornata internazionale delle *Assises nationales de la mobilité* per presentare l'esperienza italiana di revisione delle opere strategiche. La partecipazione del Ministro è stata accompagnata anche da un Seminario di esperti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con gli omologhi francesi.

Nella stessa giornata del 24 novembre 2017 si è tenuta la *prima riunione del Gruppo di Lavoro bilaterale sui finanziamenti* previsto nel *Vertice di Lione del 27 settembre 2017*, durante la quale, con il coordinamento del rappresentante della Commissione Europea, è stato approfondito il tema dei *finanziamenti dell'opera*, esaminando la proposta francese di utilizzare un sovra-pedaggio *Eurovignette* da applicare alle sole autostrade a pedaggio che afferiscono ai valichi tra Italia e Francia (Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco); si è inoltre parlato del *finanziamento italiano dell'opera*, inserito nel bilancio pluriennale dello Stato, e si è tenuta una prima presentazione sulla esperienza di revisione progettuale della tratta nazionale italiana di adduzione al tunnel del Moncenisio, recentemente decisa dal Governo Italiano. Il gruppo di lavoro ha programmato una prossima riunione operativa per la giornata del 1° febbraio 2018.

La lettera del Presidente Plano si colloca quindi al di fuori del contesto, di continuo approfondimento condotto dai Governi Italiano e Francese attraverso la *Commissione Intergovernativa per l'Asse Ferroviario Torino-Lione*, istituita con l'Accordo Italia-Francia del 1996 e direttamente partecipata dai rappresentanti designati dai due Stati, riunitasi recentemente a Parigi il 12 dicembre 2017, a cui partecipa anche TELT, la società binazionale costituita dai due Stati per progettare, realizzare e gestire l'opera.

Nella sua lettera il Presidente Plano dimostra infatti di non disporre di informazioni corrette ed aggiornate sul progetto, sulle sue motivazioni e sulla sua evoluzione: il Presidente Plano, eletto nel 2014, ha deciso di non partecipare più ai lavori *dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione*, la sede istituzionale di confronto sul progetto istituita dal Presidente della Repubblica Italiana e partecipata dai proponenti (TELT e RFI), dai rappresentanti di tutti i Ministeri, da tutti gli Enti territoriali, nonché dalla *maggioranza dei Comuni interessati all'opera*.

Le opinioni proposte nella lettera del Presidente Plano non sono una novità e rappresentano una posizione "ideologica" che continua ad essere ripetuta dagli oppositori all'opera.

Tali opinioni sono state negli ultimi 20 anni, in ogni sede, ampiamente dibattute.

Per ultimo anche nella recente discussione parlamentare (dicembre 2016), dove, alla Camera dei Deputati sono state tenute audizioni tecniche di esperti favorevoli e contrari all'opera.

Le opinioni, riprese nella lettera del Presidente Plano, sono state giudicate dal Parlamento italiano infondate e per questo respinte; il Parlamento Italiano ha quindi approvato la ratifica e l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera a grandissima maggioranza nel gennaio del 2017.

In particolare il Parlamento ha ritenuto inaccettabile la valutazione delle condizioni *dell'attuale linea ferroviaria nella sua tratta di valico*, espresse dagli oppositori e riprese nella lettera di Plano, che risulta invece oggi *assolutamente inadeguata al transito delle merci ed ormai sempre più abbandonata dagli operatori ferroviari*.

La linea ferroviaria a causa delle inemendabili caratteristiche fisiche e morfologiche della sua tratta di valico Saint Jean de Maurienne-Bussoleno (pendenza e raggi di curvatura e quindi esiguità della massa trasportabile a costi elevati di trazione) è ormai fuori mercato, ha gravi deficit di sicurezza che ne limitano fortemente la capacità. A causa delle pesanti limitazioni dovute alla sicurezza, secondo i gestori italiani e francesi, (CIG del 12 dicembre 2017), la capacità complessiva effettiva della tratta di valico è limitata a circa 50 treni merci al giorno, corti e leggeri, a doppia o tripla trazione. La massa trasportata rappresenta quindi una esigua frazione della capacità teorica dichiarata nella lettera del Presidente Plano, che si riferisce a valutazioni di oltre 10 anni fa, che non tengono conto delle condizioni di sicurezza ferroviaria e della situazione attuale.

Per queste ragioni, alla prova del "mercato", in controtendenza con tutti i valichi delle Alpi, la linea storica ha perso negli ultimi 15 anni il 70% dei volumi arrivando nel 2016 a meno di 3 milioni di tonnellate di merci trasportate. Poco più del 7% del totale complessivo delle merci transitate tra Italia e Francia. Negli ultimi 4 anni, dopo l'uscita dalla crisi economica, con una ripresa del traffico e dello sviluppo del trasporto ferroviario ai valichi alpini, la linea del Frejus ha perso ancora oltre il 12% dei volumi trasportati.

Questo succede mentre il traffico ai valichi tra Italia e Francia è negli ultimi anni in marcata ripresa, superiore a quello dei valichi italo svizzeri, ma solamente nella modalità stradale: oltre 39 milioni di tonnellate (il 93% del totale) hanno viaggiato su gomma nel 2016. Esiste ai valichi italo-francesi e si sta ulteriormente ampliando il peggior squilibrio modale delle Alpi: 2,8 milioni di TIR l'anno passano il confine tra Italia e Francia attraversando le autostrade delle valli alpine e sulla costiera ligure e della Provenza - Costa Azzurra, producendo inquinamento, congestione, incidenti..

Siamo per questo sempre più convinti che, senza la prospettiva del tunnel di base non ci sarà più nessun trasporto merci via ferrovia e si raggiungerebbe lo sciagurato risultato di un transito delle

merci esclusivamente su autostrada, in spregio agli impegni assunti da Francia, Italia ed UE su ambiente (COP21) e trasporti, al rispetto della Convenzione delle Alpi.

E senza la nuova linea le stesse politiche perseguite e finanziate da Italia e Francia di sostegno al trasporto ferroviario, l'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), anch'essa osteggiata dal Movimento NOTAV, sarebbero inutili.

L'Italia e la Francia ritengono che sulla linea storica, dove il costo è oggi insostenibile "a libero mercato", sia necessario intervenire con misure economiche di sostegno sul differenziale di costo che oggi esiste rispetto alle linee ferroviarie alpine più competitive, ma questa azione ha senso nel transitorio, mentre si costruisce il nuovo tunnel di base del Moncenisio, per evitare la totale desertificazione della linea e consentire, all'esercizio della nuova infrastruttura, un veloce trasferimento modale dalla gomma al ferro ed una veloce crescita del traffico ferroviario.

L'unica soluzione per realizzare anche ai valichi Italia-Francia un riparto modale ferroviario coerente con gli obiettivi Italiani ed Europei (30% di trasporto merci via ferrovia al 2030, 50% al 2050) è quindi la realizzazione del Nuovo Tunnel di Base, il cui avvio definitivo dei lavori è stato approvato e ratificato dai Parlamenti Italiani e Francesi all'inizio del 2017 e che entrerà in esercizio nel 2029.

Riguardo agli altri temi sollevati, relativi alle coperture economiche dello stato italiano quanto scritto nella lettera non è corretto.

1. L'Italia ha deliberato la copertura finanziaria pressoché totale dell'opera, utilizzando lo strumento legislativo dei lotti costruttivi applicati nel proprio ordinamento legislativo a progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T ed a progetti con costo complessivo superiore ai 2 miliardi di euro, non suddivisibile in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche.

Il costo del lotto costruttivo autorizzato è integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea; il progetto definitivo dell'opera completa è accompagnato da una relazione che indica le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il crono-programma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali.

2. L'Italia con Legge di Ratifica del gennaio 2017 e con la successiva deliberazione CIPE del 7 agosto 2017 ha definito puntualmente il percorso di finanziamento dell'opera. L'atto, che costituisce impegno programmatico dello Stato Italiano per il completo finanziamento dell'opera, ha sbloccato i finanziamenti relativi alla quota italiana del primo e secondo lotto costruttivo con opere previste dal planning fino al 2022, dell'importo di oltre 2.400 mln di euro (a cui si aggiungono 450 mln di finanziamento europeo - quota Italia nell'esercizio 2015-2020). Considerato l'impegno dello stato italiano di 2.884,9 mln, risulta chiaro che esiste, a valuta attuale, una copertura di oltre l'80% del finanziamento per l'Italia.

Mi permetto inoltre di trasmetterle, con invio separato, un documento aggiornato a dicembre 2017, in corso di traduzione in francese, in cui sono meglio sviluppate le tematiche che ho sintetizzato nella mia lettera.

La ringrazio per il tempo che mi ha dedicato e sono a Sua disposizione per qualsiasi chiarimento.

Cordialmente.

Commissaire extraordinaire
du Gouvernement italien et
Président de la Délégation italienne de la CIG

TRADUCTION DE COURTOISIE

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance de la lettre envoyée par M. Sandro Plano, Maire de la ville de Susa et président de l'Union montagnarde de la Vallée de Susa, au Conseil d'orientation des infrastructures que vous présidez avec autorité.

À cet égard, je voudrais clarifier, en ma qualité de Commissaire du Gouvernement pour l'Axe Ferroviaire Turin-Lyon, les inexactitudes et les informations trompeuses rapportées.

Le Gouvernement Italien suit de près et avec la plus grande attention les travaux des Assises nationales de la mobilité et du Conseil d'orientation des Infrastructures, annoncés par le président Macron lors du récent sommet de Lyon du 27 septembre, où, avec le président Gentiloni, la détermination des deux pays à réaliser l'indispensable tunnel de base du Montcenis a été réitérée.

Sur la base de ce qui a été convenu dans le document définitif du sommet, le Ministre des Infrastructures et des Transports, Graziano Delrio, a participé le 24 novembre dernier à Paris, à l'invitation du Gouvernement Français, à la journée internationale des Assises Nationales de la Mobilité, afin d'y présenter l'expérience italienne de révision des ouvrages stratégiques. La participation du Ministre a également été accompagnée d'un séminaire d'experts du Ministère des Infrastructures et des Transports avec leurs homologues français.

Le même jour, s'est tenue la première réunion du Groupe de Travail bilatéral sur les financements, instauré lors du Sommet de Lyon du 27 septembre 2017, au cours de laquelle, avec la coordination du représentant de la Commission Européenne, le sujet du financement de l'ouvrage a été approfondi, en examinant la proposition française d'utiliser un sur-péage Eurovignette à appliquer uniquement sur les autoroutes payantes reliant l'Italie et la France (Vintimille, Fréjus, Mont-Blanc). Il a également été question du financement italien de l'ouvrage, inclus dans le budget pluriannuel de l'État, et une première présentation a été faite sur l'expérience de révision conceptuelle du tronçon national italien vers le tunnel du Montcenis, récemment décidée par le Gouvernement Italien. La prochaine réunion opérationnelle du groupe de travail est prévue le 1^{er} février 2018.

La lettre de M. Plano se situe donc en dehors du contexte d'approfondissement permanent mené par les Gouvernements Italien et Français par le biais de la Commission intergouvernementale pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin, établie dans le cadre de l'Accord Italie-France de 1996 et à laquelle siègent les représentants directement désignés par les deux États. A la Commission, qui s'est réunie le 12 décembre 2017 à Paris, participe également TELT, société binationale constituée par les nos deux Pays pour concevoir, réaliser et gérer l'ouvrage.

Dans sa lettre, M. Plano fait montre de ne pas disposer d'informations correctes et à jour sur le projet, sur ses motivations et son évolution. Élu en 2014, M. Plano a décidé de ne plus participer aux travaux de l'Observatoire pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin, forum institutionnel d'échange sur le projet, institué par le Président de la République Italienne et auquel participent les promoteurs TELT et RFI, les représentants de tous les Ministères et de toutes les collectivités locales, ainsi que la plupart des Communes concernées par l'ouvrage.

Les opinions exprimées dans la lettre de M. Plano ne sont pas nouvelles et elles incarnent une position « idéologique », qui continue d'être reprise par les détracteurs de l'ouvrage.

Ces opinions ont fait l'objet d'un large débat à tous les niveaux au cours de ces vingt dernières années, y compris à la Chambre des Députés, où des auditions techniques de spécialistes pour ou contre l'ouvrage ont été organisées en décembre 2016.

Ces points de vue, tels qu'ils figurent dans la lettre de M. Plano, ont été jugés dépourvus de tout fondement par le Parlement Italien et, donc, rejetés. Le Parlement a donc approuvé en janvier 2017 à

la très grande majorité la ratification et le démarrage des travaux définitifs de la section transfrontalière.

En particulier, le Parlement a jugé inacceptable l'évaluation de l'état de l'actuelle ligne ferroviaire transfrontalière, exprimée par les opposants et reprise dans la lettre de M. Plano. Or, cette ligne est aujourd'hui totalement insuffisante par rapport au trafic de marchandises et de plus en plus abandonnée par les opérateurs ferroviaires.

En raison des caractéristiques physiques et morphologiques de son tronçon transfrontalier entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno (forte déclivité et rayons de courbure, d'où une masse transportable réduite et des coûts élevés de traction), la ligne est désormais hors marché et elle présente de graves défaillances de sécurité qui limitent sérieusement sa capacité. À cause des sévères restrictions dues à la sécurité, selon les responsables italiens et français (CIG du 12 décembre 2017), la capacité globale réelle du tronçon n'est que d'environ 50 trains de marchandises par jour, courts et légers, à double ou triple traction. La masse transportée représente donc une petite fraction de la capacité théorique déclarée dans la lettre de M. Plano, qui fait référence à des estimations qui datent de plus de dix ans et qui ne tiennent pas compte des conditions de sécurité ferroviaire et de la situation actuelle.

Pour ces raisons, mise à l'épreuve du marché et en contre-tendance par rapport à tous les passages alpins, la ligne historique a perdu au cours de ses quinze dernières années 70% de ses volumes, jusqu'à descendre au-dessous de 3 millions de tonnes de fret en 2016. Cela correspond à un peu plus de 7% du tonnage total de marchandises transportées entre l'Italie et la France. Au cours de ces quatre dernières années, malgré la fin de la crise économique et le redémarrage rapide du trafic et du développement du transport ferroviaire à travers les Alpes, la ligne du Fréjus a encore perdu plus de 12% des volumes transportés.

Cela se produit alors que le trafic aux points de passage entre l'Italie et la France est depuis quelques années en nette augmentation, supérieur même à celui des passages italo-suisse, mais uniquement pour le mode routier : plus de 39 millions de tonnes (93% du total) ont voyagé par la route en 2016. C'est aux passages frontaliers franco-italiens que le déséquilibre modal des Alpes est le plus évident : 2,8 millions de poids lourds franchissent chaque année la frontière entre la France et l'Italie, en empruntant les autoroutes alpines ou encore celles de la côte ligure et de la Provence - Côte d'Azur, au prix de pollution, d'embouteillages, d'accidents...

Nous sommes donc de plus en plus persuadés que, sans la perspective du tunnel de base, il n'y aura plus de transport ferroviaire de fret avec, pour malheureux résultat, la prédominance absolue de la route, au mépris des engagements pris par la France, l'Italie et l'UE en matière d'environnement (COP21) et de transports ainsi que du respect de la Convention des Alpes.

Et, sans la nouvelle ligne, les politiques poursuivies et financées par l'Italie et la France en faveur du transport ferroviaire et de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) – elle aussi combattue par le Mouvement NOTAV - seront inutiles.

L'Italie et la France estiment qu'il est nécessaire d'intervenir sur la ligne historique, dont les coûts sont aujourd'hui insoutenables face au libre-marché, à travers des mesures économiques de support pour agir sur le différentiel de coût qui existe actuellement par rapport aux lignes ferroviaires alpines plus compétitives. Or, cette action aura bien entendu une importance transitoire, durant la réalisation du tunnel de base du Montcenis, pour éviter la désertification totale de la ligne et permettre, lors de la mise en service de la nouvelle infrastructure, un transfert modal rapide de la route au rail ainsi qu'une croissance rapide du trafic ferroviaire.

La seule solution pour obtenir une répartition modale cohérente avec les objectifs italiens et européens entre l'Italie et la France (30% du fret par rail d'ici 2030, 50% en 2050) est donc représentée par la construction du nouveau tunnel de base, dont le démarrage définitif des travaux a été approuvé et ratifié début 2017 par les Parlements Italien et Français et dont la mise en service est prévue en 2029.

En ce qui concerne les autres questions soulevées, relatives aux couvertures économiques de l'État, le contenu de la lettre n'est pas correct.

1. L'Italie a approuvé le financement presque total de l'ouvrage, en utilisant l'instrument législatif des lots de construction qui s'appliquent, dans son système juridique, aux projets prioritaires inclus dans les couloirs européens TEN-T ainsi qu'aux projets dont le coût global dépasse 2 milliards d'euros, qui ne peuvent pas être répartis en lots fonctionnels d'une valeur inférieure à 1 milliard d'euros et qui sont inclus dans le programme des infrastructures stratégiques.

Le coût du lot de construction autorisé est entièrement financé et il doit y avoir une couverture financière par le biais de ressources publiques ou privées, nationales ou de l'Union Européenne. Le projet définitif de l'ouvrage est accompagné d'un rapport qui précise les phases de réalisation de l'ensemble des travaux pour les lots de construction, le calendrier de travail pour chacun des lots et les besoins financiers annuels s'y rattachant.

2. Par sa Loi de Ratification de janvier 2017 et la délibération CIPE du 7 août 2017, l'Italie a ponctuellement défini le parcours de financement de l'ouvrage. Cet acte, qui a valeur d'engagement programmatique de l'État italien pour le financement intégral du projet, a permis de libérer les fonds liés à la part italienne du premier et du deuxième lot de construction, avec des travaux inclus dans la planification jusqu'en 2022, d'un montant de plus de 2.400 millions d'euros (auxquels s'ajoutent 450 millions d'euros de fonds européens - part de l'Italie pour la période 2015-2020). Compte tenu de l'engagement de l'État italien, à hauteur de 2884,9 millions, le financement italien est couvert à plus de 80%.

Je me permets également de vous transmettre, par pli séparé, un document actualisé à décembre 2017, dont la traduction en français est actuellement en cours, qui développe plus en détail les thèmes résumés dans cette lettre.

En vous remerciant de l'attention accordée, je reste à votre disposition pour toute précision supplémentaire.

Veillez agréer, Monsieur le Président, mes plus cordiales salutations.

*Commissaire extraordinaire
du Gouvernement italien et
Président de la Délégation italienne de la CIG*