

1.1 DESCRIZIONE DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

La Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (NLTL) è suddivisa nelle seguenti tratte:

- Tratta in territorio francese da Lione a Saint Jean de Maurienne;
- Tratta internazionale, sezione transfrontaliera, da Saint Jean de Maurienne a Susa/Bussoleno;
- Tratta in territorio italiano da Susa/Bussoleno a Settimo Torinese (via Orbassano).

La definizione delle varie tratte è stata stabilita dall'art. 2 dell'accordo italo-francese del 30 gennaio 2012.

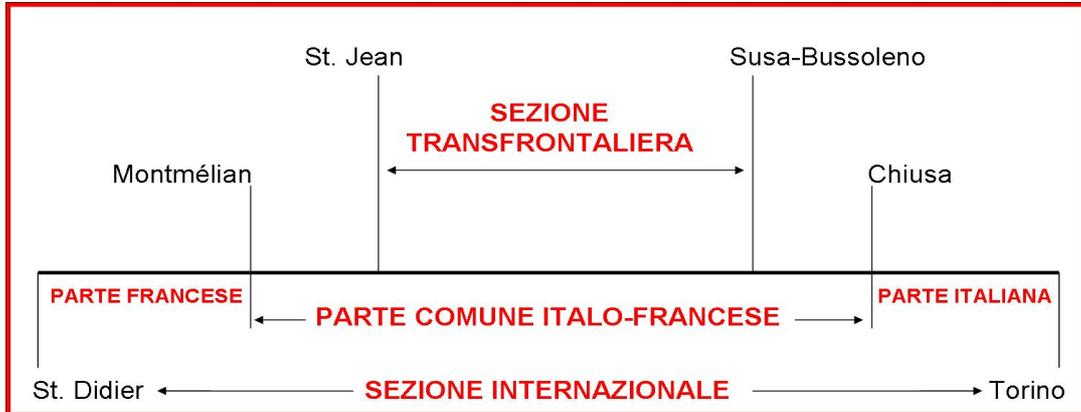


Fig. 1 - Schema riassuntivo delle tratte secondo l'art. 2 dell'accordo del 30 gennaio 2012

Articolo 2 – Definizioni

Ai fini del presente Accordo, si intende per:

- «sezione internazionale», l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino.

Essa è costituita da tre parti:

- la parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian ;
 - la parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia (di seguito «la parte comune italo-francese»);
 - la parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino.
- «sezione transfrontaliera»: la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia;
 - «Linea storica del Fréjus», il tratto di linea ferroviaria situato tra le stazioni di Modane e di Bardonecchia, ivi compresa la galleria storica del Fréjus, ad esclusione delle stazioni.

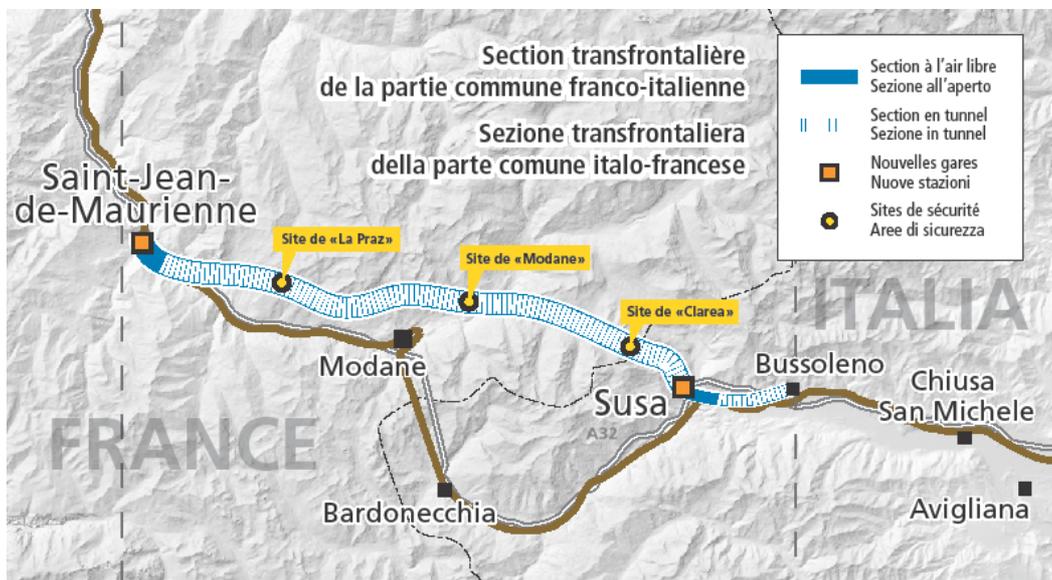


Fig. 2 - Mappa delle varie tratte allegata all'accordo del 30 gennaio 2012

TRATTA	PROGETTI APPROVATI AD OGGI		
	PRELIMINARE	DEFINITIVO	ESECUTIVO
INTERNAZIONALE	SI	NO	NO
FRANCESE	SI	NO	NO
ITALIANA	NO	NO	NO

Tab. 1 - Iter approvativo-progettuale raggiunto al 10 novembre 2014

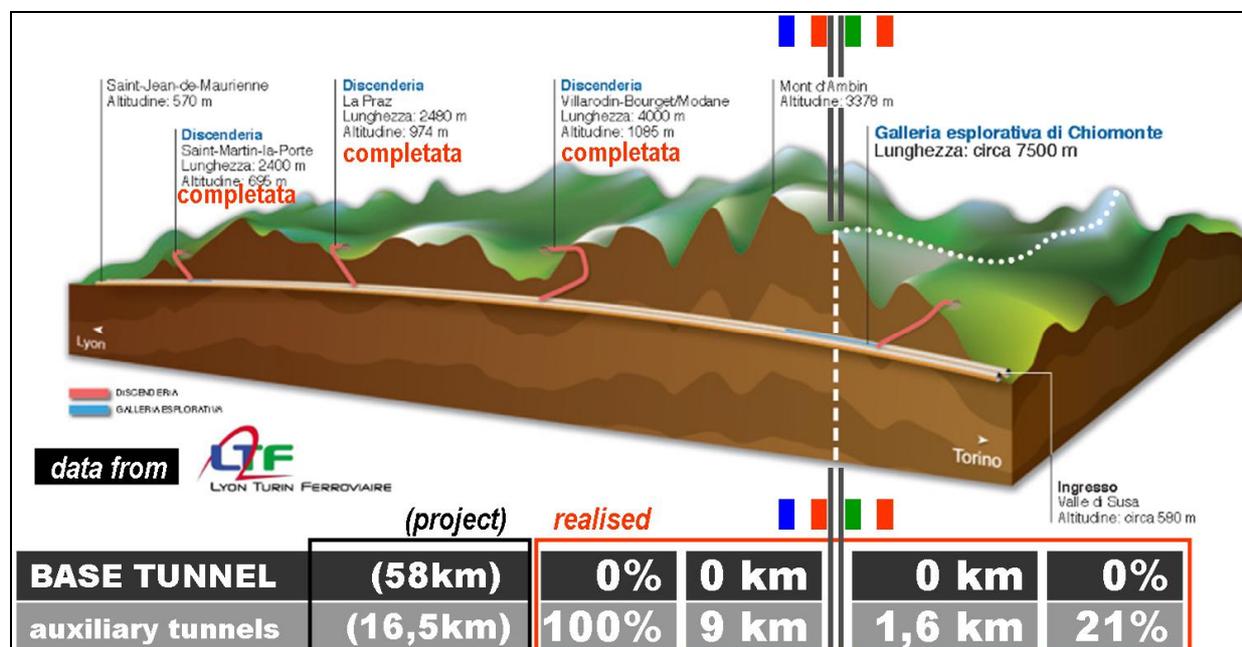


Fig. 3 - Stato dei lavori realizzati al 10 novembre 2014

1.2 COSTI DELLE TRATTE

a) Per il tratto in territorio francese si fa riferimento al documento “Dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique 2012” (pag. 19), redatto da RFF, che comporta un costo di euro **11.378 M€**

b) Per il tratto internazionale, parte comune italo francese, il documento di riferimento è il PD2 C30 TS3 0053A AP NOT “Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento” (facente parte del Progetto Definitivo del relativo tratto - redatto da LTF), che alla data di gennaio 2012 indica un costo di **8.844 M€**

c) Per il tratto in territorio italiano si fa riferimento al documento D040 00 R39 ST 000000 001B “Computo metrico estimativo” (facente parte del Progetto Preliminare del relativo tratto - redatto da RFI), che alla data di gennaio 2010 indica un costo di **4.393 M€** +/- 30%.

A questo valore, approssimato come affermato dagli stessi proponenti l’opera, occorre aggiungere il costo della tratta Bussoleno-Chiusa San Michele. Un tempo ricompreso nella parte comune italo francese, questo tratto è stato stralciato nel cosiddetto Progetto Definitivo low-cost (o meglio “prima fase funzionale”) e allocato nella parte italiana. Di conseguenza occorre, indicativamente, aggiungere un valore minimo di circa **2.000 M€** corrispondente al costo della galleria dell’Orsiera e delle opere nella piana di Chiusa San Michele. Detta tratta non godrà più del cofinanziamento europeo e francese, ma ricadrà totalmente sullo Stato italiano.

Sommando i costi sopraelencati si ottiene il valore di **26.615 M€** che, con le approssimazioni ricordate, rappresenta la stima attuale del costo complessivo della Nuova Linea Torino Lione. La Corte dei Conti francesi nelle sue relazioni critiche del 2012 e del 2014 ha ipotizzato un costo pari a **26 miliardi** di euro.

1.3 COSTO DELLA TRATTA INTERNAZIONALE

Il documento di riferimento è il già citato PD2 C30 TS3 0053A AP NOT “Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento” ove sono indicati i seguenti valori (in milioni di euro):

OGGETTO	COSTO OPERE IN ITALIA (*)	COSTO OPERE IN FRANCIA (**)	TOTALE
Costo di costruzione (comprese alee e imprevisti)	2.148	5.891	8.039
Integrazione per espropri, interferenze, misure di accompagnamento	215	114	329
COSTO TECNICO TOTALE	2.363	6.005	8.368
Miglioramento della capacità della linea storica Avigliana-Bussoleno	81	--	81
VALORE COMPLESSIVO DELLE OPERE	2.444	6.005	8.449
COSTI DIRETTAMENTE A CARICO DEL PROMOTORE PUBBLICO		395	395
BUDGET COMPLESSIVO			8.844

Tab. 2 - Composizione del costo complessivo della tratta internazionale

(*) I valori sottoindicati derivano dal computo metrico estimativo del Progetto Definitivo per le opere in territorio italiano della tratta comune italofrancese, aggiornati a gennaio 2012.

(**) I valori sottoindicati derivano dalle stime del Progetto Preliminare per le opere in territorio francese della tratta comune, datate 2010 e riportate a gennaio 2012 in base all'aggiornamento del costo PP2 2010 tramite l'indice francese di revisione prezzi TPO Sb (lavori in sotterraneo con scavo meccanizzato) e pari al **7% in anni 2**.

NB: i due costi non sono quindi omogenei.

Pertanto, il costo previsto della tratta internazionale ammonta a **8.844 milioni di euro**, con l'**esclusione dei costi attualmente a carico di LTF** (studi, progetti, indagini geologiche-geotecniche, rilievi topografici, costruzione delle discenderie, ecc.).

1.4 ONERI ADDIZIONALI

Dalle precedenti cifre sono esclusi gli oneri per:

- Revisione prezzi per il periodo di esecuzione dei lavori (**durata anni 12**).
- Oneri finanziari per il reperimento dei capitali per l'esecuzione dell'opera.
- Adeguamento (attualmente in corso) del progetto delle opere in territorio francese della tratta internazionale, al fine di rendere omogenee le due progettazioni.

Occorre inoltre ricordare che per lavori di questo genere gli imprevisti per le indeterminazioni geologiche, storicamente, hanno sempre superato tutte le più pessimistiche previsioni formulate nelle fasi progettuali. Argomentazione convalidata anche dal fatto che per il tunnel di base il modello geologico-geotecnico, evidenziato dagli elaborati progettuali, presenta per la maggior parte dello sviluppo della galleria “indice di affidabilità della previsione geologica” inferiore a 1 in una scala da 0 a 10 (ovvero scarsa o nulla attendibilità). Questo fatto rende assolutamente sottostimato il coefficiente moltiplicativo dei costi unitari di base per “alea tecnica ed imprevisti” assunto dai progettisti e posto pari a 1,124. Detto valore va a concorrere alla formazione del costo di costruzione di cui alla Tabella 2.

In ultimo, a livello progettuale, alcune importanti opere come il collegamento con il cantiere della Maddalena dello svincolo di Chiomonte sull'autostrada A32 e la componente strutturale della stazione di Susa non sono state sviluppate ad un livello definitivo ma solo alla fase di fattibilità (nel primo caso) e di progetto preliminare (nel secondo caso).

1.5 RIPARTIZIONE DEI COSTI

Nell'ipotesi di un budget complessivo, a euro correnti, pari a **11.977 M€** (come riportato dal quotidiano *Il Sole 24 Ore* del 24 ottobre 2014), con la ripartizione delle spese secondo le percentuali stabilite dall'accordo Italia-Francia del 30 gennaio 2012 (57,9% all'Italia, 42,1% alla Francia), si ottengono i seguenti esborsi netti in capo ai due paesi e la relativa quota di finanziamento UE:

IPOSTESI	UE	ITALIA	FRANCIA
Contributo UE 0%	0	6935	5042
Contributo UE max 40%	4791	4161	3025

Tab. 3 - Ripartizione dei costi della tratta internazionale a euro correnti

Se invece si considera il valore a euro costanti di cui al documento PD2 C30 TS3 0053A AP NOT si ottengono i seguenti valori:

IPOSTESI	UE	ITALIA	FRANCIA
Contributo UE 0%	0	5121	3723
Contributo UE max 40%	3538	3072	2234

Tab. 4 - Ripartizione dei costi della tratta internazionale a euro costanti

Il tutto per un'opera che ricade per il 78,8% in Francia e per il 21,2% in Italia, con conseguente trasferimento di ricchezza dall'Italia alla Francia.

A queste cifre occorre ancora aggiungere gli importi per studi e attività varie in capo attualmente a LTF.

1.6 INDICE DI RIVALUTAZIONE DEI COSTI

Il valore oggi "incriminato" pari al 3,5% è stato nel tempo utilizzato da:

- Osservatorio Tecnico della Torino-Lione, presieduto da Mario Virano, che nel Quaderno n. 8 relativo all'Analisi Costi-Benefici lo utilizza alle pagine 28-29 per calcolare sia i costi che i benefici dell'opera;
- LTF nel documento PD2 C30 TS3 0053A APNOT per la rivalutazione dei costi da gennaio 2010 a gennaio 2012 per le opere lato Francia della tratta transfrontaliera.