

Nuovo collegamento Torino-Lione
Audizione al Senato

11 Novembre 2014

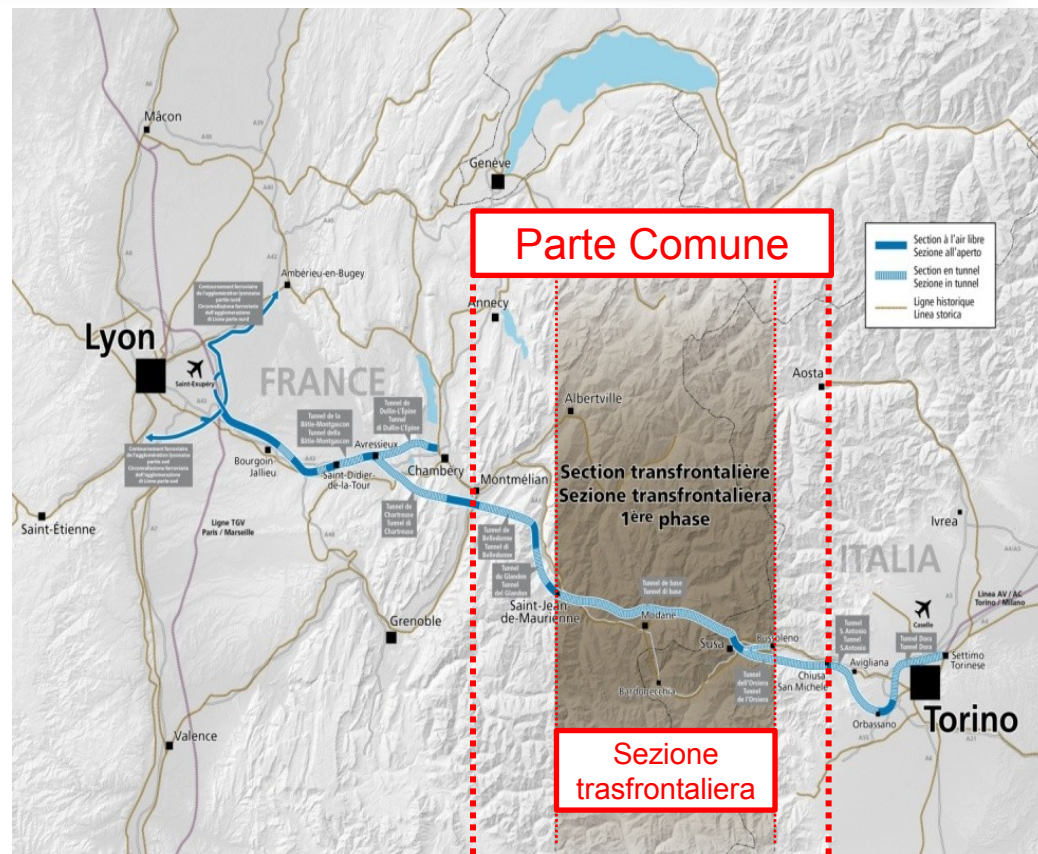
Il collegamento Torino-Lione



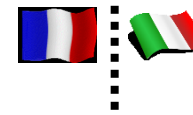
Nuova Linea Torino-Lione: inquadramento

L'Accordo Italia-Francia del gennaio 2012 definisce l'ambito del Progetto identificando la **parte comune** italo-francese, composta da:

- in Francia, una sezione di 33 Km circa sotto il massiccio di Belledonne, comprensiva dei tunnel a due canne di Belledonne e Glandon;
- Sezione transfrontaliera
 - un tunnel a due canne di circa 57 km tra Saint Jean de Maurienne e Susa/Bussoleno in Italia, comprendente le tre aree di sicurezza di La Praz, Modane e Clarea;
 - una sezione all'aperto di circa 3 km in Italia a Susa;
- In Italia, un tunnel a due canne di circa 19 km tra Susa e Chiusa S.Michele;
- opere di raccordo alle linee storiche in Italia e in Francia.

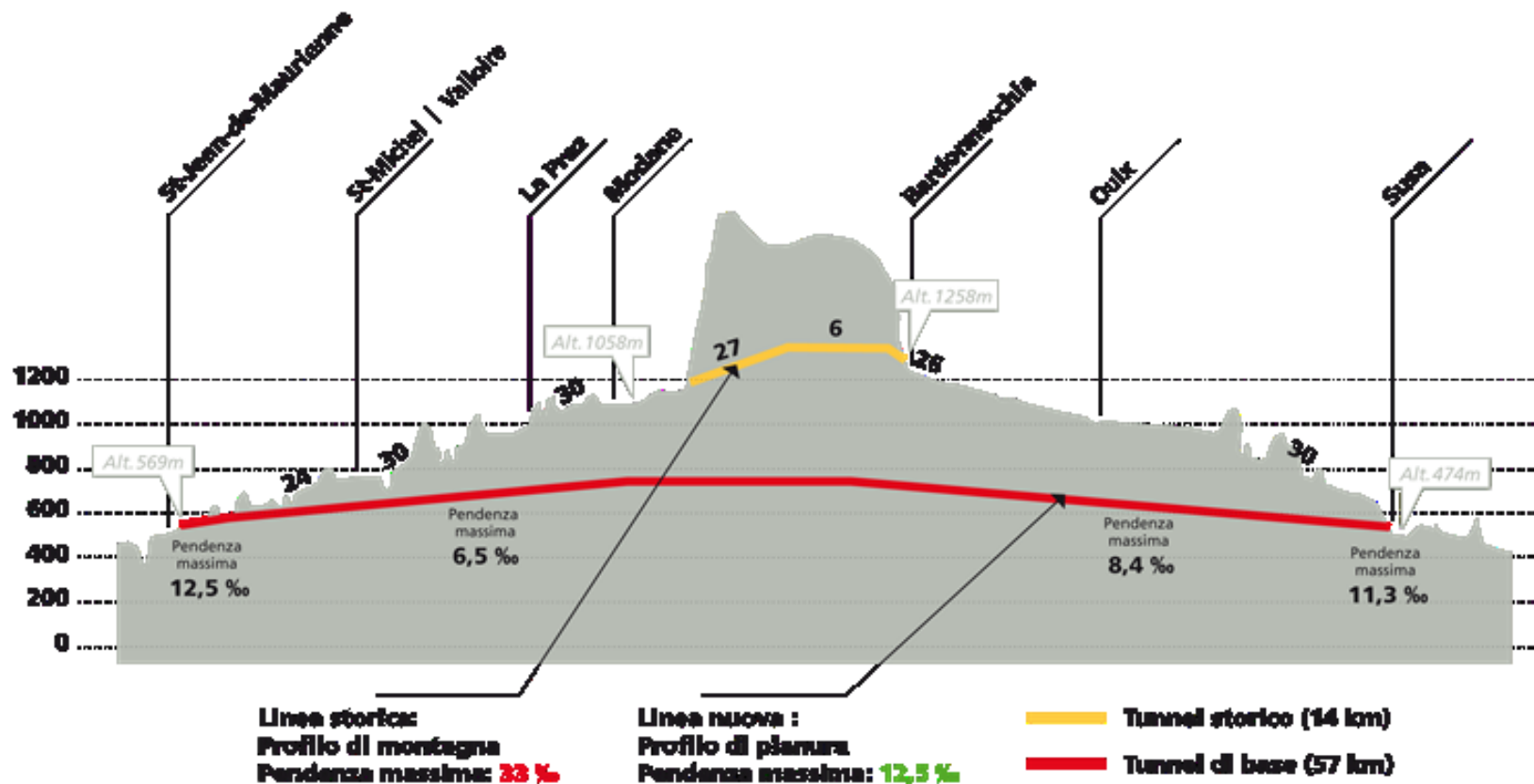


Francia



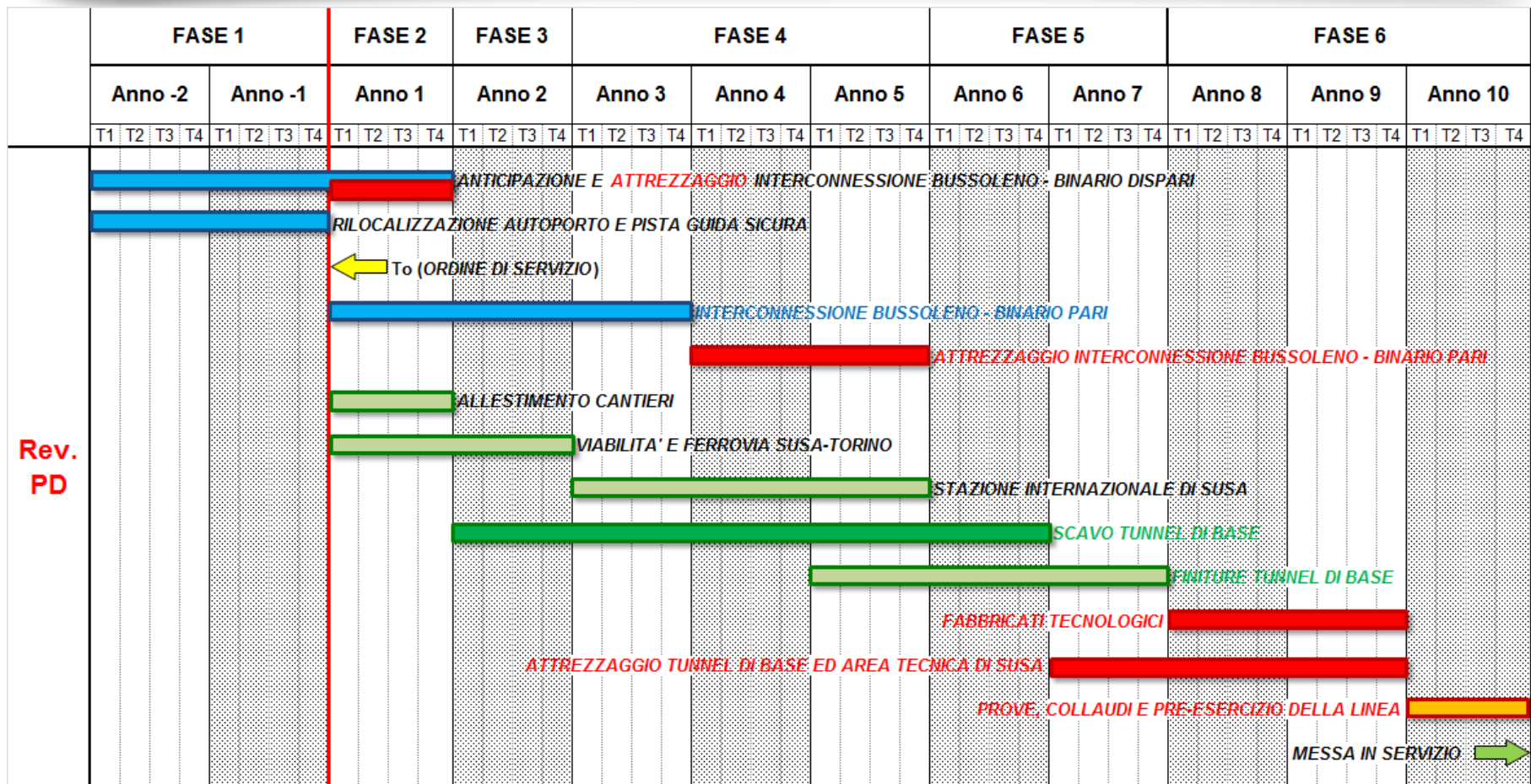
Italia

Nuova Linea Torino-Lione: obiettivi



La realizzazione della nuova linea Torino-Lione nasce dall'esigenza di rendere competitiva la modalità ferroviaria ed intercettare la domanda di mobilità, superando le limitazioni della linea storica.

PLANNING DELLA NUOVA LINEA TORINO LIONE



Le attività di realizzazione si sviluppano in 3 macrofasi principali:

Lavori preparatori e viabilità (2 anni)

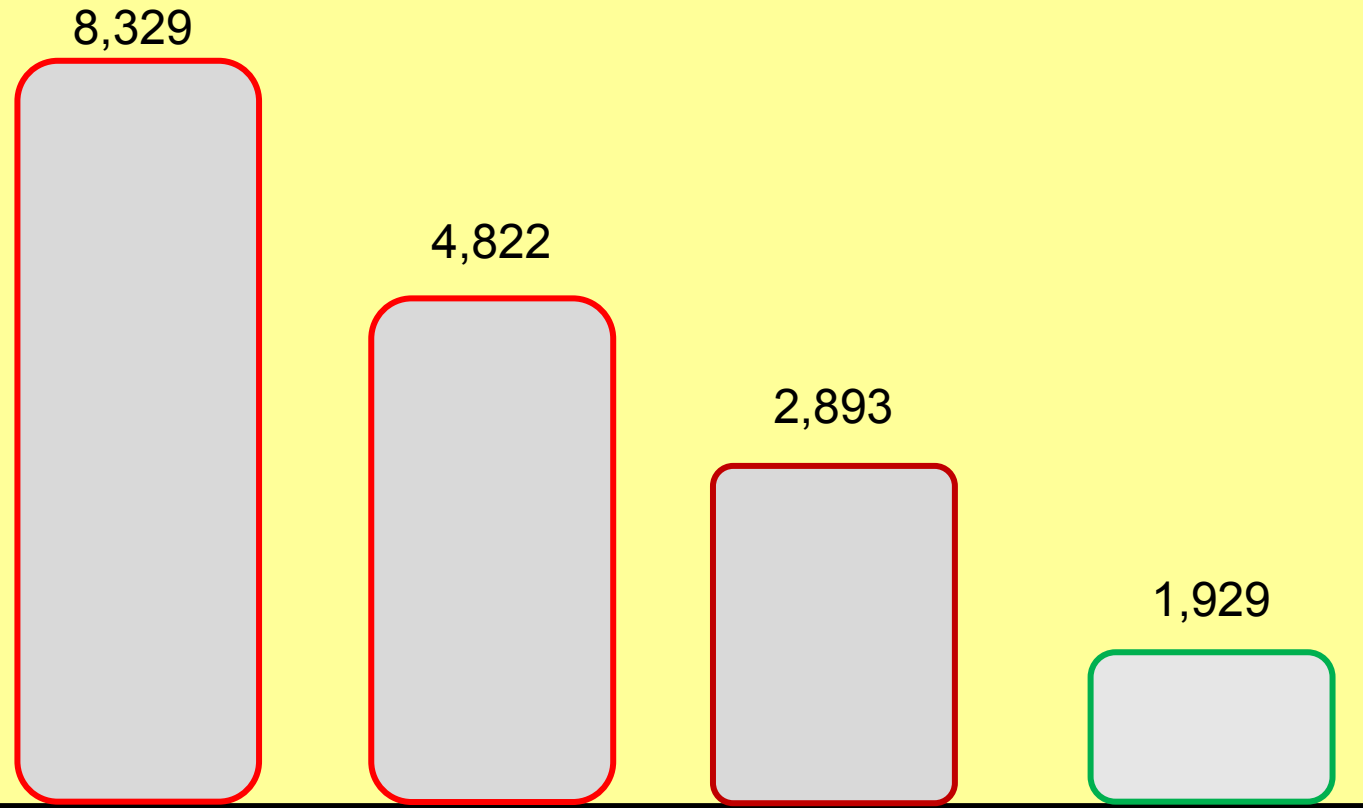
Scavo del tunnel di base (5 anni)

Finiture, attrezzaggi tecnologici e collaudi (4 anni)

Contratto di Programma Investimenti tra RFI e MIT: Costi e coperture

Scenario 2013 (post accordo Italia-Francia): costi e coperture

Costi dell'opera principale



Con la legge di stabilità 2013 lo Stato ha stanziato **2,94 miliardi.**

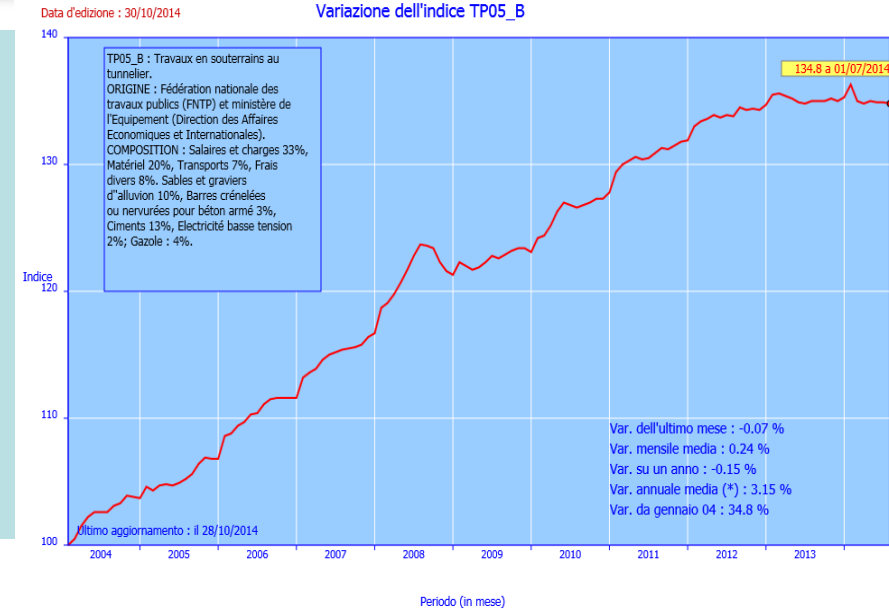
costo di realizzazione dell'opera
ITALIA+FRANCIA
euro costanti 2012

costo **quota Italia**
secondo l'Accordo
Italia-Francia di
gennaio 2012.

costo
quota Italia al netto
del finanziamento
europeo

Finanziamenti
comunitari
Programmati (40%)

Evoluzione dei prezzi per i lavori in sotterraneo in Francia e in Italia



- **In Francia :**

Da 10 anni , l'indice di riferimento in Francia per i lavori in sotterraneo con fresa (indice TP05b) è cresciuto con una media del 3,15% all'anno (tabella di destra qui sopra).

Da gennaio 2010 a gennaio 2013, data nella quale è stata realizzata la stima riportata nel Contratto di programma MIT/RFI , i prezzi dei lavori in sotterraneo con fresa in Francia sono cresciuti con una media del 2,9% all'anno. Nell'ultimo anno la crescita è stata prossima allo zero.

- **In Italia :**

Dal 2012, non sono più stati resi disponibili i dati relativi agli indici italiani ma l'evoluzione constatata dal 2005 al 2012 (tabella di sinistra più sopra) dell'indice di riferimento (tronco stradale in galleria) confermava lo stesso trend, con una media di crescita dell'indice del 2,4% all'anno.

Simulazione dell'adeguamento monetario: simulazione su tre diverse ipotesi di tasso di attualizzazione

	EURO 2012	TASSO 3,5%	TASSO 2%	TASSO 1,5%
COSTO OPERA	8.329	11.977	10.297	9.791
A CARICO DELL'ITALIA (57,9%)	4.822	6.934	5.962	5.669
A CARICO DELL'ITALIA AL NETTO DEL CONTRIBUTO UE DEL 40%	2.893	4.160	3.577	3.401
VALORE DELL'ADEGUAMENTO MONETARIO SECONDO LE 3 DIVERSE IPOTESI DI TASSO	-	1.267	684	508

Valori in milioni di €

1) È alle sue fasi conclusive il processo approvativo del Progetto Definitivo della parte di opera in territorio italiano, che vedrà l'approvazione da parte del CIPE presumibilmente entro la fine del 2014, con fissazione del costo dell'opera lato Italia.

2) Entro la fine di febbraio 2015 Francia ed Italia risponderanno al bando europeo per il finanziamento dell'opera, per il periodo 2014 – 2020; in tale ambito sarà necessario definire congiuntamente, da parte dei due Stati, il tasso di rivalutazione da applicare nel periodo, dato che la UE rimborsa anche l'adeguamento monetario.

3) Nel primo semestre 2015 è prevista la certificazione dei costi della tratta transfrontaliera della Torino – Lione, come previsto dall'Accordo del gennaio 2012, da parte di un soggetto terzo individuato dagli Stati.