

RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FRANCESE PER L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE, FATTO A PARIGI IL 24 FEBBRAIO 2015, E DEL PROTOCOLLO ADDIZIONALE, CON ALLEGATO, SOTTOSCRITTO A VENEZIA L'8 MARZO 2016, CON ANNESSO REGOLAMENTO DEI CONTRATTI ADOTTATO A TORINO IL 7 GIUGNO 2016.

SOMMARIO

0. PREMESSA	2
1. LE RAGIONI DEL PROGETTO	2
a) Il mercato ed il traffico sull'asse italo-francese è fondamentale per l'Italia	2
b) La linea storica non è adeguata al trasporto ferroviario moderno delle merci e dei passeggeri ..	2
c) La Torino Lione non è una linea ad Alta Velocità	3
d) Un progetto per Italia, Francia ed Unione Europea.....	5
e) La nuova linea Torino Lione salvaguarda l'ambiente	7
2. IL PROMOTORE PUBBLICO, COSTI E FINANZIAMENTO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA	8
a) Il Promotore pubblico TELT	8
b) Il sostegno dell'Unione Europea.....	8
c) Gli Accordi bi-nazionali e l'equilibrio del contributo degli Stati.....	9
d) Il costo certificato	10
e) I lotti costruttivi	10
f) La fase di indagini e studi (LTF-TELT).....	11
3. L'IMPEGNO DELL'ITALIA E DELLA FRANCIA PER LA LEGALITÀ NEGLI APPALTI DELLA TORINO LIONE: APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DEI CONTRATTI ANTIMAFIA.....	11
4. REGOLE SULLA SICUREZZA E SALUTE SUL LAVORO	12
5. PERCORSO PROCEDURALE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E MODIFICHE INTRODOTTE DALLA LEGGE DI RATIFICA.....	13

0. PREMESSA

Obiettivo della presente relazione è illustrare gli aspetti più significativi del progetto binazionale della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Torino Lione, oggetto dell'Accordo Internazionale, richiamando le ragioni dell'opera, lo stato di avanzamento delle attività preliminari, i rapporti con Francia ed Unione Europea, il ruolo e le funzioni del promotore pubblico, lo scopo del regolamento contratti per l'introduzione di norme per il contrasto alla criminalità organizzata e per la tutela e sicurezza dei lavoratori .

1. LE RAGIONI DEL PROGETTO

a) Il mercato ed il traffico sull'asse italo-francese è fondamentale per l'Italia

Una constatazione di fatto: l'interscambio economico sull'asse esiste e non diminuisce, anzi.

Il volume del traffico di merci tra la Francia e l'Italia ammonta a **oltre 40 milioni di tonnellate all'anno**, superiore a quello che attraversa le Alpi svizzere (38 milioni) e rappresenta circa il 60% del volume che attraversa la frontiera che accoglie il maggiore traffico, quella tra l'Austria e l'Italia.ⁱ

L'interscambio economico tra l'Italia e l'ovest europeo (in particolare Francia, Penisola Iberica, Inghilterra), secondo solo a quello con l'area tedesca ed in crescita nonostante la crisi, richiede fortemente l'opera: gli scambi sono dell'ordine di **140 miliardi di euro/anno**, senza contare gli altri Paesi di potenziale gravitazione sulla Torino-Lione (Belgio e Paesi Bassi). Se si considerano le sole **relazioni commerciali dirette con la Francia** (quasi **75 Miliardi nel 2015** in crescita sul 2014 del 2.5%), i principali prodotti esportati sono autoveicoli, macchinari industriali, abbigliamento, metalli, articoli in materie plastiche, medicinali e preparati farmaceutici: tutti prodotti che viaggiano su strade, ferrovie, navi o aerei (con i relativi diversi impatti sull'ambiente).ⁱⁱ

Tuttavia l'importanza dell'asse Torino-Lione ha una portata ben più ampia, in quanto **tratta cruciale** di un corridoio europeo di 3.000 km, il *Mediterranean Corridor* su cui gravita il **18% della popolazione e il 17% del PIL europei**.ⁱⁱⁱ

Quindi, se il traffico merci è di grande rilievo, ciò che non rappresenta una valida alternativa al trasporto su strada è senza dubbio l'attuale **linea ferroviaria, che intercetta appena il 9% del totale**, a causa di **un'infrastruttura inadeguata** che non consente un servizio ferroviario efficiente e competitivo. Illuminante il confronto con l'esempio svizzero dove il traffico ferroviario è in aumento (raggiungendo nel primo semestre 2016 una quota di mercato pari al 71%^{iv}) e intercetta una parte crescente di quello del Fréjus, nonostante la maggior percorrenza (per Parigi circa 200 km in più). E ciò, come si considererà più avanti, grazie a condizioni infrastrutturali più vantaggiose (per capacità di traino e sagome più ampie), oltre che a politiche tariffarie incentivanti specifiche in favore del trasferimento modale.

b) La linea storica non è adeguata al trasporto ferroviario moderno delle merci e dei passeggeri

Il Frejus è il **tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi** (1871 - progetto del 1857).

Tra i limiti inemendabili del tunnel vi sono le **pendenze elevate**, che portano ad utilizzare **fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci**, con un evidente impatto negativo in termini di costi, di consumo di energia e di inquinamento.

La galleria del Frejus è un unico fornice con due binari **a doppio senso di marcia** ma la sua capacità è solo teorica perché la "vecchia tratta di valico" è oggi considerata fuori dagli standard moderni di "sicurezza dei tunnel ferroviari" (STI 2013).

L'incrocio di treni passeggeri e merci è gravato, infatti, da forti limitazioni di esercizio poiché il tunnel non è dotato di uscite di sicurezza e impianti di ventilazione forzata.

Oltre alla sicurezza, la lista di limitazioni all'utilizzo della linea da parte degli operatori ferroviari si arricchisce di punti:

- Il **traino**, al massimo di 650 tonnellate contro le 1600 del Gottardo;
- la **lunghezza massima del treno** di 550 metri contro i 750 metri degli standard europei;
- le **pendenze elevate** (oltre il 30‰)
- il **tracciato tortuoso**
- le tensioni **d'alimentazione elettrica della sospensione a catenaria**, diverse tra la Francia e l'Italia.

A queste caratteristiche proprie del tunnel, si aggiungono le modifiche effettuate di recente che hanno reso il tracciato sinuoso in galleria senza risolvere il problema dei limiti di sagoma: è stata realizzata faticosamente la **sagoma P/C 45**, con deroghe che obbligano la gestione dei transiti AFA come "eccezionali", in un quadro dove invece è oramai garantito su tutti i nuovi tunnel delle Alpi **lo standard europeo P/C80** che consente il trasporto dei grandi container e di semirimorchi.

L'autostrada ferroviaria alpina (AFA) è ugualmente penalizzata perché i convogli su gomma con rimorchi di più di 4,0 m di altezza non sono ammessi (mentre oggi, una gran parte del parco esistente si situa tra i 4,0 m e i 4,2 m). Inoltre, i vincoli della linea esistente fanno sì che i vagoni specifici dell'autostrada ferroviaria alpina necessitino di supporti al caricamento /scaricamento e comportino sovra-costi che vengono compensati con sovvenzioni pubbliche.

Per queste ragioni la linea Torino Modane è oramai fuori mercato.

Ha perso il 70% del traffico negli ultimi 15 anni ed è stata **progressivamente abbandonata dagli operatori** (solo il 9 % delle merci viaggia su ferrovia, contro il 71 % della Svizzera).

Il costo del trasporto per un prodotto commerciale incide sul prezzo senza essere un valore aggiunto.

Il costo di "produzione" per tonnellata trasportata è il doppio di quello dei nuovi Tunnel di base, come quelli che si stanno realizzando su tutti i valichi delle Alpi (Loetschberg, Gottardo, Ceneri, Zimmerberg, Brennero, Koralm, Semmering).

Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte solo con la realizzazione del **tunnel di base**, che **trasformerà la tratta in una linea di pianura**.

Diversamente si opererà per le tratte di adduzione e di fondovalle; nella sua ultima e definitiva formulazione, **il progetto della Torino-Lione non intende mettere in disuso l'intera linea storica ma anzi valorizza le tratte che presentano già delle buone caratteristiche** (tipo linea di pianura) e che saranno riutilizzate in alcune fasi del progetto, come per esempio la Bussoleno-Avigliana e l'attraversamento del Nodo di Torino.

Questo in un'ottica di razionalizzazione della spesa.

c) La Torino Lione non è una linea ad Alta Velocità

La NTL non è una linea ferroviaria ad Alta Velocità, ma una linea mista con specifiche tecniche d'interoperabilità (STI) conformi a quelle della rete centrale europea di cui è parte . Pertanto il tunnel di base ha funzione e natura analoga a quelli realizzati in Svizzera (Lötschberg e San Gottardo) o in corso di realizzazione in Austria Brennero, Semmering, Koralm).

Consente quindi di gestire treni passeggeri che viaggiano ad una velocità massima di 220 km/h e treni merci ad una velocità massima di 120 km/h.

Per risultare concorrenziale verso la strada, il traffico ferroviario merci **non richiede infatti velocità superiori a quelle ordinarie, ma maggiori capacità di trasporto**, ovvero treni lunghi oltre 750 metri e/o pesanti almeno 2000 tonnellate.

Condizioni riconosciute fondamentali sin dalla prima normativa sul trasporto combinato (per l'abbattimento dei costi e dei consumi energetici)^v, ma che non possono essere soddisfatte dalla linea storica del Fréjus neppure con il già praticato e onerosissimo utilizzo di **trazioni doppie e triple**.

Il nuovo percorso della tratta transfrontaliera sarà più breve (circa 60 km contro gli attuali 90), pianeggiante (pendenze inferiori al 12 per mille risparmiando 545 metri di dislivello), rettilineo e sicuro (canne separate, uscite di sicurezza ogni 333 metri, sistemi di ventilazione forzata in caso di incidente).

Per le ragioni esposte occorre prendere atto che l'ipotesi di saturazione della linea storica appare anacronistica e irragionevole, e che la linea storica sarà sempre meno competitiva per il trasporto delle merci (Alpinfo conferma che nel 2014 hanno varcato i confini italo-francesi 2,6 milioni di TIR^{vi}). Del resto sulle linee di altri valichi alpini, sebbene non vi fosse saturazione, Svizzera e Austria hanno intrapreso la realizzazione (su due assi in entrambi i paesi) di 129 e 115 km di nuovi tunnel, nonostante limiti di sagoma e di massa trainabile meno svantaggiosi del Fréjus.

Il problema che oggi si pone dunque quello di un riequilibrio modale che ai sensi degli obiettivi UE dovrebbe trasferire su rotaia il 30% del traffico merci all'altezza del 2030.

A puro titolo di ipotesi, se l'Italia dovesse sovvenzionare il trasporto combinato nonché rafforzare servizi di spinta e potenziare la linea storica, in misura pari a quella della Svizzera, **spenderebbe in meno di vent'anni l'equivalente del costo a suo carico per il nuovo tunnel**, lasciando nel contempo irrisolto il grave problema di un segmento essenziale della linea centrale privo di caratteristiche di interoperabilità e dei più elementari requisiti di sicurezza, penalizzando irrimediabilmente la funzionalità della rete centrale tutta.

La nuova linea sarà vantaggiosa anche per il **trasporto passeggeri**, oggi non competitivo con l'aereo sulla relazione Milano-Parigi (e altre); infatti un TGV percorre attualmente i circa 250 km da Torino all'interconnessione con la linea AV per Parigi alla **velocità media di 80 km/h**. Mentre con il tunnel di base, la nuova linea Chambéry-Lione e l'ottimizzazione della circolazione complessiva (e adozione del sistema ERTMS – livello 2) il tempo di percorrenza risulterà più che dimezzato.

Il nuovo Asse Ferroviario permette di completare i collegamenti ferroviari ad alta velocità **tra le cinque regioni metropolitane d'importanza maggiore in Europa** (Londra, Parigi, Madrid, Milano e Barcellona), in un contesto nel quale si concentrano i principali arrivi di turisti di tutto il Mondo.

I benefici sono evidenti.

Oggi i treni da Parigi a Milano impiegano più di 7 ore per raggiungere la loro destinazione.

Questa durata è composta dai tempi di tragitto e dai tempi di sosta legati alle caratteristiche tecniche della linea. Per esempio, a Modane, una lunga sosta è necessaria a causa della mancanza di interoperabilità delle reti da una parte e dall'altra della frontiera: cambiamento di conducente, tensione elettrica di alimentazione diversa.

Con la nuova linea ferroviaria la distanza, ad esempio, tra Torino e Lione per i passeggeri sarà più che dimezzata, passando da 3h 43' a 1h 47'.

Questo tipo di opportunità non solo consente un risparmio di tempo, ma cambia completamente la percezione delle distanze e modifica le abitudini delle persone. Prima dell'arrivo del TGV tra Lione e Parigi, su quella tratta ci si spostava in aereo, così come tra Torino e Roma. Oggi come noto per queste destinazioni, sempre di più, è il treno ad essere protagonista.

Allo stesso modo, si pensi che (senza arresti intermedi) la tratta tra Torino e Barcellona che oggi si percorre in 12h e mezza, con la nuova linea sarà dimezzata a poco più di 6h, per la tratta Torino Parigi si risparmierebbero 2 ore, mentre per andare a Bruxelles ne basteranno 5.

Con l'attuazione del progetto della Torino-Lione, le **linee storiche**, diventeranno **disponibili per lo sviluppo dei trasporti regionali e turistici**, sapendo che le valli della Maurienne, della Tarentaise, della Guisane, della Durance e della Val di Susa costituiscono una delle più grandi zone sciistiche d'Europa. Non si deve, infatti, dimenticare che le Alpi sono un ambiente naturale, culturale e di vita per **14 milioni di persone**, nonché un'importante destinazione turistica che attira circa **120 milioni di visitatori** ogni anno (fonte comunicato stampa 14° Conferenza Alpina 2016).

d) Un progetto per Italia, Francia ed Unione Europea.

La Nuova linea Torino Lione (NLTL) è parte essenziale del **corridoio Transeuropeo 3 Mediterraneo**, da Algeciras al confine ucraino.

È sempre stata considerato dalla Comunità Europea prima e poi dall'Unione Europea elemento essenziale ed irrinunciabile del sistema dei corridoi europei. Il corridoio Mediterraneo collega i due primi porti commerciali del Mediterraneo, Algeciras e Valencia (e poi quello di Barcellona), ai principali corridoi di direttrice nord-sud (1, 5, 6) e che attraversa 3 delle 4 principali aree manifatturiere d'Europa: Catalonia, Auvergne-Rhone-Alpes, Pianura Padana .

Non si può ignorare il ventennale dibattito europeo culminato nel **2013** nella **revisione della Ten-T (Transeuropean Network – Transport)** e nell'istituzione della **Rete Centrale (Core Network)**, articolata in 9 corridoi interoperabili e interconnessi (Regolamenti UE 1315 e 1316). Una rete della quale la NLTL è il cuore.

L'Unione Europea sostiene significativamente con il finanziamento al 40% la realizzazione dei nuovi tunnel di base del Brennero e del Moncenisio, che per entità sono al primo e terzo posto nella lista delle 250 opere infrastrutturali sostenute dal programma Cef (Connecting Europe Facility).

I finanziamenti sono stati erogati su valutazione dell'agenzia INEA (Innovation and Networks Executive Agency) in coerenza con obiettivi, definizioni di priorità e risultanze di studio (che hanno coinvolto importanti istituti di ricerca come il Fraunhofer Institut) espressi nei molteplici atti elaborati negli ultimi anni.^{vii}

Del resto, se i cofinanziamenti europei delle infrastrutture transfrontaliere sono passati dal 10 al 30 e poi al 40% è soprattutto perché negli attuali colli di bottiglia (*bottleneck*) si riconoscono i maggiori ostacoli all'implementazione di una rete che rappresenta la più importante iniziativa a oggi concepita dall'UE nell'ambito dei trasporti per il contenimento delle emissioni di CO₂. Cui si aggiungono vantaggi d'ordine economico, nonché il contenimento di altre emissioni nocive (NO_x, PM 10) e di fenomeni di congestione e di incidentalità.

Il rapporto "**Cost of non-completion of the TEN-T**" del 2015 condotto per la Commissione Europea da uno dei maggiori istituti di ricerca europeo, il **Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung**, sostiene che *"il piano potrebbe generare da qui al 2030 una crescita dell'1,8% del Pil europeo, pari a 2570 miliardi di euro e dieci milioni di posti di lavoro a fronte di investimenti per 457 miliardi di euro". Cifre a rischio se saltano alcune delle tratte che legano stazioni, porti e aeroporti attraverso i nove corridoi definiti dal progetto. La tratta Torino-Lione è una delle più critiche ed è decisiva proprio per il suo carattere transfrontaliero.*

Nel rapporto della Commissione europea si stima che la realizzazione delle tratte transfrontaliere,³⁵ in tutto, avrà un impatto superiore alle altre sull'economia europea: *"gli investimenti in queste opere saranno in grado di attivare un moltiplicatore di tre volte maggiore rispetto a quello generato dalla media dei 9 corridoi".* la loro mancata realizzazione *"ridurrebbe gli investimenti di 43 miliardi, con una perdita per il Pil europeo di 86 miliardi solo nell'anno 2030 e una perdita totale di 725 miliardi da oggi a quella data. In termini di occupazione, costerebbe quasi 1,9 milioni di posti di lavoro".*

Il rapporto sostiene che "ogni euro investito nei progetti transfrontalieri ne genera 17 in termini di crescita del Pil e ogni miliardo non investito causa la perdita di 44.500 potenziali posti di lavoro".

Nuove linee e linee convenzionali, debitamente potenziate, possono coesistere nella rete centrale, ma con la vincolante condizione di rispondere entrambe a comuni STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità)^{viii}, quali pendenze, raggi di curvatura, sagome, sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

Specifiche a cui nessuna ristrutturazione della linea storica del Fréjus potrà mai pervenire.

Il sistema delle connessioni mediterranee riveste grande importanza non solo per il sistema economico nazionale ma per l'intero scenario europeo, considerato il carattere strategico dell'equilibrio geopolitico della regione. In questo disegno l'Italia deve essere protagonista, ben sapendo che si tratta di gestire temi difficili, in ragione del contesto politico di alcune aree.

D'altra parte l'ascesa commerciale del "nostro mare" non nasce dagli scambi interni all'area (ancorché importanti e destinati a crescere), ma si fonda in primo luogo sul ruolo mondiale del Mediterraneo che intercetta la produzione asiatica e l'incremento di lungo periodo del flusso di merci per il mercato dei consumatori europei.

Un terzo del commercio mondiale transita fra Suez e Gibilterra, ma l'Italia stenta a intercettarlo perché non dispone delle infrastrutture portuali (e soprattutto retroportuali) e di trasporto terrestre su cui invece poggiano non solo i grandi hub del Nord Europa, a cominciare da Rotterdam, ma ormai anche i nuovi grandi porti della costa Sud, come il gigantesco scalo di Tangerang, che fra qualche anno dovrebbe raggiungere i rivali del Northern Range.

Ai nostri porti manca oggi l'effetto-sistema ed il nuovo (costruendo) reticolo dei corridoi ferroviari (che varcano le Alpi e vanno connessi con i porti) è un'occasione irripetibile per l'Italia di recuperare il suo "naturale" ruolo di "porta del continente" nei confronti dei traffici globali che provengono da sud e da est; consentendo così di superare il paradosso di merci che pur avendo destinazione in aree prossime al Mediterraneo impiegano almeno altri quattro giorni di navigazione per raggiungere Rotterdam, per poi ripercorrere centinaia di km – su rotaia e soprattutto su strada – nella direzione dell'Italia o della Francia meridionale. Con aumento di costi per operatori e consumatori ed enorme dispendio energetico.

Su questo obiettivo, coerente con lo sviluppo dei corridoi TEN-T ed il rilancio di un sistema ferroviario nazionale moderno a standard Europeo (STI) per il trasporto delle Merci, connesso a Porti e piattaforme logistiche intermodali, ha lavorato con efficacia il Governo ed il Ministero dei Trasporti approvando atti come il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica^{ix}

Il **Governo Francese** sostiene la realizzazione della Nuova Linea; in Francia sono state scavate oltre 9 km di tunnel preliminari (discenderie) e sono oggi in corso di scavo tra S. Martin la Porte e Modane altri 9 km di tunnel geognostico che, a regime, potrà costituire la canna sud dell'opera definitiva.

L'approvazione dell'accordo è fortemente voluta dal Governo e dalla maggioranza dei parlamentari francesi; il disegno di legge ha ricevuto il via libera dal Consiglio di Stato e dal Consiglio dei Ministri; sta procedendo nel suo iter approvativo alla Camera.

Ma non è solo il mondo politico a volere l'opera, è infatti di pochi giorni fa, l'8 dicembre, l'appello della FNAUT^x (Associazione nazionale dei trasportatori francesi) ai parlamentari perché procedano alla ratifica.

Fatta questa premessa si ritiene utile fornire alcune ulteriori precisazioni:

✓ **La Commissione Mobilità (2012)**

Il rapporto della commissione Mobilité 21, redatto nel 2012 costituisce un supporto alla programmazione delle opere pubbliche in Francia. Suddivide i progetti in ordine di priorità indicando due scenari di finanziamento e tre classi per ciascun scenario (Premières priorités,

Secondes priorités, Horizons lointains). Un concetto simile a quello che oggi, in Italia, governa il "fasaggio" del progetto.

La sezione internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione non è stata considerata in quanto oggetto di un trattato internazionale, tuttavia la Commissione si è espressa in merito agli **accessi nazionali, facendo ampio riferimento alla loro importanza e inserendoli negli scenari 1 e 2 come Seconde priorité (2035).**

Riconosciute le "nombreuses incertitudes" della valutazione, effettuata nel 2012 in un quadro di programmazione dell'opera ancora incerta, **la commissione ha richiesto che il lavoro di analisi e valutazione venisse ripetuto dopo cinque anni (nel 2017).**

Poche settimane fa, in occasione del Comitato Regionale per la Torino Lione (a Lione), il Segretario di Stato ai Trasporti Alain Vidalies ha annunciato, in analogia a quanto già fatto in Italia nell'ambito dell'Osservatorio Torino Lione nel luglio del 2016, la redazione dello studio per **individuare entro la primavera del 2017, come previsto in Mobilité 21, gli interventi sulle tratte di adduzione e programmare la loro realizzazione entro il 2030, data di esercizio del nuovo Tunnel di base del Moncenisio, degli accessi francesi al tunnel.**

✓ **La posizione della Corte dei Conti Francese**

È stata richiamata, da parte della stampa, la pubblicazione del rapporto della Corte dei Conti francese relativo al bilancio ed alla gestione (per gli anni 2009-2015) **dell'Agenzia di finanziamento delle infrastrutture di Trasporto** (più brevemente **AFITF**) associandola ad una sostanziale bocciatura dell'opera.

La Torino Lione è in realtà menzionata brevemente nel rapporto, al pari del canale Seine-Nord, in quanto esempio di grande progetto finanziato dall'Agenzia ed, a fronte di tale importanza, le risorse non sembrerebbero sufficienti per finanziare tutti gli impegni. Secondo la legge, il Presidente del Consiglio ha risposto alla Corte dei conti il 10 agosto 2016 e sempre secondo la legge, la Corte ha reso pubblici gli scambi avvenuti.

Il 21 luglio 2016, a Saint Martin la Porte, il Primo Ministro ha in seguito annunciato che una parte della Torino-Lione sarà finanziata dal Fondo per lo sviluppo della politica intermodale, vale a dire, da una fonte di finanziamento nuova rispetto a quelle esaminate dalla stessa Corte dei Conti nelle sue precedenti comunicazioni.

e) La nuova linea Torino Lione salvaguarda l'ambiente

L'Italia, come la Francia, ha sottoscritto la **Convenzione delle Alpi** e solo pochi giorni fa, il 13 ottobre 2016 alla 14° Conferenza delle Alpi a Grassau (Germania), ha ribadito il proprio impegno adottando un Programma di lavoro pluriennale che ha, tra i vari obiettivi, quello di promuovere la sostenibilità dei trasporti.

A partire dal 1998, mai meno di 2,5 milioni di mezzi pesanti hanno attraversato ogni anno i valichi italo-francesi.

Il collegamento tra Italia e Francia si sviluppa attraverso il più vecchio tunnel alpino ferroviario delle Alpi, una tratta di valico a bordo mare (la tratta non è inclusa nella rete centrale europea non solo per i gravi ostacoli rappresentati dai nodi di Ventimiglia e Nizza, e dall'intenso traffico passeggeri ma per irrimediabile incompatibilità con le STI richieste) e tre attraversamenti autostradali, di cui due in altitudine (Fréjus e Monte Bianco) e uno sul litorale (Ventimiglia).

L'attraversamento autostradale delle Alpi da parte dei camion causa gravi problemi per l'ambiente alpino; così l'attraversamento dei camion sulla autostrada litoranea ligure, incompatibile con l'alta vocazione turistica ed ambientale e causa di forte congestione sul sistema della viabilità.

Anche per questo motivo, il rilancio della modalità ferroviaria, possibile solo realizzando il tunnel di base del Moncenisio, rappresenta una priorità.

Come l'Italia e la Francia, altri Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi stanno realizzando ferrovie moderne e tunnel di base per merci e passeggeri: la Svizzera, l'Austria, la Slovenia, per citarne solo alcuni.

Il contributo del trasferimento modale di una quota del trasporto merci dalla strada alla ferrovia è essenziale nella strategia europea di riduzione dei Gas Serra, così come stabilito nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 (Conferenza sul Clima).

Prima ancora, ovvero nel *Libro Bianco 2011*, la Commissione europea così si esprimeva: "Sulle percorrenze superiori a 300 km, il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici."^{xi} Obiettivi accolti e ribaditi dai successivi impegni programmatici.

Con riferimento al progetto Torino Lione, si stima che la costruzione della nuova linea porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di \approx 3 Milioni di tonnellate equivalenti di CO₂, pari a quelle di una città di 300.000 abitanti. Questo grazie alla traslazione di oltre 1.000.000 di mezzi pesanti dalla gomma al ferro. Il progetto è stato concepito con la massima attenzione per il rispetto dei principi di tutela delle risorse naturali sull'insieme dei territori interessati.

2. IL PROMOTORE PUBBLICO, COSTI E FINANZIAMENTO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA

a) Il Promotore pubblico TELT

TELT è un soggetto "costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese" (Art. 2 Accordo 2012) e classificato come "Organismo di diritto pubblico" ai sensi della **Direttiva 2004/17/UE (oggi 2014/25/UE)**. Gli Stati, oltre all'UE, ne hanno espresso i membri del consiglio di amministrazione. Inoltre TELT è sottoposta al controllo di due particolari commissioni: la Commissione dei Contratti e il Servizio Permanente di Controllo, i cui membri, anche in questo caso, sono nominati dagli Stati. L'istituzione del **Promotore Pubblico** quale ente aggiudicatore secondo precise modalità di funzionamento è stata stabilita dall'Accordo 2012 e ratificata sia dall'Italia che dalla Francia.

b) Il sostegno dell'Unione Europea

L'Europa ha sempre dimostrato un convinto impegno nei confronti del progetto della Torino-Lione, fornendo al contempo un sostegno politico e finanziario.

	CONTRIBUTO UNIONE EUROPEA	Finanziamento Totale	Finanziamento Italia	Finanziamento Torino-Lione
Periodi conclusi, importi a consuntivo	QF 2000-2006			175,0 ml/€
	QF 2007-2013/15	8.000 ml/€	1.194 ml/€	238,7 ml/€
Periodo in corso, importi a preventivo	CEF 2014-2020	24.100 ml/€	2.338 ml/€	813,8 ml/€

Tabella finanziamenti europei

Nel periodo 2000-2015 l'Unione Europea ha erogato finanziamenti a fondo perduto per circa il 50% dei costi sostenuti per la realizzazione degli studi e delle indagini.

Con riferimento a quel periodo, è noto che il progetto del 2005 conteneva forti criticità, rilevate in molte sedi e sfociate in una **forte contestazione**.

Dal lato italiano, si è lavorato ad un **cambiamento radicale del progetto**, sotto il coordinamento dell'Osservatorio Tecnico e del Tavolo Politico di Palazzo Chigi. Di qui, è ripartito anche ex novo l'iter delle procedure di autorizzazione.

Prima modifica fondamentale è stato il trasferimento dell'imbocco della galleria geognostica italiana da Venaus a Chiomonte, dove i lavori sono ripresi nel 2012.

Queste circostanze hanno comportato ritardi al planning dei lavori in Italia e, di conseguenza, di utilizzare la totalità dei finanziamenti EU previsti nello scorso periodo di programmazione.

Ancora oggi, il cantiere di Chiomonte, subisce aggressioni violente, seppure in forte diminuzione grazie alla incisiva azione di Forze dell'Ordine e della Magistratura.

Nel 2015 la Commissione ha assegnato al progetto un contributo di 813,8 M € (41,3%) a fronte di una spesa complessiva prevista (al 2019) di 1.915 M € che comprende studi e lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera, con un "Grant Agreement" che è stato sottoscritto il 1° dicembre 2015 e che prevede, per l'Italia il ruolo di Coordinatore del progetto.

La NLT è dunque regolarmente finanziata per il terzo periodo budgettario. Anche il Brennero ha presentato un programma di circa 2 miliardi di Euro di Lavori, su un totale previsionale analogo a quello della Torino Lione, la cui realizzazione avverrà entro il 2019, rinviando le successive richieste ad altro quadro finanziario.

Il Coordinatore Europeo per il Corridoio Mediterraneo Laurens Jan Brinkhorst ha confermato che, a fronte dell'impegno dei governi italiano e francese nel portare avanti il progetto, il supporto europeo sarà garantito negli esercizi successivi.

c) Gli Accordi bi-nazionali e l'equilibrio del contributo degli Stati

Il primo Accordo del 29 gennaio 2001 per la realizzazione di una Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione (Gazzetta Ufficiale N. 248 del 22 Ottobre 2002) disponeva l'istituzione del Promotore LTF, partecipato dai due soggetti gestori delle infrastrutture ferroviarie francese e italiana, e la compartecipazione paritaria dei due Paesi al finanziamento della fase relativa a studi e indagini del progetto.

Nell'ambito dell'accordo del 30 gennaio 2012 (GU n.104 del 7 maggio 2014) per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione viene identificata la sezione internazionale della nuova Linea Torino-Lione e stabilito che la parte comune italo-francese venga **realizzata in fasi funzionali**.

Nella prima fase, che costituisce l'oggetto dell'Accordo 2012, sarà realizzata **la sezione transfrontaliera** (parte essenziale della sezione internazionale), che comprende:

- il **tunnel di base di 57,5 km**
- le **nuove stazioni internazionali** di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa
- i **raccordi** alle linee esistenti.

Per disporre di una base affidabile per la **ripartizione finanziaria tra i due Paesi**, fuori dai contributi europei, gli Stati hanno richiesto la **certificazione dei costi** della sezione transfrontaliera. Questa decisione è stata formalizzata all'articolo 18 dell'accordo internazionale italo-francese del 30 gennaio 2012, ratificato dai due Paesi ed entrato in vigore il 1° agosto 2014.

Pertanto stante l'importo certificato, **al netto della quota finanziata dall'UE (40%)**, la ripartizione tra i due Stati prevede un contributo italiano pari a 57,9% ed un contributo francese pari al restante 42,1%, mentre nelle altre sezioni (cosiddette tratte nazionali o "accessi") il contributo è interamente a carico dello Stato in cui geograficamente la tratta ricade.

La motivazione di tale ripartizione è da ricercare nell'equilibrio economico sull'intera tratta. Si consideri che la parte nazionale francese degli accessi ha una lunghezza pressoché doppia di quella italiana, dunque, se si calcola il contributo a carico di ciascuno Stato, è subito chiaro come la suddivisione del carico sia equa.

d) Il costo certificato

Il costo della sezione transfrontaliera (certificato da un soggetto terzo, il raggruppamento Tractebel Engineering / TUC Rail) è pari a **8.609,7 M€** complessivi in Euro costanti 2012.

Di questi 8.300,7 ML/€ in euro costanti 2012 si riferiscono alla realizzazione di opere e sono finanziate, ai sensi dell'Accordo 2012, con la chiave di ripartizione seguente: al netto della sovvenzione europea (pari al 40%), la restante quota è a carico dell'Italia per il 57,9% e a carico della Francia per il 42,1%.

Tale importo è così ripartito:

- La quota di competenza Italia è di 2.884,9 ML/€
- La quota di competenza U.E. è di € 3.328,3 ML/€
- La quota di competenza Francia è di 2.087,5 ML/€

La restante quota di costi per espropri ed interferenze, attività non ricomprese nella chiave di ripartizione sopra descritta, sono pari a 309,0 ML/€ sempre in euro costanti 2012.

La sovvenzione europea, che riguarda esclusivamente le interferenze, è pari al 40% con il restante 60% a carico del paese in cui geograficamente l'attività ricade; mentre gli espropri sono interamente a carico del paese espropriante.

Tali costi sono così ripartiti:

- La quota di competenza Italia è di 147,9 ML/€
- La quota di competenza Francia è di 124,9 ML/€
- La quota di competenza U.E. è di 36,2 ML/€

La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è **l'unica opera cofinanziata dall'Europa il cui costo sia stato certificato da parte di un soggetto indipendente**. Tale costo, nel suo valore massimo di 8.609 milioni di euro a valuta gennaio 2012, è stato assunto dagli Stati con l'Accordo di Venezia dell'8 marzo 2016 e posto alla base della ripartizione dei costi tra Italia e Francia, ed è pertanto un valore fisso.

e) I lotti costruttivi

I lavori sono stati ripartiti in macro lotti costruttivi, a loro volta divisi in lotti geografici, comprensivi della quota di management e riserve per imprevisti.

La copertura finanziaria dei lotti è così articolata:

Descrizione Macrolotto	Costo Totale € costanti
Costi di committenza, espropri e convenzioni	776,9
Macrolotto costruttivo A: Tunnel di base	5.311,2
Macrolotto costruttivo B: Opere all'aperto Francia	521,8
Macrolotto costruttivo C: Opere all'aperto Italia	543,9
Macrolotto costruttivo D: attrezzaggio tecnologico	1.456,0
Totale	8.609,7

Oltre ai costi della committenza e quelli per espropri e per le convenzioni, sono **immediatamente** realizzabili il **Macro lotto costruttivo A**, relativo all'intero Tunnel di Base, ed il **Macro lotto costruttivo B**, relativo alle opere all'aperto in Francia.

Il **Macro lotto costruttivo C**, relativo alle opere all'aperto in Italia, è interessato da una prescrizione del CIPE (n. 235 della delibera del 20 febbraio 2015) per la quale è in corso la variante cantierizzazione che richiederà un nuovo processo autorizzativo. Tale variante non comporta modifiche sostanziali alle opere della Piana di Susa, ma ne prevede una diversa cantierizzazione.

Il **Macro lotto costruttivo D**, relativo all'armamento e all'attrezzaggio tecnologico, è oggetto di una riflessione sulle possibili modalità alternative di finanziamento (su input della Commissione Intergovernativa) per cui il relativo fabbisogno finanziario, fermo restando che una parziale copertura è già assicurata, potrebbe essere oggetto di variazioni in diminuzione.

f) La fase di indagini e studi (LTF-TELT)

Dal 2001 ad oggi sono state realizzate (da LTF) 3 gallerie geognostiche in Francia e altre due sono in corso d'opera sotto la committenza di TELT: in Francia a Saint Martin la Porte e in Italia a Chiomonte. La scelta del Promotore, condivisa con la CIG e con la Commissione Europea, è stata quella di realizzare le indagini nell'asse e con il diametro delle opere definitive, al fine di rifinirle e attrezzarle per la fase di esercizio, senza altri costi.

Saint Martin la Porte, ad esempio, scavata tra i piedi delle due discenderie realizzate in precedenza, diventerà a tutti gli effetti una prima tratta del tubo sud del tunnel di base.

Il costo complessivo per gli studi e indagini sopra descritte, propedeutiche alla realizzazione dell'opera (progettazione, sondaggi, tunnel geognostici) è pari 1.462,0 ML/€ (in euro correnti) per attività da concludersi entro il 2021.

3. L'IMPEGNO DELL'ITALIA E DELLA FRANCIA PER LA LEGALITÀ NEGLI APPALTI DELLA TORINO LIONE: APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DEI CONTRATTI ANTIMAFIA

I lavori della Torino Lione sono una grande occasione per dimostrare al paese che le mafie e la corruzione possono essere tenuti lontani dalle grandi opere.

Lo strumento del Regolamento, una volta ratificato come parte integrante del protocollo addizionale all'Accordo, acquisterà forza di legge ordinaria dello Stato, offrendo massima garanzia di trasparenza e contrasto all'infiltrazione della criminalità negli appalti sia in Italia che in Francia, dal momento in cui una disciplina di lotta alla corruzione propriamente italiana troverà applicazione anche in territorio francese.

Lo scopo del Regolamento dei contratti è "*definire le regole applicabili per prevenire e combattere i tentativi di infiltrazione mafiosa:*

- a. *nei contratti conclusi dal Promotore pubblico (TELT);*
- b. *nei contratti stipulati tra i titolari di contratti con i rispettivi subappaltatori e sub-contraenti (articolo 1.1) ».*

L'articolo 4 prevede che **i motivi di esclusione relativi ai tentativi di infiltrazione mafiosa si aggiungono alle "cause di esclusione di cui agli articoli 45 e 48 dell'Ordinanza francese n° 2015-899 del 23 luglio 2015 in materia di appalti pubblici".**

Ciò sottolinea bene **l'integrazione della normativa italiana nel corpus giuridico francese** che disciplina i contratti pubblici di TELT. Si ricorda che i contratti pubblici di TELT sono disciplinati dal diritto pubblico francese in base al sopracitato accordo italo-francese del 30 gennaio 2012.

Il Regolamento dei contratti antimafia, una volta ratificato e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica francese, avrà **un valore superiore alla legge francese** ai sensi dell'articolo 55 della Costituzione francese (in virtù di questo articolo, *"i trattati o gli accordi regolarmente ratificati o approvati hanno, al momento della pubblicazione, un'autorità superiore a quella delle leggi, sotto riserva, per ogni accordo o trattato, della sua applicazione dall'altra Parte"*).

Il 18 ottobre 2016, il Consiglio di Stato francese ha emesso un parere favorevole sul progetto di legge di ratifica del combinato disposto di: Accordo 2015, Protocollo Addizionale 2016 e Regolamento dei contratti. **Il 26 ottobre 2016 il Consiglio dei Ministri ha licenziato il provvedimento** prima di trasmetterlo al Senato.

Si precisa all'articolo 1 comma 2 del Regolamento che le sue regole sono complementari a quelle applicabili ai contratti passati dal promotore pubblico conformemente all'accordo 2012, che, per inciso, prevede l'applicazione del diritto pubblico francese alla quasi totalità dei contratti conclusi da TELT.

Circa l'azione italiana si ricorda che contro il rischio di infiltrazioni mafiose nei lavori della Torino Lione sono già attivi **dal 2012 il Protocollo di legalità ed il continuo monitoraggio da parte del GITAV (il Gruppo Interforze TAV costituito dalla DIA e da tutte le strutture dello Stato preposte al contrasto della criminalità organizzata)**.

Ad oggi solo sul cantiere di Chiomonte **sono state effettuate, con la supervisione della Prefettura di Torino, oltre 770 informative antimafia per tutte le imprese presenti a qualunque titolo sul cantiere**. Le 2 imprese colpite da interdittiva antimafia sono state immediatamente allontanate.

L'indagine San Michele del Giudice Giancarlo Caselli, ha smascherato un tentativo di infiltrazione della 'ndrangheta negli appalti della Torino – Lione, dimostrando l'efficacia delle misure messe in atto. La società Toro srl, successivamente indagata per concorso esterno in associazione mafiosa, è stata bloccata nel suo tentativo di inserirsi negli appalti; aveva lavorato in precedenza nel cantiere di Chiomonte attraverso un limitato subappalto per bitumatura (45.000€) quando aveva tutte le carte e le certificazioni in regola. Oggi la società non avrebbe potuto effettuare nemmeno quei lavori.

4. REGOLE SULLA SICUREZZA E SALUTE SUL LAVORO

Le regole sulla sicurezza e salute sul lavoro sono disciplinate dal paragrafo d) dell'articolo 10.2 dell'Accordo franco-italiano del 30 gennaio 2012, già ratificato dai due Stati, in cui si prescrive che il Promotore Pubblico è tenuto a far figurare tra gli attori del mercato le regole specifiche in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Queste devono essere il frutto di studi effettuati in previsione del cantiere di costruzione della sezione transfrontaliera dai servizi francesi e italiani e devono essere inserite delle penali finanziarie in caso di non rispetto da parte delle ditte appaltatrici.

Le regole specifiche comuni applicabili ai cantieri della sezione transfrontaliera sia in Francia che in Italia **sono in corso di finalizzazione da parte dei servizi di ispezione francesi e italiani**, in collegamento con il **Comitato di sicurezza franco-italiano della Commissione Intergovernativa**. La loro adozione dovrebbe giungere all'inizio del 2017 per permettere di indire le gare di appalto nelle quali saranno applicate; tali norme sono naturalmente estese ai subappalti.

5. PERCORSO PROCEDURALE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E MODIFICHE INTRODOTTE DALLA LEGGE DI RATIFICA

- ✓ in Italia il "Progetto Definitivo" è stato approvato con la delibera CIPE del 20 febbraio 2015 n. 19, (pubblicata in GU il 6 agosto 2015)
- ✓ in Francia il "Progetto di Riferimento" è stato approvato con decisione ministeriale del 2 giugno 2015

Il Progetto Definitivo della Parte in territorio italiano è stato approvato ai sensi della normativa vigente, con particolare riferimento agli artt. 166 e 167 del Dlgs 163/06 (Vecchio Codice).

La Legge di ratifica in Italia, all'art. 3, prevede che **la sezione transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione sia realizzata per lotti costruttivi.**

La norma (articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, commi 232, lettere b) e c), e 233) prevede che **con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assuma l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegni, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.**

Pertanto il Soggetto Aggiudicatore (TELT) predisporrà la relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali, tenendo presente la copertura economica prevista.

Tale relazione sarà inoltrata al CIPE per il tramite del Ministero delle Infrastrutture al fine di permettere quanto previsto dall'art. 3 comma 1 della Legge di ratifica e cioè *"entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228."*

L'approvazione del nuovo quadro economico da parte del CIPE ai sensi della Legge 191/2009 commi 232 e 233 completerà il quadro procedurale previsto dal legislatore nella Legge di ratifica.

NOTE

ⁱ Per i dati di traffico relativi al 2014 cfr. Alpinfo:

<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/it/dokumente/themen/verlagerung/alpinfo-2014.pdf.download.pdf/Alpinfo-2014-it.pdf>

ⁱⁱ Dati aggiornati al 2015 sono offerti da Info Mercati Esteri:

http://www.infomercatiesteri.it/scambi_commerciali.php?id_paesi=68

ⁱⁱⁱ European Commission, *Mediterranean. Work Plan of the European Coordinator Laurens Jan Brinkhorst*, Bruxelles 2015, http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp_med_final.pdf p. 1.

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en

^{iv} Cfr. https://www.bav.admin.ch/dam/bav/it/dokumente/themen/verlagerung/mfm-semesterbericht-2016-01-v1.3-final.pdf.download.pdf/i-Semesterbericht%202016-01_V1.3_final.pdf

^v Se soltanto dopo l'approvazione del Regolamento UE 1315/2013 si distingue la rete centrale da quella globale, già in precedenza si riconoscevano specifiche tecniche d'interoperabilità e parametri di prestazione speciali in ambito di linee "fondamentali"; cfr. *Accordo europeo sulle grandi reti internazionali ferroviarie* (1985, commutato in legge italiana nel 1989); *Accordo europeo sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato* (Ginevra 1991); *Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti* (Decisione n. 1692/96/CE, in particolare l'allegato III, *Caratteristiche tecniche relative alla rete delle grandi linee internazionali di trasporto combinato*).

^{vi} Fonte indicata alla nota n. 1.

^{vii} Per le valutazioni dell'agenzia INEA in ordine ai finanziamenti cfr.

https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cef_brochure_final_web.pdf ; per le linee guida della nuova politica infrastrutturale europea cfr. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_it.htm . Si ricorda che le valutazioni, mirate al riconoscimento del "valore aggiunto europeo" delle infrastrutture, conseguivano ad atti programmatici e normativi UE o a studi prodotti in collaborazione con i principali istituti di ricerca europei:

- 1) Commissione europea, *TEN-T: riesame della politica. Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti*, 2009;
- 2) Commissione europea, *Final report Trans-European transport network planning methodology*, 2010;
- 3) Commissione Europea, *Libro bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, 2011;
- 4) Parlamento europeo, *Update on Investments in large Ten-T Projects*, 2014;
- 5) Commissione europea, *Mediterranean Network Corridor Study. Final report*, December 2014.
- 6) Commissione europea, *Cost of non-completion of the TEN-T, Final Report*, 15 giugno 2015;
- 7) Regolamento UE 913/2010 (trasporto merci e intermodalità);
- 8) Direttiva UE 275/2011 (interoperabilità e specifiche tecniche del sistema ferroviario comunitario);
- 9) Regolamento UE 1315/2013 (Ten-T);
- 10) Regolamento UE 1316/2013 (Cef).

^{viii} Commissione Europea, Decisione del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità (2008/163/CE); <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32008D0163>

^{ix} Il 6 agosto 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*. Un piano di settore che confluirà in un documento più ampio, plurisettoriale e plurimodale, e in un documento di programmazione pluriennale che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende redigere nella cornice di un nuovo PNTL. Importante la nuova cornice normativa della pianificazione dei trasporti descritta dal documento *Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, allegato al DEF 2016. Documento preceduto dalla Legge delega 28 gennaio 2016 n. 11 e sincrono al Decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, istitutivo del nuovo codice degli appalti, che ottempera alle direttive UE, abroga la Legge Obiettivo e introduce due nuovi strumenti di pianificazione e programmazione: un nuovo PGTL e un DPP aggiornato al nuovo codice, includente «gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL». Dispositivi interagenti (da redigersi con scadenza triennale) che mirano a superare lo scollamento tra linee d'indirizzo e strumenti attuativi.

^x <http://www.fnaut.fr/actualite/communiqués-de-presse/481-lyon-turin-la-fnaut-appelle-les-parlementaires-a-ratifier-l-accord-franco-italien-du-24-fevrier-2015>

^{xi} Commissione Europea, *Libro bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, Bruxelles, 28 marzo; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF> p. 10.