

La Torino Lione e il Rapporto della Commissione Mobilità 21

Note interpretative

A cura di Daniel Ibanez e Paolo Prieri

Il 1° agosto 2012 la Corte dei conti francese invia una dura lettera¹ sul progetto ferroviario Torino-Lione al Presidente del Consiglio francese Jean-Marc Ayrault nella quale è detto alla pagina 1:

“Per motivi tecnici si è pensato di realizzare un tunnel di base di lunghissimo, mentre su altre tratte, altri Stati (Slovenia, Ungheria) hanno optato, per motivi finanziari, per una modernizzazione progressiva delle linee esistenti. Si è visto che altre soluzioni tecniche alternative meno costose sono state scartate senza che siano state tutte studiate in modo approfondito.”

A seguito di questa presa di posizione della Corte dei conti il Ministro francese dei Trasporti, sollecitato dal Governo, ha creato nel mese di ottobre 2012 la **Commissione Mobilità 21** incaricandola di esaminare le conclusioni dello SNIT e di formulare raccomandazioni e priorità ai progetti in essa contenuti, con questa avvertenza:

L'ampleur des investissements est évaluée à 245 milliards d'euros sur 25 ans. Le niveau de participation de l'Etat nécessaire serait de l'ordre de 90 milliards d'euros, alors que les dépenses annuelles de l'Etat pour les infrastructures sont de l'ordre de 2 milliards ; de même le SNIT² prévoit 56 milliards d'euros à la charge des collectivités locales, ce qui est également hors de proportion. Le SNIT n'est pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques.

L'entità degli investimenti è stimata in 245 miliardi di euro in 25 anni. Il livello di partecipazione dello Stato sarebbe dell'ordine di € 90 miliardi, mentre la spesa pubblica annuale per le infrastrutture è dell'ordine di 2 miliardi di euro; lo SNIT prevede 56 miliardi di euro a carico delle comunità locali, importo che è ugualmente sproporzionato. Lo SNIT non è compatibile con l'obiettivo di ristabilire l'equilibrio delle finanze pubbliche.

Il Rapporto della Commissione Mobilità 21 (chiamata anche Commissione Duron dal nome del suo Presidente) è stato rimesso al Governo il 27 giugno 2013.

Numerosi commenti sul **Rapporto della Commissione Mobilità 21**³ sono apparsi sui media, di questo tenore : *“Notate che la Torino-Lione non appare nel rapporto dato che fa parte di un trattato internazionale.”*

Credo sia necessario a noi oppositori fare stretto riferimento al testo e non alle dichiarazioni vittoriose dei lobbisti della Torino-Lione.

1. Il progetto Torino Lione è presentato come inevitabile perché parte del Progetto Prioritario TEN-T n. 6.⁴

¹ <http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2013/06/Cour-des-comptes-Référé-Lyon-Turin-201208011.pdf> (fr)
<http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2013/06/Lettera-Cour-des-comptes-1.-8.2012-it.pdf> (it)

² http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_de_SNIT_181011.pdf

³ <http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2013/06/Rapport-Commission-Mobilit%C3%A9-21-27.6.2013.pdf>
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Commission-SNIT-vers-un-nouveau.html>

⁴ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_6/

Cosa dice la **Commissione Mobilità 21** a questo proposito, cfr. **pagina 13**:

« Pour autant, la commission considère que la dimension européenne et singulièrement l'inscription au RTE-T, malgré toute son importance, ne peut être le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités. D'autres aspects sont à prendre en compte tels que la lutte contre la fracture territoriale, l'amélioration du transport du quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique ou encore les performances économiques et sociétales. »

"La Commissione ritiene tuttavia che la dimensione europea, e in particolare la sua inclusione nei progetti TEN-T, nonostante la sua importanza, non può essere l'unico fattore determinante nella definizione delle priorità. Altri aspetti devono essere presi in considerazione, come la lotta contro il divario territoriale, migliorando il trasporto quotidiano, il contributo alla transizione energetica ed ecologica, o ancora le prestazioni economiche e sociali. "

La Commissione ha preso in considerazione questo criterio senza tuttavia considerarlo come inevitabile.

2. A pagina 34, a proposito dei criteri di esclusione della competenza della **Commissione Mobilità 21**:

« Sur ces bases ont été exclus du périmètre d'analyse :

- *le projet de tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin pour lequel existe un accord intergouvernemental franco italien et qui a fait l'objet d'une déclaration commune des chefs d'Etat français et italien, le 3 décembre 2012 ; »*

"A partire da questa base sono stati esclusi dal perimetro di analisi:

- il progetto del tunnel di base del collegamento ferroviario Torino-Lione, che fa parte dell'accordo intergovernativo franco italiano e che è stato oggetto di una dichiarazione comune dei capi di Stato francese e italiana, il 3 dicembre 2012;"

Quindi non è la Torino-Lione nel suo complesso che è stata esclusa dal campo di applicazione considerato dalla **Commissione Mobilità 21**, ma solo il tunnel di base.

Questa formulazione non può in alcun modo essere interpretata come una convalida del progetto del tunnel, ma come una semplice astensione di valutazione, dato il trattato bi-nazionale.

Escludere dal campo di applicazione di analisi non deve essere confuso con una approvazione.

3. A pagina 40 :

« Dans ce contexte, la commission dresse le constat qu'avant 2018, sans évolution des ressources de l'AFITF, compte-tenu des engagements déjà pris pour les quatre lignes LGV en cours de construction, les appels à projets pour la mobilité urbaine ou encore le renouvellement des matériels thermiques des trains d'équilibre du territoire, le budget de l'AFITF n'offre aucune marge de manœuvre pour financer de nouvelles dépenses. »

"In questo contesto, la Commissione Mobilità 21 conclude che prima del 2018, senza modificare le risorse dell'AFITF⁵, dati gli impegni esistenti per le quattro linee ferroviarie ad alta velocità in costruzione, per il progetto per la mobilità urbana, per il rinnovo delle locomotive diesel dei treni di trasporto regionale, le risorse a

⁵ L'AFITF è l'agenzia governativa francese che gestisce gli investimenti statale nelle infrastrutture di trasporto, cfr: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-financement-des-infrastructures.html>

disposizione dell'AFITF non offrono margini di manovra per finanziare nuove spese."

Pertanto la **Commissione Mobilità 21** presieduta da Philippe Duron, che ricordiamo è il Presidente dell'AFITF, dice chiaramente che gli altri progetti, tra cui la Torino-Lione (eccetto il tunnel sul quale non interviene) non sono non finanziabili "senza l'aumento delle risorse dell'AFITF".

4. La Commissione Mobilità 21 conferma la sua posizione alla **pagina 41**, dove è scritto :

« Consciente de cet état de fait, la commission a fait le choix de disjoindre de ses simulations financières l'impact d'une poursuite du projet de liaison ferroviaire binazionale Lyon-Turin : aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030, sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés. La même situation prévaudrait avec le canal Seine Nord Europe. »

"Consapevole di questo fatto, la Commissione ha deciso di escludere dalle sue simulazioni finanziarie l'impatto di una continuazione del progetto di collegamento ferroviario bi-nazionale Torino-Lione: nessuna possibilità di finanziare altri progetti sono AFITF sarebbe possibile fino al 2028 o al 2030, a meno che nuove risorse siano messe a disposizione. La stessa situazione accadrebbe con il Canale Senna Nord Europa"

Così, la **Commissione Mobilità 21** afferma che il finanziamento del progetto Torino-Lione assorbirebbe tutte le risorse finanziarie dell'AFITF fino al 2028 o al 2030, a meno che i nuovi fondi pubblici siano messi a disposizione.

Crediamo che il termine "collegamento ferroviario bi-nazionale Torino-Lione" sia esplicitamente il progetto Torino-Lione che, ricordiamo, è costituito dall'accesso e da un tunnel transfrontaliero.

5. Infine, a pagina 57, la Commissione Mobilità 21 definisce chiaramente le altre ragioni che hanno portato a non ricordare quella parte della Torino-Lione che è considerata fuori dal suo ambito di analisi, dando precisamente la definizione della sua giurisdizione :

« La liaison binazionale étant mixte, ses accès français sont constitués de différents éléments :

- une ligne nouvelle fret entre Lyon et le sillon Alpin, utilisée dans un premier temps de manière mixte fret et voyageur (220 km/h),*
- une ligne grande vitesse (LGV 300 km/h) entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry,*
- une ligne mixte fret et voyageur entre le sillon Alpin et St Jean de Maurienne, intégrant la traversée en tunnel du massif de Belledonne,*
- un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit dans l'est de l'agglomération lyonnaise. »*

"Dato che il collegamento bi-nazionale è misto, gli accessi francesi sono costituiti da vari elementi:

- una nuova linea merci tra Lione e il "solco alpino", utilizzata inizialmente in modo misto merci/passeggeri (220 km / h),
- una linea ad alta velocità (TAV 300 km/h) tra l'aeroporto di Lione Saint-Exupéry e Chambéry,
- una linea mista merci e passeggeri tra il "solco alpino" e St Jean de Maurienne, che comprende l'attraversamento con il tunnel di Belledonne,
- un terminal di autostrada ferroviaria a grande sagoma nella parte orientale dell'agglomerazione di Lione."

Solo in malafede si può dire che questi progetti infrastrutturali non siano parte del progetto Torino-Lione dato che la **Commissione Mobilità 21** ha assunto la definizione esatta del trattato franco-italiano del 2001 che stabilisce all'articolo 2:

«I) La parte francese, tra “solco alpino e Saint-Jean-de-Maurienne” ...

La **Commissione Mobilità 21** ha pertanto trattato l'intera infrastruttura presentata all'inchiesta pubblica dal 16 gennaio al 19 Marzo 2012 denominata:

**"Inchiesta preventiva per la Dichiarazione di Utilità Pubblica
per la creazione di un nuovo collegamento ferroviario
tra Grenay (Isère) e Saint-Jean-de-Maurienne (Savoia)
nell'ambito del progetto Lione-Torino
(itinerario di accesso al tunnel franco italiano)"**

E' quindi confermato che la **Commissione Mobilità 21** si è pronunciata sulla parte dell'accesso francese di Lione-Torino che fa parte del “Progetto Torino-Lione”.

Ma la **Commissione Mobilità 21** ha anche affermato che:

- se i fondi necessari per il Progetto Torino-Lione fossero assegnati, si impedirebbe di fatto la realizzazione di tutti gli altri progetti,
- pur facendo parte la Torino-Lione dei progetti europei TEN-T, questa peculiarità non può essere la sola da prendere in considerazione e non impedisce un parere della Commissione Mobilità 21.

Nella stessa **pagina 57**, la **Commissione Mobilità 21** aggiunge un motivo per escludere questo progetto:

« ... la Commission n'a pas pu s'assurer que les risques de saturation et de conflits d'usage qui justifient la réalisation du projet interviendraient avant les années 2035 à 2040. En conséquence, elle classe le projet d'accès à la liaison binationale en secondes priorités, quel que soit le scénario financier considéré. »

"... la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione e dei conflitti che giustificano la realizzazione del progetto si realizzerebbero prime degli anni 2035-2040. Pertanto, essa classifica il progetto di accesso al collegamento binazionale in seconda priorità indipendentemente dalla scenario finanziario considerato."

La **Commissione Mobilità 21** ha relegato il progetto Torino-Lione nelle seconde priorità. Occorre inoltre prestare attenzione alla nota: “All’interno di ogni periodo di tempo, i progetti non sono classificati. L'ordine di presentazione dei progetti nelle tabelle non ha alcun significato”.⁶

Conclusione

Gli accessi alla Torino-Lione, parte integrante della linea, sono relegati per diversi motivi, tra cui la mancanza di saturazione della linea esistente, come dicono gli oppositori.

Questa stessa conclusione può essere condotta verso il tunnel internazionale, ma la Commissione non si è avventurata in questa analisi.

Se gli accessi non sono saturi, è difficilmente concepibile che il tunnel esistente possa esserlo.

<http://www.presidioeuropa.net/blog/la-commissione-%E2%80%9Cmobilita-21%E2%80%9D-ha-presentato-il-suo-rapporto/>

⁶ Rappel important: A l'intérieur de chaque temporalité, les projets ne sont pas classés. L'ordre d'énumération n'a donc aucune signification.

Remise du rapport Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable"

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remise-du-rapport-Mobilite-21-pour.html>

27 juin 2013

Le rapport Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable a été remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche par M. Duron, Président de la commission Mobilité 21. Articulé autour de quatre axes principaux, ce rapport présente plus d'une vingtaine de recommandations pour une mobilité durable.



Composée de six parlementaires de différentes sensibilités politiques et de quatre personnes qualifiées, la commission « Mobilité 21 » a été mise en place en octobre 2012 par le ministre chargé des transports. **Elle a eu pour mission de préciser les conditions de mise en œuvre du schéma national des infrastructures de transport (SNIT).**

Le rapport et sa synthèse sont disponibles ci-dessous.



Le rapport en résumé :

Des recommandations pour une mobilité durable

La commission a inscrit son travail dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique posés par le Président de la République. Dans ce contexte et alors que le besoin de mobilité devrait rester soutenu, la commission a dressé plusieurs constats majeurs :

- Les réseaux de transport nationaux sont bien développés et les investissements en la matière ont été particulièrement importants ces dernières années
- Tous les territoires doivent pouvoir bénéficier de transports performants.
- Le modèle de développement ferroviaire est à revisiter.
- La faiblesse des grandes plates-formes portuaires françaises de niveau européen et de l'organisation logistique au plan national pénalise la compétitivité et l'attractivité de l'économie nationale.
- Les modalités de financement et de gouvernance de la politique de transport ne garantissent pas aujourd'hui une association satisfaisante des collectivités et du Parlement aux décisions d'investissement de l'Etat

Face à ces constats, la commission a formulé un peu plus d'une vingtaine de recommandations qui s'articulent autour de **quatre axes principaux**. Elle estime que **la mise en oeuvre de ces recommandations est de nature à réorienter le SNIT en améliorant l'approche globale et intermodale ainsi que le cadre de gouvernance du système de transport.**

- **Axe 1 : garantir la qualité d'usage des infrastructures de transport**
- **Axe 2 : rehausser la qualité de service du système de transport**
- **Axe 3 : améliorer la performance d'ensemble du système ferroviaire**
- **Axe 4 : rénover les mécanismes de financement et de gouvernance du système de transport.**

Une proposition de hiérarchisation

La commission propose une hiérarchisation des projets de l'Etat qui n'ont pas vocation à relever des programmations pluriannuelles que constituent les contrats de projets Etat-régions, l'engagement national pour le fret ferroviaire ou les programmes de modernisation des itinéraires routiers.

La **hiérarchisation** opérée par la commission **retient trois groupes** :

1. Premières priorités : les **projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030**. Les études et procédures de ces projets doivent être poursuivies en vue de leur engagement avant 2030 ;

2. Secondes priorités : les **projets dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050**. Les projets concernés doivent être poursuivis en études afin d'en approfondir la définition et permettre leur engagement sur la période 2030-2050 ;

3. Projets à horizons plus lointains : les **projets à engager au-delà de 2050** et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance.