
Appalti: il Governo dà il via libero definitivo alla TAV

di [Vincenzo Mirra](#)

Publicato il 12 Novembre 2015

la costruzione della TAV Torino - Lione è una delle principali opere pubbliche da svolgere in Italia; ecco le particolari regole per questo megaappalto

1. Premessa.

Nel 1987, nasce l'idea di una rete ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione, che garantisca - allo stesso tempo - il trasporto di passeggeri e merci, in modo tale da ridurre il trasporto su gomma che attraversa le due principali linee d'accesso tra Italia e Francia ovvero il *tunnel* del Monte Bianco e quello del Frejus.

Con l'avvento del nuovo secolo il progetto prende vita grazie alla decisione dei governi francese ed italiano: il 29 gennaio 2001, l'Italia e la Francia firmavano un accordo internazionale per la realizzazione della nuova linea ferroviaria **Tratta Alta Velocità (TAV) Torino-Lyon**.

La nuova infrastruttura strategica avrebbe dovuto valorizzare, in particolare, le zone di produzione dell'Europa meridionale collegandole ai grandi porti del Mare del Nord.

Sull'asse ovest-est, essa avrebbe dovuto costituire l'elemento chiave del "**corridoio n. 5**", che collegherà Lisbona a Budapest e, a lungo termine, a Kiev.

La nuova linea avrebbe permesso di trattare tre tipi di trasporto ferroviario.

- il traffico viaggiatori ad alta velocità, connesso alle reti francesi e italiane, che dovrebbe favorire un incremento rilevante del traffico dei viaggiatori;
- il trasporto tradizionale di merci, che avrebbe l'obiettivo di effettuare sui binari il trasporto di oltre 40 milioni di tonnellate di merci all'anno entro il 2030;
- la cosiddetta "autostrada ferroviaria" per il trasporto dei camion completi o solamente dei rimorchi su vagoni speciali, riducendo così di quasi un terzo il trasporto stradale attraverso le Alpi italo-francesi.

Dalla parte francese, la TAV (Tratta Alta Velocità) è stata è fortemente sostenuta da tutte le forze politiche della Regione *Rhône-Alpes* (eccetto il Fronte Nazionale) e in modo particolare dagli abitanti della valle di Chamonix e della *Maurienne*, ormai stanchi in quanto quotidianamente stretti nell'asfissiante morsa dei gas di scarico dei Tir.

Nella parte italiana, l'opera in questione, per le autorità provinciali piemontesi, per la città di Torino e per il suo tessuto economico avrebbe rappresentato il naturale prolungamento della linea ad alta velocità allora in costruzione con Milano.

In tal modo, i treni ad alta velocità avrebbero collegato Lione a Torino, Milano e poi Verona Trieste ed infine la Slovenia.

Inoltre, la salvaguardia del contesto alpino rendeva necessario limitare il traffico su gomma, specie per le merci (e quelle pericolose in particolare), e il conseguente trasferimento modale rappresentava la naturale possibile soluzione al problema.

Il progetto però viene fortemente osteggiato dagli abitanti della Valle di Susa che, a migliaia, partecipano alle prime manifestazioni per esprimere il loro "NO" all'opera.

I manifestanti da una parte intendevano (e intendono) preservare l'ambiente di una valle attraversata già da due strade nazionali, un'autostrada, una linea elettrica ad alta tensione e una linea ferroviaria, dall'altra dimostrare, attraverso argomentazioni tecniche precise, come la TAV non fosse (e non sia) assolutamente necessaria, anzi come la stessa fosse addirittura aberrante.

2. L'iter del progetto.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), con Deliberazione n. 86 del 18 novembre 2010, recante: "*Programma delle infrastrutture strategiche (Legge 21 dicembre 2001 n.443, c.d. "Legge obiettivo")*". *Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione: Cunicolo esplorativo de La Maddalena. Approvazione progetto definitivo e finanziamento*", stabilisce il limite di spesa per l'infrastruttura pari a **143 milioni di euro** (iva esclusa).

Lo stesso Comitato, con delibera n. 57 del 3 agosto 2011, ha approvato il progetto preliminare del "*Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano*", e contestualmente stabilito un importo pari a **41,5 milioni** di euro per opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della menzionata infrastruttura.

Il 30 gennaio 2012, a Roma, i Governi di Francia e Italia hanno firmato l'accordo, un costituisce *protocollo addizionale* a quello siglato a Torino il 29 gennaio 2001, con il quale viene confermata la priorità del progetto "nuovo collegamento internazionale Torino-Lione" e ribadita la realizzazione della stessa per *fasi funzionali*. L'accordo è stato ratificato dal Parlamento francese il 31 ottobre 2013 e approvato dalla Camera dei Deputati il 12 novembre dello stesso anno.

Il 30 novembre 2012 è stata avviata la realizzazione del "cunicolo esplorativo" (o *galleria geognostica*), che inizia in località La Maddalena del Comune di Chiomonte (TO) e raggiungerà la futura Area di Sicurezza in Clarea, situata poco oltre il confine di Stato, per una lunghezza complessiva di 7.5 Km. Circa. L'opera è funzionale allo scavo delle due gallerie del "tunnel di base".

Per ciò che concerne il finanziamento di studi, progetti, attività, lavori preliminari e definitivi della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione, con la Legge di stabilità 2013, all'art. 1 c. 208, è stata autorizzata la spesa di **60 milioni** di euro per l'anno 2013, di **100 milioni** di euro per l'anno 2014, di **680 milioni** di euro per l'anno 2015 e **150 milioni** per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029.

Il 29 giugno 2015, la Commissione europea ha presentato il piano di investimenti per le infrastrutture nel settore dei trasporti per i successivi 7 anni. Tra i progetti approvati, 15 in totale quelli italiani, è stato previsto anche quello della realizzazione della TAV Torino-Lione.

Il finanziamento, pari ad **813,7 milioni** di euro, coprirà il 41% dell'opera e dovrà essere diviso tra Italia e Francia, mentre il resto sarà a carico dei due menzionati paesi.

3. L'approvazione definitiva del progetto.

È ancora il CIPE, con delibera n. 19 del 20 febbraio 2015, recante "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano - CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo", che appunto dà il via libero definitivo alla Nuova Linea Torino-Lione.

Di seguito alcune delle parti del progetto approvate:

- la galleria di base dal confine di Stato fino all'imbocco di Susa;
- le opere connesse alla Area di sicurezza Clarea situate in territorio italiano, comprensive della porzione in territorio italiano della galleria di ventilazione della Val Clarea;
- la tratta della piana di Susa, incluso il ponte sulla Dora Riparia;
- il tunnel e la linea di interconnessione con le linee storiche Torino/Modane e Susa/Bussoleno, compresi i due ponti di attraversamento del fiume Dora Riparia a Bussoleno;
- la Stazione internazionale di Susa.

L'importo di **euro 2.633.591.000**, al netto di

IVA, costituisce il limite di spesa degli interventi ed è comprensivo di tutte le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera.

La copertura finanziaria, per la parte a carico dell'Italia, è imputata a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 208, della menzionata legge di stabilità 2013.

Sono stimate in **230 milioni** di euro le spese per garantire il regolare svolgimento dei lavori, ivi inclusa la sicurezza, nelle aree di interesse strategico nazionale individuate per l'installazione dei cantieri, e dovranno essere funzionali agli studi, progetti, attività e lavori preliminari e definitivi relativi all'opera.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare l'esito positivo delle attività esplorative nel Cunicolo esplorativo de La Maddalena, in quanto opera propedeutica alla realizzazione della Galleria di base; dovrà inoltre svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere.

La Prefettura di Torino e la Stazione appaltante dovranno provvedere, in considerazione della normativa nel frattempo sopravvenuta, ad aggiornare il Protocollo di intesa sottoscritto in data 11 settembre 2012.

Il CIPE dovrà essere tempestivamente interessato nei casi in cui:

- all'esito della certificazione dei costi, prevista dal citato Accordo del 30 gennaio 2012, emergano valori diversi rispetto a quelli rappresentati nel progetto definitivo sia per la tratta italiana che per l'intera Sezione transfrontaliera;
- si evidenzino variazioni del tasso di attualizzazione fino a completa realizzazione dell'opera.

12 novembre 2015

Fabrizio Stella e Vincenzo Mirra