



IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

*Audizione informale in relazione all'attività svolta dall' Arch. Paolo Foietta
in qualità di Commissario straordinario del Governo*

Roma, 16 gennaio 2019

MATERIALI UTILIZZATI NELLA PRESENTAZIONE

Paolo Foietta

***Commissario Straordinario di Governo
per l'asse ferroviario Torino Lione***



IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

*Audizione informale in relazione all'attività svolta dall' Arch. Paolo Foietta
in qualità di Commissario straordinario del Governo*

SOMMARIO DELLA PRESENTAZIONE

1. Perché il Commissario, ed insieme a lui l'Osservatorio insistono per parlare con il Governo ?
2. Non può esserci sviluppo senza infrastrutture
3. TAV ? L'alta velocità non c'entra nulla con la Torino Lione
4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 oramai «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo
5. Per l'Unione Europea la Torino Lione è un anello fondamentale delle dorsali della rete di trasporto TEN-T
6. La decisione è già stata assunta: è Legge dello Stato, è Trattato Internazionale in vigore ed è finanziata dall'Unione Europea
7. Quanto costa davvero la Torino Lione
8. Non ci sono plausibili ragioni «tecniche» ed «economiche» per modificare la scelta fatta
9. Effetti economici nella costruzione della Torino Lione
10. Effetti ambientali
11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione

1. Perché il Commissario, ed insieme a lui l'Osservatorio insistono per parlare con il Governo ?

DECRETO DI NOMINA DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO - Articolo 1 del DPR 14 dicembre 2017

c. 2: «Nello svolgimento dell'incarico il Commissario straordinario pone in essere tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario. In particolare, il Commissario cura, per la sezione transfrontaliera, le attività relative alla definizione e gestione della cantierizzazione e alla soluzione delle interferenze, nonché alla valutazione e alla selezione di interventi compensativi al servizio del territorio e per la tratta nazionale, le attività di indirizzo alla progettazione e quelle propedeutiche alla fase realizzativa degli interventi necessari a garantire l'adeguata capacità funzionale e tecnica delle linee di adduzione al nuovo tunnel di base del Moncenisio. Nel contesto metropolitano, cura, altresì, gli interventi di adeguamento e riattivazione della funzionalità dello scalo merci di Orbassano e del nodo ferroviario di Torino, al fine di consentire il transito delle merci ed il raccordo alle dorsali del sistema ferroviario nazionale.

c. 3: «Al Commissario straordinario, per le finalità di cui al comma , è attribuito il compito di presiedere l'Osservatorio citato in premessa»

c. 4: «Il Commissario straordinario attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento della delegazione governativa già costituita nell'ambito dell'Osservatorio medesimo, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli enti locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario».

c. 5: «Nell'espletamento dell'incarico, il Commissario Straordinario di Governo riferisce direttamente al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sulle attività e sulle iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi.»

1. Perché il Commissario, ed insieme a lui l'Osservatorio insistono per parlare con il Governo ?

**PER TUTTO IL PERIODO DELL'INCARICO
1 GIUGNO 2018 – 31 DICEMBRE 2018**

- L'incarico commissariale affidato è chiaro ed operativo
- Risulta difficoltoso esercitare tale incarico perché il governo ha scelto :
 - ✓ Di non conoscere le attività e le iniziative svolte in precedenza per il raggiungimento degli obiettivi
 - ✓ Di non fornire alcuna indicazione ed indirizzo in merito all'incarico

COME SI È OPERATO ?

- A. Reiterando formali richieste di incontro**
- B. Proseguendo le attività nel rispetto dell'incarico ricevuto**
- C. Con la trasmissione e pubblicazione on line di documenti**
- D. Sollecitando la nomina del Commissario per garantire la continuità dell'attività dell'Osservatorio nel 2019**

CORRISPONDENZA INVIATA ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO ED AL MINISTRO PER POTER ESERCITARE LE FUNZIONI ASSEGNATE CON IL DPR 14/12/2017 :

- **RICHIESTA DI INCONTRO AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**
 1. MINISTRO – 6/6/2018 – PROT. 395
 2. MINISTRO – 17/7/2018 – PROT. 452
- **RICHIESTA DI INCONTRO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**
 1. SOTTOSEGRETARIO – 6/6/2018 – PROT. 394
 2. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – 10/8/2018 – PROT. 489
- **TRASMISSIONE DI CONTRIBUTI TECNICI E RICHIESTA DI INCONTRO**
 1. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – 13/11/2018 – PROT. 620
 2. SOTTOSEGRETARIO – 13/11/2018 – PROT. 620
 3. MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI – 13/11/2018 – PROT. 620
 4. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – 31/12/2018 – PROT. 711
 5. SOTTOSEGRETARIO – 31/12/2018 – PROT. 711
 6. MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI – 31/12/2018 – PROT. 711
- **RICHIESTA DI CONTINUITÀ NELL'ATTIVITÀ DELL'OSSERVATORIO TORINO - LIONE**
 1. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – 28/12/2018 – PROT. 686
 2. SOTTOSEGRETARIO – 28/12/2018 – PROT. 686
- **LETTERA DI CONMIATO AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ITALIANA**
 1. PRESIDENTE – 31/12/2018 – PROT. 712

1. Perché il Commissario, ed insieme a lui l'Osservatorio insistono per parlare con il Governo ?

**OSSERVATORIO: 12 ANNI DI
CONFRONTO PER MIGLIORARE IL
PROGETTO INSIEME AL TERRITORIO**

N° RIUNIONI: **274**

N° INCONTRI: > **500**

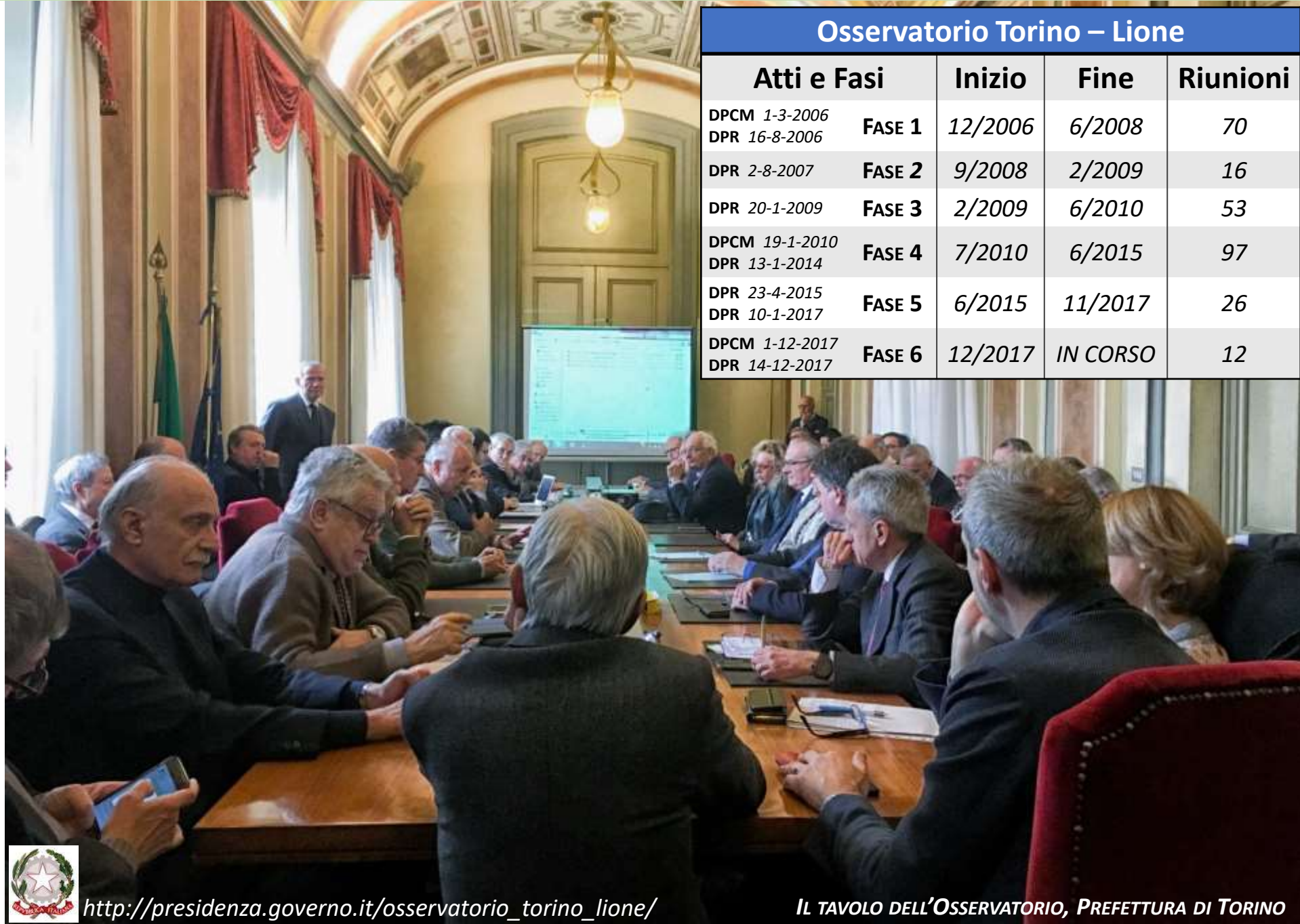
QUADERNI PRODOTTI:

- [Quaderno 1](#) – 2007
- [Quaderno 2](#) – 2007
- [Quaderno 3](#) – 2007
- [Quaderno 4](#) – 2008
- [Quaderno 5](#) – 2008
- [Quaderno 6](#) – 2009
- [Quaderno 7](#) – 2009
- [Quaderno 8](#) – 2011
- [Quaderno 9](#) – 2015
- [Quaderno 10](#) – 3, 2018
- [Quaderno 11](#) – 11, 2018
- [Quaderno 12](#) – 12, 2018

**RIUNIONI OSSERVATORIO
II SEMESTRE 2018**

Riunioni 7

Partecipanti x riunione: 65



Osservatorio Torino – Lione

Atti e Fasi	Inizio	Fine	Riunioni	
DPCM 1-3-2006 DPR 16-8-2006	FASE 1	12/2006	6/2008	70
DPR 2-8-2007	FASE 2	9/2008	2/2009	16
DPR 20-1-2009	FASE 3	2/2009	6/2010	53
DPCM 19-1-2010 DPR 13-1-2014	FASE 4	7/2010	6/2015	97
DPR 23-4-2015 DPR 10-1-2017	FASE 5	6/2015	11/2017	26
DPCM 1-12-2017 DPR 14-12-2017	FASE 6	12/2017	IN CORSO	12



http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/

IL TAVOLO DELL'OSSERVATORIO, PREFETTURA DI TORINO

1. Perché il Commissario, ed insieme a lui l'Osservatorio insistono per parlare con il Governo ?

Il Commissario straordinario di Governo, a seguito della decisione del Governo Italiano di «ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'Accordo tra Italia e Francia» ha ritenuto fosse suo dovere raccogliere e sintetizzare le diverse analisi ed elaborazioni aggiornate in questi ultimi anni dagli esperti della struttura commissariale e di predisporre «contributi tecnici» da mettere a disposizione al Governo per le proprie valutazioni.

Nessuna richiesta di incontro e/o contatto con il Commissario da parte della nuova struttura tecnica di missione



- 1. SUGGERIMENTI PER UNA VALUTAZIONE ECONOMICA DELLA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE DI A. BOITANI**
Contributo metodologico sugli strumenti di valutazione economica e sul corretto utilizzo della Analisi Costi Benefici nel caso di un'opera già avviata.
- 2. DINAMICHE DI SVILUPPO E INTERSCAMBIO DI BENI NELL'ATTRAVERSAMENTO DELL'ARCO ALPINO OCCIDENTALE DI R. ZUCCHETTI**
- 3. LA RIPARTIZIONE MODALE DEI TRAFFICI: CONVENIENZA E SOSTENIBILITA' ECONOMICA DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI R. ZUCCHETTI**
I due elaborati analizzano nel dettaglio il traffico merci; modalità, caratteristiche, scenari di sviluppo futuri, dinamiche e le opportunità del trasporto ferroviario.
- 4. SCENARI NEL SEGMENTO DEL MERCATO PASSEGGERI PER LA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE DI L. SENN**
Lo studio presenta i benefici per il trasporto passeggeri con la realizzazione della nuova linea
- 5. ANALISI DELLE CONDIZIONI DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI DI P. FOIETTA**
I due rapporti chiariscono lo stato e le caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie esistenti per l'attraversamento dell'arco alpino occidentale: la tratta di valico della linea storica e la linea costiera Marsiglia-Genova.
- 6. IL NODO DI TORINO E LA LINEA STORICA DI ALTA VALLE DI A. DEBERNARDI**
Rapporto che analizza le necessità di completamento e sviluppo del nodo di Torino al fine di adeguarlo al transito delle merci e le prospettive di utilizzo della tratta di valico della linea storica in alta valle.



- 1. COSTI E BENEFICI, AMBIENTALI E CLIMATICI DEL TRAFFICO DELLE MERCI ATTRAVERSO IL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO LIONE DI R. ZUCCHETTI**
si dimostra il risparmio dei costi, derivati dalle esternalità negative, ottenuto grazie alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino Lione e all'aumento del traffico su ferro a scapito del trasporto su gomma.
- 2. CONSUMI ENERGETICI DELLA NUOVA TRATTA DI VALICO IN FASE DI ESERCIZIO E CONFRONTO CON I CONSUMI DELLA TRATTA DI VALICO DELLA LINEA STORICA DI M. OLIVERO PISTOLETTO**
il passaggio dei convogli nel tunnel di base del Moncenisio permette risparmi energetici di trazione di grande portata, possibili per la ridotta pendenza, minore quota s.l.m., minori perdite elettriche e maggiore possibilità di utilizzare l'energia recuperata in frenatura elettrodinamica dei treni; con la nuova linea saranno possibili maggiori velocità massime e masse rimorchiate oltre ad un numero ridotto di locomotori per il trasporto del convoglio.

I documenti sono stati trasmessi formalmente (PEC) al MIT ed alla Presidenza del Consiglio e pubblicati sul sito web dell'Osservatorio

1. Perché il Commissario, ed insieme a lui l'Osservatorio insistono per parlare con il Governo ?

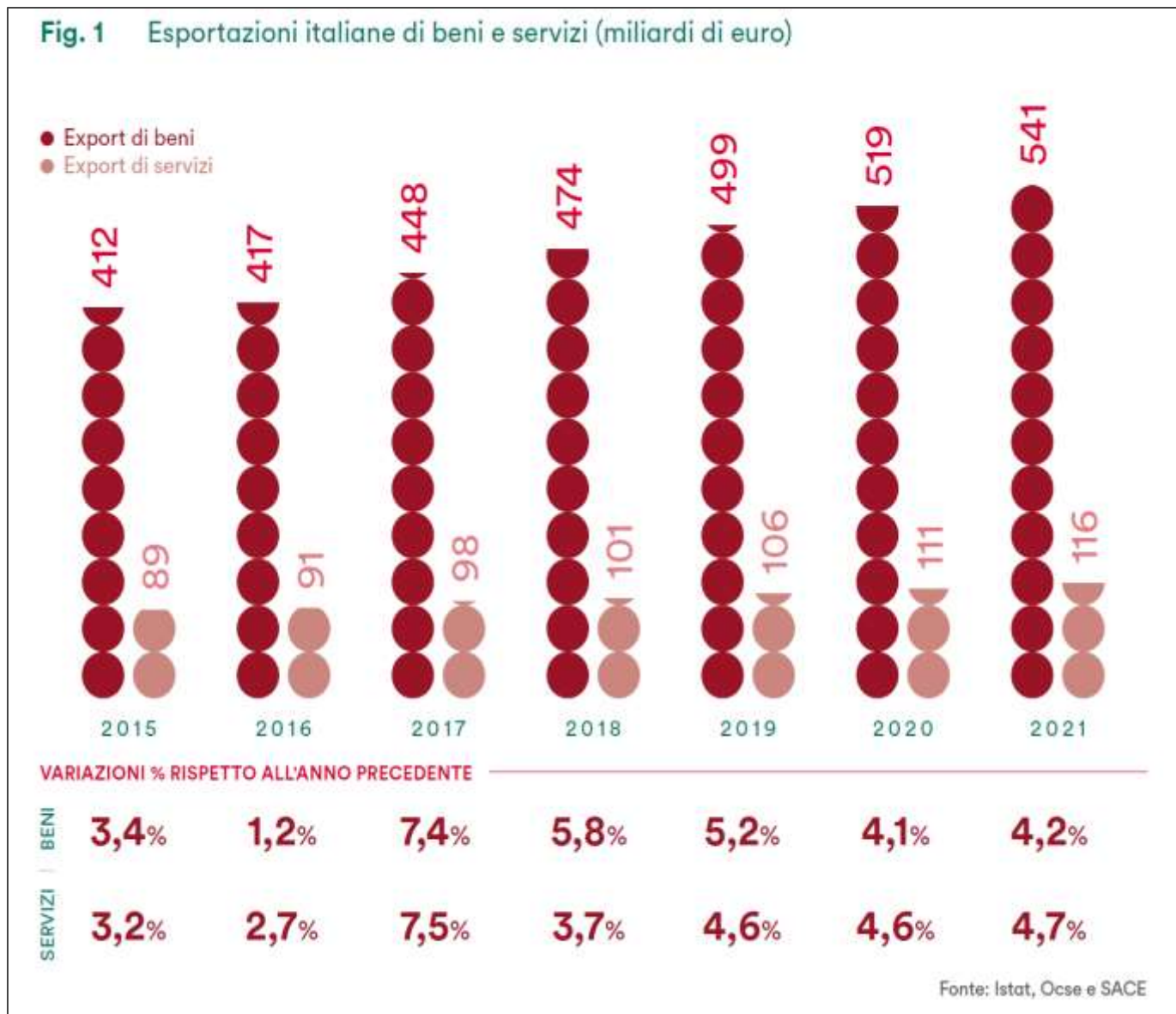


**NEL MERITO, SE AVESSI AVUTO
L'OPPORTUNITÀ DI INCONTRARLI COSA
AVREI VOLUTO DIRGLI ?**

2. Non può esserci Sviluppo senza infrastrutture: andiamo verso un'economia dematerializzata ?

Qualcuno sostiene che non serviranno più infrastrutture di trasporto per effetto della dematerializzazione dell'economia . Questo fatto non risulta dai dati economici.

Sta crescendo la quota di servizi immateriali all'interno delle economie sviluppate, ma l'economia italiana rimane caratterizzata da una forte «vocazione manifatturiera» sostenuta dall'export.



2. Non può esserci Sviluppo senza infrastrutture: il ruolo dell'export nell'economia italiana

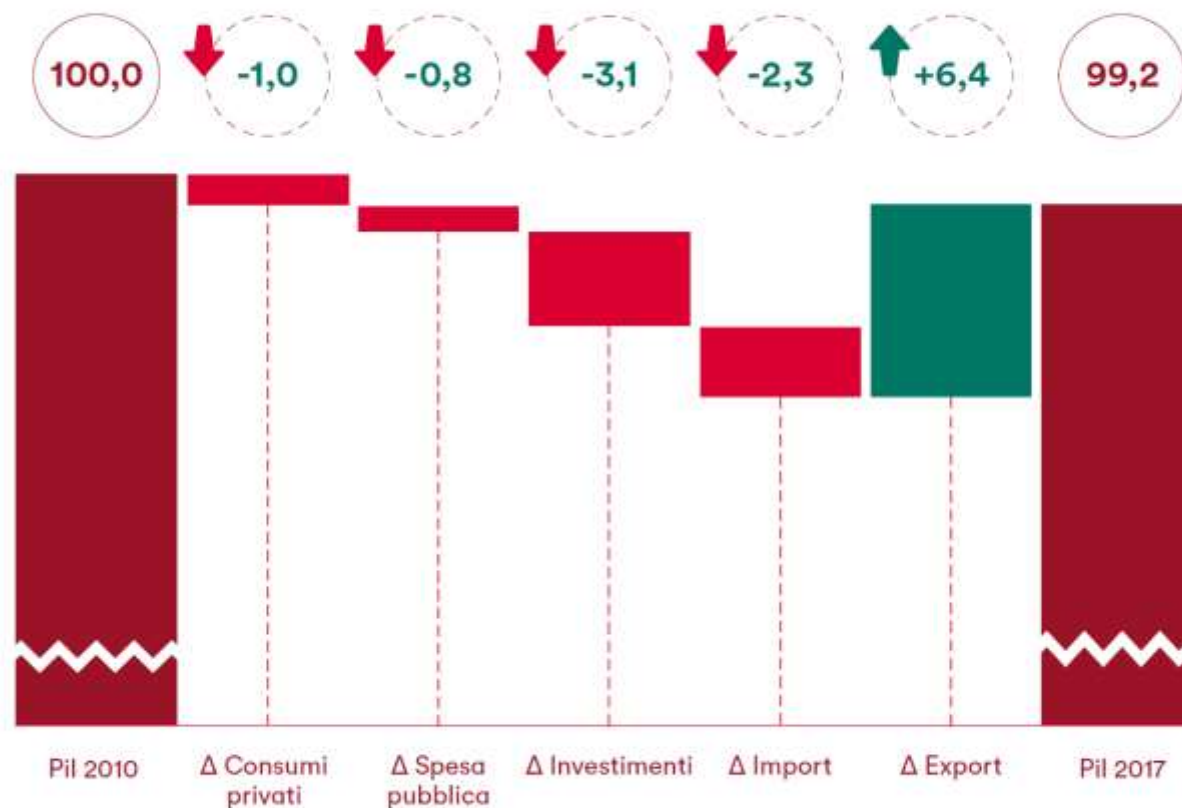
La produzione industriale e le esportazioni sono state quindi l'unico traino alla crescita per uscire dalla spaventosa crisi economica.

Il PIL del 2017 è quasi tornato ai livelli del 2010 grazie all'EXPORT.

Solo le **esportazioni** ci hanno permesso di compensare la riduzione delle altre voci.

E le nostre esportazioni sono cresciute in valore (4,1%) ma anche per l'**effetto volume** (3,1%).

Fig. 2 Contributi alla crescita del Pil, 2010-2017 (indice 2010=100, var %)



Fonte: elaborazione SACE su dati

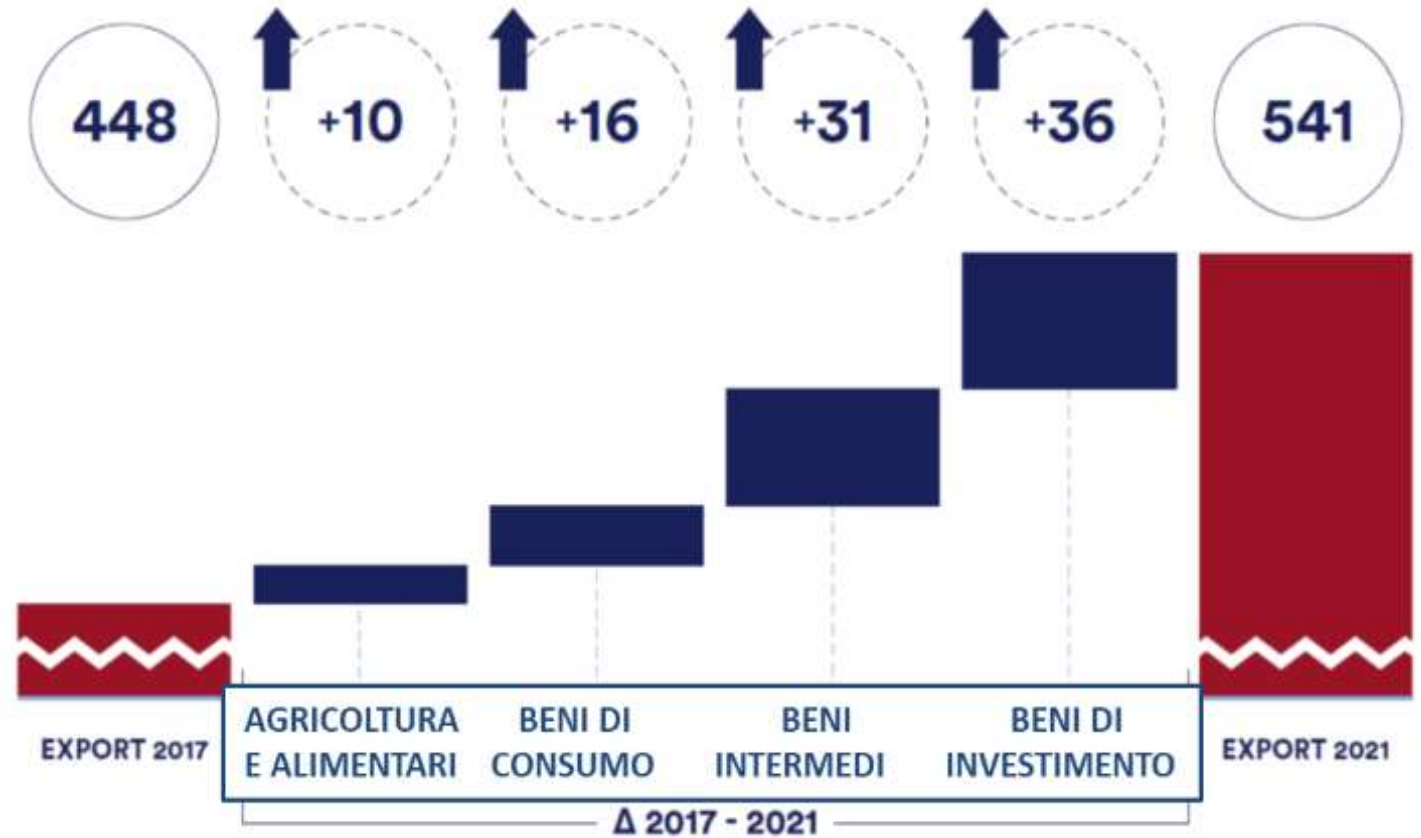
2. Non può esserci Sviluppo senza infrastrutture: il ruolo dell'export nell'economia italiana

Anche in futuro le **esportazioni** dovranno sostenere in modo significativo la nostra economia.

Esporteremo in prevalenza **beni «pesanti»**: intermedi e di investimento.

Turismo e moda danno il loro contributo significativo, ma **rimaniamo un'economia manifatturiera** che «sposta» milioni di tonnellate ogni anno.

Fig. 2.4 Contributo dei raggruppamenti di beni alla crescita delle esportazioni italiane (miliardi di euro)



Quindi nessuna dematerializzazione... ma quale rapporto esiste tra i trasporti/PIL?

Dipende da cosa fa crescere il PIL

- ✓ Se diamo sussidi, aumentano i consumi e quindi aumenteranno le importazioni per un valore simile; perciò: domanda di trasporto / PIL ≈ 1
- ✓ Se sviluppiamo la produzione industriale, aumentano le importazioni (per le materie prime), le esportazioni e ancora le importazioni per i maggiori consumi; perciò: domanda di trasporto / PIL > 1 (es. 1,4).

Una cosa è certa. **Non è possibile avere più sviluppo con meno trasporti.**

- ✓ Se vogliamo più occupazione e migliorare il tenore di vita di chi ha meno dobbiamo sapere che ciò aumenterà la produzione e i consumi.
- ✓ L'Italia non è un Paese autosufficiente, nemmeno nella produzione agroalimentare.
- ✓ Se vogliamo stare meglio dobbiamo essere in grado di importare ed esportare di più.

PER QUESTO ABBIAMO BISOGNO DI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

2. Il sistema di trasporto ferroviario moderno: è davvero «vecchio ed anacronistico» ?

Sostenere che le linee ferroviarie moderne sono “vecchie” ed “anacronistiche” è una sciocchezza. Tutto il mondo sta investendo sulle reti ferroviarie «capaci e veloci» per risolvere in modo efficiente e sostenibile i problemi di connessione e trasporto merci e passeggeri su media e lunga distanza.

Le reti ferroviarie “moderne” come la Torino-Lione, interoperabili ed efficienti, da nazionali, sono oramai continentali e, recentemente intercontinentali (la rete euro-asiatica è oramai una realtà) ed il trasporto ferroviario su linee moderne, sempre più «veloce» per le persone e «capace» per le merci rappresenta oggi e nei prossimi trent’anni, il maggiore investimento mondiale per la «mobilità» in 44 paesi del mondo concentrati in particolare in Asia ed Europa.

Basta vedere i dati delle *Union internationale des chemins de fer* (UIC) aggiornati all’ottobre 2018 riassunti nella tabella seguente.

km	In operation	Under construction	Planned	Long-term planning	Total (km)
ASIA	33.012	11581	7362	13794	65.749
EUROPA	9.230	1.697	2787	8280	21.994
ALTRO	735	392	1710	7923	10.760
MONDO	42.977	13.670	11.859	29.997	98.503
	43,63%	13,88%	12,04%	30,45%	100,00%
EURASIA	42.242	13.278	10.149	22.074	87.743
	48,14%	15,13%	11,57%	25,16%	100,00%

<https://uic.org/IMG/pdf/20181001-high-speed-lines-in-the-world.pdf>



NO TAV

Il (o la) TAV, TAC, LAV, LAC ... ma di cosa si sta parlando ?

Fin dal Vertice di Roma, del **26 novembre 1993** la linea Torino Lione è prevista come una linea “mista” merci/passeggeri.

Da allora tutti i documenti ufficiali ed i progetti non considerano più una Linea ad Alta Velocità, ma, il “**quadruplicamento della linea ferroviaria**”.

Quindi da 25 anni la Torino Lione è una linea mista merci e passeggeri, così come tutte le dorsali di attraversamento delle Alpi, svizzere (Sempione- Lutschberg, Ceneri-Gottardo), ed austriache (Brennero) realizzate in sostituzione dei tunnel ferroviari storici del XIX secolo.

IL TRENO MERCI AD ALTA VELOCITÀ ESISTE QUINDI SOLO NELLA FERVIDA FANTASIA DI QUALCHE OPPOSITORE.

E' prevista invece una **linea ferroviaria moderna a standard europei**, in grado di portare in sicurezza :

- ✓ **treni merci lunghi (> 750 m) pesanti (> 2000 t), larghi e alti (sagoma > P/C80) alla velocità max di 100/120 km/h**
- ✓ **treni passeggeri veloci, ad una velocità massima di 220 km/h.**

L'ACRONIMO TAV – TRENO AD ALTA VELOCITÀ, INVENTATO DAI NOTAV COME LOGO INSIEME AL TRENO CROCIATO È QUINDI, DA 25 ANNI, UNA PATACCA.

L'acronimo definisce un treno veloce non la linea ferroviaria su cui il treno viaggia che non è neppure ad alta velocità. E neppure la dicitura Treno ad Alta Capacità (TAC) è giusta perché descrive solo una tipologia di treni che viaggeranno sulla infrastruttura, non l'infrastruttura.

E le patacche non hanno mai genere (né maschile né femminile).



SI TAV

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

L'obsolescenza tecnica e funzionale (che si traduce in mancanza di sicurezza) è sempre stata alla base della decisione di sostituire il vecchio tunnel internazionale (o meglio **la vecchia tratta di valico**) con la nuova galleria di base.

La decisione di studiare la fattibilità di **“una nuova relazione ferroviaria tra Torino e Lione”**, presa al vertice italo francese di Nizza del **giugno 1990**, deriva proprio dalla **“presa d'atto della obsolescenza della attuale linea storica”**, che riguarda la sua sicurezza e la sua **funzionalità**. Tale assunto è alla base di tutti i vertici, i trattati e i progetti susseguitesesi da allora.

1871



2017

1950



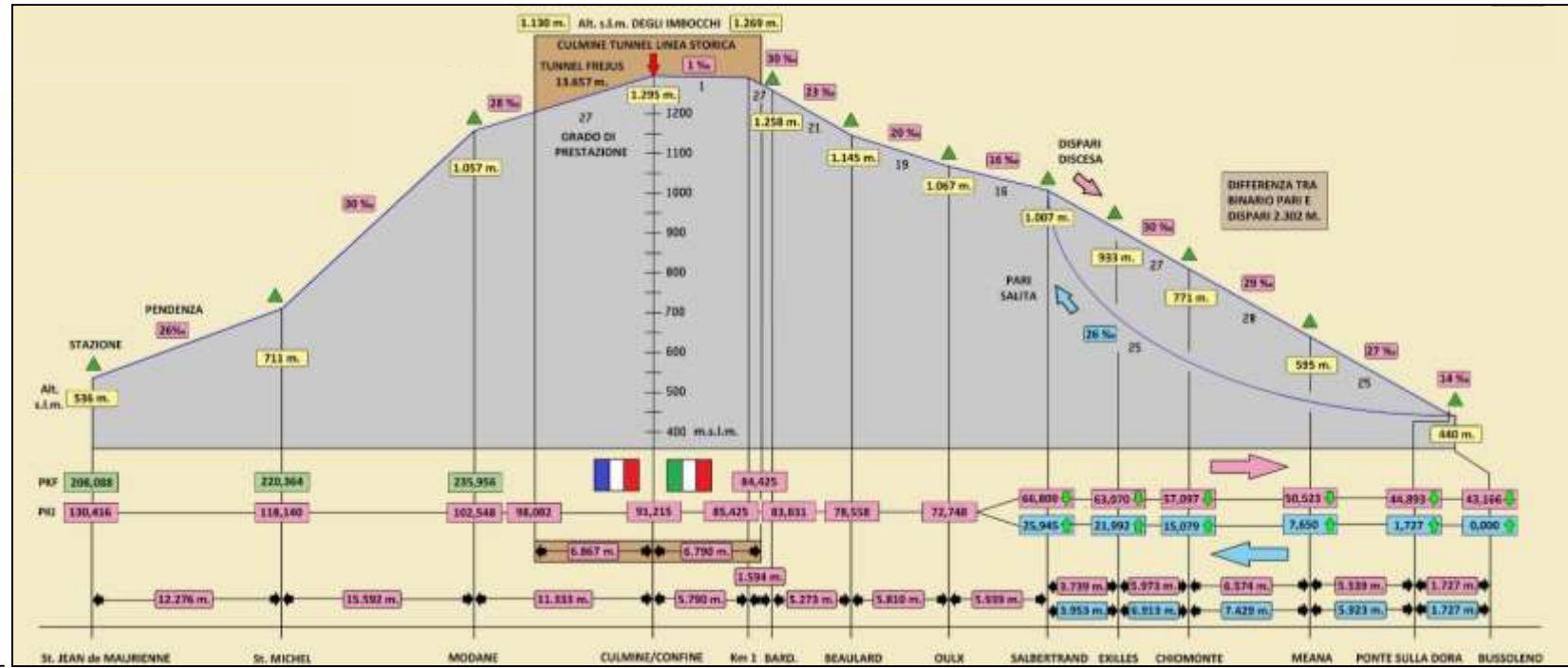
2017

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

La necessità di sostituire la vecchia «carcassa» come affettuosamente era chiamata la tratta di valico del Frejus dal regio ingegner Domenico Regis nel 1910 è nota da almeno cento anni.

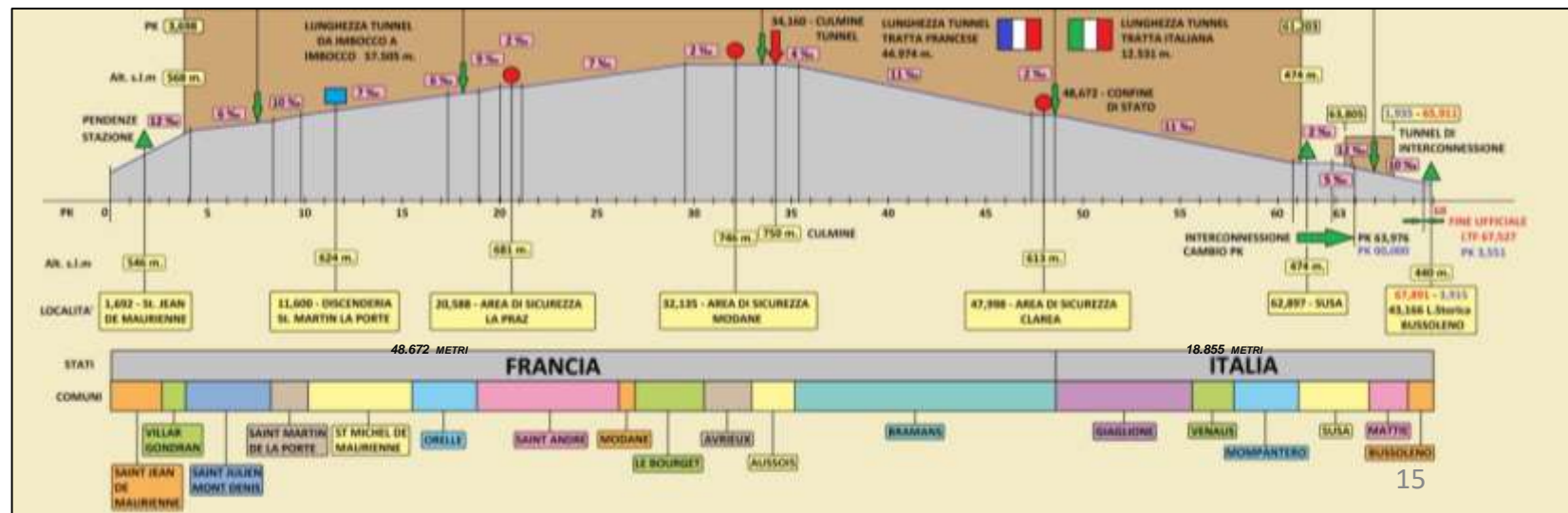
La tratta di valico storica è afflitta da gravi problemi **morfologici** che determinano l'elevata pendenza e tortuosità del tracciato. E' quindi assolutamente incompatibile con la domanda di trasporto ferroviaria merci e passeggeri ed è distante anni luce dagli standard internazionali di sicurezza.

LA LINEA STORICA 1871

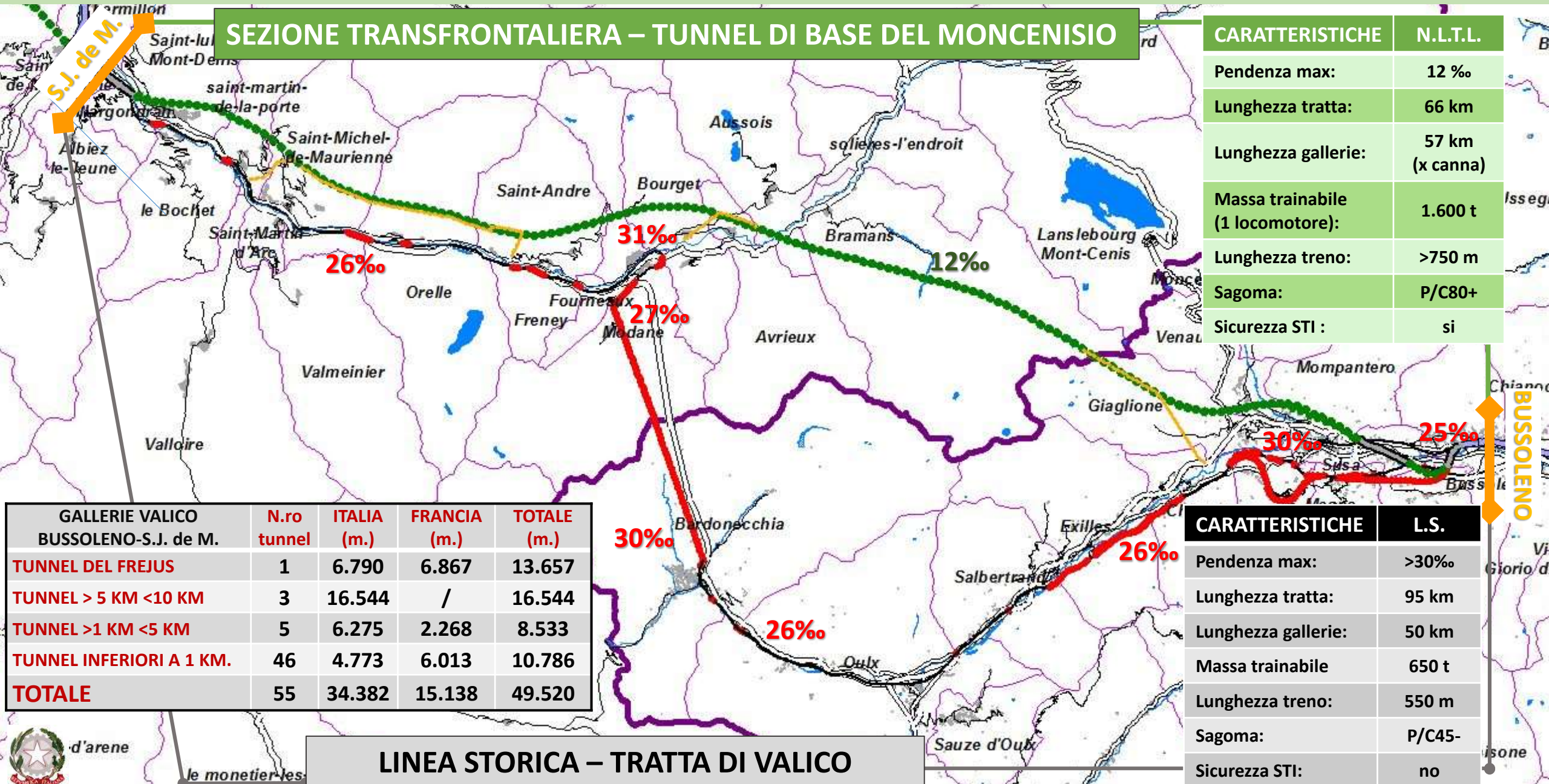


Il tunnel di base, di cui si parla fin dal 1990 costituisce l'alternativa perseguita e già realizzata per i tutti gli altri tunnel ottocenteschi delle Alpi: canne separate pendenza inferiore al 12‰, impianti di ventilazione ed aspirazione fumi, uscite di sicurezza ogni 333 metri.

LA NUOVA LINEA 2030



4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo



SEZIONE TRANSFRONTALIERA – TUNNEL DI BASE DEL MONCENISIO

CARATTERISTICHE	N.L.T.L.
Pendenza max:	12 ‰
Lunghezza tratta:	66 km
Lunghezza gallerie:	57 km (x canna)
Massa trainabile (1 locomotore):	1.600 t
Lunghezza treno:	>750 m
Sagoma:	P/C80+
Sicurezza STI :	si

GALLERIE VALICO BUSSOLENO-S.J. de M.	N.ro tunnel	ITALIA (m.)	FRANCIA (m.)	TOTALE (m.)
TUNNEL DEL FREJUS	1	6.790	6.867	13.657
TUNNEL > 5 KM <10 KM	3	16.544	/	16.544
TUNNEL >1 KM <5 KM	5	6.275	2.268	8.533
TUNNEL INFERIORI A 1 KM.	46	4.773	6.013	10.786
TOTALE	55	34.382	15.138	49.520

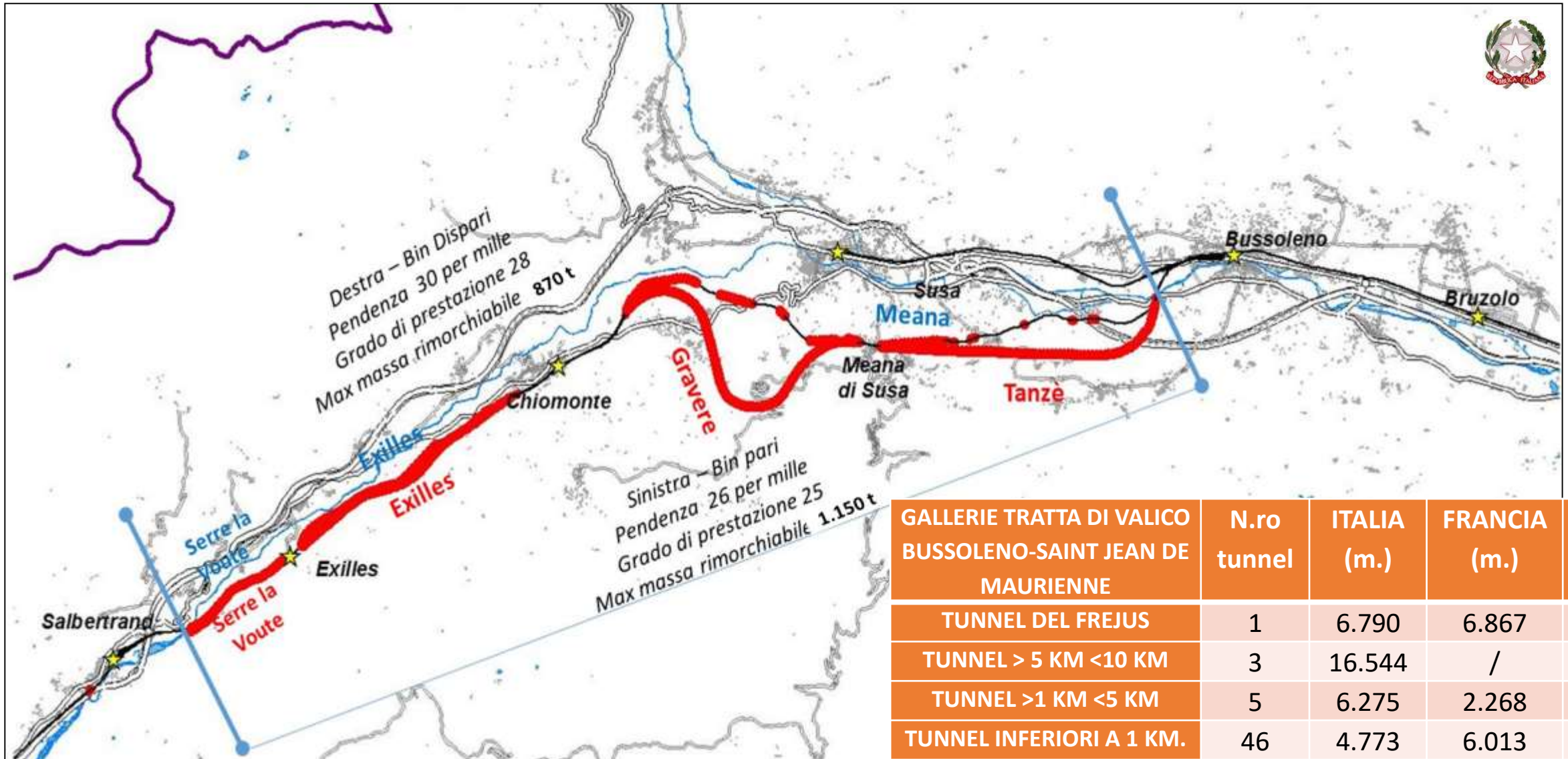
CARATTERISTICHE	L.S.
Pendenza max:	>30 ‰
Lunghezza tratta:	95 km
Lunghezza gallerie:	50 km
Massa trainabile	650 t
Lunghezza treno:	550 m
Sagoma:	P/C45-
Sicurezza STI:	no

LINEA STORICA – TRATTA DI VALICO



4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

LA TRATTA DIMENTICATA TRA BUSSOLENO E SALBERTRAND: 23 KM DI GALLERIE > 1 KM



GALLERIE TRATTA DI VALICO BUSSOLENO-SAINT JEAN DE MAURIENNE	N.ro tunnel	ITALIA (m.)	FRANCIA (m.)	TOTALE (m.)
TUNNEL DEL FREJUS	1	6.790	6.867	13.657
TUNNEL > 5 KM <10 KM	3	16.544	/	16.544
TUNNEL >1 KM <5 KM	5	6.275	2.268	8.533
TUNNEL INFERIORI A 1 KM.	46	4.773	6.013	10.786
TOTALE	55	34.382	15.138	49.520

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

La tratta di valico Bussoleno-Saint Jean de Maurienne oggi è la peggior tratta di valico delle Alpi e detiene una serie negativa di record: le **pendenze più elevate tra tutte le tratte ferroviarie alpine** (superiori al 30‰) che limitano il peso trainabile in monotrazione, **la estrema tortuosità del tracciato** che limita fortemente la lunghezza dei convogli. Altre limitazioni al transito (e di tonnellaggio) sono dovute agli impianti di trazione elettrica che a causa del riscaldamento delle apparecchiature di sottostazione e delle linee di contatto impongono un distanziamento superiore a quello previsto dal sistema di blocco.

TUNNEL STORICI DELLE ALPI A CONFRONTO – Fonte RFI, PGOS

VALICHI	LINEA CONSIDERATA	MODULO [m]	SAGOMA	PESO TRAINABILE monotrazione (t)
Tarvisio	Tarvisio Boscoverde - Mogliano (VE)	625	<i>P/C 80</i>	950
Brennero	Brennero - Verona	600	<i>P/C 80</i>	900
Gottardo (via Luino)	Pino Tronzano (Luino) - Gallarate	600	<i>P/C 80</i>	1.500
Gottardo (via Chiasso)	Chiasso - Seregno (MI)	600	<i>P/C 80</i>	800
Sempione	Iselle - Domodossola - Gallarate	600	<i>P/C 60</i>	900
MODANE	MODANE - TORINO	560	<i>P/C 45</i>	650

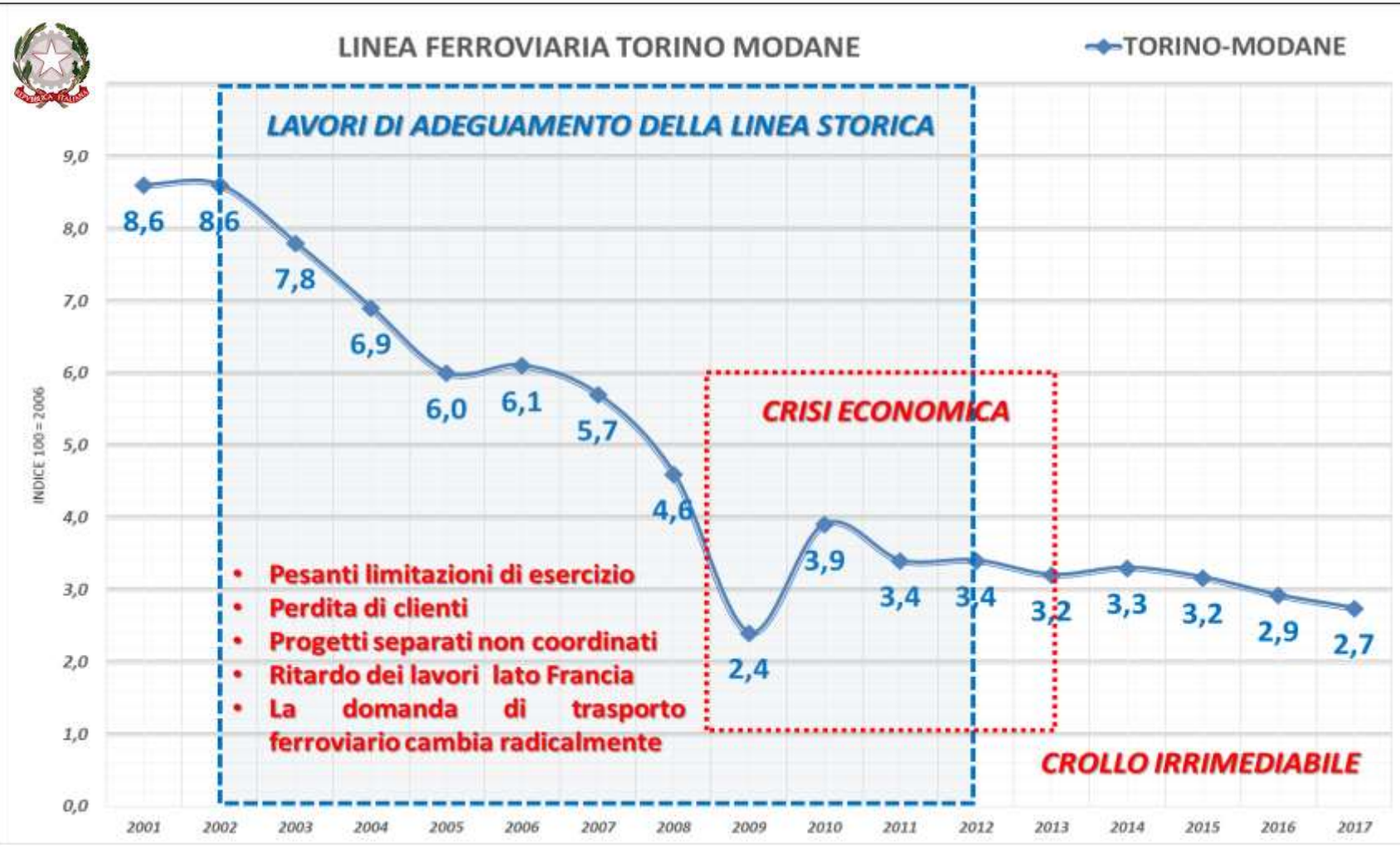
CONFRONTO PRESTAZIONI IN MONOTRAZIONE DELLA TRATTA DI VALICO DEL FREJUS CON IL NUOVO SAN GOTTARDO (TUNNEL DI BASE)

VALICHI	LINEA CONSIDERATA	MODULO [m]	SAGOMA	PESO TRAINABILE monotrazione (t)
MODANE	MODANE - TORINO	560	P/C 45	650
GOTTARDO 2016	TUNNEL DI BASE	750	P/C 80	1600-2000

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

I lavori condotti tra il 2003 ed il 2011 per garantire un limitato adeguamento di sagoma (P/C45) e la dotazione di alcuni impianti di sicurezza secondari non solo non hanno risolto i problemi strutturali della tratta, ma hanno peggiorato la situazione.

Questa è la dimostrazione di come sia assurdo investire su infrastrutture obsolete, che hanno oramai concluso il proprio ciclo di vita utile e devono invece essere sostituite.



La linea ha perso il 71% delle merci negli ultimi 20 anni e continua a perdere quote di trasporto rispetto alla strada: non perché non esiste il traffico, ma perché non esiste una linea ferroviaria utilizzabile per il trasporto delle merci.

La fotografia di treni vuoti o scarsamente carichi (anche se sovvenzionati), a differenza dei confini svizzeri ed austriaci, non fa che confermare proprio questo fatto.

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

LA SICUREZZA NEL TUNNEL DELLA TRATTA DI VALICO

IL TUNNEL PIÙ STRETTO DELLE ALPI
L'interasse minimo consentito tra i binari è di 355 cm,
nel Traforo del Frejus misura solo 341 cm



**4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800
«inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo**

**LA SICUREZZA ALL'INTERNO
DELLA GALLERIA DEL FREJUS**



Esercitazione di protezione civile nel Tunnel del Frejus

La larghezza della banchina con un treno passeggeri mette in evidenza l'inadeguatezza dell'infrastruttura e l'incompatibilità con le sagome dei treni merci

La foto documenta come la distanza tra il treno passeggeri e la parete del tunnel sia di poche decine di centimetri.

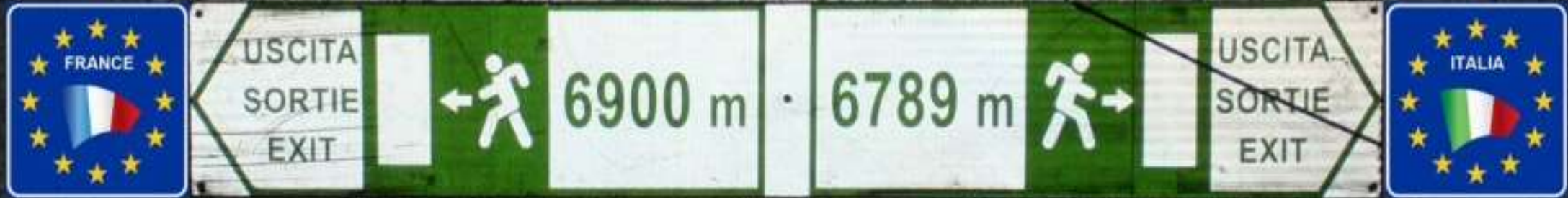
Se consideriamo la maggiore sagoma di un treno merci (oltre 20 cm) risulta chiara la angustia del "cavo" e la estrema difficoltà a svolgere qualsiasi intervento di sicurezza sul lato pareti del tunnel.

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

E per le uscite di sicurezza ?

LA SICUREZZA NEL TUNNEL
DELLA TRATTA DI VALICO

E per la ventilazione ed aspirazione fumi?



Cartello di evacuazione al centro della Galleria del Fréjus (2016)

OGGI QUANTI NE SONO PROGRAMMATI
73 treni gg TOTALI di cui 39 treni merci gg

IN UNA LINEA MISTA MERCI-PASSEGGERI
ALLA MANCANZA DI SICUREZZA SI RIMEDIA, FINCHÈ SI
PUÒ, LIMITANDO L'ESERCIZIO E QUINDI LA CAPACITÀ

CAPACITÀ RFI - 7 agosto 2018 treni gg	TOT	Merci
Divieto incrocio tra treni M e P	94	60
Divieto incrocio tra treni	62	32
Divieto compresenza treni	42	15

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo



Se non esiste una linea ferroviaria adeguata, non esiste neppure un traffico ferroviario; il futuro dei collegamenti attraverso l'arco alpino occidentale sarà quindi esclusivamente autostradale.

Una linea internazionale di attraversamento delle Alpi (in Italia e Francia) classificata come missing link di un corridoio europeo, non conforme neppure alla norma italiana (DM 2005), **deve essere sicura e pertanto adeguata agli standard europei in vigore dal 2014** – regolamento UE n. 1303/2014 del 18/9/2014.

IN UNA LINEA MISTA MERCI-PASSEGGERI ALLA MANCANZA DI SICUREZZA SI RIMEDIA, FINCHÈ SI PUÒ, LIMITANDO L'ESERCIZIO E QUINDI LA CAPACITÀ

CAPACITÀ RFI - 7 agosto 2018 treni gg	TOT	Merci
Divieto incrocio tra treni M e P	94	60
Divieto incrocio tra treni	62	32
Divieto compresenza treni	42	15

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

LA CAPACITÀ EFFETTIVA DELLA TRATTA DI VALICO DELLA LINEA STORICA

	1) SITUAZIONE ATTUALE: DIVIETO INCROCIO TRENI MERCI CON PASSEGGERI	2) UTILIZZO DI UNA SOLA LINEA CON ACCODAMENTO DI DUE TRENI	3) DIVIETO COMPRESENZA TRENI NEL TUNNEL
TRENI PASSEGGERI TGV	6	6	6
TRENI PASSEGGERI REGIONALI (1)	18	18	18
TRACCE NECESSARIE AL SERVIZIO DI SPINTA	10	6	3
TRENI MERCI EFFETTIVI (CAPACITÀ EFFETTIVA)	60	32	15
TOTALE	94	62	42

(1) Attualmente il servizio TRENITALIA è in funzione dal dicembre 2017 per il sabato e la domenica; il servizio è in corso di estensione anche per i giorni feriali. Sulla base delle previsioni del modello di esercizio 2017 i treni attestati a Modane provenienti da Torino saranno 36 (analoghi ai treni RER che arriveranno a Modane).

CAPACITÀ Linea Storica-VALICO			
Limitazioni			
	1	2	3
Treni/giorno totali al valico	94	62	42
Treni / Giorno	60	32	15
Giorni Lavorativi	250	250	250
Treni / Anno	14.500	8.000	3.750
TRASPORTO COMBINATO:			
<i>Carri per treno</i>	12		
<i>Unità per carro</i>	4		
<i>Unità x Treno</i>	84		
<i>Tonn/contenitore</i>	10		
PESO NETTO: Tonn/treno	450	450	450
CAPACITÀ DI TRASPORTO			
Milioni tonnellate anno	6,8	3,6	1,7
Copertura 85%	5,1	3,0	1,6

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

Preso atto che **il Frejus (internazionale), e gli altri otto tunnel della tratta di valico superiori al chilometro non sono adeguati alle norme di sicurezza europee per il trasporto di merci/merci pericolose, se per assurdo si decidesse di intervenire sulle gallerie esistenti per renderle conformi ai requisiti STI, occorrerebbe, senza garanzia di risultato, spendere somme molto elevate.**

Sulla base di una prima valutazione. I costi risulterebbero compresi in una **forbice tra 1,4 mld/€ e 1,7 mld/€**. Un tale “investimento” sarebbe fatto su un tunnel del 1871 che resterebbe comunque fuori mercato per il transito delle merci.

MA NON È MAI CONVENIENTE RIPARARE UNA COSA CHE NON FUNZIONA

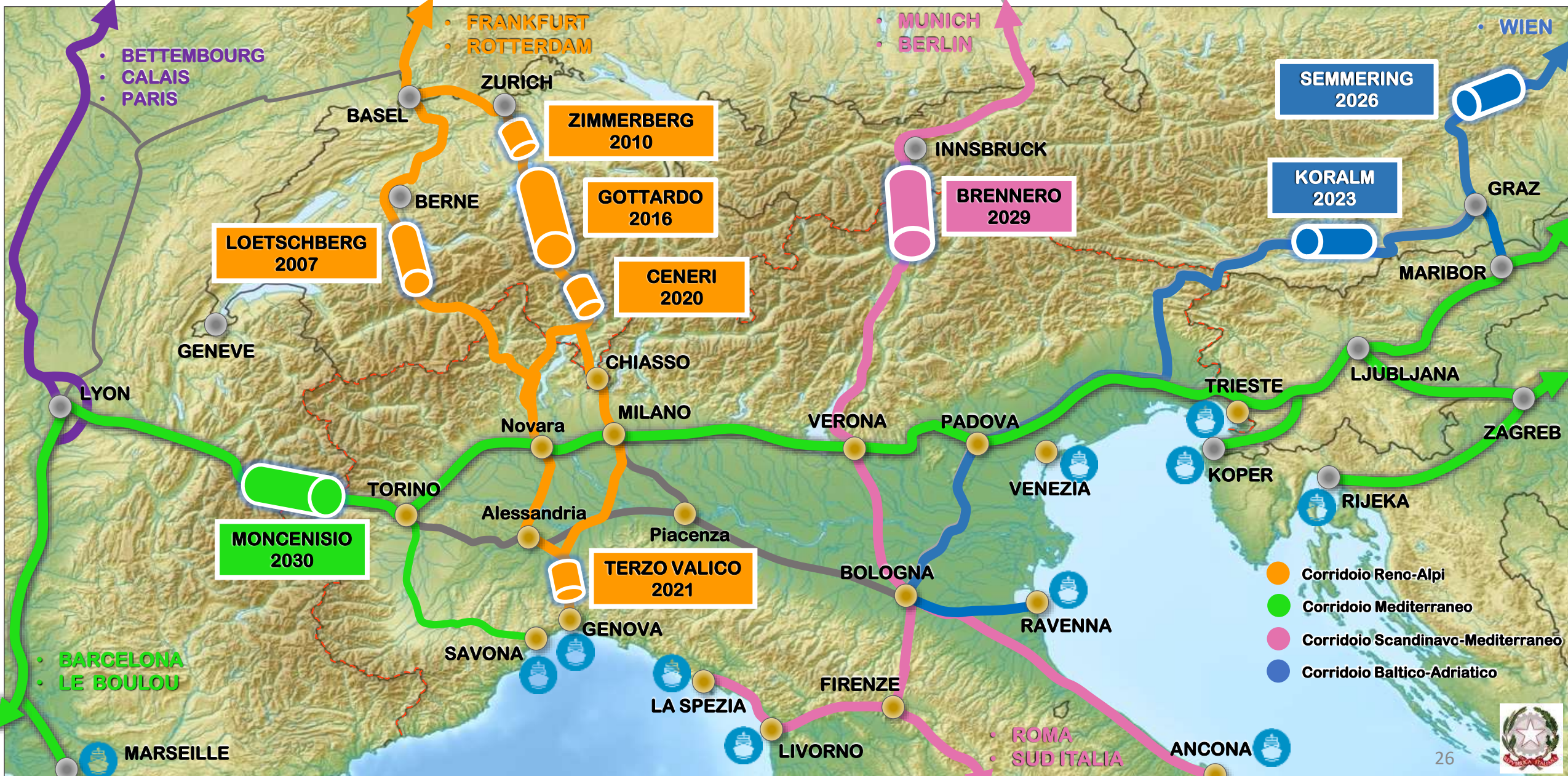
Sarebbe una scelta davvero “incauta”, che costituirebbe una ulteriore dimostrazione di come sia assurdo investire su infrastrutture obsolete, che hanno oramai concluso il proprio ciclo di vita utile.

Questi lavori di costoso “rappizzo” avverrebbero poi mentre è in corso il processo di sostituzione tutti gli altri valichi alpini ferroviari dell'800 con tunnel di base moderni analoghi a quello previsto per il Moncenisio; investimenti che affermeranno un nuovo standard di mercato con cui non potrà mai competere la vecchia Torino-Modane.

Gli eventuali costi di adeguamento della tratta di valico agli standard di sicurezza europei per il trasporto delle merci più che una scelta lungimirante siano da considerare **una “spesa inutile e costosa”**.

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

LA SOSTITUZIONE DI TUTTI I TUNNEL FERROVIARI DI VALICO DELLE ALPI È IN CORSO



4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

TRAFORI ALPINI, IN ORDINE DI APERTURA STANDARD TIPOLOGICI E FUNZIONALI

AUTOSTRADA	FERROVIA	<i>Lunghezza (km)</i>	<i>Pendenza Massima (‰)</i>	<i>Quota (m s.l.m)</i>	
	2029	TELT - Moncenisio	57,5	12,5	745
	2027	BBT - Brennero	55	12	795
	2026	ÖBB - Semmering	27,3	8,5	
	2023	ÖBB - Koralm	32,9	8,5	
	2020	NFTA - Ceneri	15,4	12,5	
	2016	NFTA - Gottardo	57	12,5	550
	2007	NFTA - Loetschberg	34,6	13	776
	2000				
Gottardo	1980				
Frejus	1980				
Brennero	1972				
San Bernardino	1967				
Monte Bianco	1965				
Gran San Bernardo	1950				
	1913	Loetschberg	14,6	27	1242
	1906	Sempione	19,8	25	705
	1900				
	1882	Gottardo	15	26	1151
	1871	Frejus	13,6	31	1335
	1867	Brennero	8,2 *	26	1371
	1854	Semmering	1,5	28	896
	1850				



* sommatoria delle gallerie di valico Fleres, Moncucco, Ast

4. La Torino Lione serve a sostituire una linea ferroviaria internazionale dell'800 «inadeguata» al trasporto delle merci e dei passeggeri ed agli standard di sicurezza del XXI secolo

È doveroso ricordare che la sicurezza (o meglio la riduzione del rischio ad una soglia accettabile) è sempre sostanza e non è mai solo un mero adempimento formale e burocratico. E questo dovrebbe a maggior ragione valere dopo il dramma del crollo del Viadotto Morandi. Sostenere oggi l'utilizzo della tratta di valico per il trasporto delle merci e delle merci pericolose è assurdo ed irresponsabile.

Se qualcuno oggi ritiene che la tratta di valico della linea storica “funzionerà benissimo così com'è, magari per altri 100 anni” con l'obiettivo di evitare la realizzazione del nuovo tunnel di base del Moncenisio, ignorando quanto riportato chiaramente in questo documento lo faccia motivandolo ed assumendosene tutta la responsabilità.

Q11 – cap. 5.2 – pag. 79 http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno11.pdf

5. Per l'Unione Europea la Torino Lione è un anello fondamentale delle dorsali della rete di trasporto TEN-T

“La nuova linea ha una riconosciuta ed evidente valenza strategica ed unirà l'Europa da Est ad Ovest”

Il corridoio mediterraneo, che piaccia o no, esiste già ed è in funzione con parti già adeguate agli standard europei, altre su cui si stanno realizzando interventi già previsti ed ancora altre su cui si stanno definendo interventi di adeguamento che sono continuamente aggiornati e rivisti sulla base della situazione economica e sociale ed alle condizioni di finanziamento (la project review e l'affinamento progettuale non sono una pratica solo italiana). Ed arriva, con problemi che si stanno oggi affrontando, oramai fino alla Cina.

Il libro di Andrea De Benedetti e Luca Rastello pubblicato nel 2013, “binario morto”, libro dell' «antologia NOTAV» dimostra solo che un corridoio europeo non si costruisce con il “detto fatto”; oggi è roba vecchia.

Il corridoio europeo n. 5 così come definito raccontato nel libro non esiste più; i terminali finali sono diventati, molto più correttamente **Algeciras in Spagna, il principale porto di collegamento per il continente africano, e Budapest, snodo di connessione con l'Est Europa (non attraverso l'Ucraina, per problemi di geopolitica ma con la Russia) e porta di collegamento con la Grecia, l'Oriente e l'Asia.**

E la loro fattibilità è ora molto più realistica, a seguito della direttiva **Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio e Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio**, che

- ha disciplinato la programmazione e lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti per il periodo di 2014-2020 le attività comunitarie;
- ha istituito il meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe facility), modificando il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e n. 67/2010;

ma soprattutto ha stanziato le risorse: per il periodo 2014-2020 la sovvenzione dell'Unione Europea può arrivare fino al 40% per le sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari.

5. Per l'Unione Europea la Torino Lione è un anello fondamentale delle dorsali della rete di trasporto TEN-T

LA «BELT AND ROAD INITIATIVE» DELLA CINA È IN CORSO DI REALIZZAZIONE: È INTERESSE NAZIONALE NON PERDERE «IL TRENO»

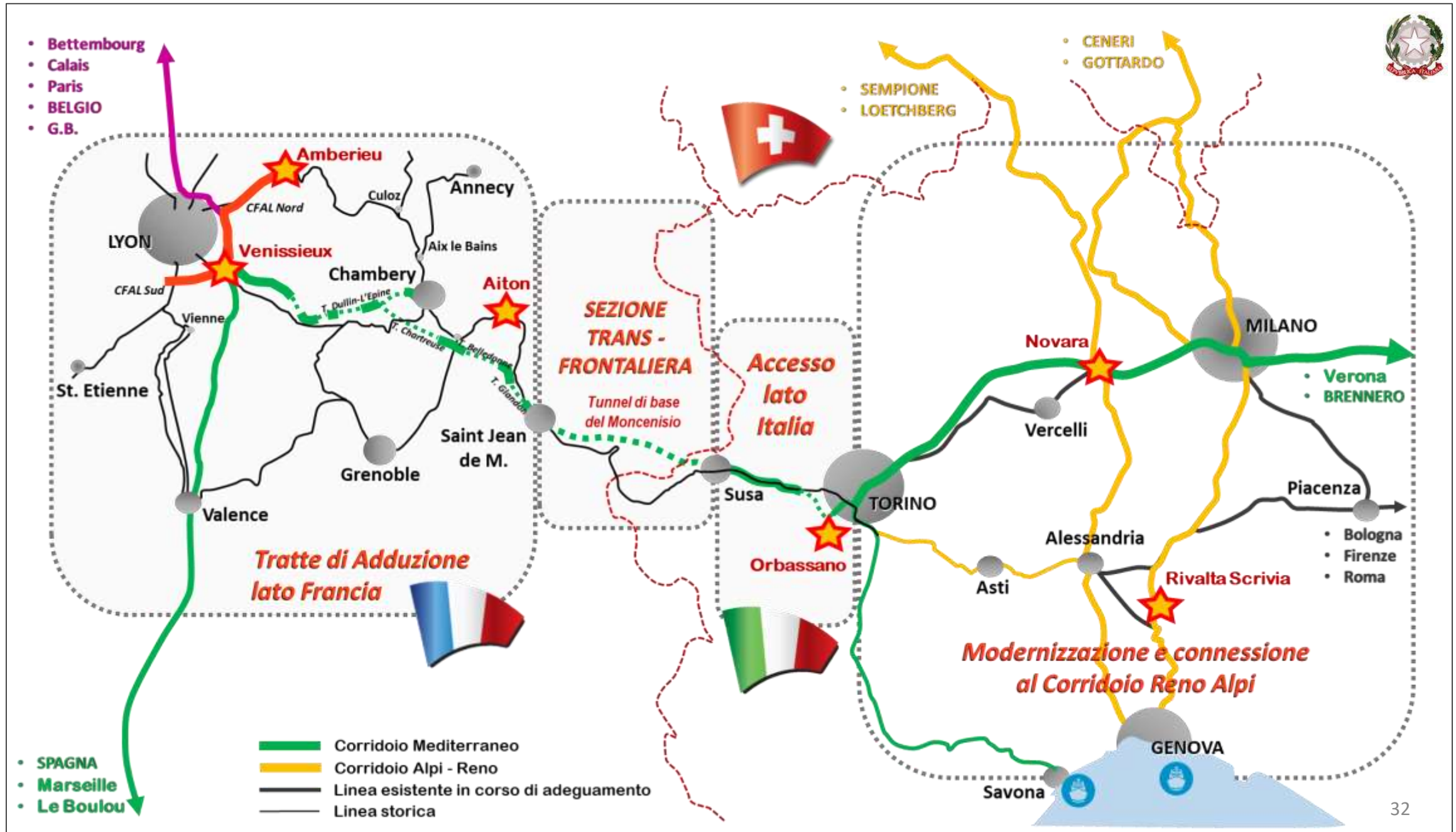


5. Per l'Unione Europea la Torino-Lione è un anello fondamentale delle dorsali della rete di trasporto TEN-T



I 9 CORRIDOI TEN-T DEL CORE NETWORK EUROPE 2013

5. Per l'Unione Europea la Torino Lione è un anello fondamentale delle dorsali della rete di trasporto TEN-T



6. LA DECISIONE È GIÀ STATA ASSUNTA

è Legge dello Stato, è Trattato Internazionale in vigore ed è finanziata dall'Unione Europea

La ratifica conclusiva dell'Accordo bilaterale Italia e Francia per “l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione”, si è conclusa il 1 marzo 2017, dopo un percorso durato oltre vent'anni di studi, valutazioni e verifiche.

Sette tra accordi e trattati internazionale hanno regolato le diverse fasi di analisi di fattibilità, di progettazione, e di realizzazione dell'opera.

Un lungo percorso di definizione, progettazione e realizzazione della Torino Lione sempre consolidato attraverso “Atti” politici ed amministrativi:

- i Trattati, gli Accordi ed i Vertici internazionali tra Italia Francia – le Direttive,
- le Decisioni, i Programmi ed i finanziamenti dell'Unione Europea
- gli atti di programmazione, autorizzazione e finanziamento dello Stato Italiano.

I ritardi nella realizzazione del nuovo tunnel di base in Italia (valutabili in almeno 5 anni) sono l'effetto dell'accoglimento dell'Italia delle richieste delle Amministrazioni Locali, sancita nel luglio 2008 (Accordo di Pracinat).

La scelta condotta dall'Italia di **riavviare il processo progettuale e autorizzativo dotandosi di nuovi strumenti di condivisione e dialogo** ha avuto effetti sul cronoprogramma concordato con la Francia e l'U.E. e prodotto danni all'Italia:

- oneri finanziari (perdita di una quota di finanziamento europeo),
- danni economici (a causa del ritardo prodotto rispetto agli altri tunnel di base in programmazione in Svizzera ed Austria),
- danni d'immagine per la credibilità del Paese.

6. LA DECISIONE È GIÀ STATA ASSUNTA

è Legge dello Stato, è Trattato Internazionale in vigore ed è finanziata dall'Unione Europea

ACCORDO ITALIA - FRANCIA 1996

Accordo per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione

<p>TRATTATO DI PARIGI Accordo per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione</p> <p>15 gennaio 1996</p>	<p>L'Accordo di Parigi rappresenta il primo atto internazionale che esprime l'obiettivo degli Stati di investire per migliorare le infrastrutture di comunicazione tra gli stati, realizzando una <u>linea ferroviaria di collegamento ad alta velocità tra LYON e TORINO</u>, dando così attuazione alle decisioni dei precedenti consigli europei - in particolare ESSEN 1994 che iscriveva la nuova linea Torino-Lione tra i 14 progetti prioritari europei nel settore dei trasporti (Rete TEN).</p> <p>I ministri dei trasporti Caravale e Pons firmano il primo Accordo intergovernativo italo-francese "<u>per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione</u>" e costituiscono la Commissione Intergovernativa (CIG) che, dovrà seguire i problemi del tratto internazionale per conto dei due governi e successivamente definire il progetto, gli studi ed i preliminari per la sua realizzazione.</p> <p>L'accordo sottoscritto a Parigi il 15 gennaio 1996, firmatari per il Governo francese il Ministro dei trasporti Bernard Pons e per il Governo italiano il Ministro dei trasporti Giovanni Caravale, non ha richiesto per il suo contenuto una ratifica parlamentare; sotto forma di decreto, è stato adottato in Francia il 13 maggio 1996 dal primo ministro, Alain JUPPE, e dal ministro degli Affari esteri, Hervé de CHARETTE;</p> <p>in Italia è entrato in vigore il 4 aprile 1996.</p>
---	---

ACCORDO ITALIA - FRANCIA 2001

TRATTATO DI TORINO

ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE

La scelta di realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione viene assunta al **Vertice Italo Francese di Torino del 29 gennaio 2001**, in esito agli studi di fattibilità tecnica dell'opera condotti, sotto l'egida della CIG, nel periodo 1996-2001 da Geie ALPETUNNEL.

Il trattato viene sottoscritto a Parigi dai Ministri dei trasporti dell'Italia, Luigi Bersani e della Francia, Jean Claude Goysot. Viene assunta la necessità del riequilibrio dei diversi modi di trasporto delle merci, per l'attraversamento delle Alpi ed, a tal fine, viene assunta la decisione di realizzare una infrastruttura ferroviaria adeguata per il trasporto delle merci e dei passeggeri, dando un contributo significativo all'attuazione della "Convenzione delle Alpi" firmata il 7 novembre 1991 a Salisburgo.

L'Accordo del 2001 esprime la concreta volontà dei Governi dei due Paesi di realizzare il nuovo collegamento ferroviario e definisce le modalità operative di tale operazione, assegnando un ruolo centrale alla CIG.

Nell'articolo 1, i due governi si impegnano: «... a *costruire o far costruire le opere della parte comune franco-italiana necessarie per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario merci-passeggeri misto tra LIONE e TORINO ...* »

L'Accordo, preso atto della sostenibilità del progetto sulla base degli studi preliminari:

- a) assumeva la decisione di progettare e realizzare l'Asse Ferroviario Torino Lione;
- b) costituiva il promotore pubblico binazionale responsabile degli studi e della conduzione dei lavori preliminari;
- c) rimandava per l'avvio dei lavori definitivi ad un successivo protocollo addizionale, che assumeva gli oneri finanziari per gli Stati ed il contributo dell'Unione Europea.

L'Accordo Internazionale dispone che "preliminarmente e funzionalmente all'opera principale deve essere realizzato un programma di gallerie geognostiche" tra le quali era prevista in Italia, la galleria di Venaus (poi spostata a Chiomonte), necessaria per verificare il comportamento delle rocce attraversate con forti coperture (2500 m.) in previsione dello scavo nel Massiccio di Ambin.

Per lo sviluppo di tali attività l'accordo dà mandato alle ferrovie italiane ed a quelle francesi, di costituire una nuova struttura pubblica operativa (LTF Sas) , ferme restanti le funzioni di esame e di approvazione della Commissione Intergovernativa (CIG).

Sulla base dell'Accordo 2001 LTF riceve quindi il mandato di committente degli studi, della redazione del progetto e dei lavori geognostici (lavori preliminari e sondaggi geognostici - cunicoli esplorativi e discenderie) della sezione internazionale (tratta comune ad Italia e Francia), che comprendeva il tunnel di base del Moncenisio.

A LTF era affidato il compito di realizzare la progettazione del tunnel di base e della linea ferroviaria fino al raccordo con le tratte di competenza nazionale. Agli Enti Ferroviari nazionali, per la Francia RFF (ora SNCF Resau) e per l'Italia

Ad RFI, veniva affidata la progettazione delle tratte di accesso al tunnel di competenza nazionale. In particolare ad RFI veniva affidato il compito di progettare, realizzare e/o adeguare la tratta Italiana) agli standard europei con funzionalità e capacità adeguate e coerenti con il nuovo tunnel di base del Moncenisio.

L'accordo di Torino del 29 gennaio 2001 viene ratificato dal Parlamento Italiano con Legge 27 settembre 2002 – n. 228 "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino Lione".

29 gennaio 2001

TRATTATO DI ROMA

Accordo Italia Francia per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Il 30 gennaio 2012 viene sottoscritto a Roma il nuovo accordo tra Francia e Italia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione, tramite il quale si porta a conclusione quanto definito nell'Accordo del 2001.

l'Accordo 2012 ha **approvato il progetto e recepito la proposta di una sua realizzazione per fasi, a partire dal Tunnel di Base del Moncenisio (sezione transfrontaliera), condizionando l'esecuzione dei lavori al finanziamento Europeo.**

L'accordo è stato sottoscritto per l'Italia dal Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Ciaccia e per la Francia dal Ministro dei Trasporti Thierry Mariani. Il testo aggiornava il primo Accordo del 2001 e stabiliva **"le condizioni di realizzazione del progetto"**, nonché **le condizioni di esercizio dell'infrastruttura una volta realizzata.**

La firma del nuovo testo sanciva tra l'altro:

- la realizzazione dell'opera per fasi definendo, come intervento cofinanziato da Italia, Francia ed Unione Europea, la "Sezione Transfrontaliera" tra Saint-Jean-de-Maurienne e Bussoleno;
- per la tratta Bussoleno-Avigliana si è proceduto attraverso adeguamento della Linea Ferroviaria esistente e tale intervento, compreso nell'Accordo, è stato oggetto di cofinanziamento (81 ml/€).
- La quota di finanziamento di Italia e Francia, al netto della sovvenzione europea; la quota rimanente viene stabilita a carico dell'Italia per il 57,9% e a carico della Francia per il 42,1%.

Nel titolo V, l'articolo 23 impegna le parti al **trasferimento modale in linea con gli obiettivi della "Convenzione alpina"**, paragrafo 23.3 che prevede espressamente che: " Le Parti ricercheranno insieme agli altri Stati alpini ed alla Commissione europea un accordo sui principi e un calendario progressivo per la messa in opera di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini in concomitanza con la messa in servizio dei progetti ferroviari che porteranno a un rilevante aumento della capacità di tale modalità".

Non esiste alcun **"obbligo di saturazione"**: Il testo dell'Accordo 2001, in un contesto segnato dalle conseguenze del tragico incendio della galleria del Monte Bianco, riportava l'auspicio di accelerare per quanto possibile il trasferimento modale già sulla linea esistente per cui l'entrata in servizio della nuova linea " dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti".

I successivi trattati hanno preso atto della irragionevolezza di un tale auspicio e non l'hanno quindi più riproposto; nel 2012, con le mutate condizioni di mercato, nessuno riteneva più possibile saturare "la vecchia linea", inadeguata al trasporto ferroviario delle merci, oltre che afflitta da problemi di obsolescenza cronica a cui conseguono stringenti limitazioni di esercizio. L'Accordo 2012, all'art. 1 fa esclusivamente riferimento a "condizioni di un migliore utilizzo della linea storica del Frejus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza » e più in generale a politiche di sostegno per tenerlo in vita fino alla realizzazione del nuovo tunnel di base, e poi, all'articolo 28, abroga tutte le disposizioni in contrasto presenti negli accordi precedenti.

L' Accordo Italia Francia per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione del 30 Gennaio 2012 è stato ratificato in Italia con Legge n. 71 del 2014.

ACCORDO ITALIA - FRANCIA PER

“L’AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE”

che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno.

Ratifica ITALIA 12 gennaio 2017	<p>Ratifica dell’Accordo Italia-Francia per “l’avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione”, che comprendono il Tunnel di Base del Moncenisio, opere connesse e raccordo alla Linea Storica a Saint Jean de Maurienne e Bussoleno.</p> <p>In Italia, la Ratifica Parlamentare è avviata con l’approvazione del Disegno di Legge da parte del Consiglio dei Ministri n. 130 del 15 settembre 2016. Il testo è poi approvato dal Senato in data 16 novembre (235 presenti - 234 votanti - 187 favorevoli - 43 contrari - 4 astenuti). Nella medesima giornata, il Disegno di Legge approvato viene trasmesso alla Presidente della Camera dei Deputati per seguire il medesimo iter approvativo. In data 20 dicembre, la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge di Ratifica (391 presenti - 388 votanti - 285 favorevoli - 103 contrari – 3 astenuti).</p> <p>Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1.</p>
Ratifica FRANCIA 2 febbraio 2017	<p>In Francia, la Ratifica Parlamentare ha seguito un iter differente: in data 26 ottobre 2016, il Ministro degli Affari Esteri e dello Sviluppo Internazionale (Jean-Marc Ayrault) ha presentato il Progetto di Legge di Ratifica, trasmesso successivamente, il 7 novembre, all’Assemblea Nazionale. A seguito dell’approvazione da parte della Commissione Affari Esteri, l’Assemblea Nazionale ha approvato il provvedimento in data 22 dicembre 2016, con procedura accelerata. Il Progetto di Legge approvato, è stato trasmesso al Senato, che lo ha approvato nella giornata del 26 gennaio 2017.</p> <p>Con la pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116</p>
Entrata in vigore ACCORDO INTERNAZIONALE ITALIA-FRANCIA 1 marzo 2017	<p>L’ Atto Internazionale (insieme al protocollo addizionale firmato a Venezia l’8 marzo 2016 con annesso il regolamento contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016) è entrato in vigore, ai sensi dell’art. 7.3 dell’ Accordo, il 1 Marzo 2017, a seguito della ratifica parlamentare:</p> <ul style="list-style-type: none">• in Italia con pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1.• in Francia con pubblicazione sul Journal Officiel de la République Française del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116

7. La decisione è già stata assunta: i lavori sono in corso

COSTI GIÀ SOSTENUTI	TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
	MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Lavori preliminari	1,462	0,387	0,344	0,731

TUNNEL DI BASE DEL MONCENISIO

LAVORI DI SCAVO EFFETTUATI

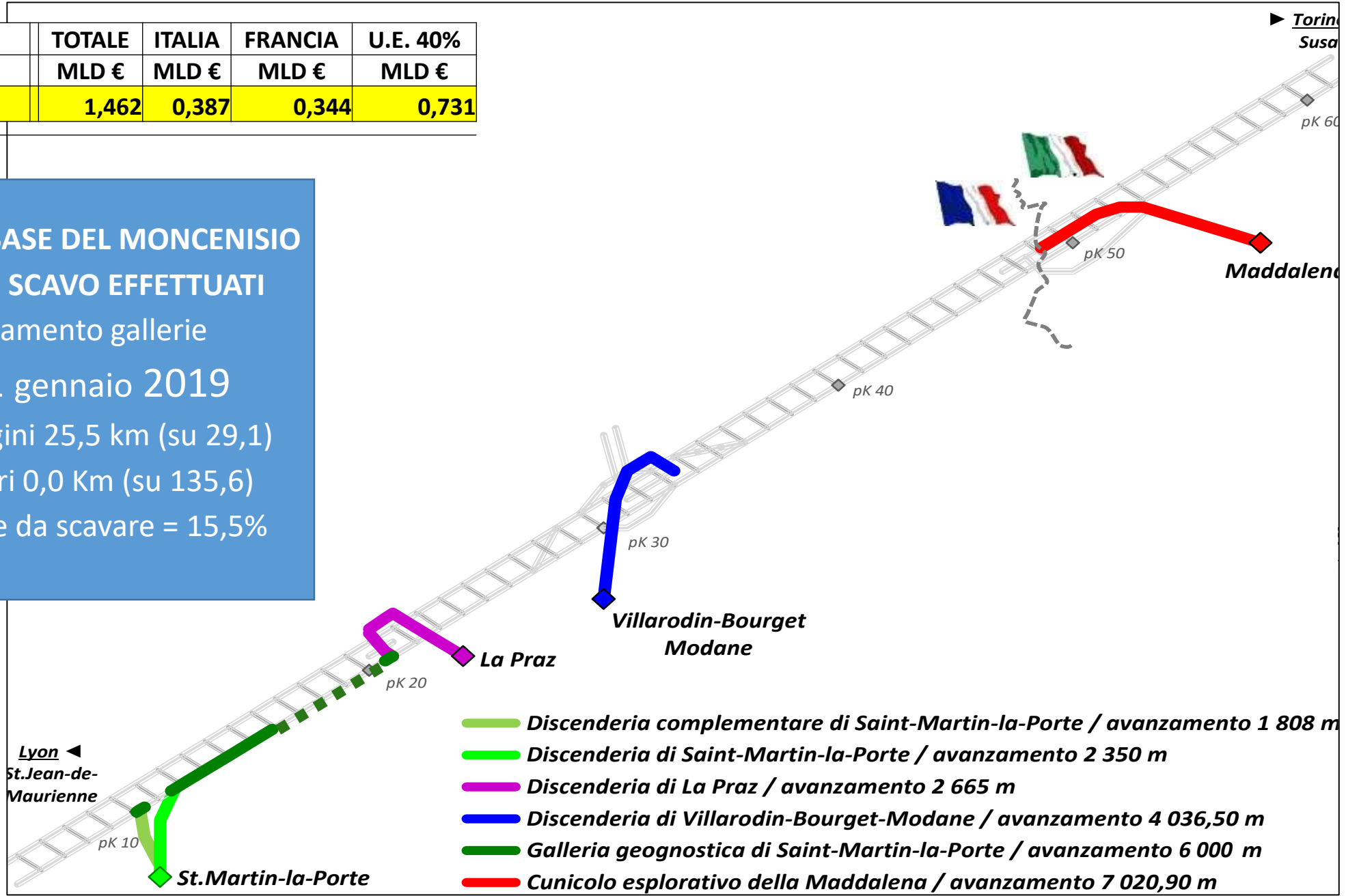
Avanzamento gallerie

all' 11 gennaio 2019

Fase indagini 25,5 km (su 29,1)

Fase lavori 0,0 Km (su 135,6)

% su totale da scavare = 15,5%



7. Quanto costa davvero la Torino Lione

SEZIONE TRANSFRONTALIERA		TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
		MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Costo certificato Trattato Italia Francia 2017	valuta 2012	8,609	2,990	2,216	3,403
Spese da sostenere cofinanziate UE	valuta 2012	8,301	2,836	2,062	3,403
Spese non finanziate UE	valuta 2012	0,308	0,154	0,154	0,000
2018 - Valore attualizzazione reale come da trattato Italia Francia 2017	1,02%	8,793	3,054	2,263	3,476
Stima previsionale MEF (allocazione risorse) con tasso di attualizzazione dell'1,5%	1,50%	9,600	3,335	2,425	3,840
Risorse già stanziati dall' Italia CIPE 7 agosto 2017			2,893		

Sono gli unici costi determinati e certificati.

Non è corretto però utilizzare la stima MEF utilizzata nella delibera CIPE, presuntiva per la prenotazione delle risorse di bilancio, ma come stabilito nell' Accordo Italia Francia 2017, il valore attualizzato alla data odierna (2018). QUINDI:

Costo Totale 8,793

Costo Italia 3,054

TRATTA NAZIONALE ITALIA		TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
		MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Progetto 2011 – completo			4,327	/	/
Project review 2017 - fase 1		1,700	1,700	0,000	0,000

Sono costi indicativi valutati nell'ambito della Project Review da RFI ed inseriti nel CDP MIT – RFI 2017-2021. Manca ancora la progettazione definitiva autorizzata dal CIPE il 1 dicembre 2017, condotta sotto la supervisione dell'Osservatorio

Costo Italia 1,700

TRATTA NAZIONALE FRANCIA in corso di definizione		TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
		MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Progetto completo			/	11,378	/
Ipotesi 2013- fase 1			/	7,700	/
Project review 2017 - in corso - fase 1 rapporto COI – Duron		0,700	0,000	0,700	0,000
Project review 2017 - fase 1 in discussione legge "mobilità"		3,400	0,000	3,400	0,000

La Francia non ha oggi ancora determinato i propri interventi ed i costi relativi. Il rapporto Duron considera esclusivamente la sistemazione della linea Digion – Modane. La discussione è in corso così come la definizione della legge di programmazione (Mobilité).

E' assurdo considerare sia il valore di 7,7 Mld (2013 -già smentito), come il valore di 0,7 (Duron). Una stima ragionevole pare essere 3,4 (SNCF)

Costo Francia 0,700 – 3.400

COSTO TOTALE DA SOSTENERE	TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
	MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Ipotesi 1	11,193	4,754	2,963	3,476
Ipotesi 2	13,893	4,754	5,663	3,476

COSTI GIÀ SOSTENUTI	TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
	MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Lavori preliminari	1,462	0,387	0,344	0,731

7. Quanto costa davvero la Torino Lione: dove sono gonfiati i costi che vengono raccontati

SEZIONE TRANSFRONTALIERA		TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
		MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Costo certificato Trattato Italia Francia 2017	valuta 2012	8,609	2,990	2,216	3,403
Spese da sostenere cofinanziate UE	valuta 2012	8,301	2,836	2,062	3,403
Spese non finanziate UE	valuta 2012	0,308	0,154	0,154	0,000
2018 - Valore attualizzazione reale come da trattato Italia Francia 2017	1,02%	8,793	3,054	2,263	3,476
Stima previsionale MEF (allocazione risorse) con tasso di attualizzazione dell'1,5%	1,50%	9,600	3,335	2,425	3,840
Risorse già stanziati dall' Italia CIPE 7 agosto 2017			2,893		

COME STABILITO NELL' ACCORDO ITALIA FRANCIA 2017, BISOGNA UTILIZZARE IL VALORE ATTUALIZZATO CALCOLATO A CONSUNTIVO E NON IL PRESUNTIVO DEL CIPE (MEF) UTILIZZATO PER PRENOTARE LE RISORSE. SE FAI UN ACCORDO INTERNAZIONALE POI LO APPLICHI. ALTRIMENTI I FRANCESI SI ARRABBIANO

Costo Totale 8,793

Costo Italia 3,054

TRATTA NAZIONALE ITALIA		TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
		MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Progetto 2011 – completo			4,327	/	/
Project review 2017 - fase 1		1,700	1,700	0,000	0,000

Sono costi indicativi valutati nell'ambito della Project Review da RFI ed inseriti nel CDP MIT – RFI 2017-2021. Manca ancora la progettazione definitiva autorizzata dal CIPE il 1 dicembre 2017, condotta sotto la supervisione dell'Osservatorio

Costo Italia 1,700

TRATTA NAZIONALE FRANCIA in corso di definizione		TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
		MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Progetto completo			/	11,378	/
Ipotesi 2013- fase 1			/	7,700	/
Project review 2017 - in corso - fase 1 rapporto COI – Duron		0,700	0,000	0,700	0,000
Project review 2017 - fase 1 in discussione legge "mobilità"		3,400	0,000	3,400	0,000

SI STA INDICANDO UNA SOLUZIONE SULLE TRATTE DI ACCESSO CHE È DI ESCLUSIVA COMPETENZA FRANCESE. I 7,7 MLD SONO STATI SMENTITI DAL GOVERNO FRANCESE CHE HA INCARICATO SNCF SI FARE UNA «PROJECT REVIEW». IN FRANCIA È IN CORSO UN ANIMATO E DELICATO CONFRONTO POLITICO PROPRIO SU QUESTO TEMA.

COSTO TOTALE DA SOSTENERE	TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
	MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Ipotesi 1	11,193	4,754	2,963	3,476
Ipotesi 2	13,893	4,754	5,663	3,476

COSTI GIÀ SOSTENUTI	TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
	MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Lavori preliminari	1,462	0,387	0,344	0,731

7. Quanto costa davvero la Torino Lione

ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – FASAGGIO 2012 - REVISIONE DEL PROGETTO FASE 1 – 2030 (2017)

SEZIONE TRANSFRONTALIERA - COMPETENZA LTF

TELT SAS - SEZIONE TRANSFRONTALIERA
TUNNEL DI BASE – 57,5 KM – (12,5 in Italia)
 Interconnessione alla Linea Esistente a Bussoleno
 Fine lavori 2029 – Esercizio 2030
GESTIONE INTEGRATA TRATTO DI VALICO L.S.

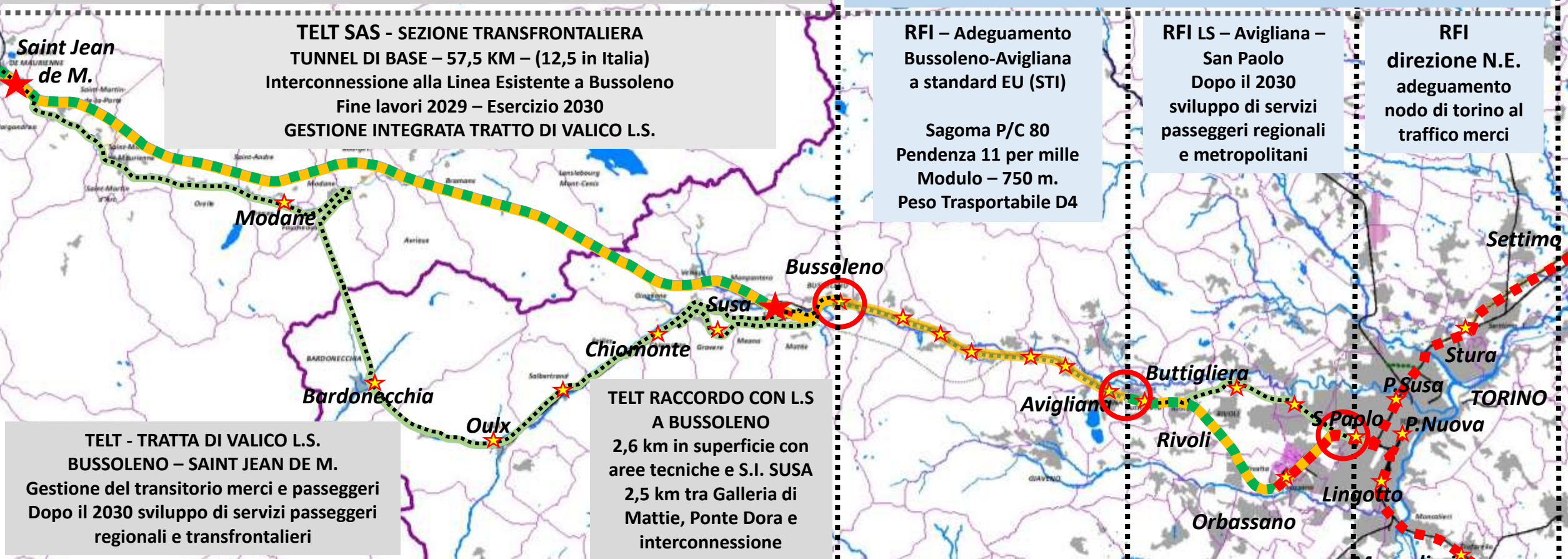
TRATTA NAZIONALE COMPETENZA RFI

RFI – Adeguamento
Bussoleno-Avigliana
 a standard EU (STI)

 Sagoma P/C 80
 Pendenza 11 per mille
 Modulo – 750 m.
 Peso Trasportabile D4

RFI LS – Avigliana –
San Paolo
 Dopo il 2030
 sviluppo di servizi
 passeggeri regionali
 e metropolitani

RFI
 direzione N.E.
 adeguamento
 nodo di torino al
 traffico merci



TELT - TRATTA DI VALICO L.S.
BUSOLENO – SAINT JEAN DE M.
 Gestione del transitorio merci e passeggeri
 Dopo il 2030 sviluppo di servizi passeggeri
 regionali e transfrontalieri

TELT RACCORDO CON L.S
A BUSOLENO
 2,6 km in superficie con
 aree tecniche e S.I. SUSA
 2,5 km tra Galleria di
 Mattie, Ponte Dora e
 interconnessione

ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE
PROJECT REVIEW – FASE 1 - 2030

- █ █ █ █ Tratte in nuova sede
- █ Adeguamento linea ferroviaria esistente
- █ █ █ Completamento e adeguamento del nodo di Torino
- █ █ █ █ Tratte di linea esistente dedicate ai passeggeri

RFI – RADDOPPIO
LINEA
 Buttigliera – San Paolo

 RFI rifunionalizzazione
 Scalo Orbassano




RFI
 direzione S.E.
 adeguamento
 nodo di torino al
 traffico merci

7. Quanto costa davvero la Torino Lione: costi dei tunnel a confronto

L'Italia con legge di ratifica del gennaio 2017 e con la successiva deliberazione **CIPE del 7 agosto 2017** ha definito il percorso di finanziamento dell'opera.

L'atto, che costituisce impegno programmatico dello Stato Italiano per il completo finanziamento dell'opera, ha sbloccato i finanziamenti relativi alla quota italiana del primo e secondo lotto con opere previste dal planning fino al 2022, con un di **2.893** mln; e quindi con una copertura pressoché totale del finanziamento per l'Italia.

IL COSTO È ASSOLUTAMENTE ALLINEATO CON I COSTI DI TUTTI I TUNNEL DI BASE DELLE ALPI.

Tunnel di base	Chi paga	Lunghezza (km)	Costo (per ogni canna) Mln/€ al KM
BRENNER		55,0	83,7
MONT CENIS		57,5	86,0
LOETSCHBERG		35,0	87,0
GOTTHARD		57,0	90,3
CENERI		15,4	83,8

La Svizzera ha finanziato interamente tutto il costo relativo ai propri tunnel.

Il costo del Brennero e del Moncenisio è ripartito tra l'Unione Europea (40%), e la quota restante suddivisa tra i paesi frontalieri.

7. Quanto costa davvero la Torino Lione: costo delle tratte a confronto

**QUALCUNO DICE CHE PER L'ITALIA SIA UNA CIFRA "TROPPO" ELEVATA E QUINDI "INSOSTENIBILE".
DAL CONFRONTO CON ALTRI INVESTIMENTI ANALOGHI NON PARE PROPRIO:**

<i>TRATTA</i>	<i>CORRIDOIO</i>	<i>Costo per l'Italia</i>
TRATTA TORINO – LIONE <ul style="list-style-type: none">• tunnel di Base del Moncenisio• accessi lato Italia Bussoleno – Torino	Mediterraneo	4.700
TRATTA VERONA – MONACO <ul style="list-style-type: none">• tunnel di Base del Brennero• accessi lato Italia Verona – Fortezza	Scandinavo - Mediterraneo	8.100
TRATTA GENOVA – VALICHI SVIZZERI <ul style="list-style-type: none">• Terzo Valico del Giovi• accessi a Milano/Genova ed ai Valichi Svizzeri	Reno - Alpi	14.100
NAPOLI – BARI	Scandinavo - Mediterraneo	6.200
TREVIGLIO – BRESCIA – VERONA	Mediterraneo	4.925

8. Non ci sono plausibili ragioni «tecniche» ed «economiche» per modificare la scelta fatta: l'interscambio economico

I dati relativi al 2017 confermano che l'interscambio economico con gli Stati raggiungibili attraverso l'Arco Alpino Occidentale è assolutamente consistente, è in crescita ed ha recuperato i valori pre-crisi (2007).

L'interscambio economico tra l'Italia e l'ovest europeo (in particolare Francia, Penisola Iberica, nazioni alle quali possiamo aggiungere la Gran Bretagna), secondo solo a quello con l'area tedesca, ha superato ampiamente i valori pre-crisi: gli scambi sono superiori ai **205 miliardi di euro/anno**.

Se si considerano le sole relazioni commerciali dirette con la Francia il totale degli scambi tra Francia ed Italia (Import + Export) nel 2017 ha raggiunto il livello record di 81,37 miliardi di euro, in aumento dell'6,2% rispetto al 2016; la Francia è il secondo Paese cliente dell'Italia con 46,2 miliardi di euro di vendite nel 2017 (+4,9% rispetto al 2016) ed è anche il nostro secondo Paese fornitore, con 35,2 miliardi di euro di beni acquistati (+7,5% rispetto al 2016).

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).

Anche Spagna, Portogallo e Regno Unito registrano valori record di interscambio economico, superiori al picco pre-crisi del 2007. La Spagna con 44,37 mld/€ di Interscambio economico, ha un incremento sul 2016 del 7,9% ed un saldo positivo sull'export di oltre 2 mld/€ (oltre il 10% in più sul 2016).

La Gran Bretagna con 34,45 mld/€ ha un incremento sul 2016 del 2,5 % ed un saldo positivo di quasi 12 mld/€ (oltre il 3% in più sul 2016).

I dati economici europei dicono che il tasso di crescita dell'export italiano (+9,6%) ha superato in percentuale quello della Germania (+8,5%) e della Francia (+6,7%).

Anche attraverso all'arco alpino occidentale esportiamo di più di quanto importiamo: un "utile" di 21 mld/€, in favore del nostro Paese.

8. Non ci sono plausibili ragioni «tecniche» ed «economiche» per modificare la scelta fatta: flussi terrestri delle merci

L'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero, in collaborazione con la Commissione Europea, rileva e stima annualmente i flussi di trasporto che attraversano le Alpi. **Il volume del traffico fisico delle merci che transita ai valichi tra la Francia e l'Italia ammonta nel 2017, a 44,1 milioni di tonnellate all'anno, aumentando il distacco rispetto a quello che attraversa le Alpi svizzere al 2017 (38,8 milioni);** la differenza è di 5,3 mln/t, nel 2016 era di circa 2 mln/t.

Quindi, il traffico merci è di grande rilievo quantitativo ed in forte crescita ma passa quasi esclusivamente per la strada, a differenza di quanto avviene sulle altre direttrici alpine ed è considerevolmente maggiore di quello che transita attraverso la Svizzera.

I dati mostrano in modo molto evidente che:

- Il traffico che attraversa il confine francese è superiore del 13% a quello che attraversa il confine svizzero: 44,1 milioni di tonnellate nel 2017 contro 38,9 milioni di tonnellate
- Ai valichi autostradali di Ventimiglia e del Monte Bianco si è recuperato ampiamente il valore dell'anno record del 2007, non ancora al Fréjus (741.000 TIR contro 876.000), risultato che sarà raggiunto nel 2018 (+11% nel 1° semestre)
- Crolla invece nel decennio di quasi il 50% il transito delle merci via ferrovia, confermando la mancanza di una infrastruttura ferroviaria utilizzabile
- I traffici hanno certamente risentito della crisi economica del 2009 ma, da allora, la quantità trasportata attraverso il confine francese rimane stabile, ben sopra i 40 milioni di tonnellate
- Negli ultimi quattro anni (2013-2017) i flussi attraverso il confine francese sono aumentati del 10,7% con un tasso medio annuo nel 2017 del 4%

Il confronto con i dati svizzeri conferma che, dopo la crisi del 2009, le quantità trasportate hanno ripreso i livelli precedenti e che i flussi di trasporto attraverso il confine francese sono sempre in linea e superiori a quelli registrati sul confine svizzero. Nel 2017 la riduzione sul traffico svizzero è in parte dovuta agli effetti dell'incidente di Rastatt con un blocco di 7 settimane dei collegamenti ferroviari con la Germania.

8. Flussi economici, flussi di merci



GEOGRAFIA
DELLE
RELAZIONI
ECONOMICHE
DELL' ITALIA
CON L'EUROPA



8. Flussi economici, flussi di merci

Valore Interscambio economico

205 MLD/€

% sul totale dell'Europa: **35%**

% sul totale del Mondo: **24%**

Saldo attivo: **+ 21 MLD/€**

Merci Trasportate via terra

44,1 MIO
(27% del totale)

Quota ferrovia: **3,4 mio (7%)**
6,4% del totale

Quota strada: **40,7 mio (93%)**
37,2% del totale

Valore Interscambio economico

269 MLD/€

% sul totale dell'Europa: **47%**

% sul totale del Mondo: **32%**

Saldo attivo: **- 8,5 MLD/€**

Merci Trasportate via terra

118,4 MIO
(73% del totale)
Via Svizzera: 38,8 mio - Via Austria: 79,6 mio

Quota ferrovia: **49,8 mio (42,1%)**
Via Svizzera: 27,1 mio - Via Austria: 22,7 mio
93,6% del totale

Quota strada: **68,6 mio (57,9%)**
Via Svizzera: 11,7 mio - Via Austria: 56,9 mio
62,8% del totale

OVEST

Valore Interscambio economico

73 MLD/€

% sul totale dell'Europa: **13%**

% sul totale del Mondo: **9%**

Saldo attivo: **+ 6 MLD/€**



8. Flussi economici, flussi di merci

CORRIDOIO FERROVIARIO OVEST

IN CORSO DI REALIZZAZIONE:

Tratta Transfrontaliera Torino-Lione
– Tunnel di base del Moncenisio –

ESISTENTI:

Sostituisce la linea ferroviaria più vecchia delle Alpi (1871): obsoleta, non sicura, satura per limiti di esercizio, abbandonata dalle merci

OVEST

NORD

CORRIDOIO FERROVIARIO NORD

REALIZZATE:

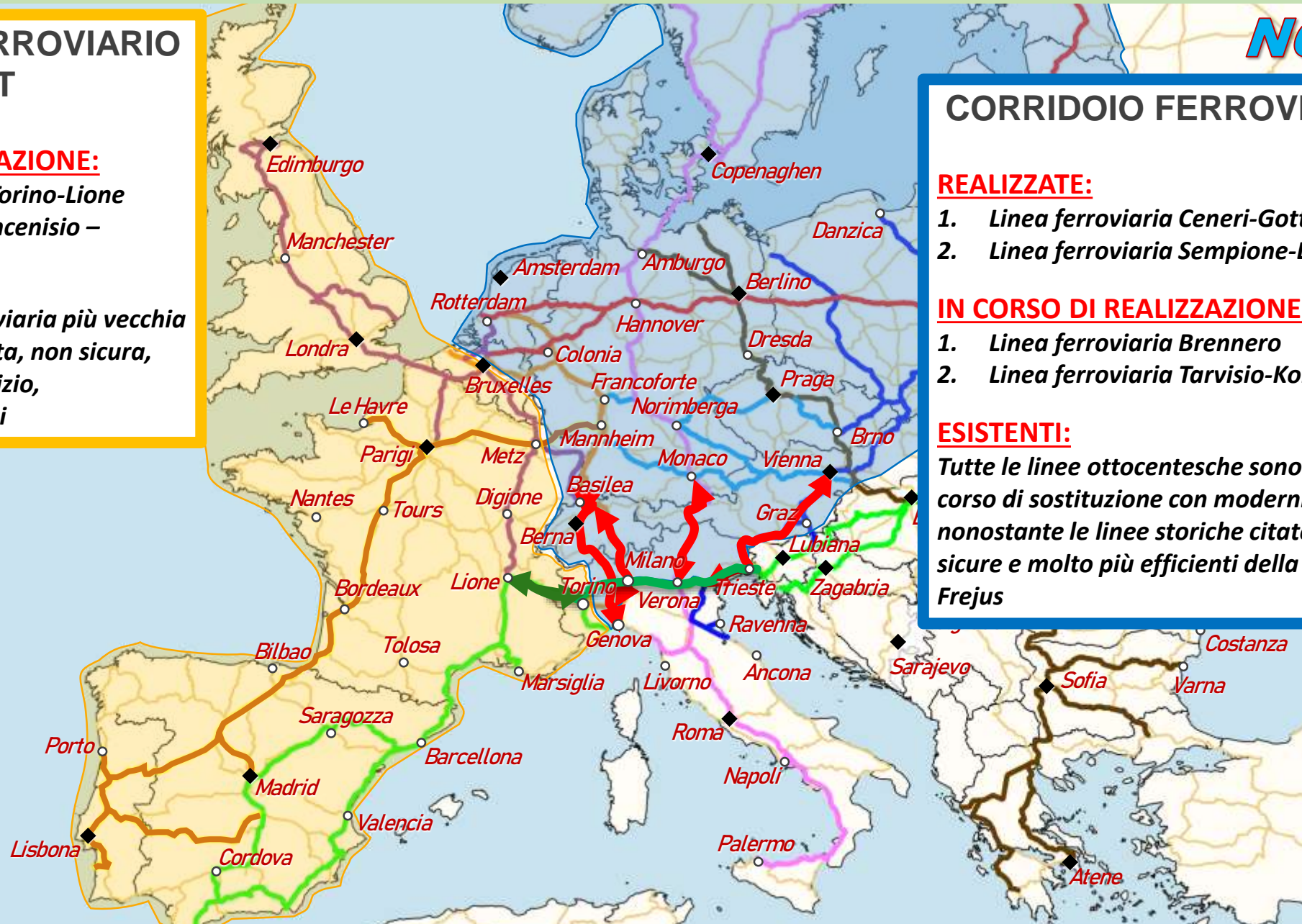
1. Linea ferroviaria Ceneri-Gottardo-Basilea
2. Linea ferroviaria Sempione-Lotschberg-Basilea

IN CORSO DI REALIZZAZIONE:

1. Linea ferroviaria Brennero
2. Linea ferroviaria Tarvisio-Koraln-Semmering

ESISTENTI:

Tutte le linee ottocentesche sono già sostituite o in corso di sostituzione con moderni tunnel di base, nonostante le linee storiche citate siano più recenti, sicure e molto più efficienti della vecchia linea del Frejus



OPERE PROGRAMMATE PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

8. Flussi economici, flussi di merci

CORRIDOIO FERROVIARIO OVEST

ITALIA: 4,6 MLD €
FRANCIA: 8,9 MLD €
EU: 3,4 MLD €

TOTALE: circa 16,9 MLD €

INVESTIMENTO TORINO – LIONE

MONCENISIO – COSTO TOTALE: 8,6 MLD €
PER L'ITALIA: 2,9 MLD €
(30% totale)
ACCESSI: 1,7 MLD €

COSTO ITALIA: 4,6 MLD €

OVEST

Corridoio ferroviario ovest

COSTO ITALIA: 4,6 MLD €

Totale investimenti: 19%
(Italia 17%)

NORD

Corridoio ferroviario nord

COSTO ITALIA: 21,0 MLD €

Totale investimenti: 81%
(Italia 83%)

CORRIDOIO FERROVIARIO NORD

ITALIA: 21,0 MLD €
SVIZZERA: 25,0 MLD €
AUSTRIA: 20,0 MLD €
EU: 3,5 MLD €

TOTALE: circa 69,5 MLD €

CORRIDOIO ALPI – RENO

Alptransit (CH): 25 MLD €
4 Tunnel di Base già realizzati

ITALIA:

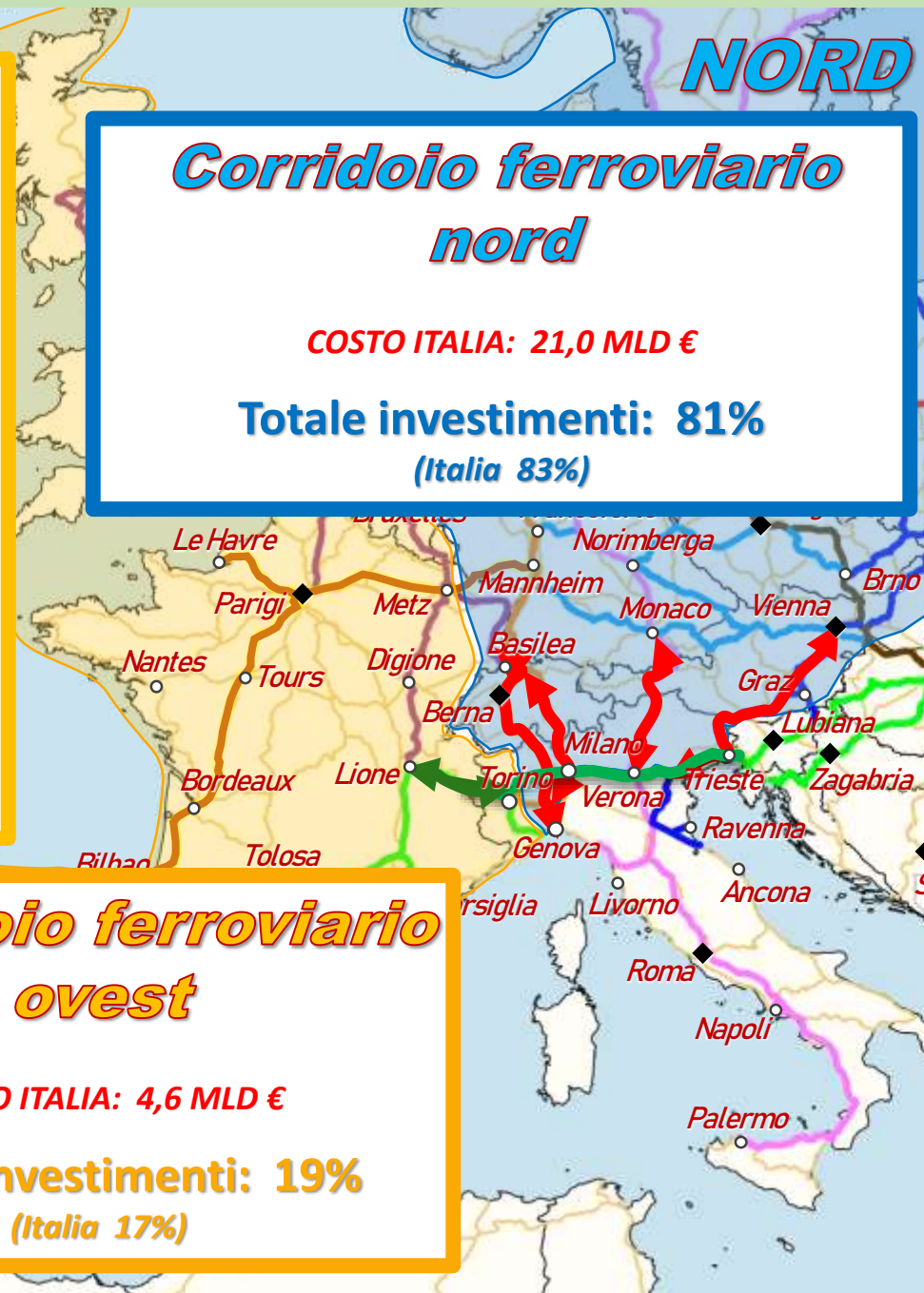
Terzo Valico: 6,2 MLD
Altri interventi RFI: 7,5 MLD
13,7 MLD €

CORRIDOIO SCAN – MED E BALTICO – ADRIAT.

OBB Austria (A): 25 MLD
3 Tunnel di Base (Koralmb, Semmering, Brennero)

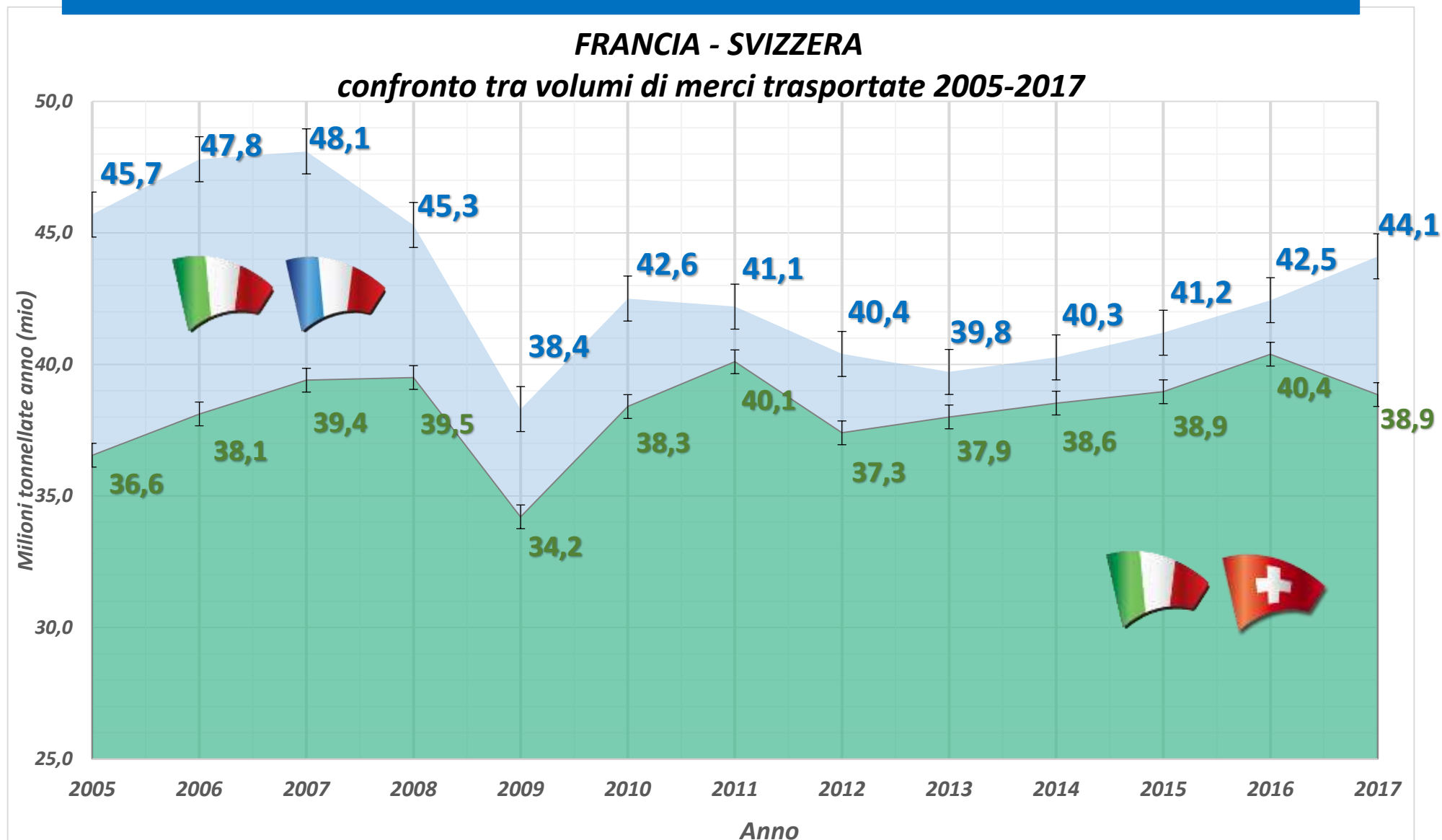
BRENNERO – COSTO TOTALE: 8,4 MLD €
PER ITALIA: 2,6 MLD €
ACCESSI: 5,2 MLD €

7,2 MLD €



8. Flussi economici, flussi di merci

EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MERCI AI VALICHI CON LA FRANCIA E CON LA SVIZZERA 2005 - 2017



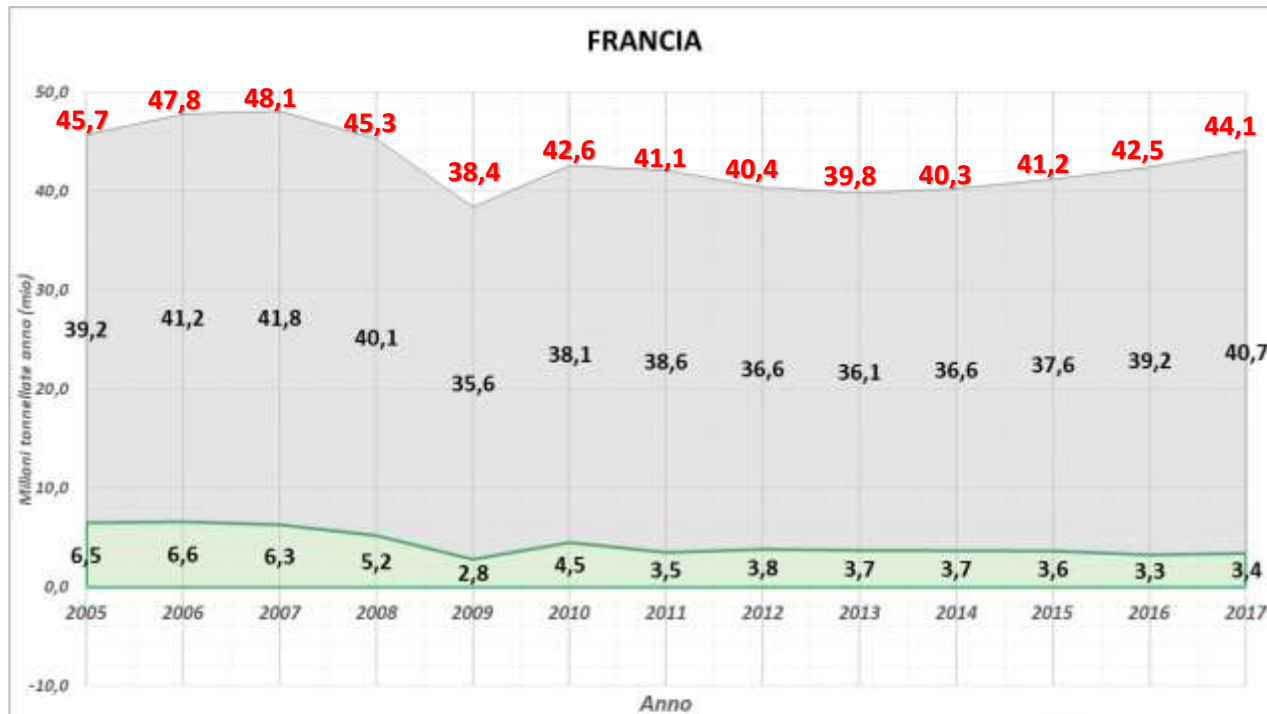
8. Flussi economici, flussi di merci

EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MERCI AI VALICHI CON LA FRANCIA E CON LA SVIZZERA 2013 - 2017

MODALITÀ DEL TRASPORTO FERROVIARIO AI VALICHI FRANCESI ED ITALIANI

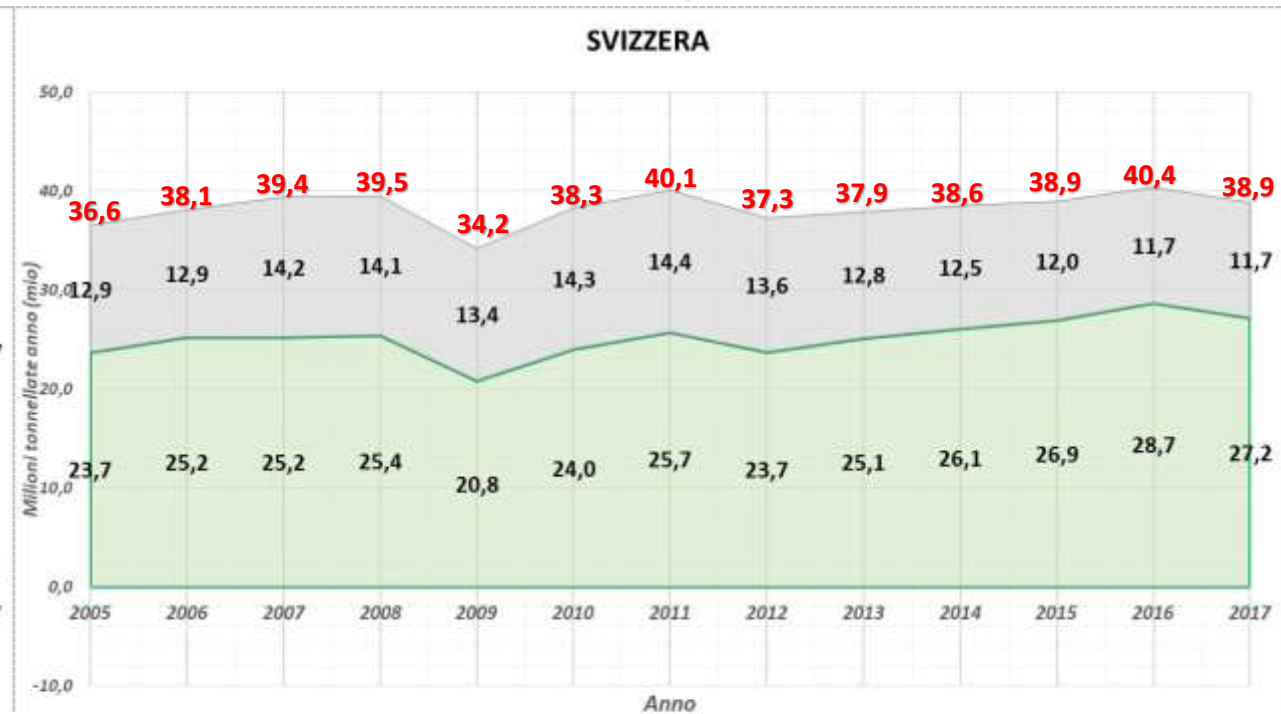


FRANCIA



■ FERROVIA ■ STRADA

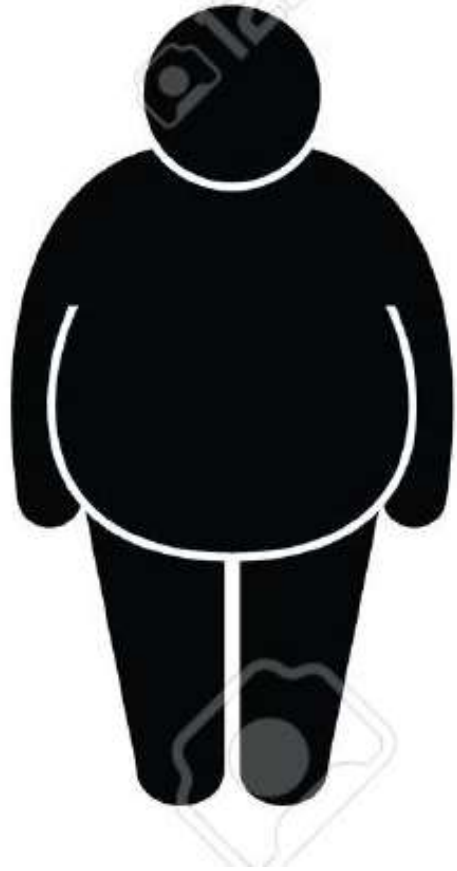
SVIZZERA



■ FERROVIA ■ STRADA

■ FERROVIA ■ STRADA





100 kg

PERDITA
DI PESO
20%



80 kg



40 kg

AUMENTO
DI PESO
20%



50 kg

CHI PESA DI PIÙ ?

8. Flussi passeggeri

IL RUOLO DELLA NUOVA LINEA ALL'INTERNO DELLE CONNESSIONI FRA GRANDI AREE METROPOLITANE EUROPEE

La Nuova Linea Torino Lione integra e completa le reti francesi e italiane, permettendo al sistema delle aree metropolitane del Nord Italia (Milano, Torino, Bologna, Genova e Venezia) di disporre di frequenti collegamenti ferroviari giornalieri con **Lione, Parigi, Bruxelles e Barcellona**, ma anche con **Londra e Madrid**, tenendo conto che attualmente sulla tratta fra Milano e Parigi operano 5 coppie di treni al giorno nonostante le oltre 7 ore e 15 minuti di viaggio reale).

Sulla tratta **Milano-Napoli** nel 2007 viaggiavano in aereo 1,412 mln di passeggeri (circa 440mila in meno rispetto ai passeggeri della Milano-Parigi del 2017), scesi a 1,17 mln di passaggi nel 2017 grazie all'attivazione di 28 coppie di treni diretti da parte di Trenitalia e di 15 coppie da parte di Italo, per un totale di 86 treni al giorno sulle due relazioni con tempistiche comprese fra le 4h e 16' e le 4h e 50'.

Gli scenari di domanda, del nuovo quadro regolatorio e delle tecnologie per il materiale rotabile al 2030, quando sarà possibile attivare servizi diversificati per tipologia e fermate fra Milano e Parigi con tempistiche comprese fra le 4h e 30 e le 5h, lasciano prevedere l'attivazione di un numero importante di nuovi treni: si potranno infatti ottenere significative riduzioni nei tempi di percorrenza (es: il tempo di percorrenza tra Milano e Parigi nel 2030 si ridurrà a 4.31 ore, con un risparmio previsto di 2.16 ore).



8. Flussi passeggeri

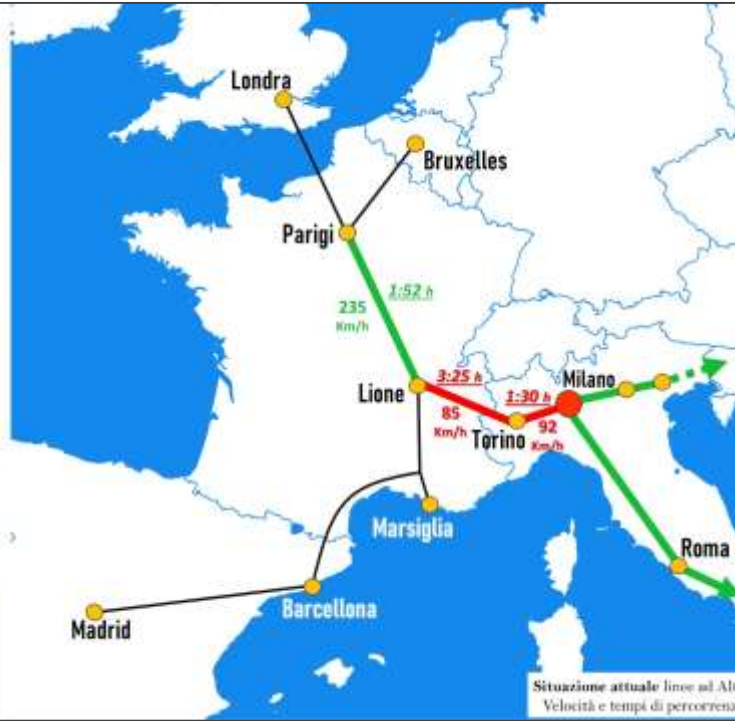
SITUAZIONE ATTUALE LINEA STORICA

TEMPI DI PERCORRENZA TRA MILANO
Porta Garibaldi E LIONE S. Exùpery
4h:55m

TEMPI DI PERCORRENZA TRA TORINO
Porta Susa E LIONE S. Exùpery
3h:25m

TEMPI DI PERCORRENZA TRA MILANO
P.G. E PARIGI GARE DE LYON
6h:47m

TEMPI DI PERCORRENZA TRA TORINO
P.S. E PARIGI GARE DE LYON
5h:17m



TAPPA 1 - 2030 SEZIONE TRANSFRONTALIERA

RIDUZIONE TEMPI DI PERCORRENZA TRA
MILANO P.G. E LIONE S.Exupery
da 4h:55 m a 2h:39m
-2h:16m

grazie a:
Realizzazione del Tunnel di Base: - 49 m.
Utilizzo linea AV Torino-Milano: - 45 m.
Tratte di Accesso Italia: - 11 m.
Tratte di Accesso Francia - 31 m.

RIDUZIONE TEMPI DI PERCORRENZA TRA
MILANO P.G. E PARIGI GARE DE LYON
da 6h:47m a 4h:31m



Chilometri	Tempo	Chilometri/ orari		Km	Tempo	Km/h	TEMPO TOTALE	
-	-	-	MILANO					
128	00:45	170,1	TORINO					
393,5	02:39	148,5	LYON	MARSEILLE	310	01:26	216,3	4:05
832,6	04:31	184,3	PARIS	BARCELONA	619	03:27	179,4	6:06
				MADRID	1239	06:05	203,7	8:44
			BRUXELLES					
			LONDON					

COLLEGAMENTO SUD/OVEST

COLLEGAMENTO NORD

* Nel collegamento ferroviario in direzione di Bruxelles e Londra è stato anche considerato lo spostamento di 15 minuti dalla Gare de Lyon alla Gare du Nord

Lo studio sugli effetti economici della Torino-Lione in fase di costruzione, recentemente effettuato da gruppo CLAS – società di consulenza di esperti di analisi costi benefici e studi socio-economici di cui fanno parte tra gli altri Lanfranco Senn e Roberto Zucchetti, afferma cose molto diverse da quanto asserito dagli oppositori.

https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-09-11/tav-stand-by-10-progetti-ma-ogni-euro-ne-renderebbe-4-073101.shtml?uuid=AEGsz5pF&refresh_ce=1

Utilizzando lo strumento di **Analisi INPUT – OUTPUT** è stato quantificato l’impatto economico della sezione transfrontaliera sull’economia italiana e francese. Questo tipo di analisi è complementare alle analisi costi – benefici e viene utilizzata anche dall’UE.

Il metodo è riconosciuto a livello internazionale ed è definito “**delle interdipendenze settoriali**” ovvero **studia gli effetti della costruzione di un’opera su diversi settori economici.**

Gli indicatori sono:

- ✓ **effetti diretti** (attività di cantiere)
- ✓ **effetti indiretti** (imprese + indotto attivato)
- ✓ **effetti indotti** (fatturati, occupazione, reddito)

I risultati complessivi (Italia + Francia) dimostrano che:



- Il progetto di costruzione apporta **10,6 miliardi di valore aggiunto**: 3,6 in termini diretti (cantiere), 3,7 in modo indiretto (imprese + fornitori che vengono attivati), 3,2 indotti (redditi, occupazione, fatturato)
- Sugli 11 anni saranno necessari **125 mila lavoratori a tempo pieno** di cui il 73% in settori diversi dalle costruzioni (agricoltura, industria, commercio, trasporti, turismo, servizi alle imprese, servizi alle persone). Curva costante dell'occupazione lungo un arco di 9 anni.

I risultati, sul lato Italia, dimostrano che:



- a) In Italia il progetto attiva circa **9 MLD €** (3,1 MLD di spesa diretta nei cantieri, 3,4 MLD nei settori fornitori e 2,5 MLD nelle attività indotte). Dall'analisi emerge che Il valore aggiunto prodotto dall'investimento di TELT è di **3,9 MLD €**.
- b) Sugli 11 anni + **52 mila unità di lavoro**, 76% in settori diversi dalle costruzioni
- c) Il tunnel di base avrà un effetto positivo sul rapporto deficit/PIL già nella fase di costruzione (non occorre aspettare la messa in esercizio): **1€** speso nella realizzazione produce un contributo al PIL di **3,77 €**.

EFFETTO SUL RAPPORTO DEFICIT / PIL

a	Produzione diretta totale	9.297
b	Produzione <u>diretta</u> imputata in modo proporzionale alla spesa	58%
		5.364
c	Produzione <u>indiretta</u> Italia	3.401
d	Produzione <u>indotta</u> Italia	2.540
	Contributo del progetto imputabile al PIL Italiano (b+c+d)	11.304
	Spesa a carico dell'Italia al netto del contributo UE (anni 2019-2029)	2.998
	Rapporto Produzione/spesa	3,77
	Spesa media annua al netto del contributo UE (anni 2020-2027)	350
	Incremento medio annuo del PIL attivato	1.320
	Margine per nuova spesa pubblica a parità di rapporto deficit/PIL	970

Milioni di Euro

Fonte: elaborazioni CLAS-PTS Group su dati TELT

Tra il 2020 e il 2028 a fronte di una spesa annua di **350 M €** verrà generato un aumento del PIL annuo di **+ 1,32 MLD**.
Il margine creato nel Paese dall'investimento italiano per il tunnel di base della Torino-Lione è di 970 milioni di euro: questa cifra potrebbe quindi essere investita in altre opere pubbliche senza impatto sul rapporto deficit/PIL.

10. Effetti ambientali: decrescita o transizione ecologica del sistema dei trasporti

Lo scavo di 30 km di gallerie preliminari ha dimostrato la realizzazione dell'opera non costituisce un problema ambientale: amianto, uranio, radon non esistono e gli impatti sugli acquiferi e sull'aria sono minimi e sempre ben al di sotto delle previsioni di progetto, a loro volta minori delle soglie normative di attenzione.

Invece la realizzazione del nuovo collegamento ed il conseguente trasferimento modale hanno benefici assolutamente rilevanti sull'ambiente.

LA CRITICA DEL “MODELLO ECONOMICO DI SVILUPPO” PUÒ ESSERE UTILIZZATA CONTRO LA TORINO LIONE?

Alla Torino Lione vengono spesso contrapposte critiche astratte, non rivolte all'opera ma al **modello economico di sviluppo**, che andrebbe “superato” per la “necessità ecologica” di **ridurre immediatamente i consumi (e quindi anche la produzione e l'export), rendendo così inutile la necessità di trasporto.**

Mercalli ad esempio sostiene che *“Se vogliamo perseguire una politica seria di sostenibilità ci sarebbe anche da mettere in discussione cosa trasportiamo togliendo o tassando più pesantemente le cose insignificanti per farne circolare di meno”*.

Le scelte di “**decrescita**” più o meno felice riguardano l'intero modello economico che è “globale” ed è storicamente basato sulla crescita come strumento per produrre ricchezza, lavoro e servizi; l'intero sistema delle infrastrutture ne è coinvolto indirettamente in quanto funzionale alla produzione ed al consumo. Siamo appena usciti da una pesante fase di recessione (o decrescita) che non risulta essere stata felice e nessun Paese ha mai programmato finora un futuro a bassa intensità di consumo.

La recente legge di bilancio del Governo è costruita su obiettivi di crescita dei consumi e dell'export; il Governo e le parti sociali tutte stanno lavorando per una maggiore occupazione e una maggiore disponibilità di reddito per le fasce di popolazione più svantaggiate e queste condizioni si possono realizzare solo aumentando la produzione per il mercato interno (consumi) ed esterno (export).

10. Effetti ambientali: decrescita o transizione ecologica del sistema dei trasporti

L'Italia è un Paese manifatturiero leader in Europa e nel mondo. L'economia nazionale è caratterizzata da una forte «vocazione manifatturiera» rivolta negli ultimi anni principalmente all'export; le nostre imprese manifatturiere ricevono materie prime (che arrivano in gran parte dall'estero), le trasformano e le esportano su mercati che sono in gran parte esteri. L'Italia non è un paese autosufficiente, nemmeno nella produzione agroalimentare e la dematerializzazione dell'economia è oggi una “favola” che non ha alcun riscontro reale.

Quindi, se vogliamo produrre ricchezza e lavoro è necessario importare (e trasportare) materie prime ed esportare (e quindi trasportare) prodotti trasformati.

Per questo abbiamo bisogno di infrastrutture di trasporto adeguate, efficienti e competitive; il sistema dei trasporti è una condizione indispensabile per garantire competizione e sviluppo.

E questo vale anche per il turismo; sviluppare la nostra vocazione turistica richiede collegamenti efficienti ed una “ottima” accessibilità.

Il tutto certamente si deve fare mitigando l'impatto ambientale degli spostamenti (considerando che trasferire un passeggero da un volo aereo ad un servizio ferroviario fra Milano Parigi, sulla base del modello ECOPASSENGER permette di ridurre le emissioni di anidride carbonica di circa il 90% e gli ossidi di azoto del 92%).

Pensare che il Piemonte isolato dal sistema mondiale dei trasporti possa diventare una sorta di “laboratorio” per la sperimentazione della decrescita felice è un'ipotesi che fa rabbrivire; gli effetti sarebbero disastrosi per l'economia, per il lavoro, per la coesione sociale della nostra comunità.

DECRESCITA FELICE O TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI?

Il progetto dell'adeguamento ferroviario della Torino Lione è fondato, molto più realisticamente, sulla necessità di una **transizione ecologica del sistema dei trasporti delle merci e delle persone**, oggi basato quasi esclusivamente sul "sistema stradale ed autostradale".

L'obiettivo europeo della crescita economica indica l'integrazione fisica come condizione per aumentare la competitività globale, perseguendo l'obiettivo dell'equità sociale e territoriale nel rispetto dell'ambiente. L'obiettivo dell'Unione Europea di una netta riduzione dell'impatto sull'ambiente (CO₂, NOX, NO₂, PM10, PM2.5, effetto serra) motiva la scelta prioritaria del trasferimento modale di una parte significativa delle merci trasportate attraverso le Alpi, con un sistema ferroviario "moderno" e caratterizzato da adeguati standard europei.

Non si può accettare che il traffico merci e passeggeri continui a privilegiare la modalità stradale, andando così ad aggravare il carico ambientale, in un momento in cui tutta Europa ha preso coscienza del gravoso impatto del traffico stradale sull'ambiente in termini di rumore, di CO₂ prodotta, di consumo di suolo e di fonti di energia non rinnovabili. Infatti, nel Libro Bianco del 2011, la Commissione Europea suggerisce "...sulle percorrenze superiori a 300 km, il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito entro il 2030 verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili. Nel 2050 si dovrebbe passare al 50%".

Il traffico ferroviario merci sui valichi alpini non può fare a meno dell'asse est-ovest; l'interscambio economico dell'Italia con l'Ovest Europa vale oltre 200 miliardi, il 24% del totale dell'Italia con il Mondo. Il sistema produttivo dell'Italia Occidentale è uno dei più importanti d'Europa.

DECRESCITA FELICE O TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI?

L'obiettivo della Nuova Linea Torino Lione e della sezione transfrontaliera in particolare, con il tunnel di base, è quello di porre rimedio ad una forte anomalia rispetto al contesto transalpino ed europeo sulle direttrici Italia-Francia dove solo il 7% delle merci viaggia via ferrovia rispetto al 30% delle direttrici Italia-Austria e al 70% dell'Italia-Svizzera pur in presenza di volumi di scambio (in quantità e in valore) analoghi.

Se non vogliamo condannare le relazioni transalpine ad un futuro totalmente stradale quello che possiamo fare oggi è garantire una linea ferroviaria sicura, competitiva e conveniente che possa garantire lo shift modale di merci e persone. L'obiettivo di trasferimento modale del trasporto delle merci dalla gomma al ferro ha come effetto la riduzione di un ordine di grandezza delle emissioni climalteranti, della congestione, dell'incidentalità, del rischio per il trasporto delle merci pericolose.

QUESTO È IL MODELLO PERSEGUITO DALL'UNIONE EUROPEA E DAI PAESI EUROPEI PIÙ EVOLUTI

Per perseguire una tale politica e dare attuazione al trasferimento modale è quindi necessario realizzare almeno una linea ferroviaria moderna e competitiva che costituisca un arco fondamentale dei corridoi strategici europei.

Chi sostiene oggi l'utilizzabilità della vecchia linea del Frejus, la più obsoleta e svantaggiata tratta di valico delle Alpi - satura per i limiti irrimediabili di sicurezza ed oramai abbandonata dal traffico delle merci - mente sapendo di mentire. Senza la sua sostituzione il rilevante traffico sull'arco alpino occidentale (maggiore di quello ai confini svizzeri) sarà esclusivamente autostradale (oggi lo è già al 93%) e gli effetti sulle condizioni ambientali e di vita delle aree attraversate saranno disastrosi.

IL BILANCIO CUMULATIVO DEL CARBONIO DELLA TORINO LIONE

Per queste ragioni riteniamo che la polemica sollevata, dal fronte ambientalista degli oppositori sul **“bilancio cumulativo del carbonio”** sia strumentale e miope, ispirata da un **“generico benaltrismo”** senza soluzioni alternative e proposte praticabili.

Gli strumenti di calcolo e le analisi fatte portano tutti agli stessi risultati: grazie all’esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e al trasferimento modale otterremo una riduzione netta dell’impatto sull’ambiente.

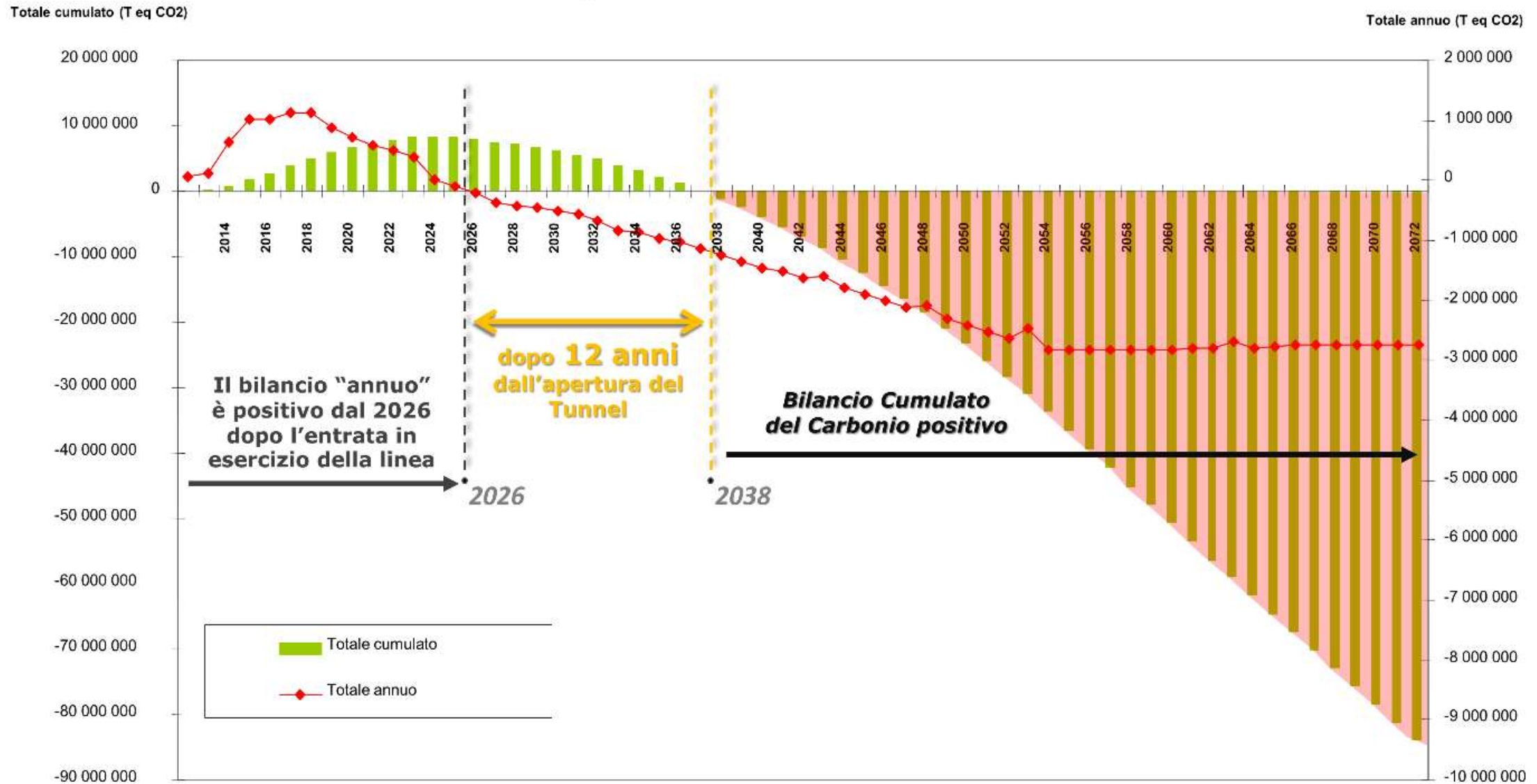
Se analizziamo l’indicatore ambientale del bilancio cumulativo del carbonio, le simulazioni effettuate dimostrano che in poco più di 12 anni dalla messa in esercizio dell'infrastruttura tale bilancio sarà positivo per tutta la durata dell'opera.

E’ vero che nella costruzione dell’opera si registra un consumo energetico rilevante con conseguenti emissioni ma è altrettanto vero che **tale “costo energetico” sarà ammortizzato per effetto del trasferimento modale dei mezzi pesanti sulla nuova infrastruttura in poco più di 12 anni di esercizio per effetto del trasferimento modale.**

Questo significa che dal 13° anno, ripagati i costi energetici di costruzione, gli effetti saranno assolutamente positivi, ed in aumento negli anni successivi; questo per l’intero ciclo di vita della infrastruttura che è almeno centennale: un risultato estremamente positivo proprio nella logica della transizione **“ecologica europea”**. Benefici che valgono in media 3 milioni di tonnellate di CO₂ risparmiate ogni anno nel trasporto di merci e persone.

10. Benefici ambientali: il bilancio cumulato del carbonio

Le emissioni di gas serra – ACB 2012 – Studio dell'ADEME



Si stima una **riduzione media annuale di emissioni di gas serra pari a 3 milioni di tonnellate equivalenti di CO₂**

Il bilancio cumulato risulta positivo dopo 12 anni dall'apertura del tunnel e lo sarà per tutto il ciclo di vita dell'infrastruttura

Tali benefici saranno possibili solo con la realizzazione della nuova tratta transfrontaliera della Torino Lione. Più tempo perdiamo a completarla, più lontani si manifesteranno i benefici prima elencati.

Lo studio ed i dati più recenti elaborati per il progetto alla fase 1 (2030) confermano tali tempistiche e dimostrano che raggiungendo la ripartizione modale del 30% al 2035, in quell'anno otterremo di **ridurre le percorrenze stradali annuali di 847 milioni di chilometri.**

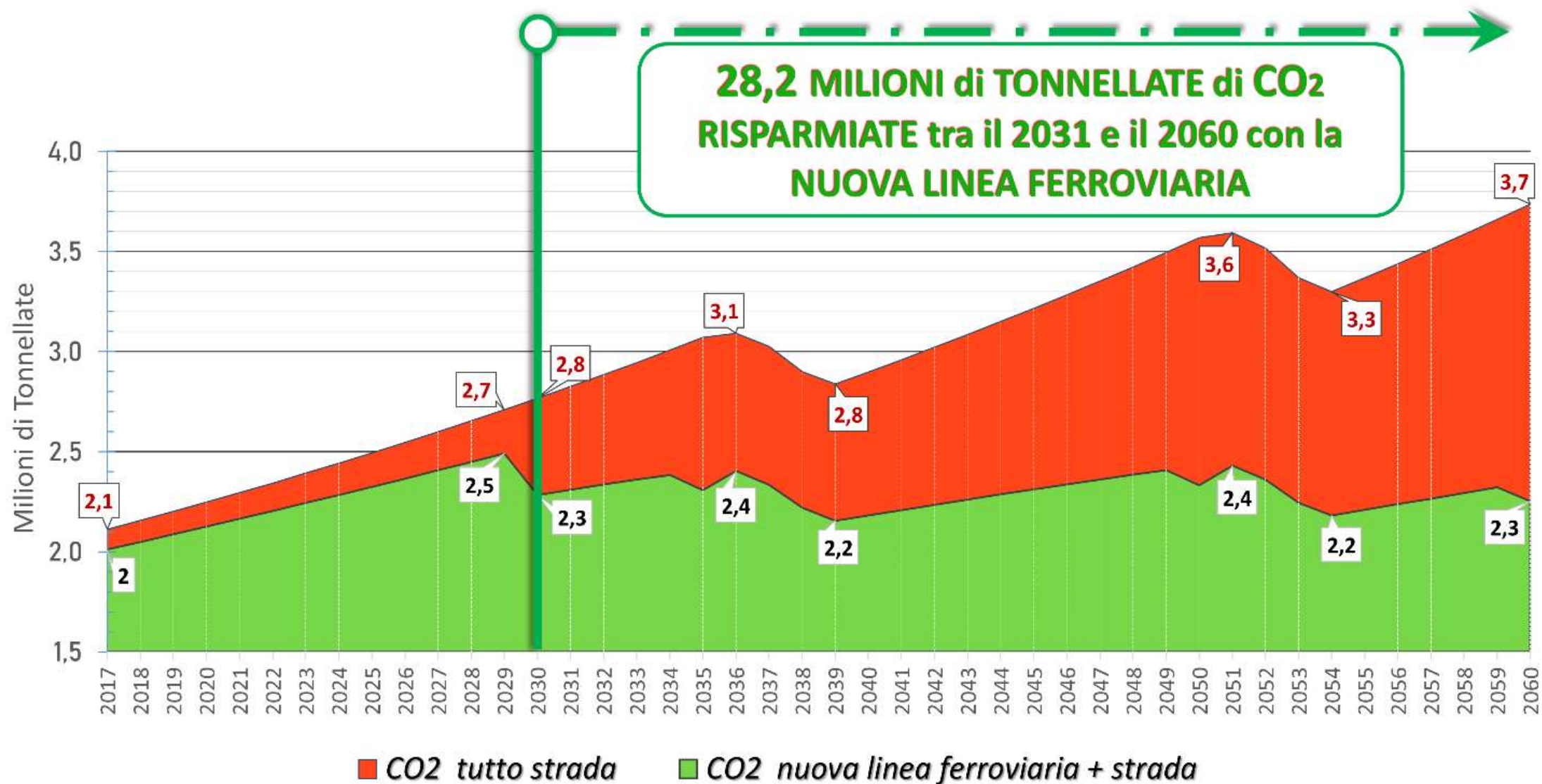
Arrivando al 50% del trasferimento modale, ipotizzato al 2050, **si riducono ogni anno le percorrenze stradali dei veicoli pesanti di 1,7 miliardi di chilometri.**

Sono valutate in 28 milioni le tonnellate di CO₂ risparmiate in trent'anni dopo l'apertura del tunnel del Moncenisio, rispetto alle emissioni prodotte da un trasporto puramente stradale.

Altrettanto infondato e falso è quanto sostenuto circa l'elevato consumo energetico del Tunnel di base in fase di esercizio: TELT ha più volte smentito tali affermazioni ribadendo che **in fase di esercizio non sono attivi impianti di ventilazione e raffreddamento.**

Si veda in merito il Quaderno 12 , capitolo 2.11

Co2 prodotta in base alla modalità di trasporto scelta



11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione: ma dov'è la novità ?

Di analisi economiche per la valutazione della convenienza dell'opera sulla Torino-Lione, ne sono già state realizzate sette, fra il 2003 e il 2014. Due sono state commissionate direttamente dall'Unione Europea, l'ultima nel 2014 sul Corridoio TEN-T. Cinque sono state affidate, con gara internazionale, da LTF il promotore binazionale della Torino-Lione per la fase di progettazione (ora diventato TELT). Tutti gli studi condotti sono considerati tra i migliori e più approfonditi studi fatti su infrastrutture e la loro qualità è stata riconosciuta da Italia, Francia ed Unione Europea.

Naturalmente ogni studio è contestualizzato all'anno in cui è stato prodotto - e quindi alla situazione economica in cui sono fatte le previsioni e le valutazioni - ed utilizza metodologie condivise preventivamente in seno alla Commissione Intergovernativa, l'organismo binazionale che ha seguito per conto dei Governi la realizzazione dell'opera.

L'Analisi Costi Benefici (ACB) del 2011, che è stata posta alla base dell'Accordo binazionale 2012 che ha sancito la realizzazione della Sezione transfrontaliera e pubblicata nel Quaderno n. 8 dell'Osservatorio a seguito di una lunga attività di condivisione; inoltre come previsto dai regolamenti europei è stata inserita nel dossier di candidatura per il bando CEF del 2014, bando nel quale il progetto si è aggiudicato il secondo finanziamento a livello europeo per importo.

La Commissione nell'esprimere il suo giudizio sul dossier ha scritto: «*The impact is very good, as studies will be used to develop best practices for the project implementation. The Action shows very strong socio-economic benefits. The Action is of very good quality in its completeness, clarity and logic*» Connecting Europe Facility (CEF), TRANSPORT 2014 Calls for Proposals - Proposal for the selection of projects

A conclusione di questo lavoro è stato pubblicato il Quaderno 8 dell'Osservatorio, presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e pubblicato, che dava conto delle diverse opinioni emerse nella discussione e dava conto anche dei contributi e delle posizioni critiche.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno8.pdf

11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione: ma dov'è la novità ?

L'ACB confluita nel Quaderno 8 dell'Osservatorio è stata il risultato in un "lungo" lavoro durato 13 mesi, iniziato nel marzo 2010 e concluso nell'aprile 2011, condotto da un gruppo di lavoro eterogeneo e rappresentativo delle diverse opinioni. Il tutto è stato fatto alla "luce del sole" ed a "carte scoperte".

Le assumption erano esplicitate, chiare e coerenti con gli impegni internazionali dell'Italia, dichiarate preventivamente e discusse; i dati di partenza (in primis le stime di traffico merci e passeggeri) e le assegnazioni dei pesi a costi e benefici sono stati il risultato di una lunga attività di analisi e discussione condotta nell'Osservatorio a cui avevano partecipato anche esponenti del Gruppo Ponti: il professore aveva declinato l'invito ma Silvia Maffi è stata formalmente incaricata a seguito di una selezione pubblica.

Al Gruppo di lavoro partecipava anche Alberto Dufruca (esperto recentemente nominato nella Struttura Tecnica di Missione per l'ACB).

A conclusione di questo lavoro è stato pubblicato il Quaderno 8 dell'Osservatorio, presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e pubblicato sul sito dell'Osservatorio, che dava conto delle diverse opinioni emerse nella discussione e quindi anche dei contributi e delle posizioni critiche.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno8.pdf



11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione: ma dov'è la novità ?

Nel 2017, a distanza di quasi un decennio l'Osservatorio Torino Lione ha scelto di aggiornare la situazione sull'Arco Alpino Occidentale, relativamente ai **flussi di traffico esistenti, all'evoluzione del trasporto ferroviario, alla capacità della tratta di valico della linea storica e delle altre tratte di linea di accesso esistenti.**

Lo studio, pubblicato nel **Quaderno 10 dell'Osservatorio del Marzo del 2018,** ha preso atto di come **le previsioni della Commissione Europea del 2007-2009** (ma anche quelle di OCSE, FMI, BEI, ...) **non abbiano previsto nelle sue dimensioni e nella sua durata la peggiore crisi economica del dopoguerra e che, a causa della sovrastima della crescita del PIL, si sia verificata una sovrastima dei flussi di traffico previsti su tutta l'Europa, Italia compresa.**

Ma questo certamente non vale solo per i flussi previsti ai confini francesi, ma in modo altrettanto e forse più consistente per i flussi con la Germania ed i paesi del Nord e del Centro Europa, dove non risulta che nessuno abbia usato questo pretesto per sospendere e/o riconsiderare i lavori del Brennero.

Nello stesso documento si è valutato come **l'interscambio economico sia negli ultimi anni in marcata crescita; il transito complessivo delle merci sull'asse Ovest (in tonnellate), superiore a quello che interessa i valichi svizzeri, stava però raggiungendo i valori precrisi solo su autostrada, proprio per la mancanza di una infrastruttura ferroviaria adeguata.**

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno10.pdf

The image shows the cover of a report. On the left, the word 'QUADERNI' is written vertically in large, bold, orange letters. To its right, 'Osservatorio asse ferroviario Torino-Lione' is written vertically in smaller, blue letters. A large, bold, blue number '10' is prominently displayed. In the top right corner, there is a small logo of the Italian government. Below the number '10', the text 'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE' is written in a smaller, grey font. The main title 'Verifica del modello di esercizio' is written in large, bold, blue letters. Below the title, there is a subtitle in a smaller, grey font: 'per la tratta nazionale lato Italia fase 1 - 2030 e definizione degli accessi al tunnel di base del Moncenisio'. At the bottom, there is a line of text in a smaller, grey font: 'Scenari di traffico, verifiche di capacità, programmazione degli interventi'.

11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione: ma dov'è la novità ?

Lo studio dell'Osservatorio ha quindi verificato come la tratta di valico della linea storica del Frejus non sia più rispondente agli standard funzionali per il trasporto delle merci e come risulti economicamente insostenibile, a causa delle limitazioni di esercizio necessarie per garantire adeguati standard di sicurezza.

Sulla base di questi elementi il documento ha concluso le proprie valutazioni confermando la necessità di realizzare la Torino Lione e quindi affermando che **“Le verifiche fatte in seno all'Osservatorio, e riportate in sintesi in questo documento, preso atto di questo mutato contesto, hanno dimostrato che l'infrastruttura ha la sua dimostrata ed oggettiva validità, soprattutto se inserita nel contesto delle reti europee”.**

Nello stesso documento sta anche scritto che si considera assurdo perdere tempo a **“difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa”**, che sono legittime e proprie del contesto in cui sono state condotte ed elaborate, ma che invece sia utile e necessario **“attivare un processo continuo di monitoraggio e verifica per adattare in corso d'opera il progetto”** al fine di **“supportare adeguatamente le scelte che andranno ancora fatte e gli eventuali momenti di dibattito pubblico che le dovranno accompagnare”.**

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno10.pdf

QUADERNI
Osservatorio
asse ferroviario Torino-Lione

10



ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

Verifica del modello di esercizio

per la tratta nazionale lato Italia
fase 1 - 2030 e definizione degli accessi
al tunnel di base del Moncenisio

Scenari di traffico, verifiche di capacità,
programmazione degli interventi

11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione: ma dov'è la novità ?

In coerenza con tali indirizzi il **Quaderno 11 dell'Osservatorio** pubblicato del **Novembre 2018**, ha aggiornato ed approfondito le indicazioni già contenute nel Quaderno 10 dimostrando:

- la dimensione della **domanda di trasporto merci e passeggeri** attraverso l'arco alpino occidentale (aggiornata al 2017);
- la **crescita dei flussi di traffico autostradali**, in assoluto ed in percentuale che hanno superato i valori pre-crisi del 2007;
- la **dimensione dei volumi di traffico ai valichi francesi superiore a quella ai valichi svizzeri** (+13%),
- la **convenienza del trasporto ferroviario** rispetto a quello stradale;
- La **continua diminuzione del traffico ferroviario sulla linea storica** a causa delle inemendabili limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria;
- la urgente necessità di **sostituzione della tratta di valico della linea storica** obsoleta ed insicura, per questo oramai "satura" (capacità effettiva) ed inadeguata a rispondere alla domanda moderna di trasporto delle merci e dei passeggeri.

Il Professor Andrea Boitani, co-estensore delle Linee Guida per la valutazione economica delle opere pubbliche, predisposto dal MIT nel 2017, ha fornito un utilissimo contributo metodologico sugli strumenti di valutazione economica e sul corretto utilizzo della Analisi Costi Benefici nel caso di un'opera già avviata dal titolo **suggerimenti per una valutazione economica della linea ferroviaria Torino-Lione** di cui non sappiamo se si sia voluto in alcun modo tenere conto.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno11.pdf



The image shows the cover of a report titled 'Contributi tecnici' (Technical Contributions) for the 'Asse Ferroviario Torino Lione' (Torino-Lione Railway Line). The cover features the word 'QUADERNI' (Quadrants) in large orange letters on the left, and 'Osservatorio asse ferroviario Torino-Lione' in smaller grey letters below it. A large blue number '11' is prominently displayed in the upper right. The title 'Contributi tecnici' is written in large blue letters, with 'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE' in smaller grey letters above it. Below the title, there is a subtitle in grey: 'per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino Lione'. At the bottom, there is a small logo of the Italian government and a note in grey: 'come previsto nel Trattato Internazionale Italia-Francia "Avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione" in vigore dal 1 marzo 2017'. A final note at the very bottom states: 'Il rapporto è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 13 novembre 2018'.

11. Le valutazioni economiche sulla convenienza della Torino-Lione: ma dov'è la novità ?

Il recente **Quaderno 12 dell'Osservatorio pubblicato del Dicembre 2018**, ha costituito un ulteriore «contributo tecnico» relativo ai benefici ambientali ed energetici dell'opera valutando:

i costi ed i benefici, ambientali e climatici del trasporto delle merci attraverso il nuovo collegamento ferroviario Torino Lione;
il risparmio energetico della nuova tratta di valico in fase di esercizio a confronto con i consumi attuali della tratta di valico della linea storica.

Dopo la ratifica parlamentare di un trattato internazionale tra Italia e Francia (in vigore dal 1 marzo 2017) che ha come oggetto proprio la realizzazione dell'opera, dopo vent'anni di studi, valutazioni ed approfondimenti, dopo oltre 1,5 MLD/€ di opere già realizzate o in via di completamento, dopo atti legislativi, giuridici, finanziari ed amministrativi perfezionati ed operativi, dopo contratti già sottoscritti con l'Unione Europea **risulta pertanto "pretestuoso" ed "assurdo" che, si sospendano gli appalti in corso per rifare una nuova ACB.**

L'analisi costi benefici assume in questo caso la forma impropria del **"gioco dell'oca"** dove qualsiasi mutamento delle condizione di contesto costituisce l'alibi per non completare le opere ma per rifare una ulteriore analisi costi benefici.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno12.pdf

The image shows the cover of a report. On the left, the word 'QUADERNI' is written vertically in large, bold, orange letters. To its right, 'Osservatorio asse ferroviario Torino-Lione' is written vertically in smaller, black letters. The number '12' is prominently displayed in large, blue, sans-serif font. In the top right corner, there is a small logo of the Italian government. Below the number '12', the text 'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE' is written in a smaller, grey font. The main title 'Contributi tecnico ambientali' is written in large, bold, blue letters. Below the title, there is a subtitle in a smaller, grey font: 'per una corretta valutazione economica degli interventi di adeguamento della linea ferroviaria Torino Lione'. At the bottom, there is a small, italicized text: 'come previsto nel Trattato Internazionale Italia-Francia "Avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione" in vigore dal 1 marzo 2017'. At the very bottom, there is a small, italicized text: 'Il rapporto è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 dicembre 2018'.

11. La nuova ACB voluta dal Governo: un problema di forma

La “nuova ACB” voluta dal Ministro delle Infrastrutture viene quindi realizzata su un’opera oramai in fase di cantiere, decisa dal Parlamento Italiano e Francese ed oggetto di un trattato internazionale in vigore dal 1 marzo 2017.

Una operazione unilaterale che non ha coinvolto né la struttura del Commissario di Governo né TELT - la società binazionale, costituita nell’Accordo Italia Francia del 2012 e del 2017, e partecipata direttamente, oltre che dal Governo Italiano e dal Governo Francese, dall’Unione Europea, dalla Regione Piemonte e dalla Regione Auvergne-Rhone-Alpes.

Ricordiamo che la U.E e la Francia finanziano i 2/3 dell’opera.

Per fare ciò è stata ricostituita la struttura degli esperti del Ministero, **affidando al Prof. Marco Ponti - così lui dichiara - il ruolo di selezionatore e reclutatore.** Quindi senza nessuna selezione pubblica.

Quali sono quindi le garanzie di imparzialità e di terzietà di uno studio prodotto da un gruppo composto con queste modalità ?

Il gruppo di esperti della struttura tecnica di missione è stato “reclutato”, come dice lo stesso professore, tra i propri soci ed collaboratori milanesi (5 su 6 componenti afferiscono a TRT e Bridges Research); tutti hanno manifestato e dimostrato una marcata ostilità alla Torino Lione, documentata e facilmente documentabile su web.

Oltre ad essere un gruppo pregiudizialmente «ostile», risulta essere scientificamente un “monocolore” del pensiero «pontiano, non certamente rappresentativo delle posizioni molto differenti del mondo “scientifico ed accademico (ad esempio rispetto al ruolo ed all’utilità del sistema ferroviario).

Esistono poi altri preoccupanti effetti collaterali di una tale scelta: un «gruppo» viene così ad assumere il controllo della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delegata alle ACB, che sta valutando le principali opere “strategiche” italiane”. Ponti ed il suo gruppo, che lavora sul “mercato”, ed ha tra i propri «clienti» i principali operatori italiani ed internazionali utilizzerà il proprio potere “solo” per imporre le proprie opinioni o per eventuali e possibili altri “interessi”?

11. La nuova ACB voluta dal Governo: un problema di forma

Il 18 dicembre Toninelli ha parlato di “**indipendenza e terzietà**” del gruppo “nominato” da Ponti, arrivando a dichiarare che “**la tecnica dei numeri dà risultati certi che non sono opinabili**”, dimostrando di non conoscere la parzialità e la «discrezionalità» dello studio ricevuto, che lo stesso Ponti invece ammette.

Ancora prima di conoscere lo studio, esiste quindi il diffuso sospetto, che l'ACB sia una sorta di cavallo di troia che utilizza le teorie e le opinioni di Ponti e dal suo “gruppo”, per “soddisfare” le aspettative di una parte politica.

La nuova ACB diventerebbe così lo strumento utile a trovare un tris di soluzioni che rispondono ad un tris di esigenze né “tecniche” né scientifiche”:

- trovare un pretesto per sospendere i lavori della Torino Lione già decisi dal Parlamento ed oggetto di un trattato internazionale – assecondando così il movimento NOTAV;
- assecondare le teorie di Ponti, Ramella & C., nemici dichiarati della ferrovia, della “cura del ferro”, delle reti europee TEN-T;
- favorire nei fatti il sistema di trasporto merci e passeggeri su strada (autostrade, autotrasportatori e concessionarie autostradali) eliminando l'unico competitore possibile: la ferrovia moderna a standard europeo.



11. La nuova ACB voluta dal Governo: un problema di sostanza

Sui contenuti dello studio non è possibile intervenire: le **assumption** della ACB sono ancora “segrete”; non sono note e tantomeno sono state discusse preventivamente.

E le assunzioni - con buona pace di chi cerca di ridurre il suo ruolo a “bean counter” – sono sempre scelte politiche.

Facciamo due esempi:

- Il progetto nasce per “sostituire” la linea storica “obsoleta ed inadeguata”: tutti gli Accordi dal 1993 partono da tale assunto. **E’ possibile non considerare nella valutazione lo stato della tratta di valico della linea storica la sua obsolescenza e la sua conseguente “saturazione per inadeguatezza strutturale” ?** (il vecchio Frejus e le gallerie di accesso sono oramai deserte ed inutilizzabili per il traffico merci moderno).
- L’Italia ha sottoscritto Convenzioni ed Accordi internazionali ed ha assunto impegni con l’Europa per dare corso ad un massiccio **trasferimento modale** (dalla strada al ferro) in particolare per l’attraversamento delle Alpi. Senza gli interventi previsti è impossibile dar corso a tale **obiettivo** che costituisce un impegno ed un vincolo dell’Italia; ignorare tali vincoli significa **favorire il trasporto autostradale e la saturazione delle infrastrutture autostradali che inoltre comporterebbe costi di adeguamento della rete, che non risulterebbero essere stati valutati.**

Ancora meno si sa di **come sono stati valutati benefici e costi**, che non sono una tabella od un algoritmo di assegnazione, ma hanno spesso “modalità di definizione” tutt’altro che univoche e su cui la comunità scientifica sta discutendo da tempo.

Con buona pace di chi si auto-definisce un “conta fagioli”, una costi benefici non è mai un algoritmo o un esercizio di ragioneria, ma una pratica certamente “discrezionale” che esprime «opinioni» e non «certezze».

In attesa di conoscere l’ACB della Torino Lione, e sperando di poterla discutere, considerando per analogia l’analisi condotta da Ponti e dal “suo gruppo” per il **Terzo Valico dei Giovi**, risultano diversi elementi perlomeno controversi.

Ne voglio citare due in particolare che sono stati trattati nelle riunioni dell’Osservatorio di novembre e dicembre dal Prof. Andrea Boitani e dal Prof. Roberto Zucchetti.

11. La nuova ACB voluta dal Governo: un problema di sostanza - quali «reference solution» ?

Le linee guida MIT, che gli autori affermano di avere seguito, indicano come punto di partenza essenziale la definizione di scenari di riferimento, del quale, per il Terzo Valico, nel rapporto di ricerca, non c'è traccia.

Questa indicazione è perfettamente in linea con le indicazioni della Guida della Comunità Europea.

In mancanza di reference solution condivisi (scenari di riferimento) il confronto tra il fare l'opera ed il non farla diventa fallace, perché non considera i costi che è necessario comunque sostenere non facendo l'opera;

- i valichi autostradali (canna di sicurezza del Monte Bianco, valico autostradale di Ventimiglia) e la rete autostradale dovranno essere adeguati nei nodi critici (veri e propri colli di bottiglia) con costi rilevanti
- la linea ferroviaria dell'800 (lunga 80 km), dove dovranno essere assunti costi molto ingenti per sostituire/adeguare la linea a standard di sicurezza internazionali su una infrastruttura che non potrà mai essere adeguata ai nuovi standard del mercato che richiede treni lunghi e pesanti.

Questo contrasta in modo evidente con le criticità già oggi esistenti nella circolazione nell'area urbana di Genova, sulle autostrade liguri e sui collegamenti autostradali con Milano. La presenza dello scenario di riferimento è indispensabile per valutare in modo corretto i costi economici, che vanno depurati da quelli che sarebbe comunque necessario sostenere.

A proposito della cura necessaria per definire lo scenario di riferimento in una analisi costi benefici realizzata su un'infrastruttura "in corso d'opera" si vedano le valutazioni espresse dal prof. Boitani in sede di Osservatorio per la Linea Torino Lione e pubblicate nel Quaderno 11 capitolo 1.3 pag. 16-18:

In sintesi, le sue riflessioni suggeriscono la necessità di valutare almeno 4 alternative per il collegamento Torino-Lione:

- ***Business as usual con sunk costs (soluzione zero)***
- ***Business as usual con sunk costs + adeguamento capacità stradale***
- ***Business as usual con sunk costs + adeguamento linea storica di valico (tunnel del Frejus)***
- ***Realizzazione del progetto del tunnel di base e delle tratte di adduzione (prima fase, al 2030)***

Dall'analisi pubblicata risulta che **le accise sono state considerate dei costi**, così come pure la **variazione dei ricavi dei gestori autostradali**: ciò è anche reso evidente dal grafico che mostra i risultati finali dell'analisi.

Le linee guida internazionali e nazionali sono invece concordi nell'indicare un altro approccio che consiste nella **iniziale depurazione degli effetti fiscali da tutte le voci utilizzate nell'analisi economica**. Ciò evita confusioni e altri distorsivi (il surplus del consumatore), per la generalizzata applicazione della regola della metà vede la componente "accise e tariffe" computata come beneficio per la sola metà, mentre tra i "costi" dello Stato e dei concessionari autostradali questi importi dovrebbero essere stati computati per intero.

Considerato il ruolo determinante che questa voce sarebbe auspicabile seguire le indicazioni delle linee guida o, per lo meno, mostrare che la metodologia scelta non porta a risultati diversi.

Se ciò non fosse, occorrerebbe **mettere in discussione le linee guida che tutta Europa utilizza** e sottoporre questa originale scelta metodologica a un dibattito aperto.

Tale scelta risulta dirimente: produce un risultato negativo per il terzo valico ed analogamente svantaggerà la realizzazione di qualsiasi nuova linea ferroviaria favorendo quindi il trasporto stradale a discapito di quello ferroviario.