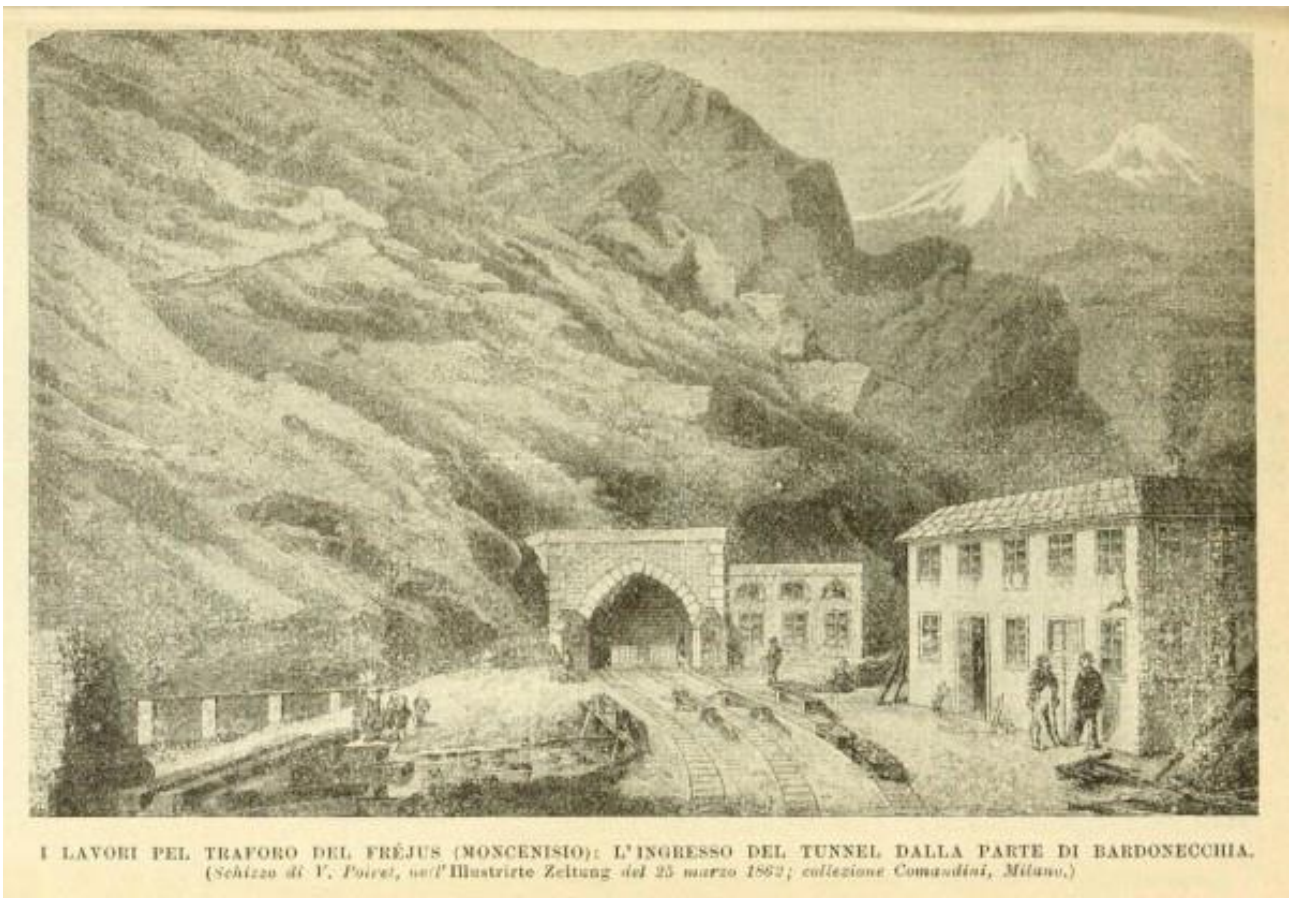


AUDIZIONE ALLA COMMISSIONE TRASPORTI DEL SENATO
MARTEDÌ 8 MARZO 2015



NUOVA LINEA FERROVIARIA TRA TORINO E LIONE

Roma, 8 marzo 2016

Il Presidente
Sandro Plano

OPERAZIONE VERITÀ

In seguito all'incontro con il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a Torino, abbiamo chiesto di discutere della questione dell'Alta velocità in Valle di Susa in un tavolo di confronto senza vincoli agli argomenti trattati, compresa "l'opzione zero", ovvero l'ammodernamento della linea storica tra Bussoleno e Saint Jeanne de Maurienne.

Il Ministro ha ribadito che l'opera non si può fermare e che erano in ballo interessi strategici di Italia e Francia. Si è dichiarato disponibile a discutere sul "come" fare l'opera e non sul "se" farla. Si è chiesto allora di avviare un'operazione *Verità* sullo effettiva necessità di una nuova infrastruttura, sullo stato dei progetti, sul quadro dei finanziamenti.

Il Ministro in una lettera formalmente molto cortese ha risposto che non esistono "operazioni verità", ma solo opinioni, incaricando il Commissario di organizzare incontri con Amministratori/Esperti dell'Unione montana Valle Susa per ascoltare le nostre "opinioni" e rappresentare gli elementi alla base delle "decisioni" del Governo. Si comprende benissimo la posizione del Ministro, ma un filosofo ha detto: In un conflitto la prima vittima è la verità. Questa vicenda è stata gestita con argomenti propagandistici che certamente non sono serviti a stemperare le tensioni e a trovare soluzioni. Senza avere la pretesa di esporre verità, abbiamo chiesto questa audizione per esporre quelli che noi riteniamo fatti.

M.IMP. GABINETTO. PRODOTTO. UFFICIALE. U. 090745. 19-02-2016


Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti


Al Dott. Sandro PLANO
Presidente Comunità Montana Val di
Susa

Oggetto: Tavolo di confronto sul progetto della nuova linea Torino Lione - nota del 5 febbraio 2016.

Gentile Presidente,

nell'incontro del 28 ottobre 2015, è stato affidato a Lei e al Commissario Fioetta, l'incarico di definire il calendario e le modalità per "discutere dei problemi connessi al progetto di infrastruttura". In tale incontro, era stata già espressa "la vostra proposta di considerare l'opzione zero" (ovvero la non realizzazione dell'opera); in quella sede ho chiarito che non è possibile mettere in discussione le scelte già maturate sui corridoi oggetto di accordi internazionali, già ratificate dal Parlamento Italiano e Francese ed il progetto definitivo approvato dal CIPE (G.U. 6 agosto 2015) e cofinanziato dall'Unione.

Sono dispiaciuto della posizione da Lei espressa nella Sua lettera del 5 febbraio, in cui si pregiudica l'avvio di un confronto di merito sul Progetto. Nel territorio della Valle di Susa, ancora molte cose da discutere, nel rispetto delle reciproche differenti posizioni e nell'interesse delle Vostre Comunità. In merito alla "sezione" di confronto, che il confronto possa consentire, sulla base delle prescrizioni del CIP, una più efficace gestione della cantierizzazione dell'opera ed i suoi impatti sul territorio. Per quanto riguarda il restante territorio della Valle di Susa, ricordarLe che, come da Voi richiesto in questi anni, per oltre 22 km è prefigurato di limitare gli interventi all'adeguamento funzionale del territorio. In questo caso, sarebbe necessario avviare un'attività di dialogo, per valutare le misure di mitigazione.


Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti

Spero che Lei riconsideri la Sua posizione e che i Comuni della Valle di Susa possano raccogliere la nostra disponibilità a un confronto vero, senza condizioni "pregiudiziali", su scelte già effettuate e ormai in stato di realizzazione. Riguardo alle richieste aggiuntive contenute nella lettera, prenda atto di un'ulteriore opzione, rafforzativa dell'opzione zero, che pare voler mettere in discussione, non solo il progetto della Torino Lione, ma i presupposti e le scelte della politica europea dei trasporti (TEN-T) e della Programmazione Nazionale, oltre che una considerevole parte della politica economica italiana ed Europea; per le ragioni espresse in precedenza, non considero accoglibile una tale condizione. Al fine di chiarire che non esistono "operazioni verità", ma solo opinioni, il Commissario Fioetta si è reso disponibile ad organizzare un incontro con Amministratori/Esperti dell'Unione Montana Valle di Susa, per ascoltare le Vostre "opinioni" e rappresentare gli elementi alla base delle "decisioni" Europee e del Governo.

Assicuro e garantendo la disponibilità a proseguire il confronto, la salute cordiale.


Graziano Delrio

PREMESSA

La nostra epoca ha enfatizzato in modo estremo il mito della velocità e ha prodotto sistemi di trasporto quali il TGV, l'aereo Concorde, il tunnel sotto la Manica. Non erano sufficienti i 300 km/h del Freccia Rossa, si sta studiando il treno Italo che deve raggiungere i 400 km/h, sia pur per un brevissimo tratto, per dare ai viaggiatori il brivido del record. Alcune di queste esperienze hanno comportato ingenti perdite degli investitori privati, vedi Concorde ed Eurotunnel, altri si reggono sul fatto che le passività sono sostenute dalla finanza pubblica. In Italia le iniziative private si reggono sul fatto che i prezzi dei biglietti non sono adeguati agli effettivi costi. I privati si pagano solo le motrici, le carrozze, la corrente e una quota di occupazione di linea che non tiene conto degli enormi investimenti necessari per la costruzione di binari gallerie e alimentazione elettrica.

1. LINEA AI TEMPI DI CAVOUR

I sostenitori della nuova linea, come cavalli di battaglia, ripetono continuamente che: la linea storica risale ai tempi di Cavour, non è utilizzata per la tortuosità e l'altezza, quella nuova è una linea di pianura, è più conveniente dal punto di vista energetico, è un'operazione ecologica, si deve collegare l'Italia all'Europa.

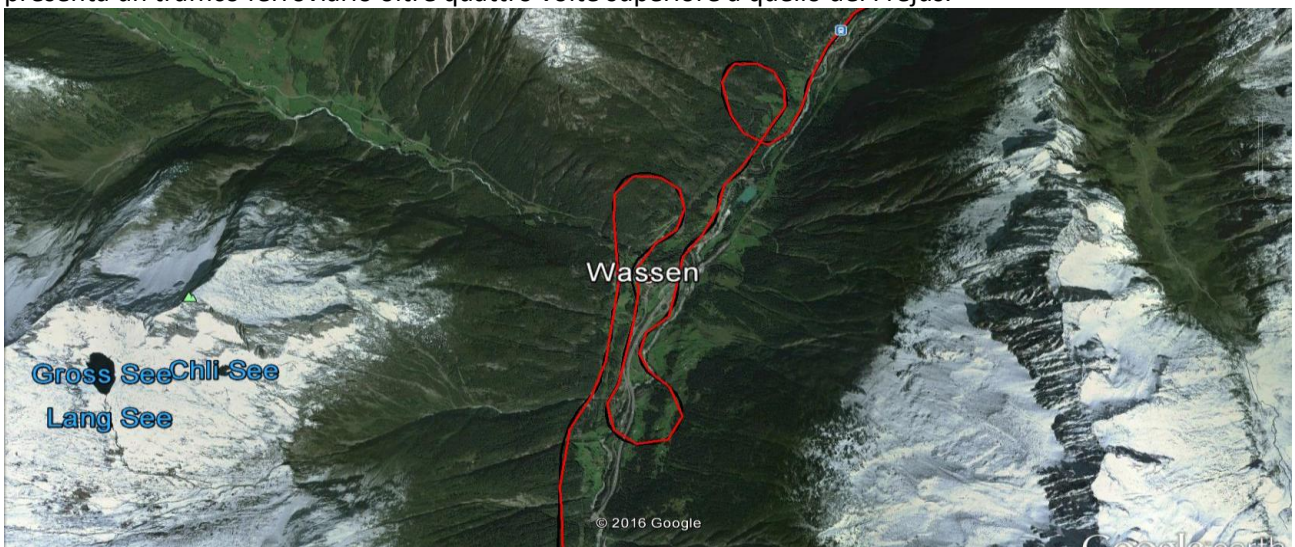


Questa martellante campagna pubblicitaria ha convinto gran parte dell'opinione pubblica che su questa linea circolano ancora le locomotive a vapore e che d'inverno si interrompono i collegamenti tra Italia e Francia. In realtà la linea attuale può tranquillamente soddisfare le esigenze di scambio merci tra Italia e Francia sia d'estate che d'inverno, come accaduto da Cavour in poi.



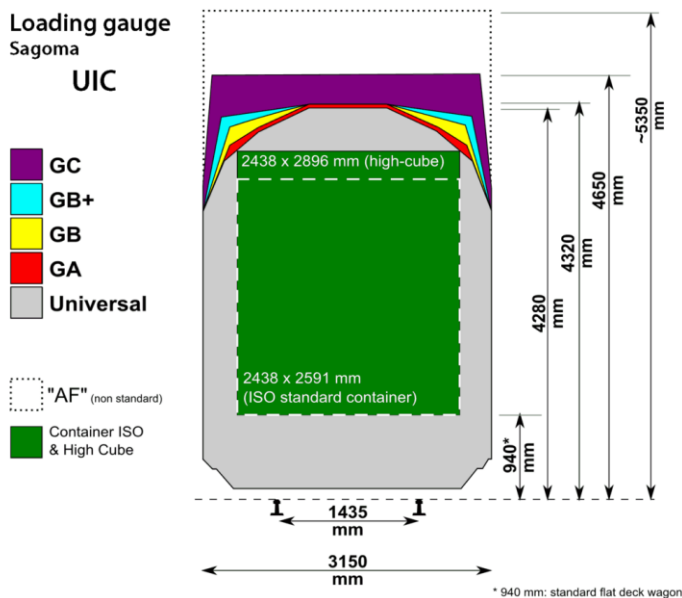
2. E' UNA LINEA TORTUOSA

In realtà ha la stessa quota del Gottardo che ha uno sviluppo molto più articolato e nonostante questo presenta un traffico ferroviario oltre quattro volte superiore a quello del Frejus.



3. SAGOMA

Tra il 2003 ed il 2011 si sono svolti i lavori di adeguamento del tunnel della linea storica alla sagoma internazionale GB+ UIC, con una spesa di **107,8 milioni di euro**.



Gli interventi, che hanno comportato tra il 2003 e il 2007 uno scavo di abbassamento del fondo del tunnel, consentono oggi il trasporto di casse e semirimorchi di profilo PC45 anziché, come in precedenza, del solo PC32. Nonostante questo ampliamento di sagoma i benefici attesi si sono tradotti in 14 M€ di deficit su questa tratta, ripianati dagli Stati. Va anche sottolineato che la gran parte della rete ferroviaria italiana e francese non è attualmente in grado di permettere il transito di sagome C80, che rappresentano e rappresenteranno in futuro una frazione ridottissima del trasporto ferroviario. e che i transiti eccezionali possono transitare esclusivamente su strada



IU Interunit
Commission Technique /
Technische Kommission **2011**

Carte de codification des lignes
ferroviaires pour le transport de
Profils des Bahnstrassen
für Transporte von

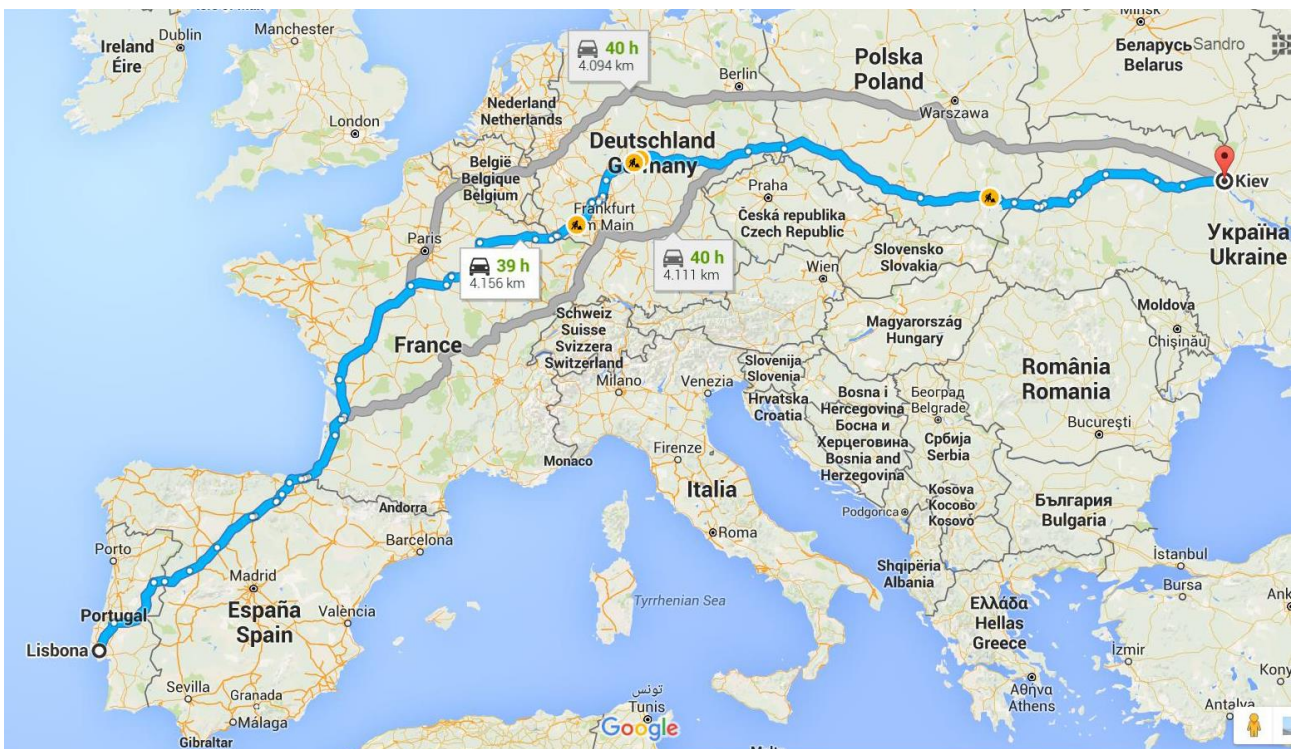
Caisses Mobiles
Wechselbehälter

Legende:	Largeur/Breite ≤ 2550mm	Largeur/Breite >2550 ≤ 2600mm
—	C 22	C 341
—	C 32	C 351
—	C 45	C 349 (SNCF)
—	C 70	C 364
—	C 80	C 400
—	C 80	C 410
—	voir remarques/siehe Hinweise	

4. CE LO CHIEDE L'EUROPA

La Comunità Europea in analogia ad altre grandi infrastrutture ipotizzate dai Paesi europei inserito nei suoi piani l'indicazione di potenziamento del corridoio 5 tra l'Est e l'Ovest del continente. Su forte spinta del Governo Italiano ha interamente finanziato (670 M€) gli studi e le gallerie geognostiche di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione e lo ha compreso nell'elenco dei possibili finanziamenti in quota parte (max 40%). Non pare corretto sostenere che l'Europa chiede questa infrastruttura, sembra più aderente alla realtà dire che la accetta.

La stessa Europa che, secondo i proponenti l'opera, sollecita la realizzazione del Tav, ha precisato che il finanziamento del 40% deve essere approvato da tutti gli Stati membri ed inserito nel Bilancio quinquennale dell'Unione. Sono stati pubblicati i risultati dell'analisi costi-benefici che non ha introdotto significativi elementi di novità rispetto a quanto già conosciuto, lasciando forti perplessità sulle ipotesi di crescita degli scambi, sull'incremento del PIL e sugli effettivi benefici sociali e occupazionali in un momento così delicato per l'economia. Sembrava, negli anni ottanta un'opera urgentissima. Se si digita su Google maps l'itinerario Kiev-Lisbona, l'automatismo informatico sembra smentire le aspettative dei proponenti.



5. SI SATURERA' A BREVE

38 to Martedì 15 Ottobre 1991

CRC

L'attuale linea Torino-Lione è quasi saturata Treni alta velocità Subito o sarà tardi

Tutti sono d'accordo, ma non basta. Occorre anche fare in fretta nel realizzare, attraverso una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, il collegamento tra la rete europea ad alta velocità e quella italiana che correrà da Torino a Venezia, e da Milano a Napoli. Un'urgenza giustificata dal fatto che, entro il '97, l'attuale ferrovia che attraversa la Val di Susa sarà saturata.

«Se i lavori per una linea di alta velocità tra Torino e Lione iniziassero fra uno o due anni, non occorrerebbero 7-8 per completarlo perché l'opera comprende un traforo di 54 chilometri sotto il Moncenisio, hanno osservato il presidente di Confindustria, Sergio Pininfarina, e quello della giunta regionale, Gian Paolo Brizio, copresidenti del «Comitato promotore alla velocità» riunitosi ieri.

Da uno studio elaborato dal torinese «Centro studi sistemi trasporti» e dalle ferrovie francesi e italiane, risulta che l'attuale domanda sulla Torino-Lione è di un milione e mezzo di passeggeri e di 6,5 tonnellate di merci l'anno. Temendo conto sia dello sviluppo economico, sia di quello della rete ferroviaria europea, lo studio ha individuato in 4,3 milioni di passeggeri e

14,3 milioni di tonnellate merci l'anno il massimo che la linea Torino-Lione può sopportare. Una saturazione che sarà raggiunta già nel 1997.

Una nuova linea a doppio binario di 224 chilometri (costo stimato in 7200 miliardi) capace di unire Torino a Lione in appena un'ora e mezzo, convoglierebbe sulla nuova direttrice italo-francese 7,6 milioni di viaggiatori e 18,6 milioni di tonnellate di merci l'anno.

«Il collegamento della nostra

punto sullo stato dei pr a INFRASTRUTTURA IL PUNTO SUI GRANDI PROGETTI. IN ALLARME I RAPPRESENTANTI DI CATEGORIA

«Torino-Lione? E' in costruzione»

Il ministro Lunardi: sarà pronta entro il 2016

SETTE NUOVI PONTI

LA STAMPA 41 TORINO E PROVINCIA

DOMENICA 13 MARZO 2005

11.12 PR CV

Pininfarina: «Il collegamento con traforo sotto il Moncenisio è una necessità vitale per tutta l'economia italiana»

rete ferroviaria con quella europea - ha detto Pininfarina - interessa l'intera economia italiana e sono qui per testimoniare. L'opera è una necessità vitale per l'Italia, in quanto l'incremento prevedibile dei rapporti commerciali con l'Europa, a Ovest e a Est, non devono essere ostacolati da ritardi nell'infrastrutturazione del Paese».

Il 18 novembre si terrà un convegno a Milano per fare il

tentato di privilegiare la Parigi-Strasburgo. Brizio, Pininfarina, il vicepresidente della Rhône Alpes, Pierre Dumas, il 30 settembre sono volati a Bruxelles per avere l'appoggio anche del commissario Cee ai Trasporti, Van Miert. «Facciamo pure la Parigi-Strasburgo» - dice Brizio - ma prima, o almeno in contemporanea, si realizzi la Lione-Torino».

Beppe Minello

LA STAMPA 41 TORINO E PROVINCIA

DOMENICA 13 MARZO 2005

11.12 PR CV

Pininfarina: «Il collegamento con traforo sotto il Moncenisio è una necessità vitale per tutta l'economia italiana»

rete ferroviaria con quella europea - ha detto Pininfarina - interessa l'intera economia italiana e sono qui per testimoniare. L'opera è una necessità vitale per l'Italia, in quanto l'incremento prevedibile dei rapporti commerciali con l'Europa, a Ovest e a Est, non devono essere ostacolati da ritardi nell'infrastrutturazione del Paese».

Il 18 novembre si terrà un convegno a Milano per fare il

tentato di privilegiare la Parigi-Strasburgo. Brizio, Pininfarina, il vicepresidente della Rhône Alpes, Pierre Dumas, il 30 settembre sono volati a Bruxelles per avere l'appoggio anche del commissario Cee ai Trasporti, Van Miert. «Facciamo pure la Parigi-Strasburgo» - dice Brizio - ma prima, o almeno in contemporanea, si realizzi la Lione-Torino».

Beppe Minello

LA STAMPA 41 TORINO E PROVINCIA

DOMENICA 13 MARZO 2005

11.12 PR CV

Pininfarina: «Il collegamento con traforo sotto il Moncenisio è una necessità vitale per tutta l'economia italiana»

rete ferroviaria con quella europea - ha detto Pininfarina - interessa l'intera economia italiana e sono qui per testimoniare. L'opera è una necessità vitale per l'Italia, in quanto l'incremento prevedibile dei rapporti commerciali con l'Europa, a Ovest e a Est, non devono essere ostacolati da ritardi nell'infrastrutturazione del Paese».

Il 18 novembre si terrà un convegno a Milano per fare il

tentato di privilegiare la Parigi-Strasburgo. Brizio, Pininfarina, il vicepresidente della Rhône Alpes, Pierre Dumas, il 30 settembre sono volati a Bruxelles per avere l'appoggio anche del commissario Cee ai Trasporti, Van Miert. «Facciamo pure la Parigi-Strasburgo» - dice Brizio - ma prima, o almeno in contemporanea, si realizzi la Lione-Torino».

Beppe Minello

6. PROGETTO VECCHIO

Questo progetto risale agli anni ottanta. Allora le stime di incremento del PIL risentivano di congiunture particolarmente favorevoli per l'economia italiana ed europea, si prospettava la creazione di forti macroregioni Rhône Alpes - PACA, Piemonte - Lombardia - Veneto, con conseguente incremento di traffico merci e passeggeri tra le due realtà territoriali. Tra le due macroregioni era molto sviluppato un interscambio di manufatti e relazioni commerciali nei settori allora trainanti delle economie dei rispettivi paesi specie nel settore automobilistico che registrava una forte penetrazione dei prodotti di Citroen, Renault, Peugeot nel mercato italiano e di Fiat, Lancia, Alfa Romeo nel mercato francese.

Con questi scenari si ipotizzava una saturazione della linea storica e del traforo autostradale del Frejus entro pochi anni e quindi prendeva corpo la convinzione sulla necessità di una nuova linea ferroviaria in Valle di Susa. Tali scambi hanno raggiunto, nel periodo più favorevole, sull'asse della Valle di Susa, un volume di **10,5 milioni di tonnellate di merci su ferrovia** e (non contemporaneamente)¹ **22,75 milioni di tonnellate su gomma**. In quegli anni era radicata l'opinione che le infrastrutture est-ovest dovessero rappresentare la spina dorsale dello sviluppo europeo. Si prevedeva anche la delocalizzazione delle industrie manifatturiere nei paesi dell'est e conseguentemente un incremento dei trasporti est-ovest

A partire da quella data il mondo è cambiato. Il viaggio di lavoro su lunghe distanze si sono ridotti con l'utilizzo di internet per invio di lettere, relazioni e progetti, per le riunioni si utilizza e si utilizzerà in modo intensivo la teleconferenza, i rappresentanti sono stati sostituiti dalle piattaforme di acquisto. Per il tempo libero e il turismo, il tempo di percorrenza di un itinerario culturale o naturalistico ha un'importanza relativa.



Inoltre le vicende dell'economia globalizzata hanno mutato profondamente il quadro di riferimento europeo e italiano. Le "Tigri asiatiche" hanno occupato importanti settori di mercato e intaccato il predominio dell'industria automobilistica italiana, francese, inglese con prodotti che, via nave, attraversato il canale di Suez, vengono scaricati nei principali porti del nord, del Mediterraneo e raggiungono via treno o via Tir il centro del continente. Questa trasformazione dell'economia ha comportato una trasformazione del quadro trasportistico e i grafici previsionali sono stati drasticamente ritirati al ribasso. La concorrenza asiatica ha creato forti ripercussioni sulle industrie europee tant'è che il Prodotto Interno Lordo italiano ha subito una notevole contrazione e gli analisti non intravedono possibilità di inversione di tendenza a breve e medio termine.

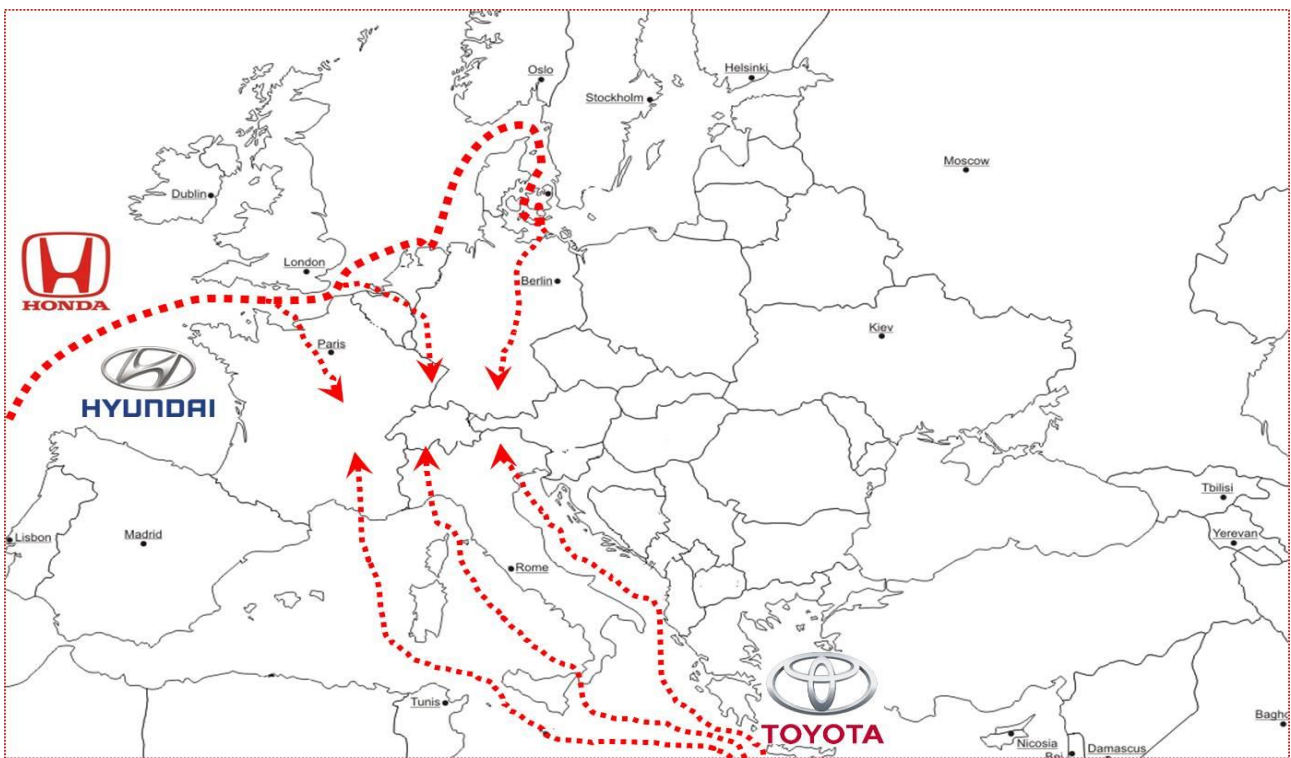
Il Fondo monetario internazionale (Fmi) ha rivisto al ribasso le stime di crescita del nostro Paese: a ottobre prevedeva +1% per il PIL nel 2017. Siamo quindi ben lontani dalle rosee previsioni dei proponenti l'opera.

¹ Con il traforo del Monte Bianco chiuso in seguito all'incendio

Traffico Est-Ovest anni ottanta.



Traffico Sud-Nord anni 2010



Il Volume degli scambi e la conseguente necessità di trasporto è direttamente collegata al PIL e le considerazioni sopra esposte (traffico est-ovest convertito in nord-sud e riduzione degli scambi dovuta alla crisi economica) trova puntuale rappresentazione nei grafici pubblicati da Alpinfo a proposito degli scambi attraverso le Alpi.



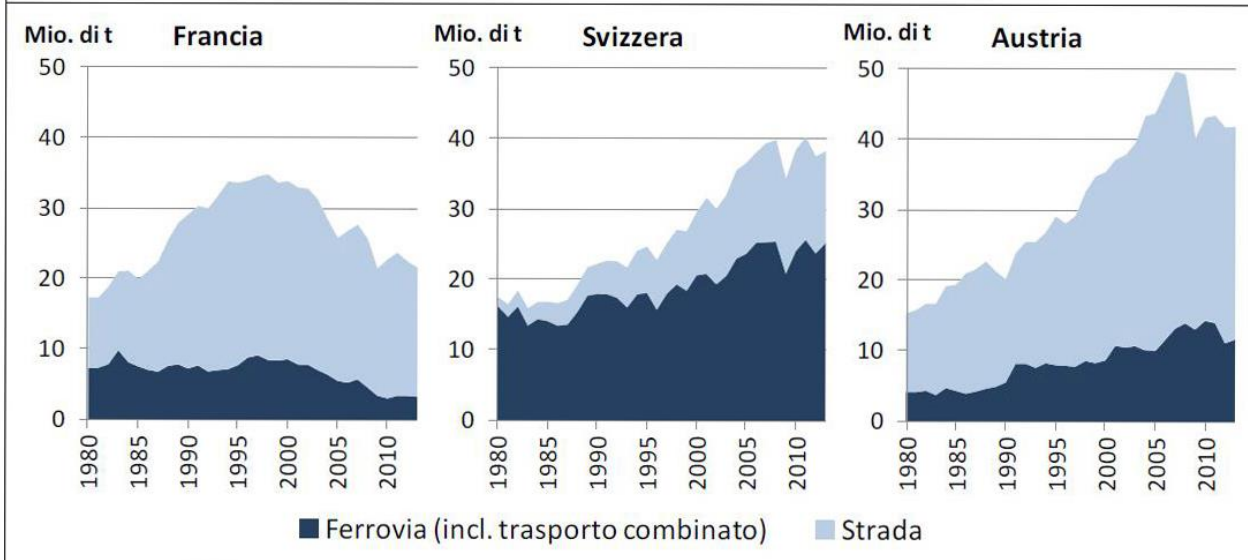
Alpinfo 2013

Traffico merci su strada e per ferrovia attraverso le Alpi



Traffico merci attraverso le Alpi 1980-2013

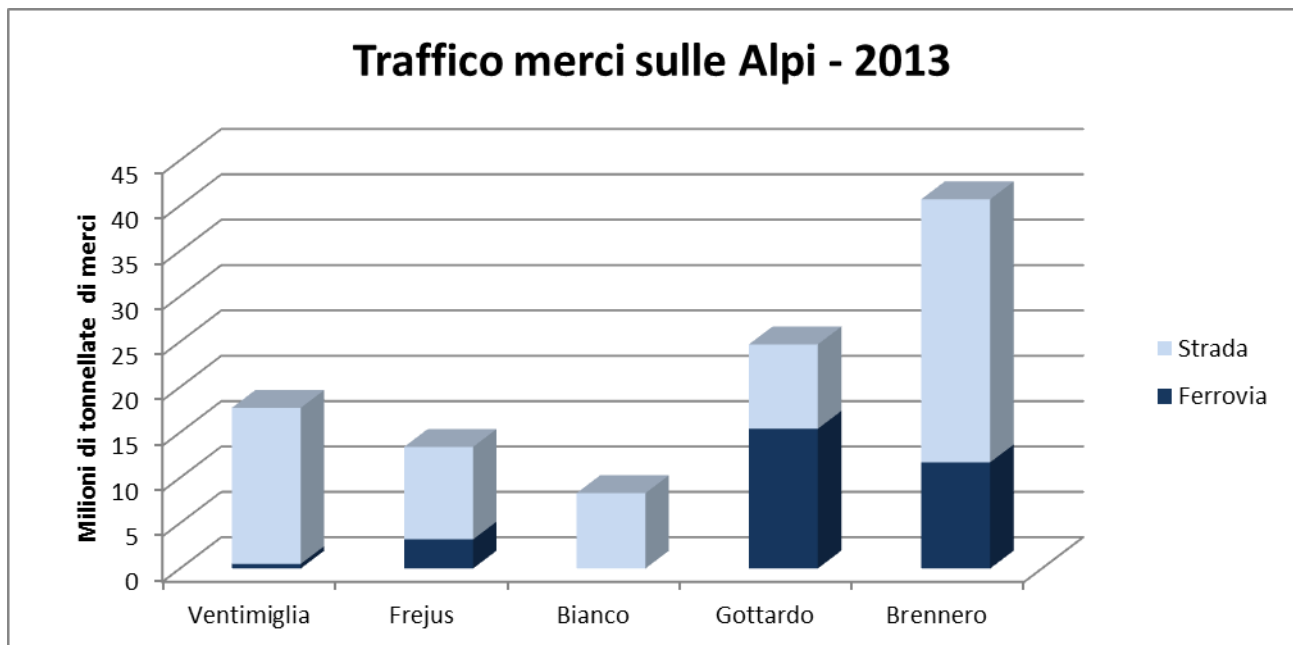
Moncenisio/Fréjus – Brennero (arco alpino A) mio. di tonnellate/anno (nette-nette)



Si nota da questo grafico la tendenza al ribasso sulle direttrici verso la Francia e un aumento del traffico Ferrovia e Strada verso la Svizzera e l'Austria

Tabella sul transito attuale, potenziale, in progetto sui principali valichi alpini.

VALICO	Traffico merci attuale (Mt)			Potenziale (Mt)			Progettato (Mt)		
	VP	Ferrovia	Totale	VP	Ferrovia	Totale	VP	Ferrovia	Totale
Ventimiglia	17,2	0,5	17,7	40	20	60	40	20	60
Frejus	10	3,2	13,2	30	20	50	40	60	100
T1	8,3	0	8,3	20	0	20	20	0	20
Gottardo	9,4	15	24,4	10	20	30	10	60	70
Brennero	29	11,7	40,7	30	20	50	30	60	90



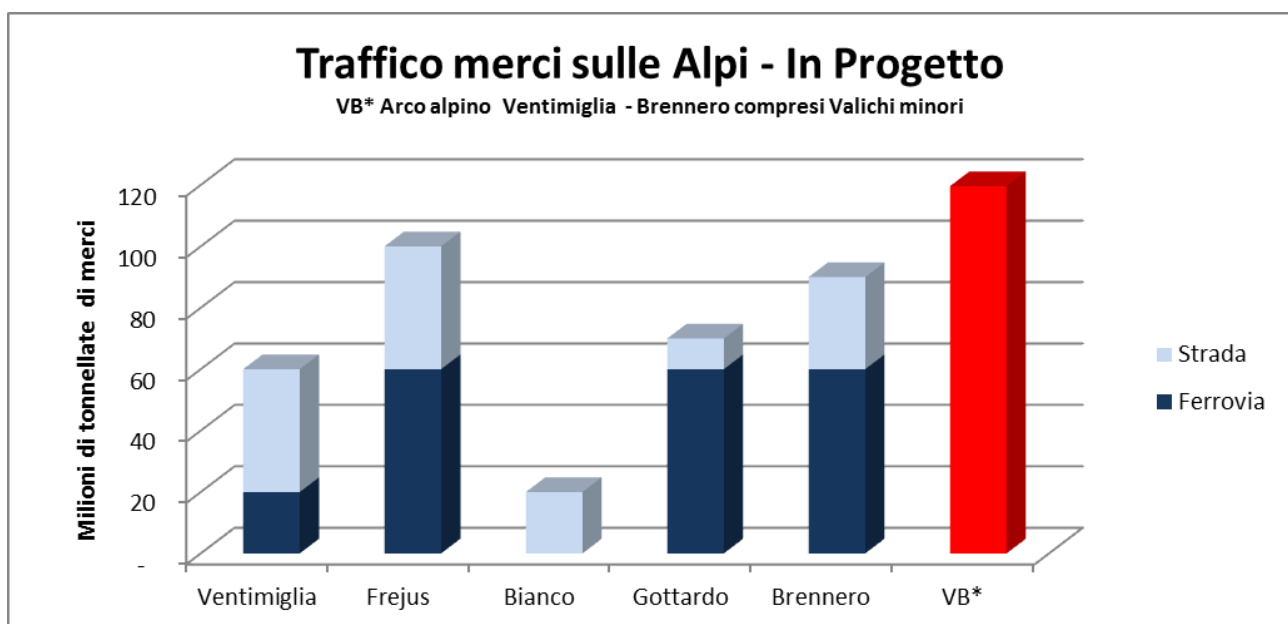
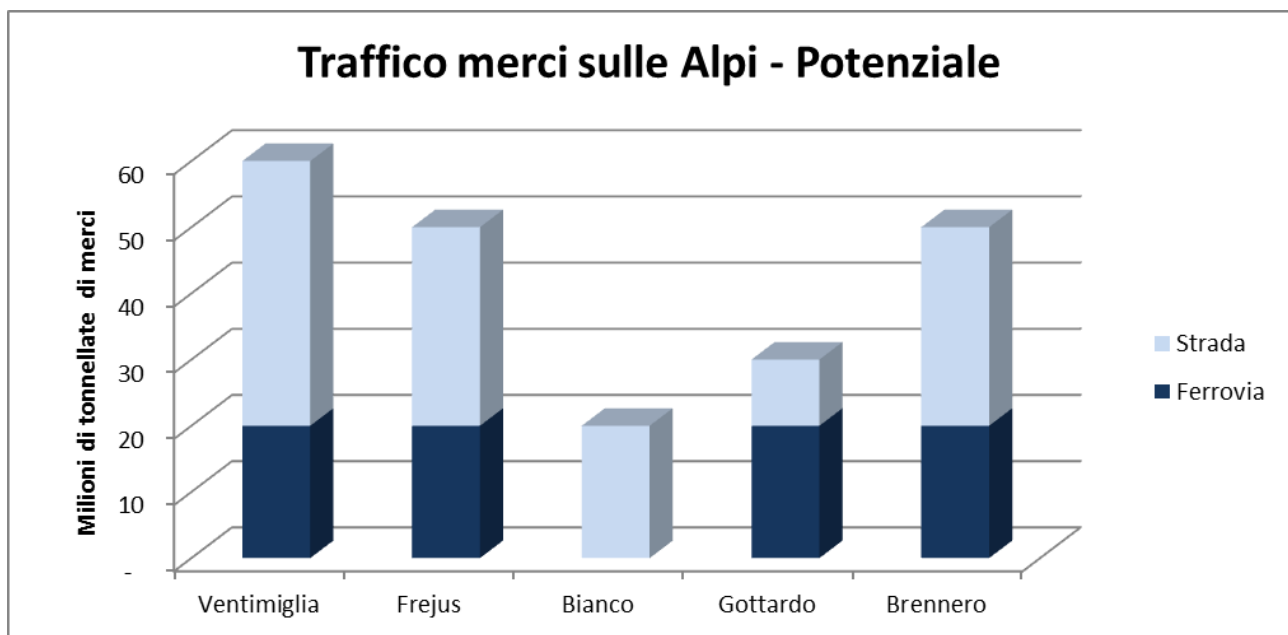
Possiamo anche dire che il calo del traffico non è dovuto alle pendenze o alla tortuosità del percorso dato che il collegamento del Brennero è più alto (1.370 m s.l.m.), più tortuoso e registra un traffico merci in crescita e superiore (14,5 milioni di t nel 2010) a quello del Frejus (4÷5 milioni di t).

Il Traforo ferroviario è percorso mediamente da 80 treni al giorno a fronte di una capacità di 226. Un transito di 4 milioni di tonnellate di merci su un potenziale stimato di 20÷30 milioni di tonnellate. Il vicino Traforo automobilistico è percorso mediamente da 2.000 TIR al giorno (700.000 all'anno) a fronte di una capacità di 6.000. Un transito di 10,5 Mt di merci a fronte di una potenzialità di 30 Mt. Il Traforo automobilistico del Monte Bianco è percorso da circa 1700 TIR a fronte di una capacità di 5.000. L'Aeroporto di Torino è utilizzato da 3.000.000 di passeggeri all'anno a fronte di una potenzialità di oltre 8.000.000. Queste cifre indicano che il Piemonte non è isolato e non ha bisogno di nuove infrastrutture. Ha bisogno di far ripartire la produzione e gli scambi. Non deve diventare una **tappa** tra Kiev e Lisbona, deve diventare una meta. L'IKEA e la NOKIA sono sperduti nelle terre del Nord eppure hanno avuto una diffusione mondiale. Le tesi per le quali il Traforo ferroviario del Frejus è tecnologicamente superato per l'altitudine e la tortuosità del percorso sono smentite dal fatto che il valico ferroviario di Ventimiglia è al livello del mare, perfettamente

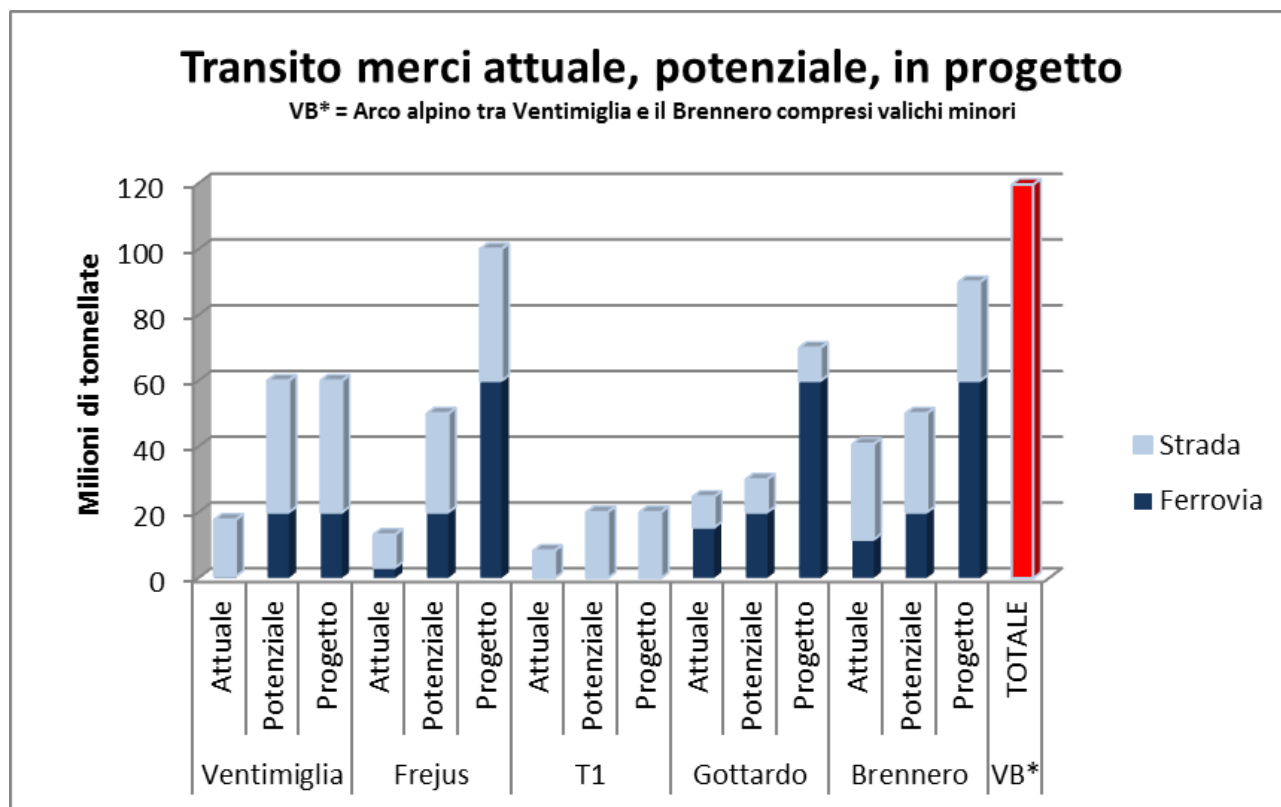
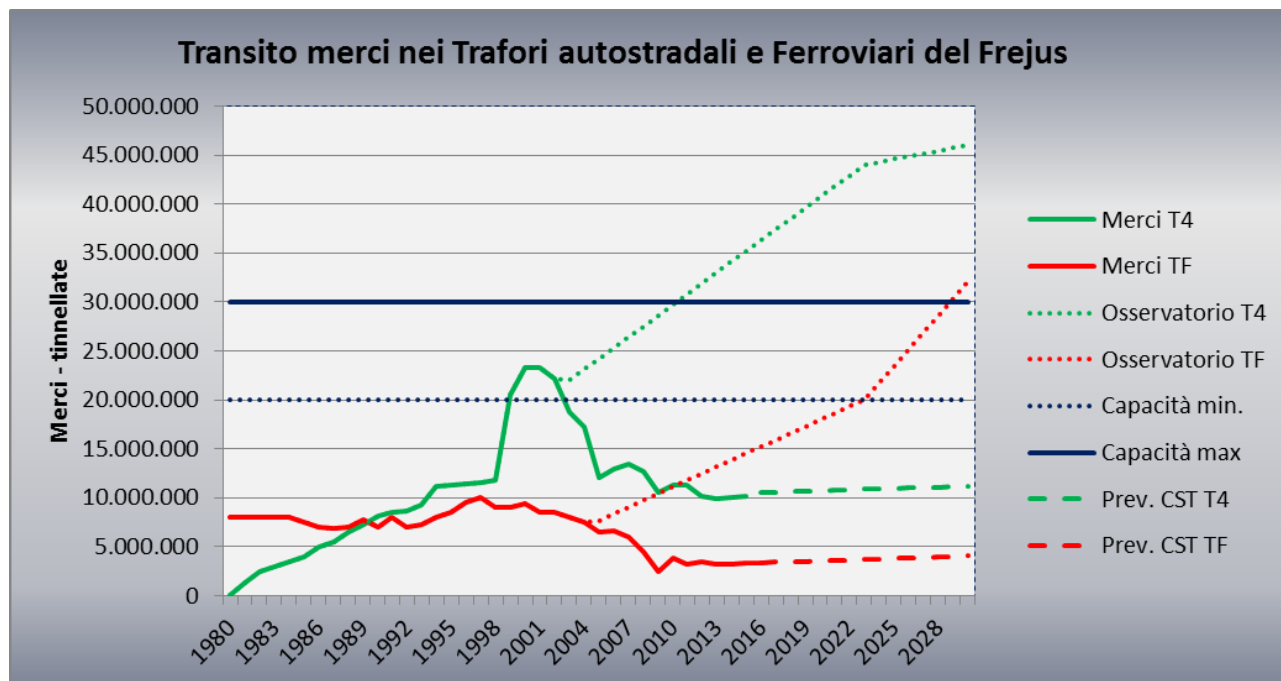
in piano e presenta un traffico irrilevante (0,5 Mt), mentre il valico del Brennero è il più intensamente trafficato di tutto l'arco alpino, sia per quanto concerne i veicoli su strada che per il trasporto su rotaia.

Il volume di merci che passa per il Brennero rappresenta il 30% di tutto il traffico nord-sud nell'arco alpino. Nel 2011, la quantità di merci trasportata era attorno a 45 Mt, di cui 70% (31,5 Mt) su gomma e circa il 30% (13,5 Mt) su rotaia. Per il passo del Brennero sono transitati su strada quasi 2 milioni di mezzi pesanti. 240 treni al giorno viaggiano sulla linea esistente, la metà dei quali sono treni merci.

Considerando al ribasso tutte le stime vediamo che il Frejus ha oggi le potenzialità del Brennero (stessa quota, medesima pendenza e tortuosità, paragonabili condizioni atmosferiche. Al Brennero una galleria di base parrebbe giustificata. Vediamo anche dal grafico dove si deve intervenire per il trasferimento delle merci dalla gomma al ferro: Ventimiglia e Monte Bianco.

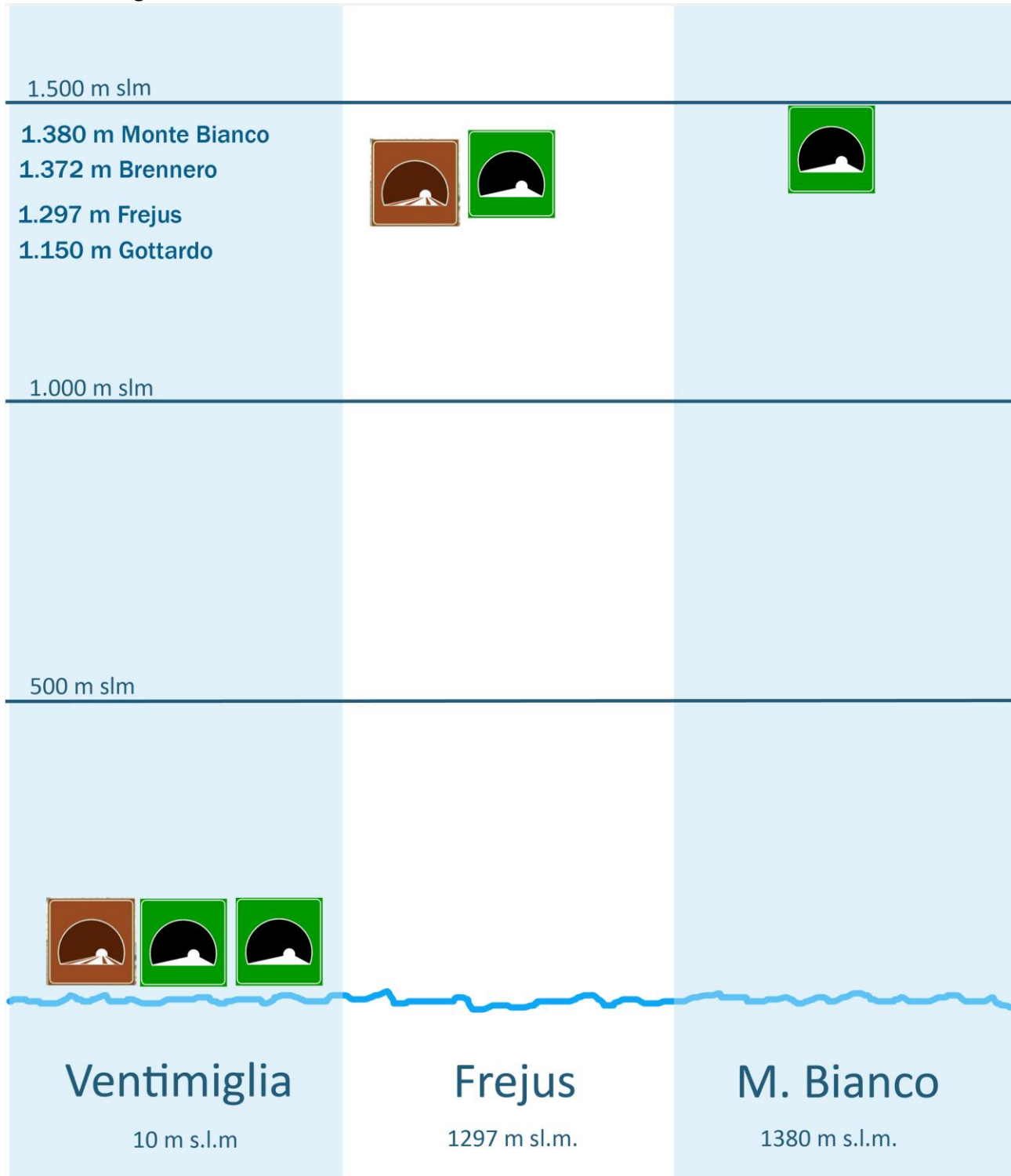


Nel 2014 al valico ferroviario del Fréjus sono transitate **3,299 milioni** di tonnellate di merci. Secondo l'Analisi Costi Benefici della Nuova Linea Torino-Lione, fra 7 anni, nel 2023, su questo corridoio passeranno **19,1 milioni** di tonnellate di merci su ferro.



Da questo schema si nota la abnorme saturazione di infrastrutture presenti e in progetto nella Valle di Susa. Se si realizzassero queste opere in progetto, su questa direttrice potrebbero **transitare 100 milioni di tonnellate di merci sui 101,3 dell'intero arco alpino**

Quota e configurazione dei Valichi verso la Francia



Quota e configurazione di progetto dei valichi verso la Francia



Sulla direttrice verso la Francia e la Spagna, gli unici progetti di infrastrutturazione riguardano la Valle di Susa con la separazione dei flussi sul Traforo autostradale e la costruzione di un tunnel di base con due forni. Non sono previsti progetti in Valle d’Aosta e i Liguria.

7. GOMMA FERRO

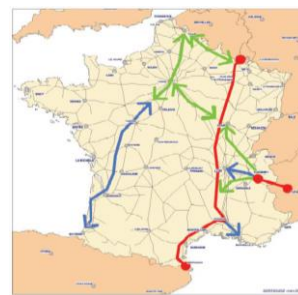
AFA - (Autostrada Ferroviaria Alpina)



Strada



L'apertura della seconda canna del Traforo autostradale del Frejus è un'evidente contraddizione rispetto alla volontà, più volte manifestata, di trasferire il trasporto merci dalla gomma al ferro. Per giustificarle si ipotizza un aumento dei pedaggi autostradali per poter finanziare l'allungamento della sopracitata AFA Orbassano-Aiton sino a Lione, nel tentativo di renderla meno deficitaria, ma perpetuando un controsenso trasportistico. Caricare 15 t di merce su un Tir di 15 t, su un carro ferroviario di 15 t, significa portare 1/3 di carico su 2/3 di tara. Questa tratta perde circa 14 milioni di euro all'anno.



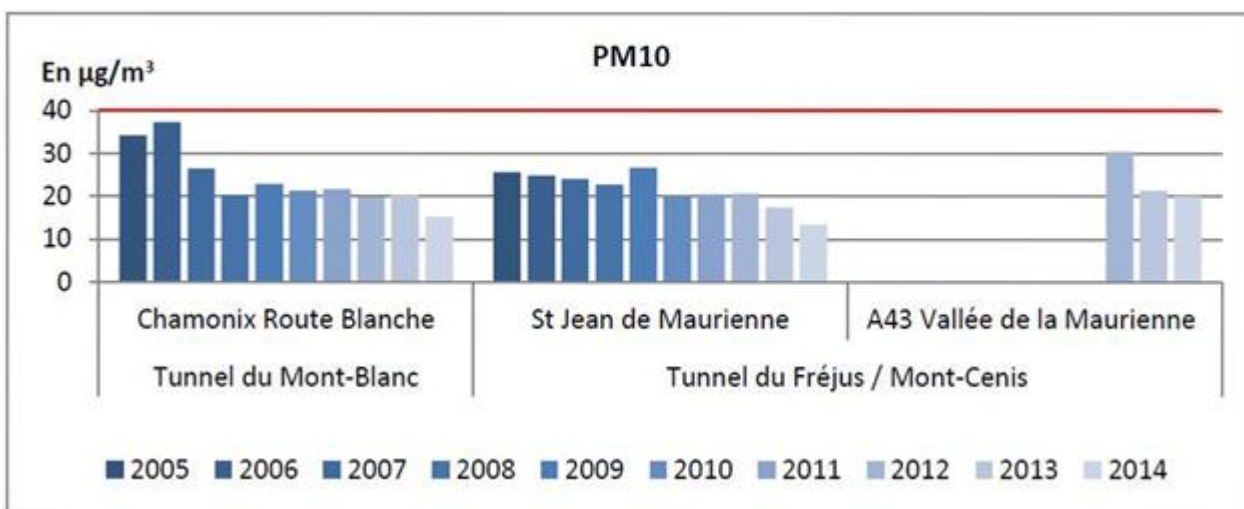
La Corte dei Conti francese, nel febbraio 2012, ha evidenziato le perdite di tale sistema di trasporto anche sulla ben più lunga e pianeggiante Perpignan-Bettemburg di 1045 km, in pianura: " Les deux autoroutes examinées par la Cour ne sont pas actuellement rentables. Leur capacité demeure marginale et la fiabilité du service doit y progresser.

8. AMBIENTE

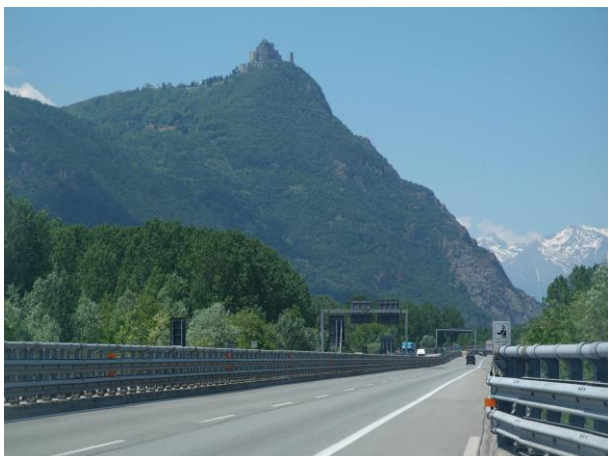
Tutti i rilievi hanno messo in evidenza che la maggior parte delle emissioni in atmosfera derivano dal traffico locale. Nelle Valli Alpine il maggior fattore di inquinamento risulta essere il traffico locale e turistico. Come si evince dai dati sul traffico il traffico il Monte Bianco è meno trafficato dai mezzi pesanti rispetto al Frejus eppure i rilievi sull'inquinamento sono peggiorativi.

Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpines: Rapport annuel 2014

65



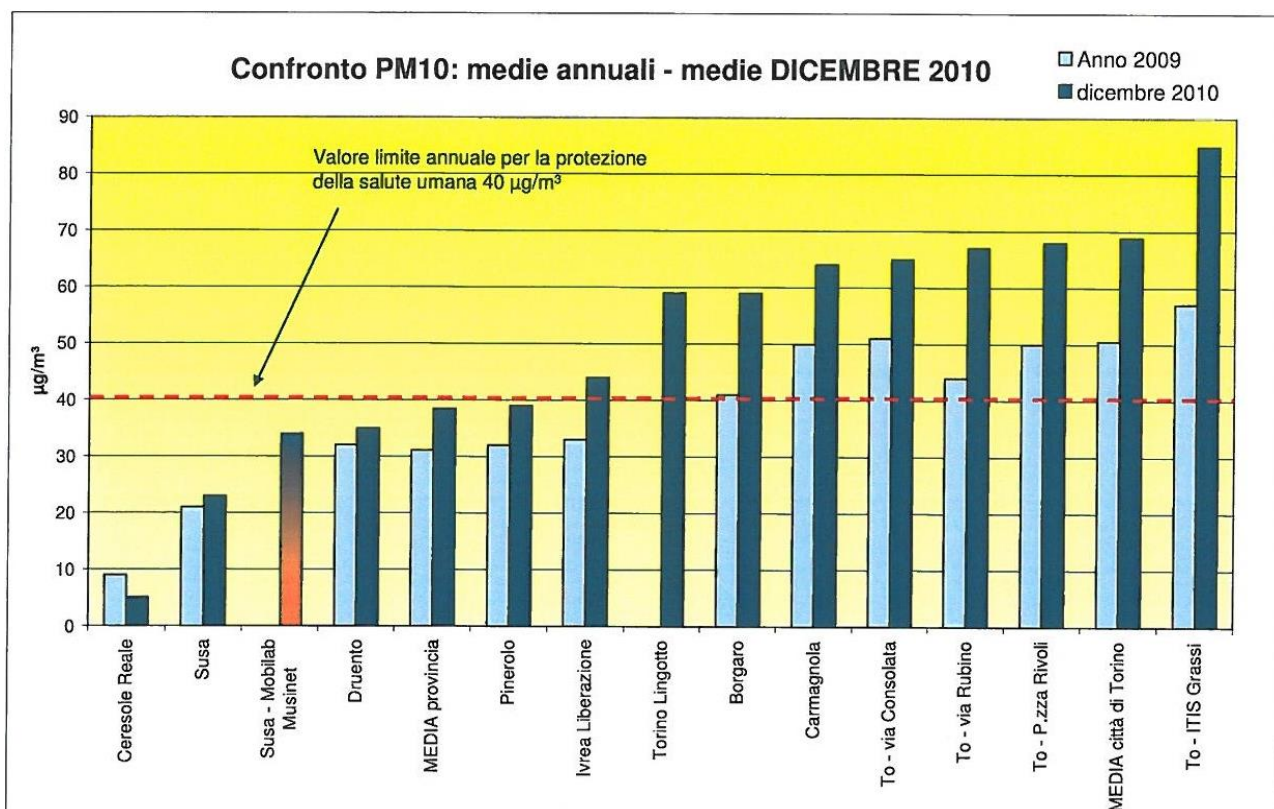
Che il treno, sotto il profilo delle emissioni in atmosfera, rappresenti un sistema di trasporto più compatibile rispetto al trasporto su gomma è senz'altro fuori discussione. Tuttavia, mentre si progetta la futura linea Torino Lione, Torino è la città più inquinata di una vasta area sommersa dalle polveri PM10, che hanno sfondato poco prima di Natale tutti i livelli di allarme per la salute. La causa è da ricercarsi nel traffico veicolare, particolarmente intenso nell'area metropolitana e decisamente meno importante in Valle di Susa. L'assunto per cui la costruzione della Nuova Linea Torino Lione risponderebbe a esigenze di tipo ecologico vacilla, nel momento in cui si andrebbe ad agire su un problema tutto sommato trascurabile rispetto alla forte criticità dell'ambito metropolitano. Giornalmente sulla tangenziale di Torino transitano circa 240.000 veicoli (di cui circa il 20% sono mezzi pesanti) e oltre mezzo milione di veicoli circolano in città, contro i 4.000 (di cui circa 2.000 sono mezzi pesanti) che transitano giornalmente sotto il tunnel del Frejus.



Anche dai grafici dell'Arpa si rileva che la criticità relativa alla qualità dell'aria riguarda Torino e l'area metropolitana e non la Valle di Susa. Situazione del 2010 peggiorata nel 2016.

Durante il ventennio in cui si è lavorato alla progettazione della nuova linea ferroviaria, a Lione sono stati messi in servizio 30 km di metropolitana con la quale si muovono circa 700.000 persone al giorno. Torino, con il doppio degli abitanti, ha solo 13 km di metropolitana con meno di 150.000 viaggiatori al giorno.

La scelta è prettamente politica: con i soldi di 10 km di Tav si costruirebbero 16 km di nuova metropolitana. Scelte politiche per combattere l'inquinamento e rendere ambientalmente sostenibili i trasporti dovrebbero essere quelle finalizzate alla mitigazione del problema, laddove si presenta con gravi conseguenze in termini di salute della popolazione.



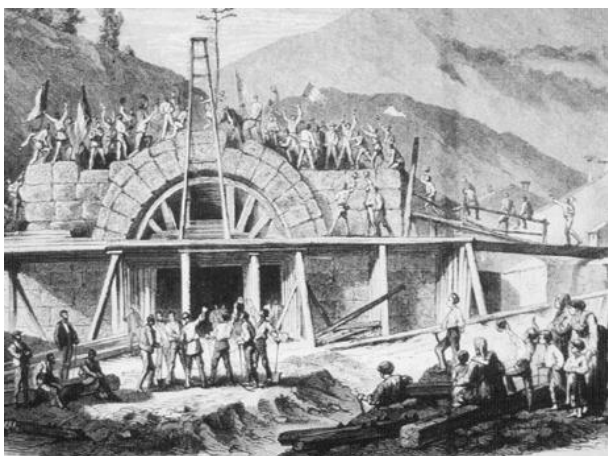
9. LAVORO E SVILUPPO

La politica dei trasporti deve mirare a trasferire merci e persone da un punto all'altro al minor costo possibile e con il minor inquinamento possibile. Giustificare le opere pubbliche inutili o quasi con il pretesto dell'aumento del PIL o delle compensazioni è un presupposto errato e contrario alla legge del mercato. Gli interventi sulle infrastrutture dovrebbero essere determinati dalla politica che detta le priorità ai gruppi di interesse e non da gruppi di interesse che dettano le priorità alla politica.

Giorgio Alesina e Alessandro Giavazzi sul Corriere della Sera hanno scritto: **“A un Paese post industriale come l'Italia non servono più infrastrutture fisiche. Servono infrastrutture di altro tipo: una giustizia veloce, certezza del diritto, regolamenti snelli, un'amministrazione pubblica che faccia il suo dovere e non imponga costi enormi a cittadini e imprese, un'università che produca buon capitale umano e buona ricerca, e una lotta efficace alla criminalità organizzata”** e ancora: **“Più facile costruire strade e ferrovie aumentando le tasse, che fare quelle riforme a costo zero. Purtroppo non è ubriacandoci di asfalto e traverse ferroviarie che il Paese ricomincerà a crescere”**. Il Ministro delle Finanze tedesco Wolfgang Schäuble, a proposito di investimenti nel settore pubblico ha scritto: **“non credo che possiamo spingere la crescita in Spagna o in Portogallo con nuove autostrade. Sarebbe ad esempio meglio investire nella formazione per combattere la disoccupazione giovanile”**.

In valle di Susa sono state eseguite e si stanno eseguendo opere pubbliche in misura tale che, se fosse valido l'assunto infrastrutture = sviluppo non ci sarebbero problemi per i lavoratori locali. Invece il problema occupazionale è drammatico qui come nel resto d'Italia. Per promuovere l'occupazione in Valle è stata varata la legge regionale 4/2011, scritta sulla falsariga della **Démarche grand chantier** francese.

Dispositivo colmo di buone intenzioni ma con una dotazione finanziaria 200.000 € per la commissione tecnica. L'affidamento diretto di lavori alle imprese locali come sembra prevedersi contrasta sia con la normativa europea, sia con la nuova legge sugli appalti che non prevede deroghe. Dato che le dimensioni dell'intervento comporta un general contractor ci si può ragionevolmente aspettare che si troverà occupazione per qualche operaio mentre le imprese locali saranno eventualmente impegnate in subappalti, solitamente poco remunerativi.



Allo scavo del traforo ferroviario del Frejus parteciparono 4.000 operai. Le tecniche moderne hanno ridotto enormemente questo numero di e per esperienza più del 70% di operatori proviene da altre zone d'Italia o dall'estero. Finito il cantiere i problemi restano inalterati.

Così come resta inalterato il problema occupazionale dei giovani scolarizzati e delle donne che difficilmente potranno essere occupati nello scavo gallerie. Svuotando le montagne non si riempiono i capannoni inutilizzati in seguito alla crisi industriale.



Si ipotizza l'utilizzo degli alberghi e delle case per l'alloggiamento delle maestranze. Scenario che contrasta con la recettività per il turismo e crea ulteriori problemi per le famiglie a basso reddito alla ricerca di abitazioni a basso costo. Oltre a questo è evidente che la presenza di cantieri pone seri problemi alla popolazione locale e allo sviluppo di una politica di sviluppo basata sul turismo dell'outdoor e delle piste ciclabili.



10. COSTI E DURATA DEI LAVORI

La NLTL presenta per la prima fase (low-cost) un preventivo di 24 miliardi di euro. I consuntivi molto probabilmente saranno maggiori, come l'esperienza dimostra. I costi della facile e piatta Torino-Milano sono saliti da 8,6 milioni di euro al km a 66,4. Gli accordi internazionali succedutisi tra il 2001 e il 2012 hanno accorciato il tratto comune in territorio italiano e così l'Italia dovrà sopportare, per le opere di sua pertinenza, un costo che nel 2001 era di 70 M€/km e oggi è di 235 M€/km. Un incremento di oltre il 300% in 10 anni.

- ◆ I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40% non sono garantiti.
- ◆ Le ferrovie italiane dedicano quasi tutti gli investimenti all'AV nonostante la maggioranza degli utenti siano pendolari con viaggi quotidiani minori di 100 km.
- ◆ La ferrovia Torino-Lione esiste già, è efficiente e sottoutilizzata.
- ◆ Il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa è costantemente in calo.
- ◆ Nella Analisi Costi/Benefici (ACB) i proponenti ipotizzano crescite del PIL non realistiche e conseguenti vantaggi indicati sono dovuti per oltre il 90% ad effetti esterni allo scopo della NLTL e sono legati in gran parte alla riduzione - secondo parametri non giustificati - degli incidenti stradali.

Descrizione	Italia (M€)	Francia (M€)	Europa (M€)	Totale (M€)
Studi, Progettazioni, Discenderie, galleria geognostica			671	671
Progettazione tratta nazionale (RFI)				
Lione - S.J. Maurienne		9.800		9.800
S.J-Maurienne-Bussoleno	3.648	2.652	4.200	10.500
Bussoleno-Settimo	4.400			4.400
TORINO - LIONE	8.048	12.452	4.200	24.700
Progetto Low cost	2.849	2.071	3.280	8.200
Ipotesi del Commissario				10.000

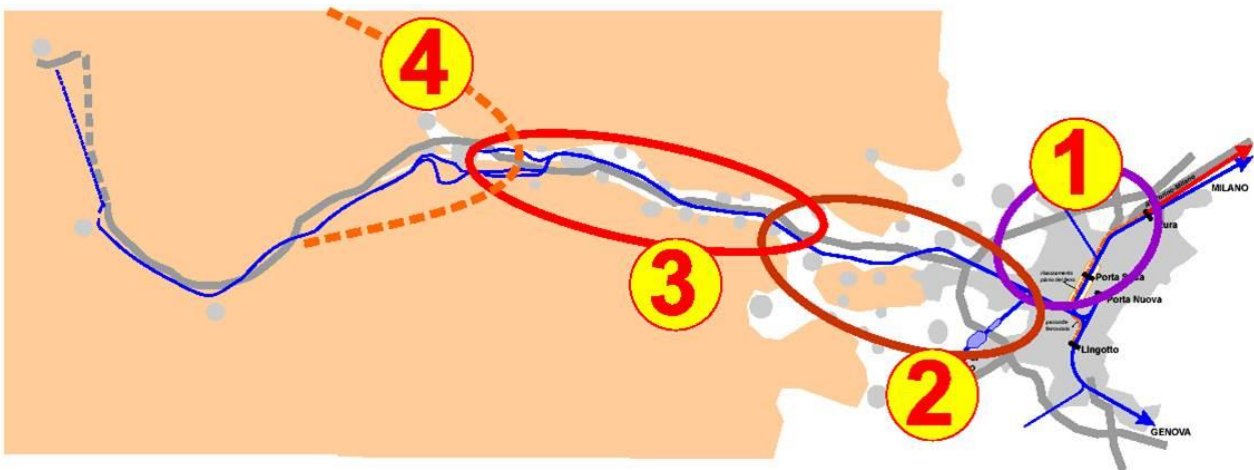
La nuova galleria del galleria del Gottardo lunga 57 km, appena conclusa, è costata più di **dodici miliardi** di euro. Le ultime dichiarazioni del Commissario straordinario sul tunnel di base della Torino Lione, anch'esso di 57 km prevedono una cifra di 10 miliardi, ai prezzi attuali. Non si comprende questa differenza dato che gli Svizzeri hanno una riconosciuta diligenza nelle stime e nei consuntivi delle opere pubbliche.

Quando si parla di tempi dei cantieri, risulta stridente ed emblematico l'esempio della galleria di Claviere: iniziata nel 2004, doveva essere pronta per le **Olimpiadi del 2006**. E' stata inaugurata nel **dicembre 2015** e le Imprese hanno dovuto stoccare l'amianto rinvenuto nel corso degli scavi e risolvendo le sorprese geologiche a costi elevatissimi. **Doveva costare 80 milioni di euro, è costata 134.**

Il Commissario della Torino Lione ha più volte portato rappresentanze di Sindaci a esaminare l'inserimento dei cantieri in Svizzera. Purtroppo siamo in Italia, paese della Salerno-Reggio Calabria, dell'Ilva di Taranto, delle opere appaltate a 100 e concluse a 300, dei tempi fissati in due anni e conclusi in dieci.

11. OSSERVATORIO

Per risolvere lo stato di tensione esistente tra i Proponenti e la Popolazione era stato proposto un Osservatorio, nato per risolvere tecnicamente un problema politico, ovvero dare risposte a tutti quei dubbi sull'inutilità di questo progetto ed era costituito da tecnici indicati da Governo e Comunità locali. Dopo molte riunioni nelle quali si sono esaminati con cura gli scenari di saturazione della linea e non sono emerse risposte soddisfacenti. Si era rilevato infatti che la capacità giornaliera della linea storica era di 226 treni a fronte di un traffico di 80 e che quindi il pericolo di saturazione della linea era ben lontano dall'avverarsi. Si erano inoltre esaminate le criticità dei nodi di Torino e Chambéry e i tecnici della Comunità montana, nel tentativo di esaminare con razionalità questo problema, avevano ipotizzato una soluzione per fasi, la cosiddetta proposta "FARE" acronimo di Ferrovie Alpine Rapide Efficienti, con la seguente scala di priorità: *Opzione zero, 1) nodo di Torino, 2) Orbassano, 3) media Valle, 4) tunnel di base*



Il Documento presentato in Osservatorio è stato inserito agli atti, ma non è stato preso in considerazione.

In un seminario a Prà Catinat si era tentato di raggiungere una condivisione di un documento di sintesi, ma le posizioni erano troppo divergenti. Il Commissario ha definito tale documento come "Accordo di Prà Catinat" e diffuso come atto di conciliazione con gli Amministratori. In successive conferenze stampa e per la richiesta di finanziamenti europei si utilizzato tale documento per descrivere una situazione territoriale priva di contestazioni. In realtà il documento non è stato approvato e sottoscritto da nessuno dei Sindaci della Valle di Susa.

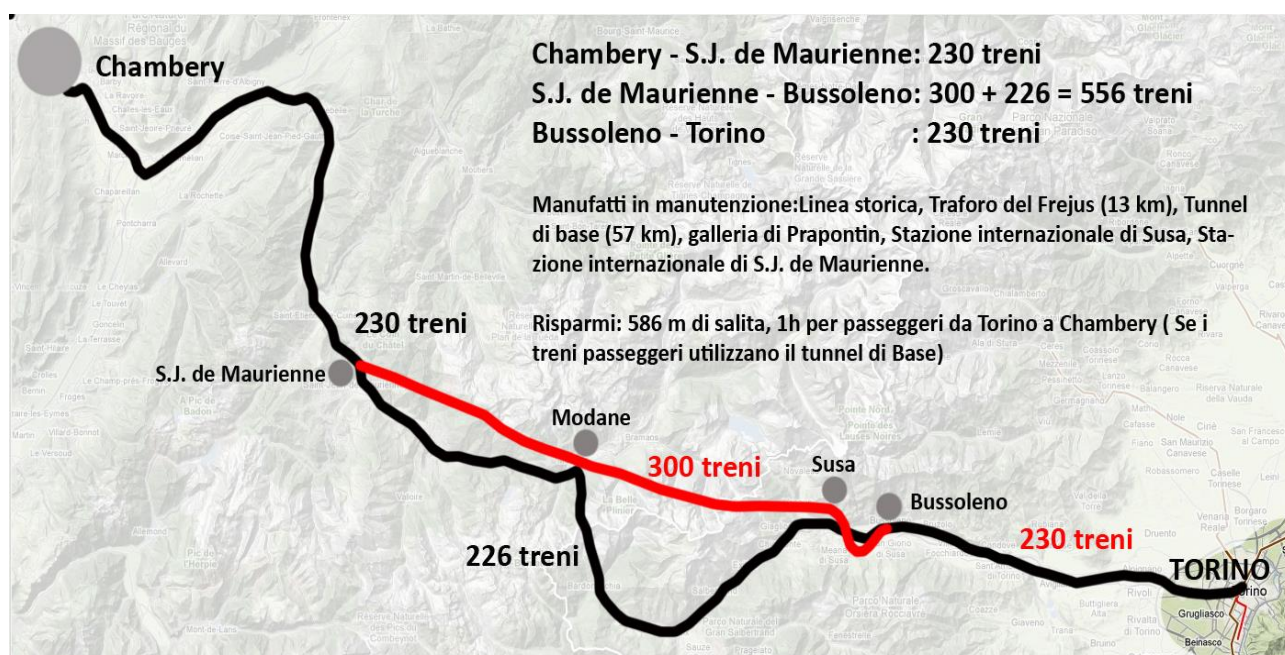
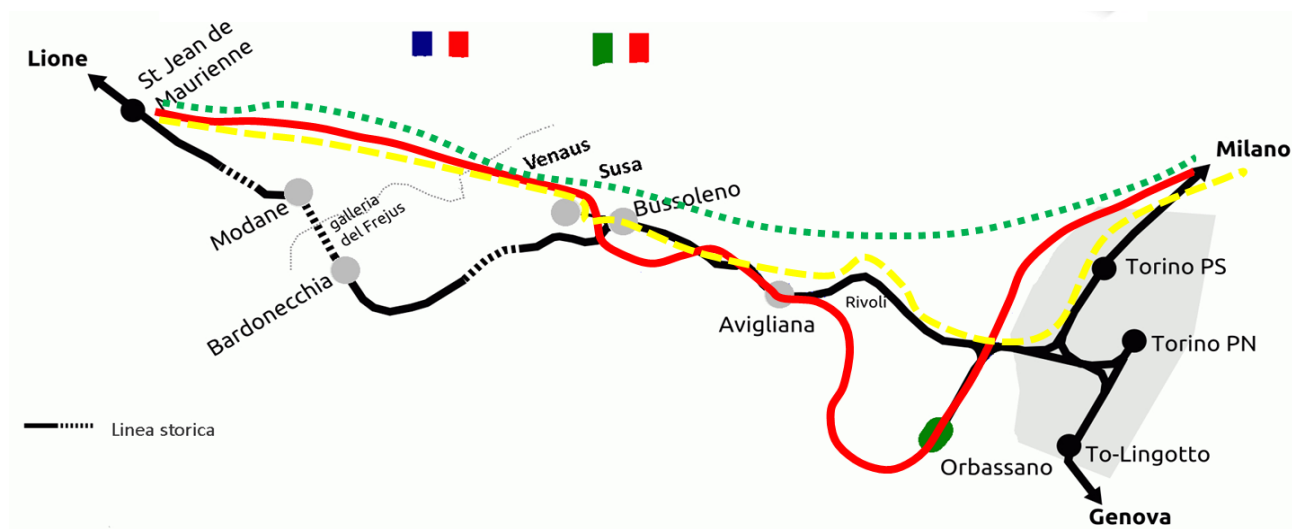
Nel 2010, Il Commissario di Governo aveva escluso dal tavolo le Amministrazioni che avevano espresso la contrarietà all'opera e da allora si ha avuto l'impressione che l'Osservatorio abbia tentato di risolvere politicamente un problema tecnico.

Da quella data i rapporti tra il Governo e le popolazioni locali sono nuovamente diventati critici e la popolazione locale ha ripetutamente manifestato con forza il suo dissenso a un'opera che non trova giustificazioni valide. Sono stati organizzati cortei di protesta che hanno visto la partecipazione degli Amministratori e di migliaia di cittadini.

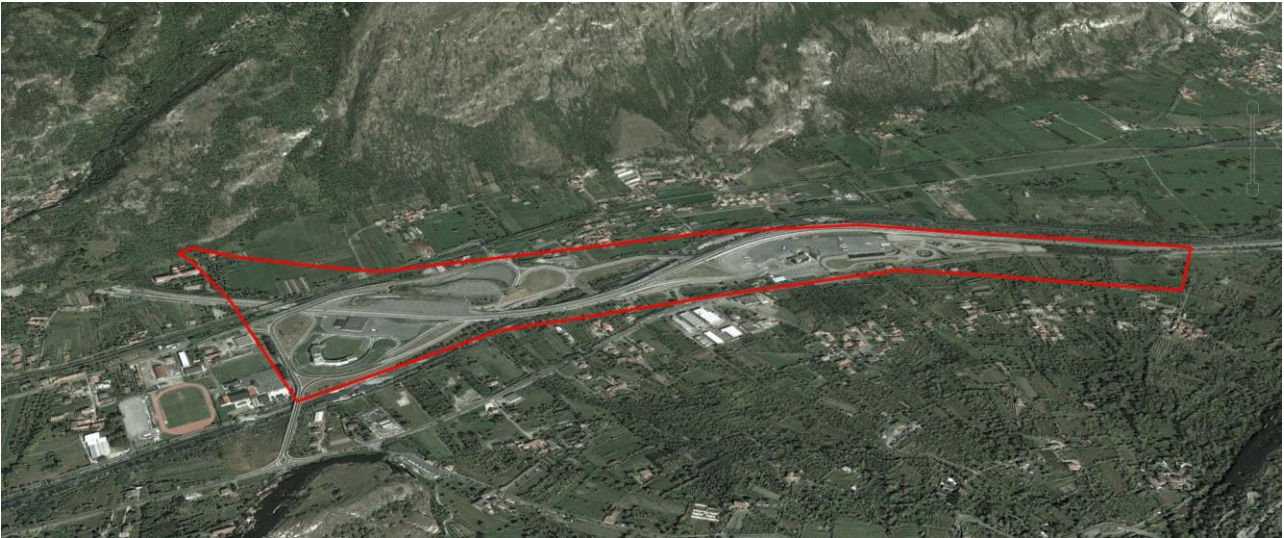


12. PASTICCIO

Il Progetto è stato caratterizzato da scelte poco razionali e con scarsa lungimiranza nell'individuare obiettivi, tracciati e criticità. I Proponenti hanno sviluppato una corposa documentazione per una linea collocata in sponda sinistra del fiume Dora. Dopo gli scontri di Venaus hanno scelto un tracciato in sponda destra con uscita del tunnel di Base a Chiomonte e collegamento all'interporto di Orbassano. Successivamente si è prolungato il tunnel di base con uscita a Susa con una previsione di stazione "internazionale" a Susa. E' stata poi abbandonata l'idea della stazione di Sant'Antonino, modificando l'interconnessione alla linea storica nel comune di Chiusa di San Michele. Infine, preso atto delle difficoltà ad ottenere i finanziamenti dagli Stati e dall'Europa si è ripiegato sull'opzione "Low cost" che rappresenta l'esatta antitesi dell'ipotesi FARE. Nel frattempo la popolazione locale è rimasta nell'incertezza a riguardo le collocazioni dei cantieri, delle discariche del marino: prima al Moncenisio, poi trasportato in treno a Torrazza, poi ancora a Caprie. Il tutto collegato alle imposizioni di salvaguardia nei piani regolatori in attesa di decisioni definitive. E' ovviamente lecito cambiare idea, ma le inversioni di rotta dovrebbero essere fatte su studi fattibilità piuttosto che su progetti preliminari.



13. CONSUMO DEL SUOLO



I proponenti affermano che il consumo del suolo sarà molto ridotto perché si occuperà un'area già densamente infrastrutturata. Questa tesi non corrisponde al vero perché le funzioni attualmente svolte in questa zona: aeroporto e guida sicura saranno trasferite a San Didero e a Buttigliera. E' prevista anche una "stazione internazionale" tra Susa e Bussoleno. Lontana dal centro e con un notevole impatto ambientale: un sistema multilivello (2 statali, 2 ferrovie, una stazione, un'autostrada ed un fiume) che occuperebbe la stretta luce della valle alle porte di Susa. Il tutto in una valle alpina interessata al turismo. I turisti che arrivano dal Nord Europa per venire a sciare in Valle di Susa avrebbero due possibilità: a) attraversare il traforo storico del Frejus e arrivare direttamente a Bardonecchia; b) oppure attraversare i 57 km di traforo di base, arrivare alla stazione internazionale di Susa, scendere con di sci e bagagli, prendere il treno da Susa a Bussoleno, salire su un treno diretto in alta Valle oppure utilizzare un pullman per risalire la valle fino a Bardonecchia. La prima ipotesi contribuirebbe a rendere la linea storica a una condizione di ramo secco, con perdita di ruolo delle stazioni di Bardonecchia e Oulx.

14. PRIORITÀ

In un recente incontro tra Amministratori e Tecnici della Valle di Susa con il Sindaco, assessori e consiglieri e rappresentanti del mondo accademico di Bari si sono approfonditi gli aspetti e le criticità del progetto della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, opera che riguarda l'intera nazione e non solo il Piemonte, con un impatto economico, sociale ed ambientale che va ben oltre i confini regionali. La questione richiede spazi di approfondimento indispensabili per comprenderne la complessità. Si è avviato il confronto sul tema, più generale, di come giungere ad una infrastrutturazione più equa del Paese. A Bari non si è parlato di alta velocità, ma di collegamenti ferroviari a una "velocità decente", di un treno che per andare da Bari a Napoli impiega più di cinque ore. Di un Sud che deve finire la Salerno-Reggio Calabria prima di pensare al ponte sullo stretto. Aprire una riflessione su tutta la rete ferroviaria nazionale consentirebbe di impiegare le risorse per rafforzare le debolezze del sistema e rilanciarlo nel suo complesso. Le vere urgenze di questo Paese riguardano la scuola, terremoti, alluvioni, sanità.



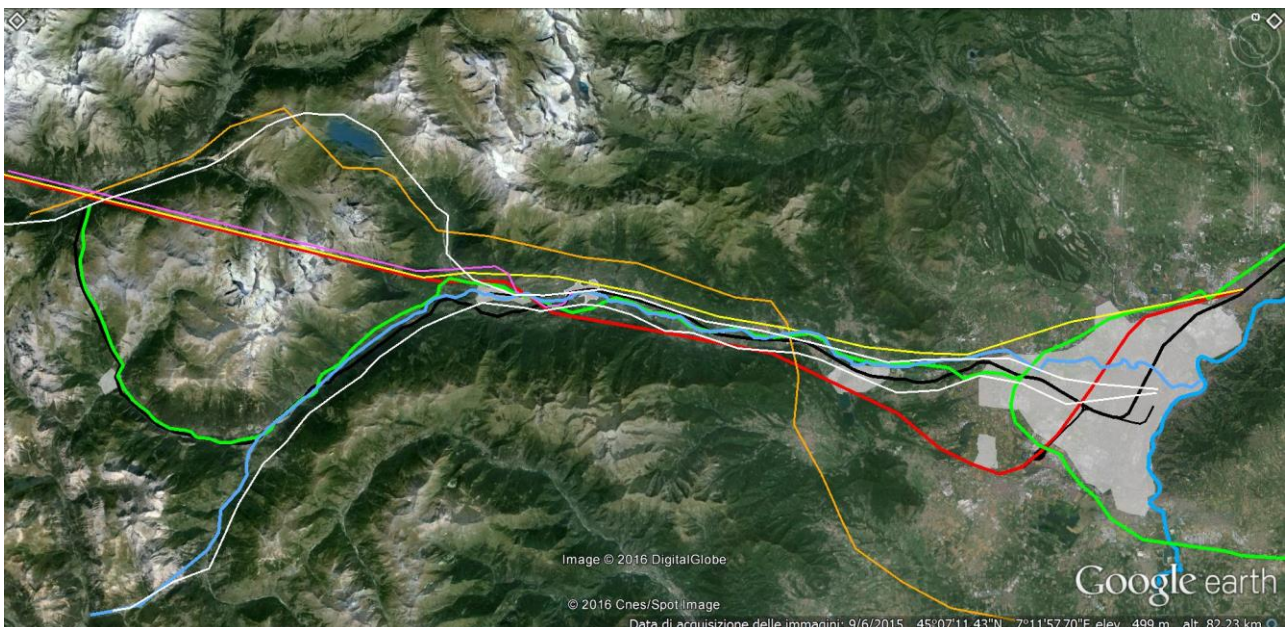
15. CONCLUSIONI

La grave situazione economica del nostro Paese pone una serie di perplessità sulla sostenibilità del Tav Torino-Lione, che contribuirebbe ad aumentare il debito pubblico mentre, per contro, sono in atto pesantissimi tagli agli enti locali e ai servizi per i cittadini. A fronte di un brusco calo degli scambi commerciali tra Italia e Francia, si propone il raddoppio di una tratta già sottoutilizzata, mentre nel resto d'Italia si parla di una riduzione degli investimenti per i treni dei pendolari e i collegamenti tra Nord e Sud.

Philippe Essig, ex presidente della SNCF ha detto pochi mesi fa, che **"il tunnel non è necessario oggi, e per molto tempo"**, aggiungendo che spera "prevalga il buon senso e le nostre risorse ai veri problemi dei francesi".

Tutti gli schieramenti politici dichiarano l'intenzione di abbassare le tasse e di eliminare gli sprechi. Dichiarazioni di principio che si dovranno misurare con l'incontestabile fatto che ogni grande infrastruttura pesa sui bilanci dello Stato o dell'Europa attualmente alle prese con le nuove emergenze. In questo momento di evidente crisi economica e di pesanti sacrifici per gran parte degli Italiani, non pare opportuno destinare ingenti risorse a un'infrastruttura che di per sé non risolve il problema del costo del lavoro, della competitività delle nostre industrie.

E' quindi necessario riconsiderare le ragioni economiche alla base di questa iniziativa, così come è stato fatto, apprezzabilmente, per il ponte sullo stretto di Messina. Per questa ragione si chiede al Governo un ripensamento generale sulle infrastrutture in progetto e su questa in particolare.





Sommario

OPERAZIONE VERITÀ.....	1
1. LINEA AI TEMPI DI CAVOUR	3
2. E' UNA LINEA TORTUOSA.....	4
3. SAGOMA.....	5
4. CE LO CHIEDE L'EUROPA	6
5. SI SATURERA' A BREVE	7
6. PROGETTO VECCHIO	8
7. GOMMA FERRO.....	16
8. AMBIENTE.....	17
9. LAVORO E SVILUPPO	19
10. COSTI E DURATA DEI LAVORI	21
11. OSSERVATORIO	22
12. PASTICCIO	24
13. CONSUMO DEL SUOLO.....	25
14. PRIORITÀ.....	26
15. CONCLUSIONI	27