



LE RAGIONI ED I NUMERI DELLA TORINO LIONE

IL DECALOGO DI UN'OPERA "INDISPENSABILE" E "CONVENIENTE"

21 gennaio 2019

L'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione nella riunione del **21 gennaio 2019** convocata presso la Prefettura di Torino ha preso atto con preoccupazione delle recenti dichiarazioni riguardanti l'opera che riportavano **informazioni e numeri inesatti e non corretti**.

Per questo ha ritenuto doveroso predisporre e pubblicare il presente documento, condiviso dai partecipanti, per fornire informazioni corrette in relazione all'opera; le informazioni ed i numeri riportati sono dati ufficiali, risultanti del pluriennale percorso di elaborazione, approfondimento e condivisione condotto in sede di Osservatorio, formalizzato nei documenti pubblicati sul sito della Presidenza del Consiglio (http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione) a cui si rimanda per dettagli ed approfondimenti.

1. IL PIÙ VECCHIO TRAFORO DEL XIX SECOLO (FRÉJUS) E LA PIÙ CRITICA TRATTA DI VALICO DELLE ALPI DI SONO INUTILIZZABILI PER IL TRASPORTO MODERNO DELLE MERCI

Come è stato deciso da Italia e Francia nel Trattato in vigore dal 1 marzo 2017 e come è necessario per tutte le infrastrutture che hanno concluso il proprio ciclo di vita, la tratta di valico deve essere sostituita con un tunnel di base moderno, a standard europei, così come è avvenuto per tutti gli altri tunnel di attraversamento delle Alpi.

Una nuova infrastruttura è necessaria per **sostituire la tratta di valico storica, obsoleta, inefficiente e non adeguata agli standard di sicurezza internazionali**: la tratta Bussoleno-Saint Jean de Maurienne lunga 88 km, - per 48 km in Italia e per 40 km in Francia- è costituita oltre che dal Traforo del Fréjus, iniziato nel 1857 ed inaugurato nel 1871, da altri 40 km di tunnel, più recenti. La tratta di valico, oltre a non essere conforme alle norme di sicurezza internazionali relative alle gallerie (Specifiche Tecniche di Interoperabilità 2011-2014), **non consente per le sue caratteristiche tecniche e morfologiche (pendenza e tortuosità) il transito dei treni merci moderni competitivi lunghi (> 750 m) e pesanti (2.000 t) richiesti dal mercato**.

Le limitazioni imposte alla circolazione dei treni merci dalle autorità di sicurezza ferroviaria italiane e francesi ne hanno decretato di fatto la saturazione. Per questo **non esiste sulla linea una capacità residua per il trasporto delle merci**. La linea è già stata abbandonata dagli operatori ferroviari perdendo il 70% del traffico negli ultimi 20 anni. In futuro la vecchia tratta di valico potrà essere destinata esclusivamente al trasporto passeggeri locale e turistico. **Per dare corso al significativo trasferimento modale oggetto di accordi ed impegni dell'Italia, è quindi necessario realizzare il nuovo tunnel di base**. Se l'infrastruttura non sarà sostituita non esisterà più un collegamento ferroviario utilizzabile per il trasporto delle merci con la Francia e con l'Ovest Europa e tutto il traffico merci, così come succede già ora, sarà su autostrada.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno11.pdf capitolo 5.2, pag 78

2. LA LINEA TORINO LIONE È INDISPENSABILE PER L'ECONOMIA DEL PAESE E DELL'EUROPA: I DATI DI INTERSCAMBIO ECONOMICO E DEI FLUSSI DI TRAFFICO DIMOSTRANO LA SUA NECESSITÀ

Sulla base di dati ufficiali incontrovertibili - Istituto Commercio Estero (ICE), Unione Europea (DGMOVE), Ufficio Federale Trasporti della Svizzera (UFT) - i flussi economici, di beni e di merci per l'Ovest Europa sono estremamente consistenti e superiori a quelli che transitano attraverso la Svizzera.

Complessivamente l'interscambio economico con i paesi dell'Ovest Europa vale **205 MLD** con un saldo attivo di **21 MLD**: il **41%** dell'interscambio totale con i Paesi dell'UE (il 35% con l'Europa) ed il **24%** dell'interscambio totale dell'Italia. La Francia è il 2° partner commerciale dell'Italia, la Spagna il 3°, la Gran Bretagna il 4°.

Nel 2017 le merci trasportate via terra sono state 44,1 milioni di tonnellate: il 93% viaggia su strada ai valichi di Ventimiglia, Fréjus e Monte Bianco, con oltre 3,5 milioni di veicoli pesanti. Solo il restante 7% transita via ferrovia, non perché non esista una domanda, ma perché **non esiste più una ferrovia che**



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

risponda alle esigenze del mercato. Per queste ragioni il trasporto ferroviario sulla vecchia linea del Fréjus ha perso in 20 anni il 70% dei volumi trasportati e sta ulteriormente calando. Le merci che transitano ai valichi svizzeri in direzione del Nord Europa pesano 38,9 milioni di tonnellate (il 14 % in meno di quanto passa ai valichi francesi), ma transitano per il 70% via ferrovia e solo per il 30% via strada (circa 950.000 TIR).

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno11.pdf capitolo 2, pag. 22, capitolo 3, pag. 53

3. LA DECISIONE DI FARE L'OPERA È UNA SCELTA RECENTE ASSUNTA IN BASE AD ANALISI E STUDI RECENTI

La programmazione degli interventi ed i conseguenti lavori per l'adeguamento dell'Asse Ferroviario Torino Lione a standard europei sono il risultato di un percorso di trent'anni di accordi, confronti, analisi, discussioni, studi ed approfondimenti, in continuazione riconsiderati, rivalutati, rivisti ed aggiornati.

Il nuovo progetto è stato completamente rifatto ed è stato approvato dal CIPE nel 2015 e poi nel 2018.

L'avvio dei lavori definitivi ha dovuto attendere, come convenuto nell'Accordo Italia Francia 2012, la formalizzazione del cofinanziamento europeo (Grant Agreement 2015) ed il perfezionamento degli accordi Italia-Francia 2015 e 2016. La UE-INEA ha redatto le proprie valutazioni di **verifica della convenienza economica dell'opera** nel 2014 e 2015 prima della concessione del finanziamento.

Gli Accordi hanno trovato piena attuazione per l'Italia, con la Ratifica Parlamentare nella **Legge n. 1/2017 "Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 e del Protocollo Addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016"**, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 9 del 12 gennaio 2017. **La decisione definitiva dei Parlamenti Italiano e Francese e dell'Unione Europea è quindi un "fatto recente", preceduta da un lungo e approfondito iter di studio e valutazione nazionale ed internazionale**, rinnovato e verificato quasi annualmente da UE-INEA.

La programmazione degli interventi è coerente con gli strumenti di Programmazione delle Infrastrutture di cui si è dotato lo Stato Italiano; il DEF 2018 (Infrastrutture), il Contratto di Programma MIT – RFI, il Contratto di programma MIT - FS - TELT, le deliberazioni CIPE di finanziamento ed approvazione del progetto.

4. LA TORINO LIONE È UN ANELLO MANCANTE DELLA RETE TEN-T INDISPENSABILE PER L'EUROPA

L'Unione Europea ha ridefinito nel 2013 con i due regolamenti (**1315 e 1316**) la **rete ferroviaria centrale articolata in 9 corridoi** (con ridisegno della **rete Ten-T**) e il **piano di finanziamento Connecting Europe Facility (CEF)**, approvato dallo stesso Parlamento Europeo. Il Tunnel del Moncenisio è un segmento fondamentale del Corridoio Mediterraneo e costituisce **il terzo intervento per entità in una lista di 270 progetti**. Proprio per questo è stato concesso dall'Unione Europea un rilevante cofinanziamento all'interno del programma CEF 2015-2019 (41%); senza questo contributo, l'Accordo definitivo tra Italia e Francia non sarebbe stato ratificato e non sarebbero stati avviati i lavori definitivi. Per l'Unione Europea l'attuale linea Torino Lione non è semplicemente più **un collo di bottiglia (bottleneck)** ma un **anello mancante (missing link)** delle RETI EUROPEE (Corridoio Mediterraneo), ed assume un valore strategico sempre più rilevante e transnazionale, che supera la dimensione binazionale di Italia e Francia e coinvolge altri paesi europei ad Est (Austria, Slovenia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia) ed a Ovest (Spagna e Portogallo).

5. LA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE SERVE ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

L'infrastruttura non serve a portare "merci ad alta velocità" ma per trasferire il transito delle merci dalla strada alla ferrovia. Serve a fare tanti **treni merci lunghi e pesanti** e quindi **economici e competitivi ed a costi energetici contenuti** - il consumo energetico per unità trasportata, nella nuova linea è 1/3 di quella vecchia - **rendendo il trasporto ferroviario più conveniente di quello stradale**.

I 162 treni merci previsti al giorno nel tunnel di base a regime consentiranno di trasportare almeno 30 milioni di tonnellate l'anno; più di quanto oggi passa su treno ai confini della Svizzera che ha già raggiunto il 70% di trasporto ferroviario (27 milioni di tonnellate).



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

Lo squilibrio del trasporto stradale (93% del totale) ai valichi francesi è oggi il peggiore delle Alpi e produce inquinamento, congestione, incidentalità non solo ai valichi ma su tutta la rete autostradale.

Il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia (30% al 2030 e 50% al 2050) produce un grande vantaggio sia dal punto di vista economico che ambientale (per unità di peso trasportato un treno produce 1/9 della CO₂ e delle polveri sottili della strada). La nuova linea consentirà di risparmiare sui costi di trasporto (40% in meno di quelli stradali), di eliminare tre milioni di tonnellate di CO₂ l'anno e di limitare in modo significativo congestione e incidentalità sulla rete autostradale. Il bilancio cumulativo del carbonio è quindi estremamente positivo e dimostra che, per effetto del trasferimento modale, il costo energetico ed ambientale sarà ammortizzato dopo 12 anni. Dal 13° anno diventa "utile" ambientale per un ciclo di vita dell'infrastruttura almeno centennale.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno12.pdf capitolo 1, pag. 16, capitolo 2, pag. 26

6. LA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE RIVOLUZIONERÀ IL TRASPORTO DEI PASSEGGERI DELL'EUROPA

Grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Lione di oltre due ore - da 4h 55m a 2h 39m -, la nuova offerta passeggeri a lunga percorrenza (22 treni al giorno) sarà estremamente competitiva rispetto all'aereo rendendo possibili soluzioni di trasporto molto più ecologiche (1/9 della CO₂ prodotta per passeggero trasportato). Nel collegamento tra Torino e Lione avremo un risparmio complessivo di 1 ora e mezza (da 3h 25m ad 1h 54m).

Un analogo servizio passeggeri di successo è attivo tra Milano-Basilea-Francoforte a seguito dell'apertura della nuova galleria del Gottardo.

La direttrice occidentale è ancora più rilevante per il turismo ed aprirà opportunità ferroviarie oggi impensabili: la nuova infrastruttura sarà in grado di trasportare oltre 4 Milioni di passeggeri l'anno rendendo possibili e convenienti anche nuovi itinerari oltre alla Milano-Parigi (4h 30m): Milano-Marsiglia in circa 4 h, Milano-Barcellona e Milano-Bruxelles in poco più di 6 ore.

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno11.pdf capitolo 4, pag. 62.

7. LA TORINO LIONE È PIÙ CONVENIENTE E MENO COSTOSA DI TUTTE LE TRATTE FERROVIARIE IN PROGETTO

Differentemente dai numeri che spesso vengono ripetuti nei *talk show* televisivi e sui media (20 MLD), i costi sostenuti dall'Italia per l'intera opera sono di 4,7 MLD€: 3 MLD€ per la tratta internazionale (il tunnel del Moncenisio) cofinanziata anche dalla UE e dalla FRANCIA per quasi 2/3 del costo totale (8,6 MLD€), oltre a 1,7 MLD per adeguare la tratta nazionale da Torino a Bussoleno.

Tale costo, a seguito dell'annunciato aumento del contributo europeo al 50%, potranno ridursi di un ulteriore mezzo miliardo.

Il costo di quest'opera è quindi il più contenuto tra gli interventi strategici programmati sulle diverse tratte:

- la tratta Verona - Innsbruck - Monaco, che contiene il nuovo tunnel del Brennero (dal costo totale di 8,8 MLD€), costerà all'Italia 7,8 MLD (2,6 MLD per il tunnel di base e ben 5,2 MLD per le tratte di accesso Verona - Fortezza),
- la tratta Napoli - Bari costerà all'Italia 6,2 MLD,
- la tratta Treviglio - Brescia - Verona costerà all'Italia 4,9 MLD,
- la tratta Genova - Milano - Novara - Valichi svizzeri, costerà all'Italia 14,1 MLD; oltre al Terzo valico di Giovi (6,2 MLD) sono previsti altri 8 MLD di investimenti per le tratte di accesso.

8. LA TORINO LIONE È UNA OPERA IN CORSO DI REALIZZAZIONE

È del tutto falsa l'affermazione che ad oggi non si sarebbe scavato "neppure un metro". D'altronde basterebbe visitare i tunnel realizzati per constatarne la loro esistenza. All'11 gennaio 2019 sono stati scavati 25,5 km di tunnel che costituiscono una parte integrante dell'opera complessiva (discenderie, bypass, tunnel di sicurezza); il 15,5% dei 162 km di tunnel complessivamente previsti. Tale attività è costata circa 1,4 MLD di €: 700 MIL finanziati dalla U.E, 330 MIL finanziati dalla Francia e 370 MIL dall'Italia.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

Una parte della galleria ora in corso di realizzazione tra **Saint Martin la Porte** e **La Praz**, sull'asse e nel diametro della canna sud del tunnel di base (10,5 m diametro) diventerà a tutti gli effetti **una parte del tunnel di base (9 km)**. Risulta scavato ad oggi oltre il 70% di tale galleria (6 km).

9. LA COSTRUZIONE DELLE TORINO LIONE NON PRODUCE DANNI ALL'AMBIENTE ED ALLA SALUTE

Tutti gli scavi condotti (oltre 25 km di gallerie e 65 km complessivi di sondaggi) hanno confermato, in Francia così come in Italia, che non esistono condizioni di rischio per l'ambiente e la popolazione.

Lo scavo geognostico di oltre 7 km di tunnel a **Chiomonte** concluso nel febbraio del 2017, e parallelo al tunnel di base, è stato accompagnato da un sistema di monitoraggio ambientale con 40 centraline installate nel cantiere ed all'esterno, in un raggio di 15 km, che non ha precedenti in Italia ed Europa. Le oltre 70.000 rilevazioni effettuate ed i rigorosi controlli ambientali svolti dalle agenzie regionali (Arpa Piemonte) e nazionali (Ispra) hanno evidenziato la insussistenza di situazioni di rischio ambientale; rischio che viene periodicamente riproposto per creare paure ed allarme nell'opinione pubblica (amianto, uranio, falde acquifere, polveri sottili). La rete di monitoraggio per l'amianto aerodisperso ha effettuato un totale di 2.290 rilievi fino a Dicembre 2016 su 6 stazioni distribuite sul territorio di Chiomonte, Gravere e Giaglione. Su 1.825 giorni di monitoraggio la concentrazione è stata sempre inferiore alla soglia ambientale di Attenzione e di Intervento (secondo prescrizione *CIPE 86/2010 n.81*).

I dati sono stati poi elaborati da un'equipe dell'Università di Torino (sezione medicina del lavoro) che ha redatto la Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) attestando l'assenza di rischi per le persone.

10. LA TORINO LIONE È L'OPERA PIÙ "TRASPARENTE E CONTROLLATA" D'ITALIA

Nessuno può permettersi di collegare i lavori condotti sulla Torino Lione alle mafie o a fenomeni corruttivi.

Se qualcuno è al corrente di fatti specifici, si facciano nomi e cognomi e le conseguenti denunce. Altrimenti ci si astenga da insinuazioni false volte a gettare discredito sull'opera più controllata d'Italia.

Non risulta che **nessuna indagine sugli appalti di lavori e servizi riguardi la Torino Lione.**

Lavoriamo da anni d'intesa con il Ministero degli interni e la Prefettura di Torino per evitare questa eventualità (protocollo legalità del 2012). Dallo stesso periodo è operativo il GITAV (Gruppo interforze Tratta Alta Velocità), struttura investigativa specializzata istituita presso il Ministero dell'Interno proprio per prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata.

Le inchieste giudiziarie contro le organizzazioni criminali mafiose in Piemonte, hanno dimostrato che nessuna di esse è mai riuscita a infiltrarsi nella filiera degli appalti per la Torino-Lione.

Nella conferenza stampa sull'operazione "San Michele" dell'1 luglio 2014, il Procuratore capo della direzione distrettuale antimafia, ha dichiarato: **"le forze dell'ordine e la Procura sono attente sui tentativi di infiltrazione nei lavori per la Torino-Lione e possono eliminare o ridurre il rischio che questo possa avvenire. L'intenzione è di tenere alta la vigilanza"**.

A seguito della ratifica parlamentare dell'Accordo Italia Francia – L. 1/2017, **le procedure antimafia italiane sono applicate anche in Francia**, indipendentemente dalla nazionalità dei cantieri, dando vita al primo caso in Europa di definizione ed applicazione di una **normativa transnazionale anticorruzione**.

Nel solo cantiere della Maddalena vi sono state **1.234 verifiche antimafia** (dati al 31 dicembre 2018) con due interdittive (un bar esterno al cantiere, per le colazioni degli operai, e un'impresa di trasporti che non ha poi mai prestato servizio).

I conti del promotore pubblico TELT sas (direttamente controllato dagli Stati italiano e francese), sono stati validati dagli organi di controllo societari e comunitari e da 7 controlli delle Corti dei Conti italiana, francese ed europea, tutti conclusi senza rilievi.

Il progetto e i lavori in Italia sono stati oggetto di **14 ricorsi amministrativi da parte degli oppositori, tutti risolti a favore dell'opera e di 4 indagini di enti di controllo concluse con zero ammonizioni.**