

ART. 1 C. 5 DEL DPR 14/12/2017

“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.”

- **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

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



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

FASE VI
DPR 14 dicembre 2017
art. 1 c. 2 e c. 4

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.

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.

A chi risponde il Commissario di Governo:

L'art. 1 c. 5 del DPR 14 dicembre 2017_ specifica che il Commissario 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.”

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*», e dopo aver richiesto più volte un incontro con i rappresentanti di Governo, 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.**



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.

Sommario

- 1. TAV e Torino Lione? L'alta velocità non c'entra e non c'è mai centrata**
- 2. La necessità di sostituire una linea ferroviaria oramai «morta»**
- 3. L'opportunità di essere collocati in un grande progetto europeo**
- 4. La scelta è già stata fatta ed i lavori sono in corso**
- 5. Quanto costa davvero all'Italia**
- 6. La scelta è quella giusta e non ci sono ragioni per cambiarla**
- 7. Flussi economici, flussi di merci, flussi passeggeri**
- 8. Benefici economici**
- 9. Benefici Ambientali**
- 10. ACB: dove sta la novità ?**
- 11. L'Osservatorio**

1. TAV e Torino Lione?

L'alta velocità non c'entra e non c'è mai centrata

Si vuole sostituire un tratto di ferrovia del 1800, che si arrampica tra Italia e Francia per poter attraversare in galleria la montagna dove è più stretta, con un tratto di ferrovia moderno, che usando una galleria più lunga, permetta di evitare salite e discese, che fanno perdere tempo, consumare energia e limitano quello che i treni possono trasportare.

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- Loetchberg, 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 genere (né maschile né femminile).



NO TAV



SI TAV

IL TRAFORO DEL FREJUS

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 susseguitesi da allora.

1871



2017

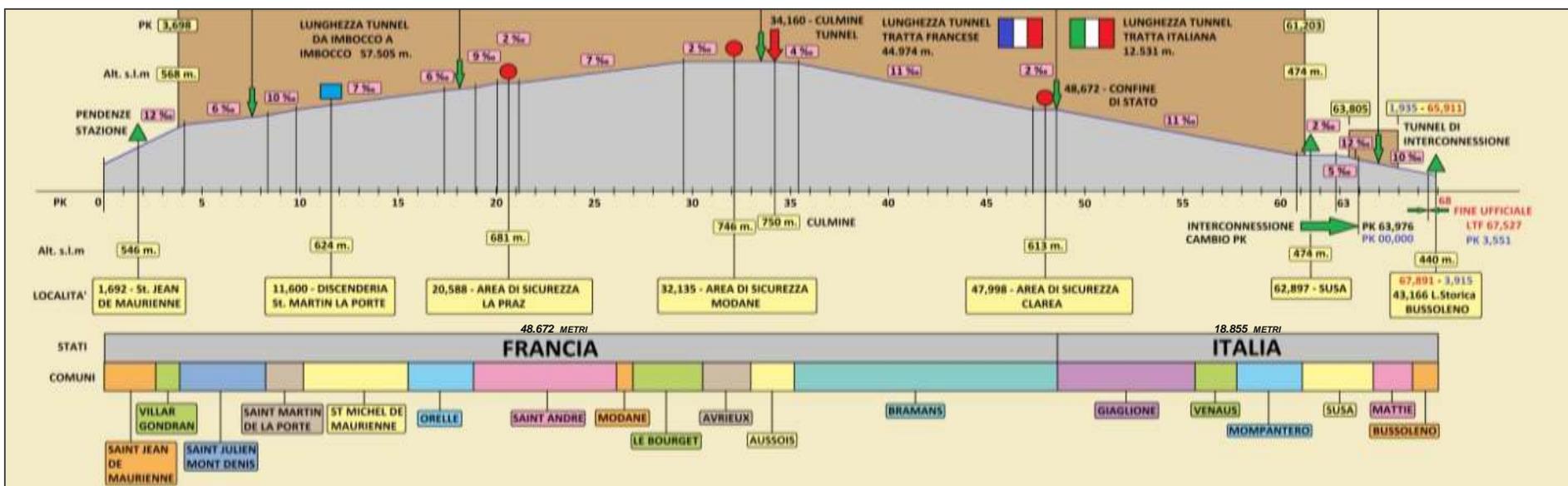
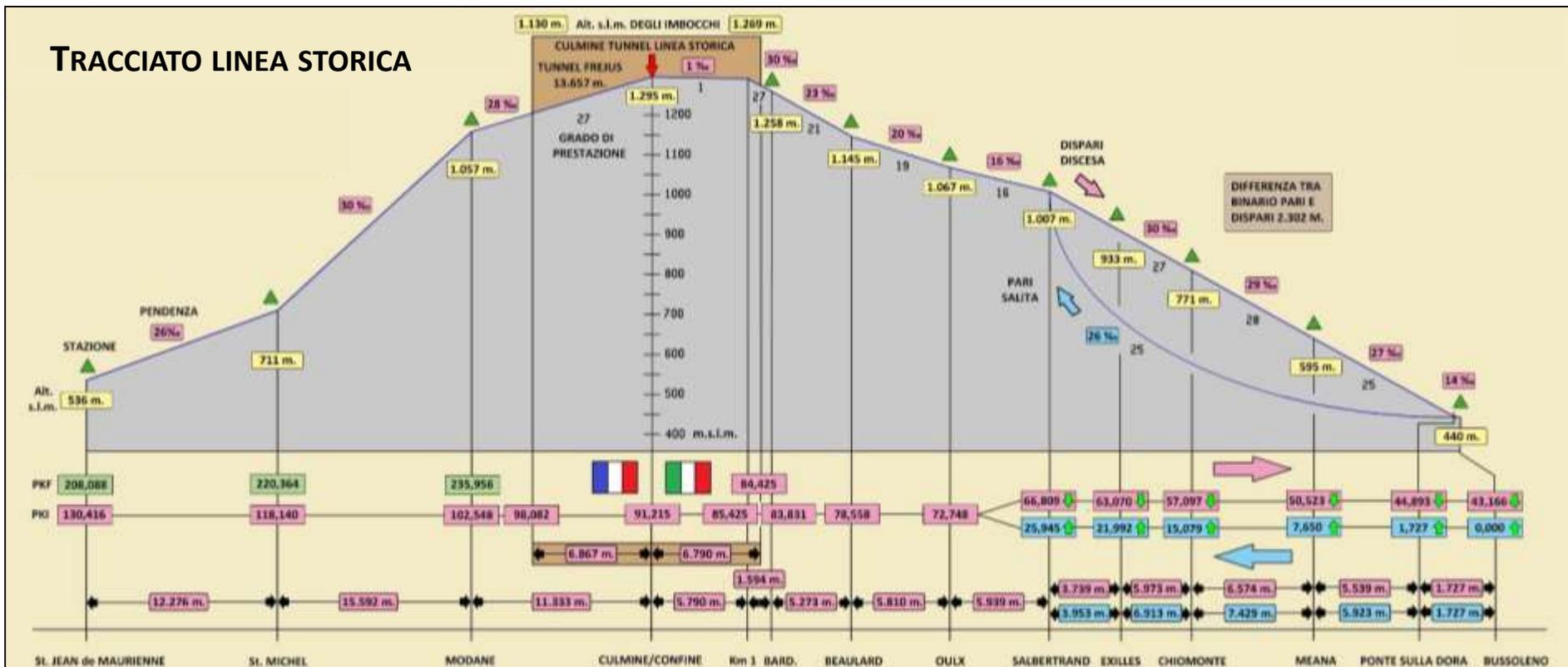
1950



2017

TRATTA DI VALICO A CONFRONTO

La tratta di valico storica è afflitta da gravi problemi **morfologici** che determinano l'elevata pendenza e tortuosità del tracciato.



TRACCIATO NUOVA LINEA

VALICO S.J. DE M. – BUSSOLENO: confronto della nuova linea con la linea storica

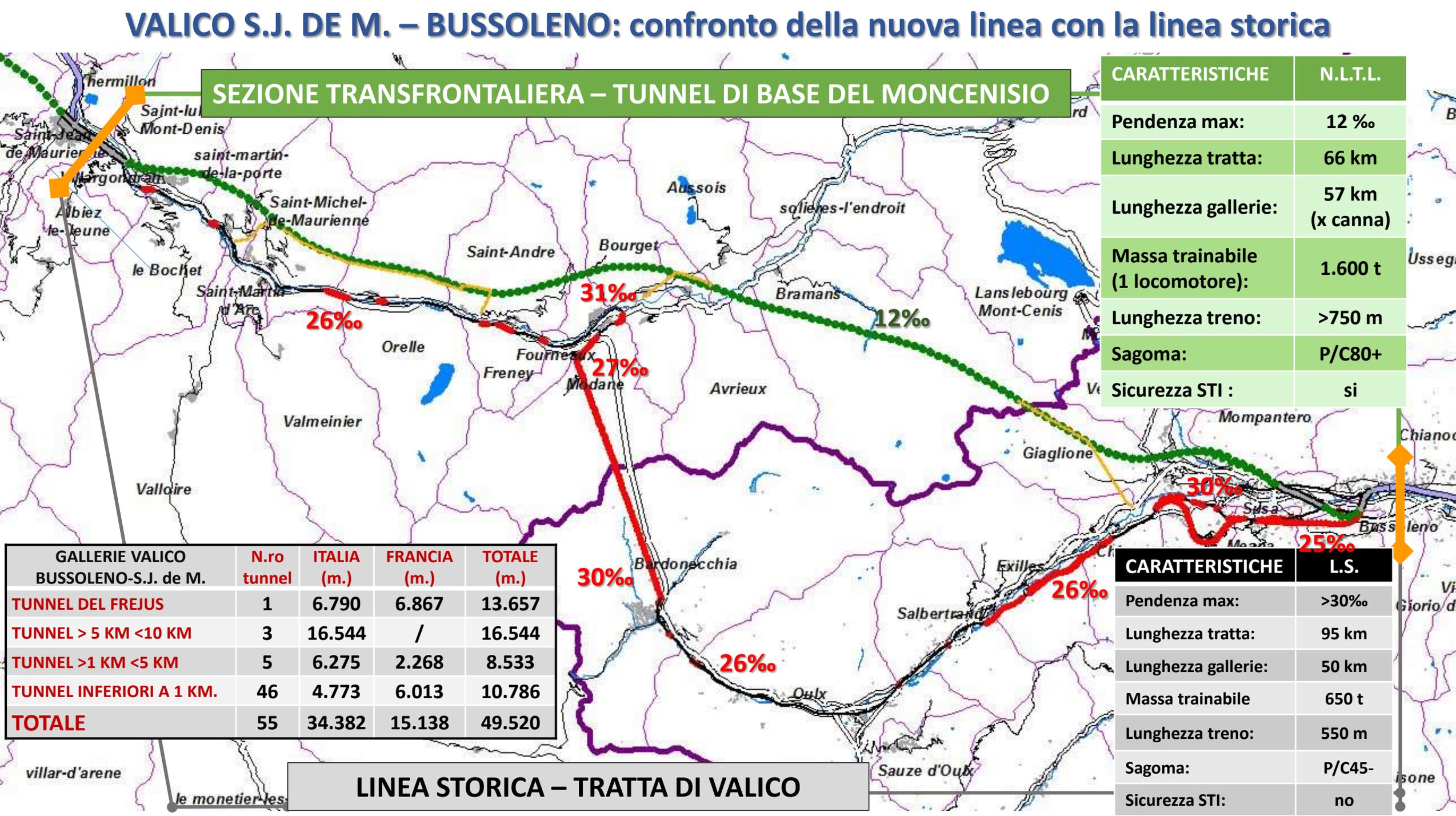
SEZIONE TRANSFRONTALIERA – TUNNEL DI BASE DEL MONCENISIO

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

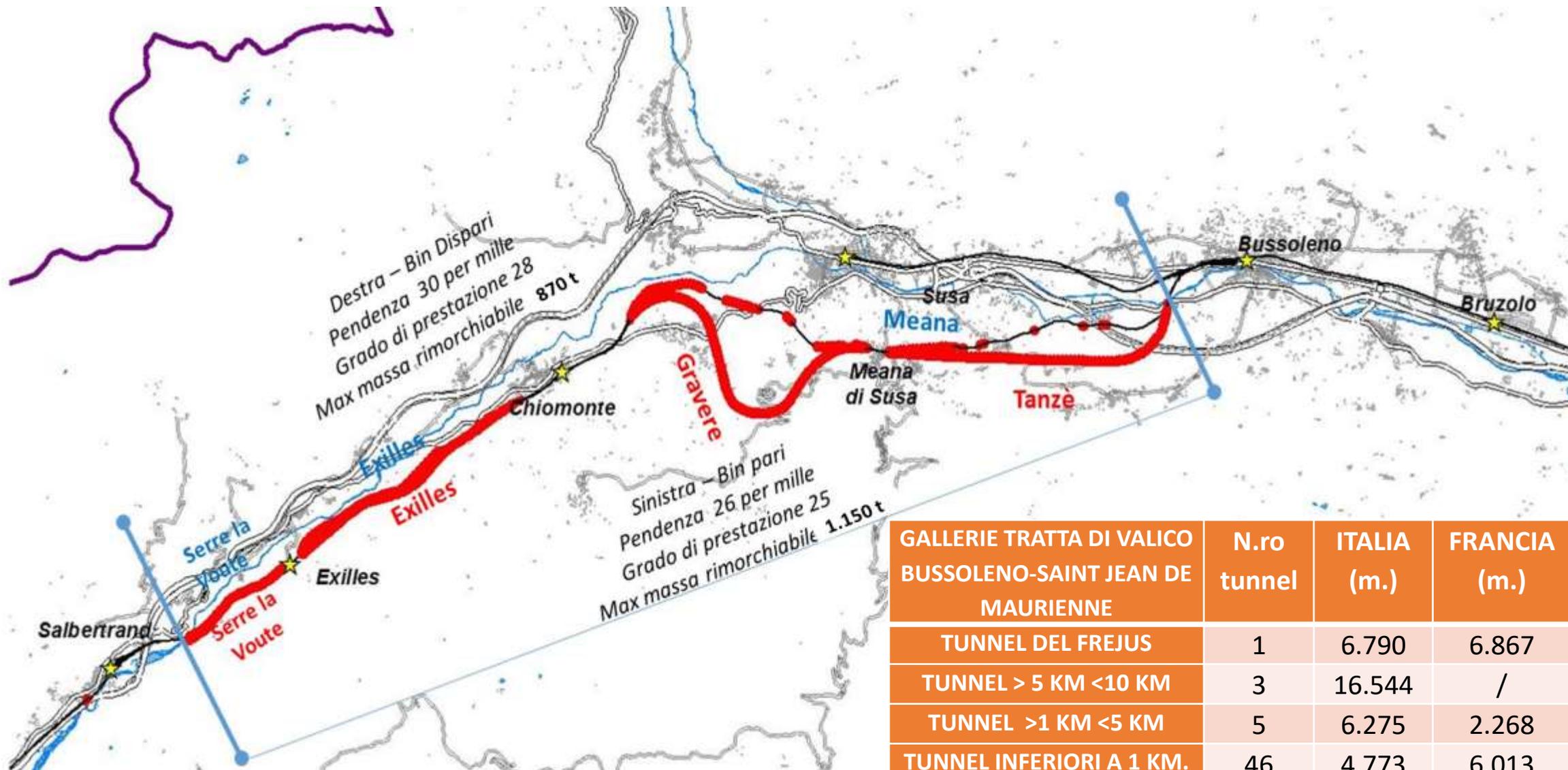
GALLERIE VALICO BUSSOLENO-S.J. de M.	N.ro tunnel	ITALIA (m.)	FRANCIA (m.)	TOTALE (m.)
TUNNEL DEL FREJUS	1	6.790	6.867	13.657
TUNNEL > 5 KM <10 KM	3	16.544	/	16.544
TUNNEL >1 KM <5 KM	5	6.275	2.268	8.533
TUNNEL INFERIORI A 1 KM.	46	4.773	6.013	10.786
TOTALE	55	34.382	15.138	49.520

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



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

I TUNNEL DELLE ALPI A CONFRONTO

La tratta di valico Bussoleno-Saint Jean de Maurienne detiene infatti una serie negativa di record: le **pendenze più elevate tra tutte le tratte ferroviarie alpine** (superiori al 30‰) che limitano fortemente 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.

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

TUNNEL STORICI DELLE ALPI – Fonte RFI, PGOS

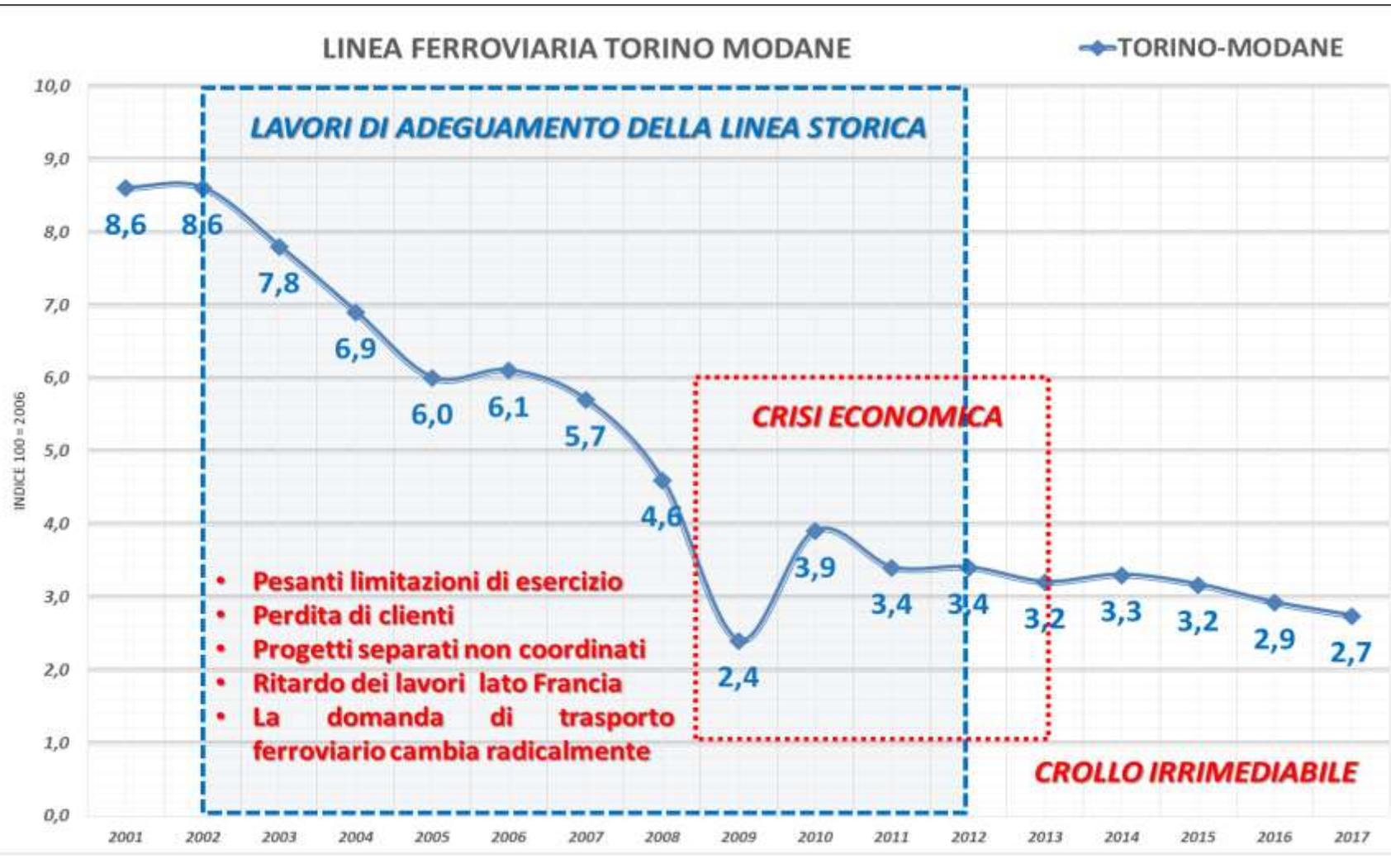
CONFRONTO PRESTAZIONI IN MONOTRAZIONE DELLA TRATTA DI VALICO DEL FREJUS CON IL NUOVO SAN GOTTARDO (TUNNEL DI BASE)

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

I LAVORI DI ADEGUAMENTO CONDOTTI TRA IL 2003 ED 2011

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 perderne 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.

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'inedaguezza dell'infrastruttura e l'incompatibilità con le sagome dei treni merci

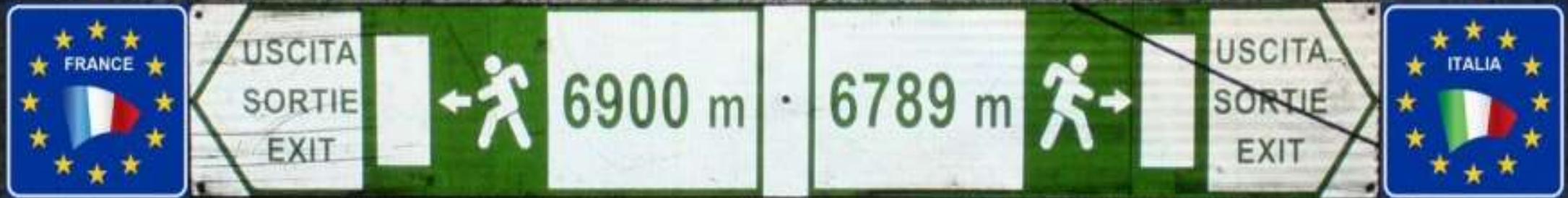
La foto documenta come la distanza tra il treno passeggeri e la parete del tunnel sia di poche decine di centimetri.

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.

LA SICUREZZA NEL TUNNEL DELLA TRATTA DI VALICO

E per le uscite di sicurezza ?

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

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.

CAPACITÀ REI-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

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

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).

Treni/giorno totali al valico
Treni / Giorno
Giorni Lavorativi
Treni / Anno
TRASPORTO COMBINATO:
<i>Carri per treno</i>
<i>Unità per carro</i>
<i>Unità x Treno</i>
<i>Tonn/contentitore</i>
PESO NETTO: Tonn/treno
CAPACITÀ DI TRASPORTO
Milioni tonnellate anno
Copertura 85%

CAPACITÀ Linea Storica-VALICO		
Limitazioni		
1	2	3
94	62	42
60	32	15
250	250	250
14.500	8.000	3.750
12		
4		
84		
10		
450	450	450
6,8	3,6	1,7
5,1	3,0	1,6

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.

Non è mai conveniente riparare una cosa che non funziona.

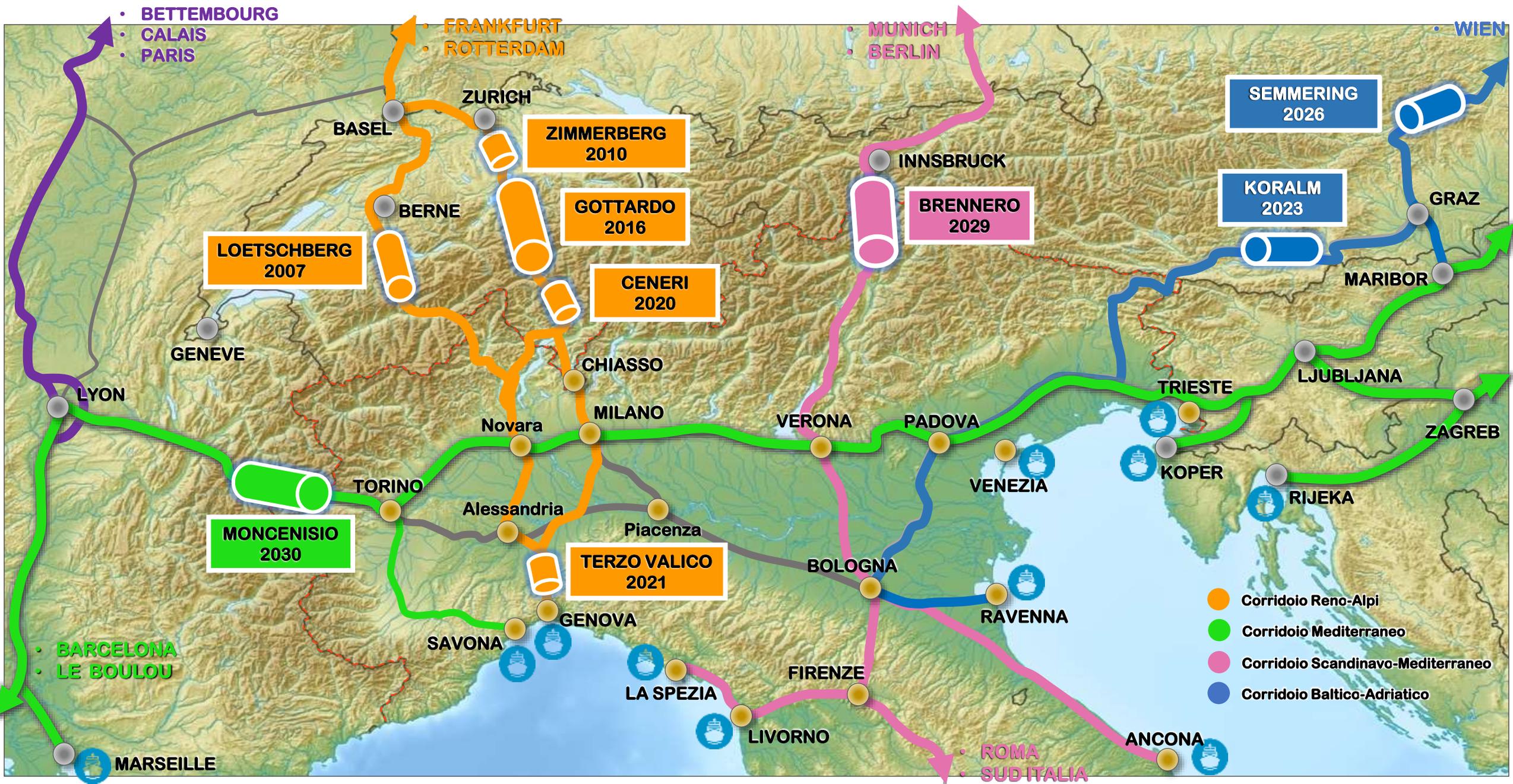
Sarebbe una scelta davvero “incauta”, che costituirebbe una ulteriore dimostrazione di come sia assurdo investire su infrastrutture obsolete, che hanno oramai concluso il proprio ciclo di vita utile.

Questi lavori di costoso “rappezzo” 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”**. Q11, cap. 5.2, pag. 78,

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

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



TRAFORI ALPINI, IN ORDINE DI APERTURA

STANDARD TIPOLOGICI E FUNZIONALI

AUTOSTRADA

FERROVIA

Lunghezza (km)

*Pendenza
Massima (‰)*

*Quota
(m s.l.m)*

	2029	TELT - Moncenisio	57,5	12,5
	2027	BBT - Brennero	55	12
	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
	2007	NFTA - Loetschberg	34,6	13
	2000			
Gottardo	1980			
Frejus	1980			
Brennero	1972			
San Bernardino	1967			
Monte Bianco	1965			
Gran San Bernardo	1950			
	1913	Loetschberg	14,6	27
	1906	Sempione	19,8	25
	1900			
	1882	Gottardo	15	26
	1871	Frejus	13,6	31
	1867	Brennero	8,2 *	26
	1854	Semmering	1,5	28
	1850			



* sommatoria delle gallerie di valico Fleres, Moncucco, Ast

Per tutte queste ragioni 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. Riferimento: Q11 – cap. 5.2 – pag. 79

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

2. Un grande progetto europeo

L'Unione Europea ha sviluppato, in accordo con tutti gli stati tra cui l'Italia, un grande progetto di rete di trasporto che ha come scopo favorire l'integrazione tra le nazioni e le regioni europee. All'interno di questo progetto, che prevede l'utilizzo di tutti i modi di trasporto, alla ferrovia è assegnato un ruolo privilegiato, per motivi politici, sociali, ambientali e industriali. In particolare, l'Italia e la Francia si sono impegnate, con un trattato internazionale, a sostituire questo pezzo di rete ferroviaria che, per le sue caratteristiche obsolete, abbatte il livello di prestazione di una gran parte della rete: per questo l'Unione Europea paga il 40% del costo della galleria.

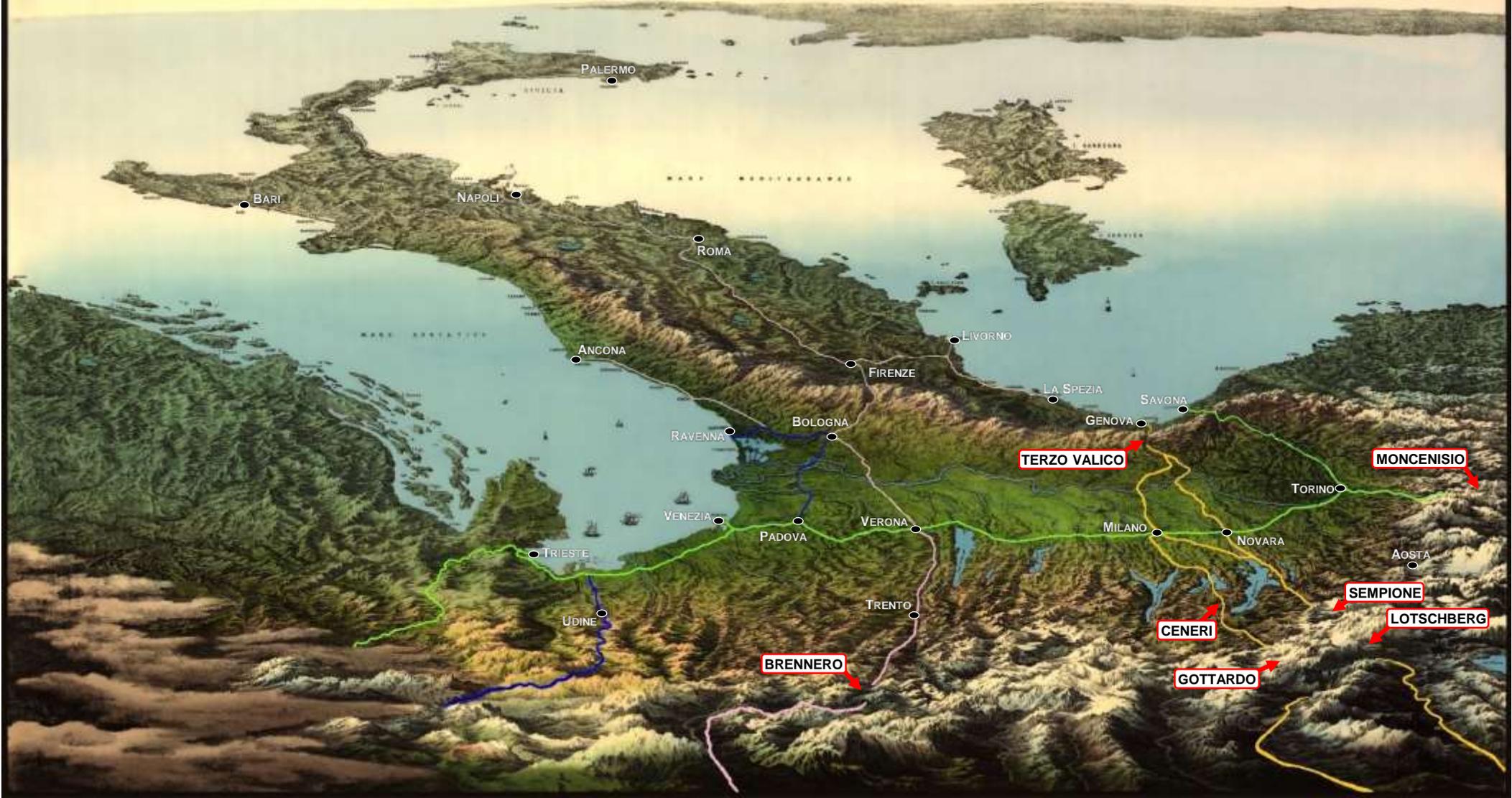
**NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE:
DI COSA STIAMO PARLANDO**



I 9 CORRIDOI TEN-T DEL CORE NETWORK EUROPE 2013

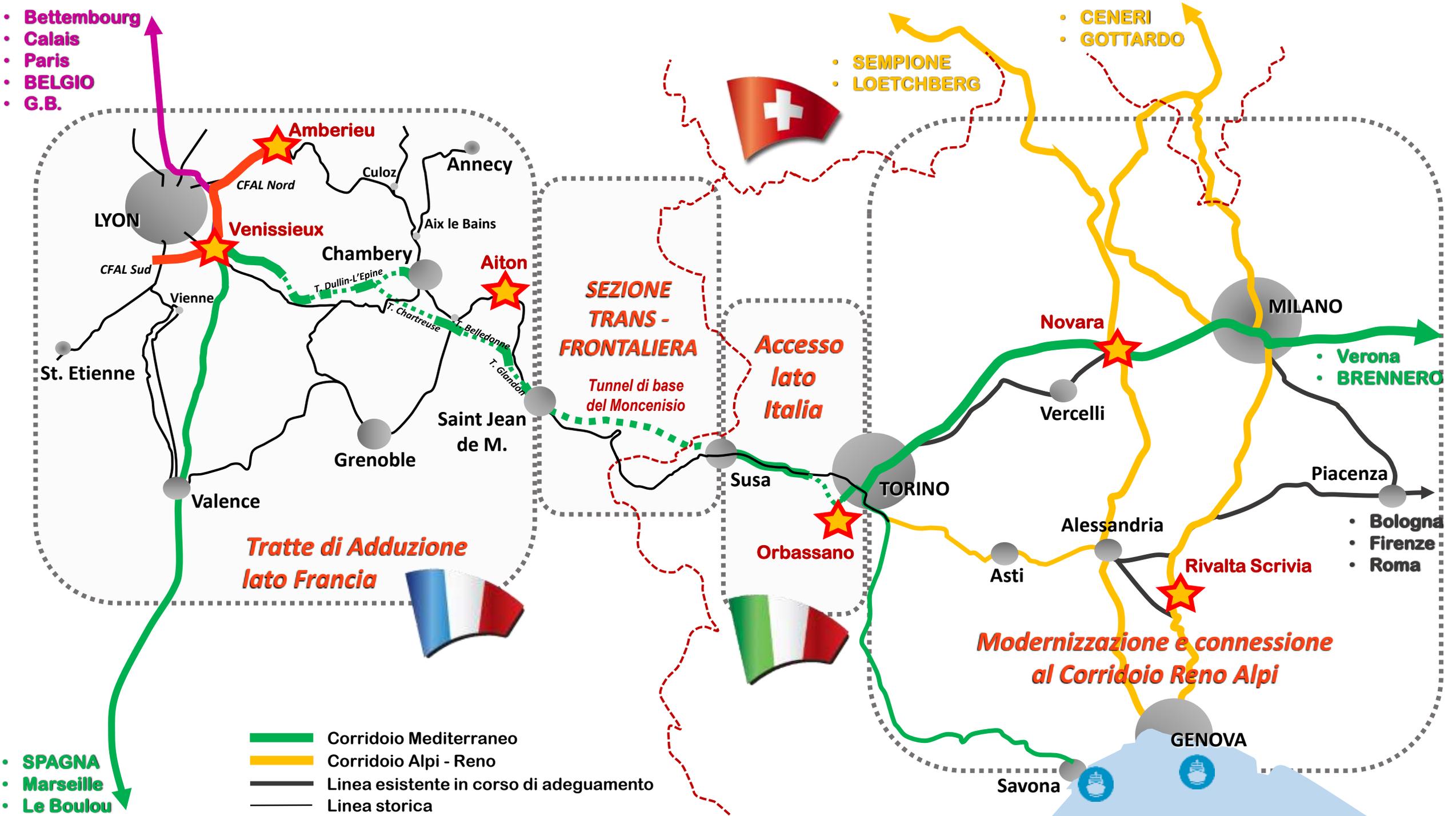
ITALY

I CORRIDOI FERROVIARI DELLA RETE TEN-T



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





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.

TELT - TRATTA DI VALICO L.S.
BUSSOLENO – SAINT JEAN DE M.

Gestione del transitorio merci e passeggeri
Dopo il 2030 sviluppo di servizi passeggeri regionali e transfrontalieri

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

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

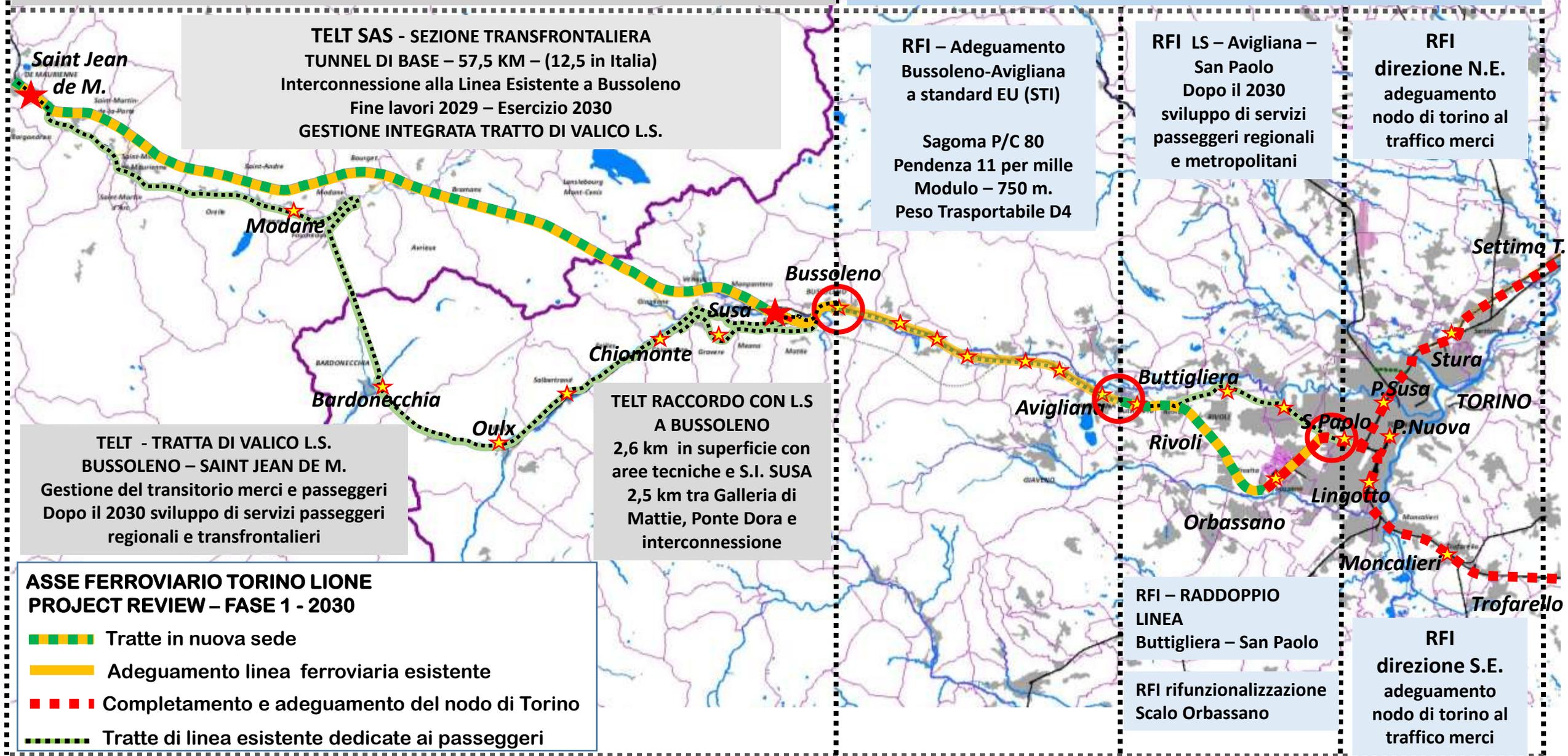
RFI
direzione N.E.
adeguamento
nodo di torino al
traffico merci

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

RFI – RADDOPPIO
LINEA
Buttigliera – San Paolo

RFI rifunzionalizzazione
Scalo Orbassano

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



5. LA SCELTA È GIÀ STATA FATTA

La Repubblica Italiana ha approvato con il suo parlamento il progetto di rete europea, ha accolto tra le sue leggi le direttive europee che ne fissano gli obiettivi di realizzazione, ha sottoscritto con Austria e Francia trattati internazionali nei quali ha chiesto e offerto impegni. Soprattutto ha già scavato chilometri di gallerie.

ACCORDO ITALIA-FRANCIA 1996

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

<p>TRATTATO DI PARIGI</p> <p>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 <u>una 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 ITALIA-FRANCIA 2012

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.

30 gennaio 2012

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

TUNNEL DI BASE DEL MONCENISIO

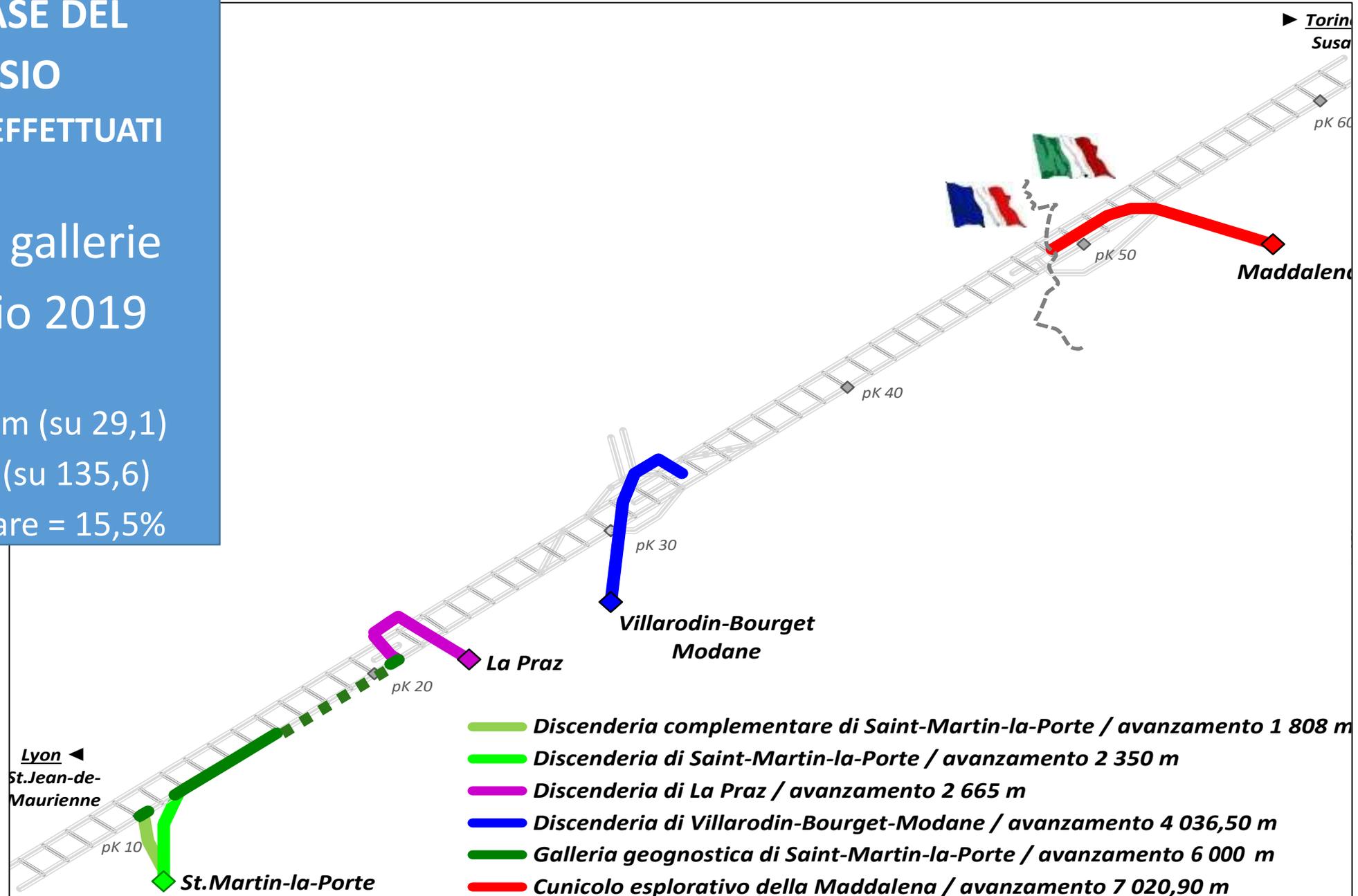
LAVORI DI SCAVO EFFETTUATI

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%



Quanto costa la TORINO LIONE, quanto costa il tratto Italia Francia, quanto contribuisce l'Unione europea e quanto l'Italia ha già stanziato ?

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 stanziate dall' Italia CIPE 7 agosto 2017	cap. 7532		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.

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

IL MIT STA INDICANDO UNA SOLUZIONE SULLE TRATTE DI ACCESSO DI ESCLUSIVA COMPETENZA FRANCESE CHE È GIÀ STATA SMENTITA DAL GOVERNO FRANCESE CHE HA INCARICATO SNCF SI FARE UNA «PROJECT REVIEW». QUESTO ACCADE NEL MOMENTO IN CUI È IN CORSO UN ANIMATO E DELICATO CONFRONTO POLITICO IN FRANCIA 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

COSTO TOTALE COMPRESI COSTI SOSTENUTI	TOTALE	ITALIA	FRANCIA	U.E. 40%
	MLD €	MLD €	MLD €	MLD €
Ipotesi 1	12,655	5,141	3,307	4,207
Ipotesi 2	15,355	5,141	6,007	4,207

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 **2.884,9** mln; e quindi con una copertura pressochè 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.

6. LA SCELTA è QUELLA GIUSTA NON CI SONO MOTIVI PER CAMBIARE LA SCELTA

Le obiezioni No-TAV sono tecnicamente errate.

Si obietta, con dati falsi, **che i flussi di traffico con l'OVEST crollano**: da più di dieci anni sul confine con la Francia transitano oltre 40 milioni di tonnellate.

Si obietta che **il traffico ferroviario cala**: è vero ma è l'ovvia conseguenza della inadeguatezza della linea che non regge la concorrenza di strutture più moderne come le autostrade costruite un secolo dopo.

Si obietta che **il nostro interesse nazionale è negli interscambi con il Nord e non con l'OVEST**: non è così.

Si obiettava anche che **la linea storica non è satura e che quindi si può aspettare a sostituirla**.

Affermazione senza senso: la linea storica è fuori mercato e sarà via via abbandonata.

GEOGRAFIA DELLE RELAZIONI ECONOMICHE DELL' ITALIA CON L' EUROPA



GEOGRAFIA DELLE RELAZIONI ECONOMICHE DELL' ITALIA CON L' EUROPA

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

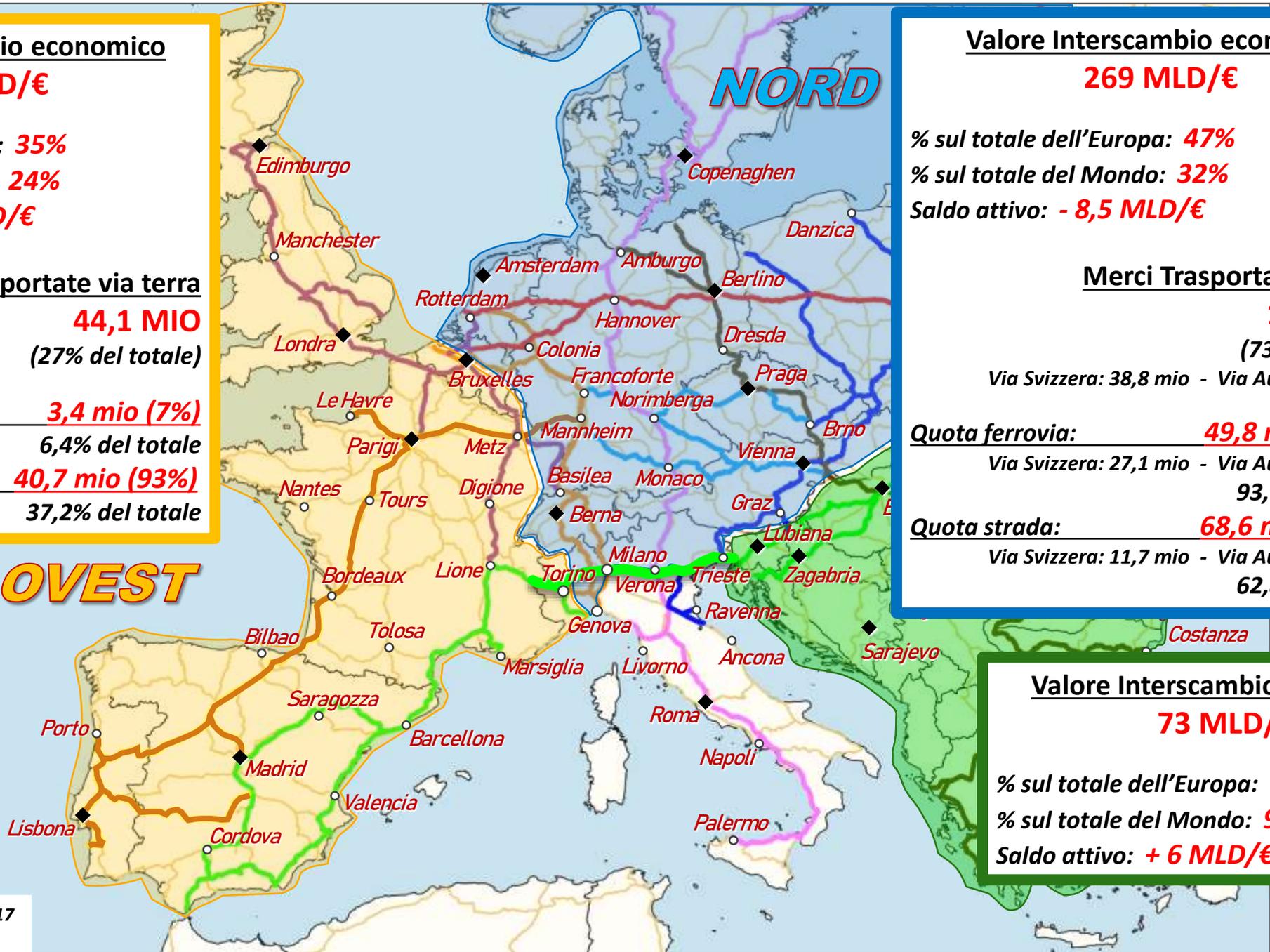
Valore Interscambio economico

73 MLD/€

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

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

Saldo attivo: **+ 6 MLD/€**



OPERE PROGRAMMATE PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CORRIDOIO FERROVIARIO OVEST

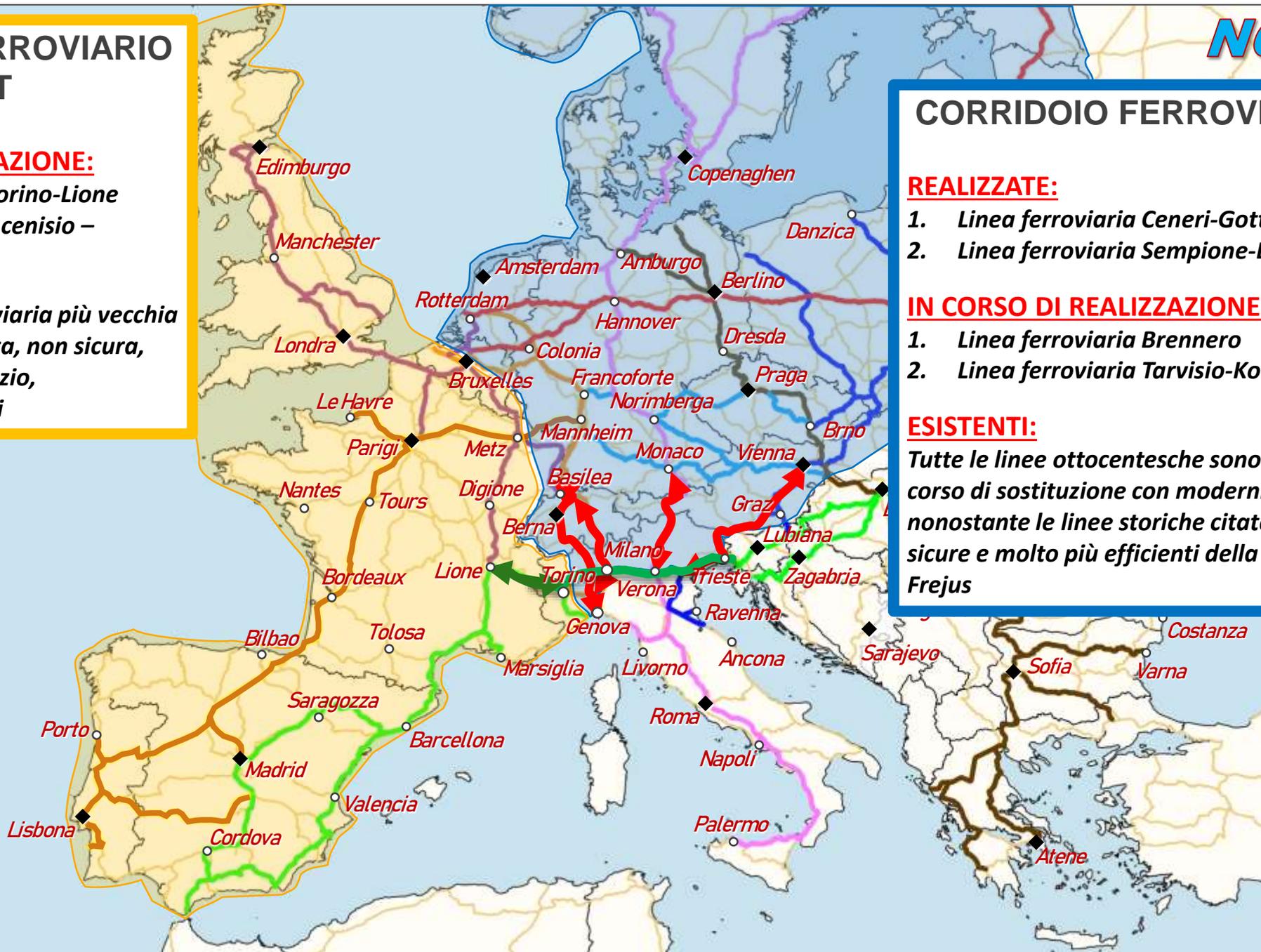
IN CORSO DI REALIZZAZIONE:

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

ESISTENTI:

Sostituisce la linea ferroviaria più vecchia delle Alpi (1871): obsoleta, non sicura, saturata 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-Koralm-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

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 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:

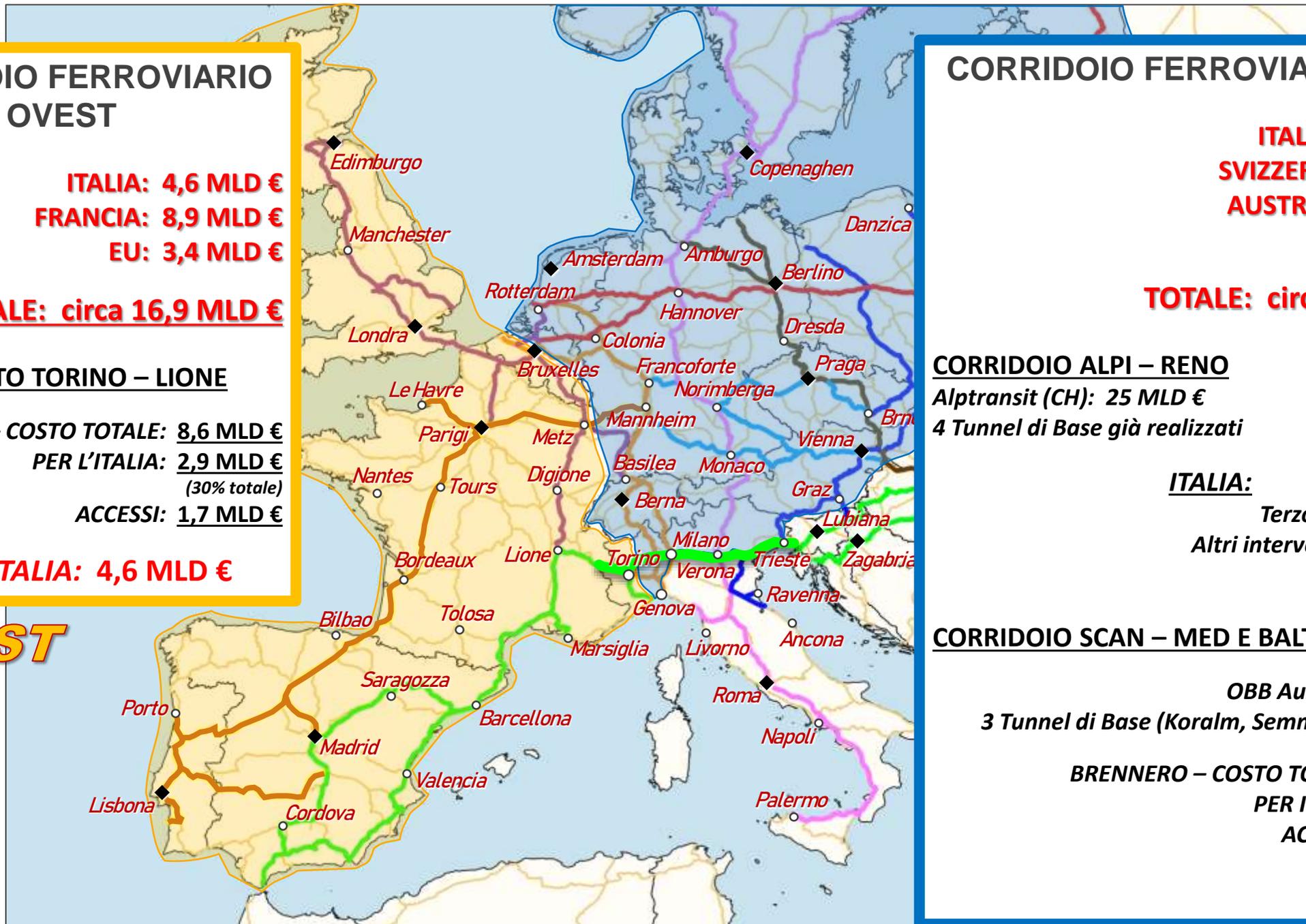
Terzo Valico: 6,2 MLD
Altri interventi RFI: 7,5 MLD
13,7 MLD €

CORRIDOIO SCAN – MED E BALTICO – ADRIAT.

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

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

7,2 MLD €



CORRIDOIO FERROVIARIO OVEST

Corridoio ferroviario ovest

COSTO ITALIA: 4,6 MLD €

Totale investimenti: 19%
(Italia 17%)

OVEST

Corridoio ferroviario nord

COSTO ITALIA: 21,0 MLD €

Totale investimenti: 81%
(Italia 83%)

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

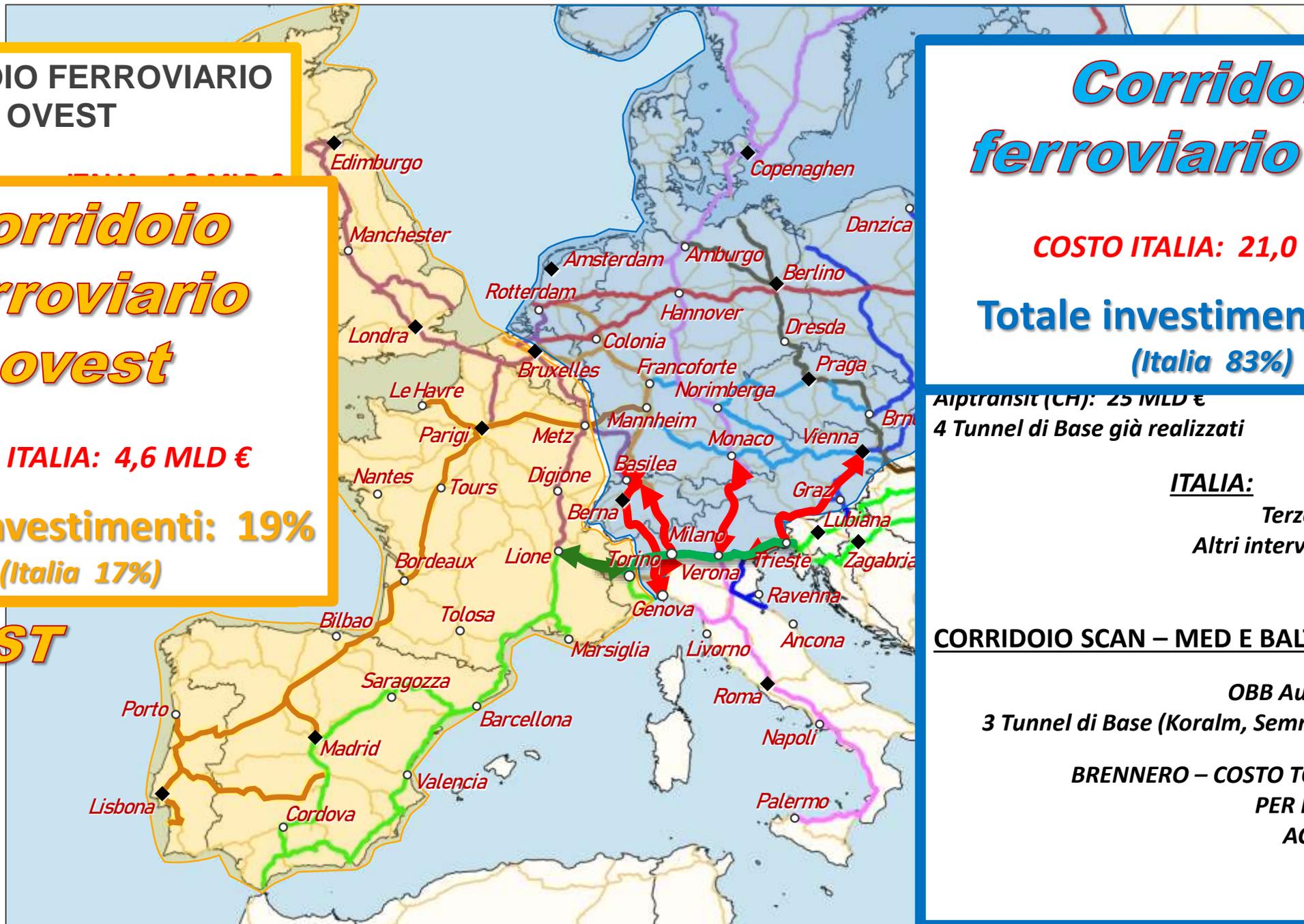
3 Tunnel di Base (Koraln, Semmering, Brennero)

BRENNERO – COSTO TOTALE: 8,4 MLD €

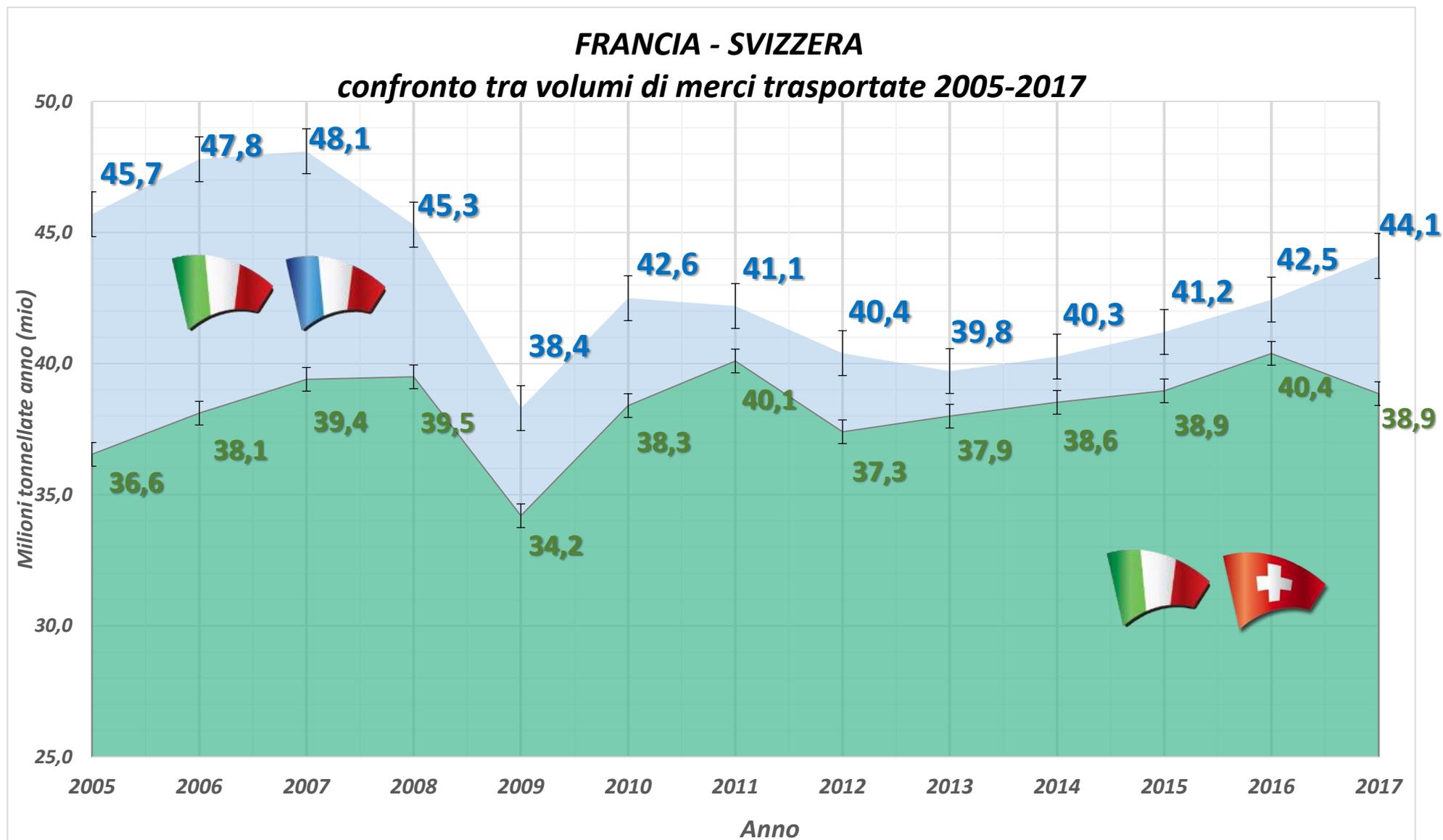
PER ITALIA: 2,6 MLD €

ACCESSI: 5,2 MLD €

7,2 MLD €



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

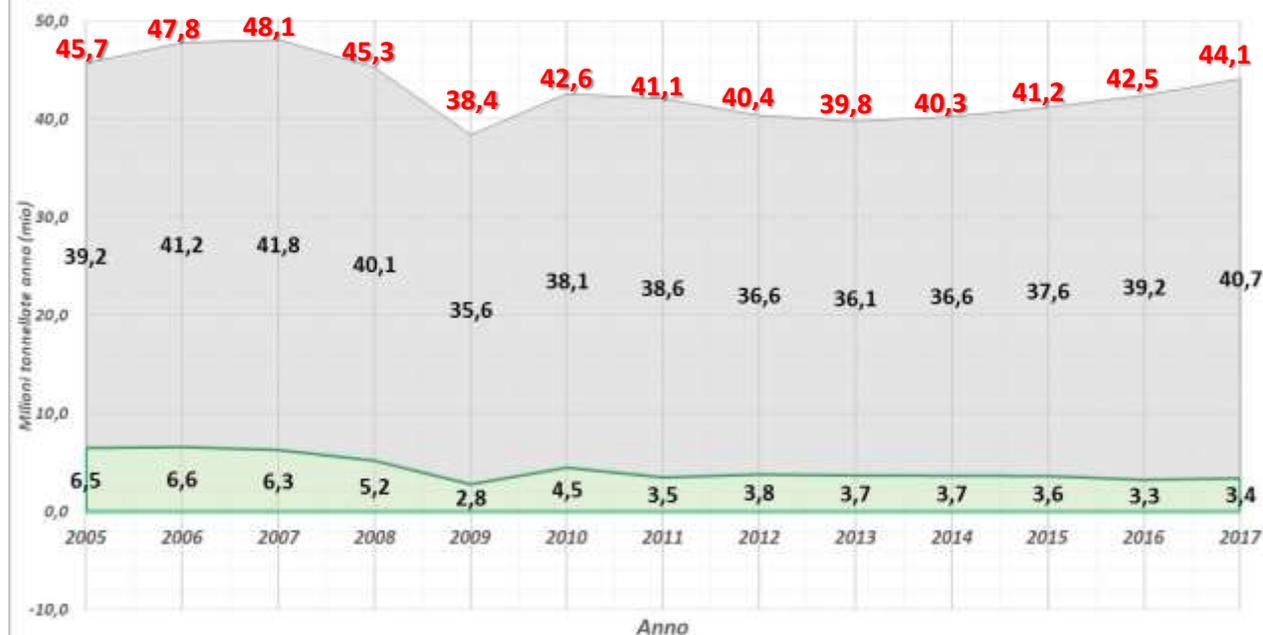


■ FRANCIA ■ SVIZZERA

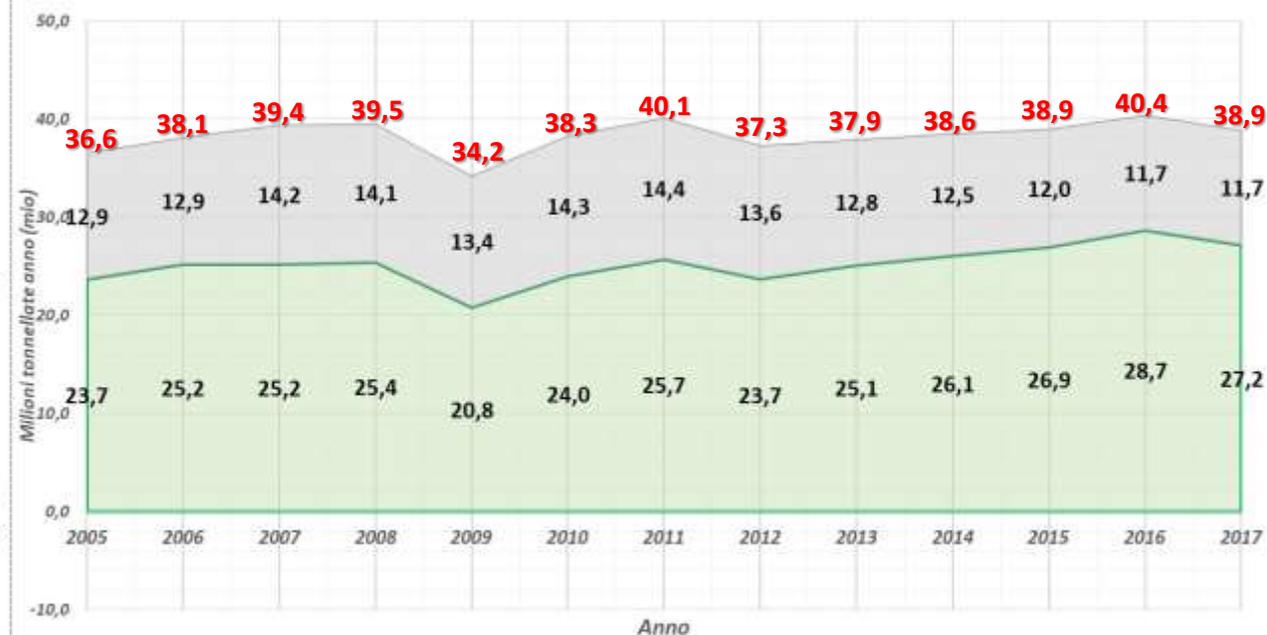
MODALITÀ DEL TRASPORTO FERROVIARIO AI VALICHI FRANCESI ED ITALIANI



FRANCIA



SVIZZERA



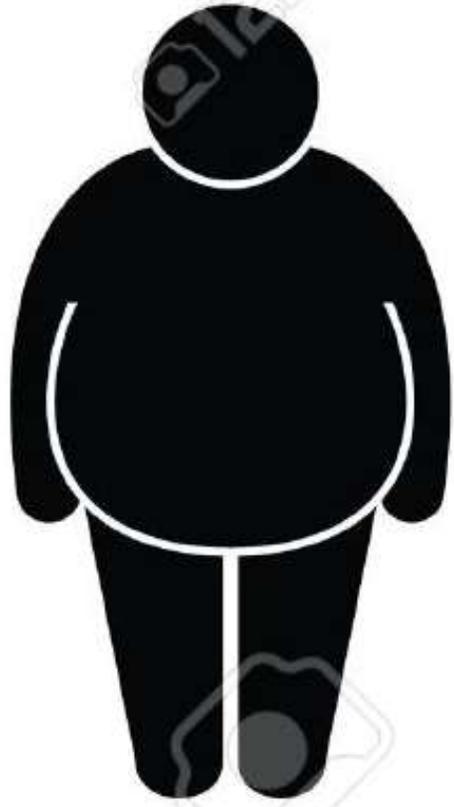
■ FERROVIA ■ STRADA

■ FERROVIA ■ STRADA



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
 Commissario Straordinario di Governo
 per l'asse ferroviario Torino-Lione

Commission européenne DG MOVE, Confédération suisse Office fédéral des transports (OFT), Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins, 2017



100 kg

PERDITA
DI PESO
20%



80 kg



40 kg

AUMENTO
DI PESO
20%



50 kg

CHI PESA DI PIÙ ?

Solo per le merci o anche passeggeri ?

Il TAV (Treno ad Alta Velocità) come dice qualcuno serve solo il trasporto delle merci o anche al trasporto dei passeggeri?

Quali vantaggi produrrà la realizzazione della nuova linea sui servizi per i passeggeri ? un investimento utile o inutile?

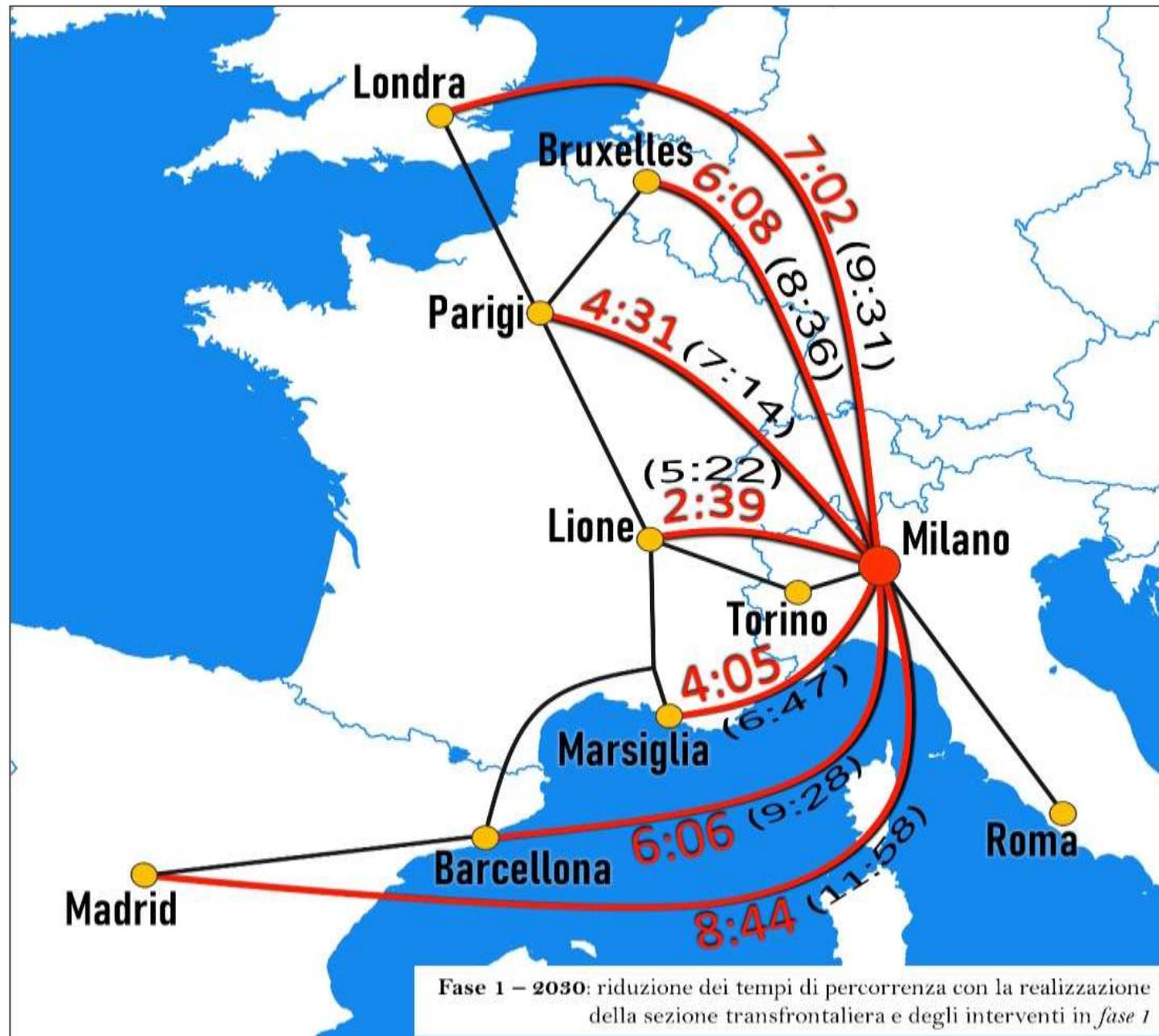
Un progetto solo per le merci? NO ... pax

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).



Impatto economico della costruzione della Torino Lione 1

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).

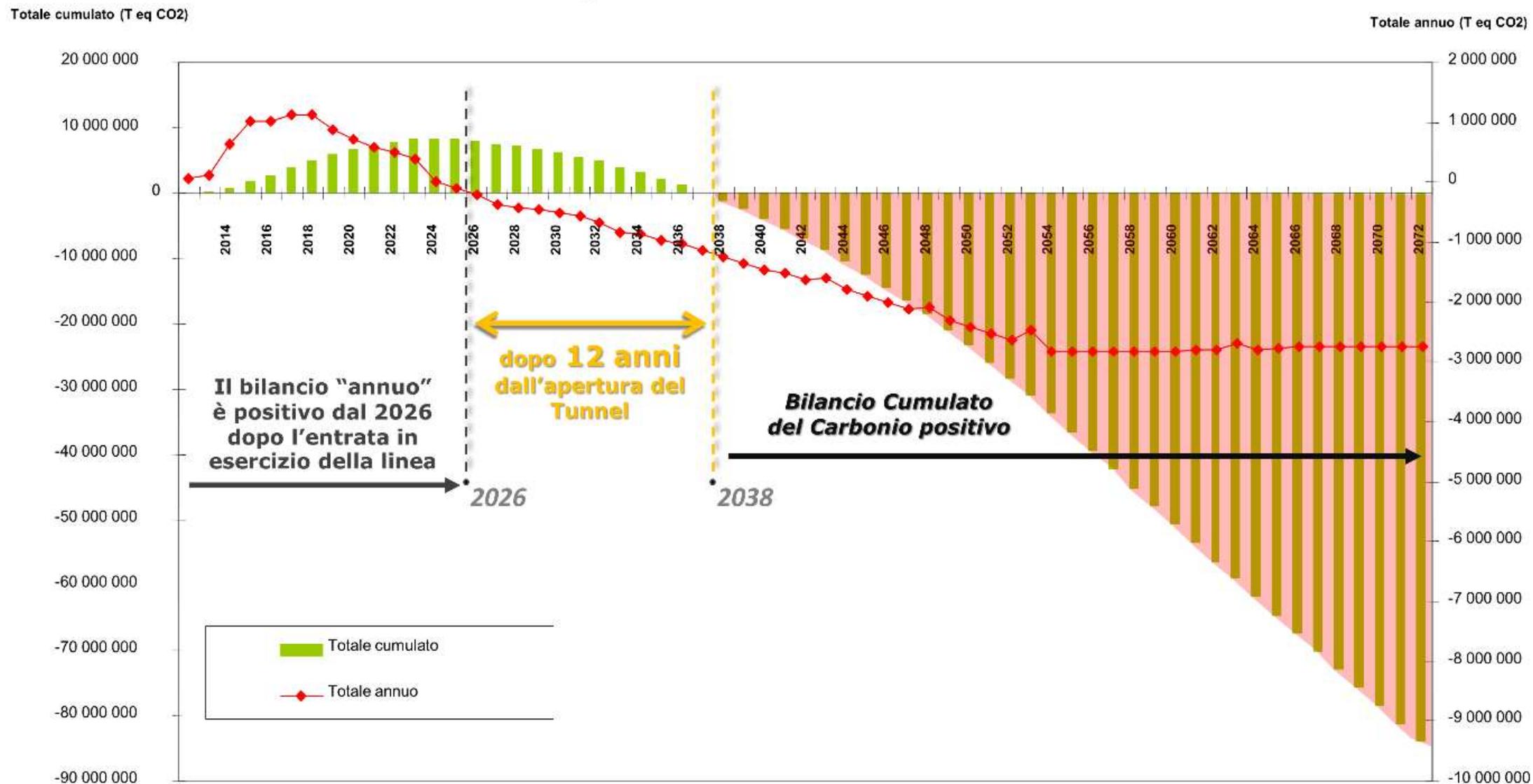
4. NON E' UNA SCELTA TECNICA MA POLITICA

Sono state fatte addirittura sette valutazioni economiche sulla convenienza dell'opera, definite più o meno propriamente sui giornali analisi costi-benefici, e i vari governi che si sono succeduti hanno oramai deciso la realizzazione progetto. Perché il nuovo ministro vuole fare una nuova analisi costi e benefici ?

La costruzione della galleria, quindi, non è tanto la risposta a un problema (infrastruttura vecchia) quanto lo strumento per realizzare un progetto molto più ambizioso: chiederci se la TAV va bene significa chiederci se vogliamo procedere verso un'Europa più unita e integrata oppure vogliamo chiuderci entro i nostri ristretti confini e confrontarci, da soli noi 65 milioni di italiani, con il resto del mondo, Cina, USA e Russia compresi.

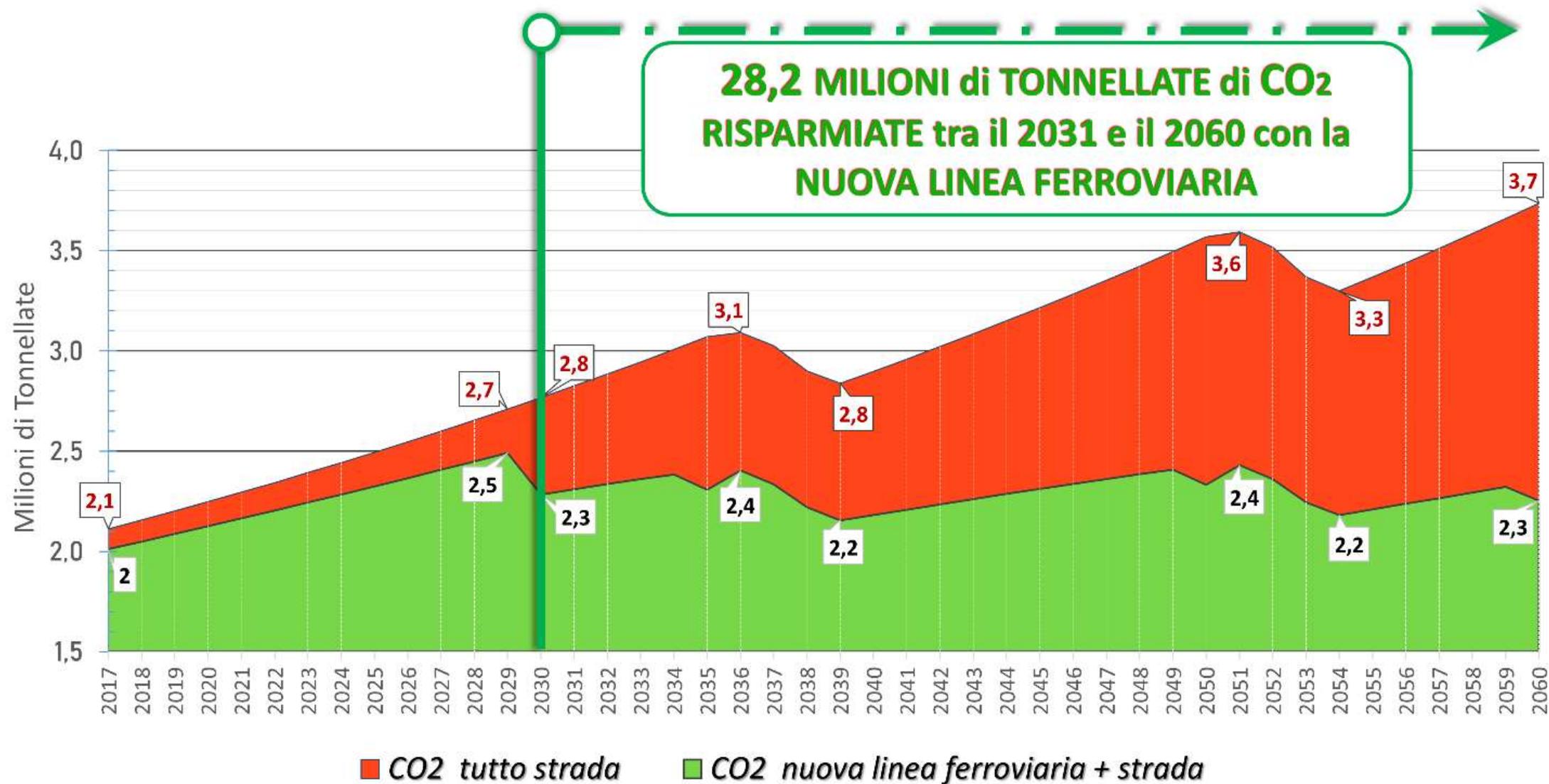
Per questo è assurdo avere pensato che una Analisi Costi Benefici, fatta da cinque ingegneri, possa dire se questo disegno sia utile o dannoso: la scelta è politica nel senso alto e nobile del termine.

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

Co2 prodotta in base alla modalità di trasporto scelta



LE VALUTAZIONI ECONOMICHE SULLA CONVENIENZA DELLA TORINO-LIONE E LA NUOVA ACB DEL MIT

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 dal promotore binazionale della Torino-Lione (ora TELT) nelle diverse fasi di progettazione. 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 ed allo scopo con cui sono fatte le previsioni e le valutazioni - ed utilizza metodologie "proprie".

L'Analisi Costi Benefici (ACB) del 2011, come prevede la legge, è stata allegata alla presentazione del progetto e pubblicata nel Quaderno n. 8 dell'Osservatorio.

E' stata valutata da Ministeri, Organi di controllo, in Italia e Francia ed approvata dal CIPE come parte integrante del progetto.

L'ACB prodotta - "valutata" e "validata" da tutti i partner e quindi da Italia, Francia e poi dall'Unione Europea – 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 aveva indicato come esperto Silvia Maffi).

Al Gruppo di lavoro partecipava anche Alberto Dufroca, per conto di un comune della Valle di Susa.

A conclusione di questo lavoro era 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

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.**

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

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 pare si sia voluto in alcun modo tenere conto.

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/Quaderno11.pdf

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

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 2018; uno “studio” commissionato ad un “gruppo di storici oppositori dell’opera” guidati da Marco Ponti, scelti da Toninelli in ragione della loro dichiarata (e dimostrata) avversione alla Torino Lione. Una operazione politica unilaterale, condotta a nome del Governo Italiano, che non coinvolge né la Francia né l’U.E, partner del progetto e finanziatori di maggioranza dei 2/3 dell’opera.

Le **assumption** della ACB sono state “secretate”, quindi non sono note e tantomeno 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 si sta accapigliando 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”.

In attesa di conoscere l’ACB della Torino Lione, e considerando per analogia l’analisi condotta da Ponti e dal “suo gruppo” per il Terzo Valico dei Giovi, risultano alcuni elementi perlomeno controversi il cui valore assunto nello studio determina e condiziona gli esiti ed i risultati dell’analisi. Ne voglio citare due in particolare che sono stati trattati nelle sedute dell’Osservatorio dal Prof.A. Boitani e dal Prof. R. Zucchetti.

NON SONO STATI VALUTATI SCENARI ALTERNATIVI (reference solution).

Le linee guida MIT, che gli autori affermano di avere seguito, indicano come punto di partenza essenziale la definizione di uno scenario 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.

La mancanza di **reference solution** (scenari di riferimento) falsa i risultati dell'analisi. Il confronto tra il fare l'opera ed il non farla diventa così fallace, perché non considera i costi che risulta necessario sostenere se non si fa 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.

A proposito della cura necessaria per definire lo scenario di riferimento in una analisi costi benefici realizzata "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 perciò che riguarda 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)***

In mancanza dello scenario di riferimento vale l'assunto che, senza la nuova infrastruttura, per i prossimi 30 anni, non sarà necessario alcun investimento per servire gli aumenti di traffico ipotizzati dagli scenari utilizzati. 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.

✓ **ACCISE: COSTI O TRASFERIMENTI?**

L'analisi pubblicata mostra che le accise sono state considerate dei costi, 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 (accise) 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 il 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.