

TAV TORINO-LIONE

DOMANDE E RISPOSTE

1) Perché il Governo ha riconfermato la Torino Lione come opera strategica?

Il modello di sviluppo perseguito dall'Ue è basato sulla crescita della competitività e del ruolo dell'Unione nell'economia mondiale; una crescita inclusiva ed sostenibile, **essenziale per la coesione tra gli stati membri** e quindi per la riduzione della geografica (tra gli stati) e della marginalità sociale (tra i cittadini).

La crescita e lo sviluppo economico si realizzano anche attraverso la creazione di un ambiente favorevole per la competitività delle imprese e quindi richiedono la realizzazione di adeguate infrastrutture materiali, in grado di sostenere il mercato unico garantendo la libera circolazione delle persone e delle merci, creando occupazione e contribuendo agli obiettivi dell'Ue in materia di cambiamenti climatici con la riduzione delle emissioni di CO₂ dei trasporti (protocollo di Kyoto).

Per concretizzare il progetto di coesione materiale dei paesi dell'Unione è intervenuta la decisione 1962/96/CE del 23 luglio 1996, con la quale la Comunità Europea ha delineato la **Rete ferroviaria trans-europea**, composta dall'insieme delle grandi direttrici ferroviarie che attraversano le singole nazioni che costituiscono l'Unione.

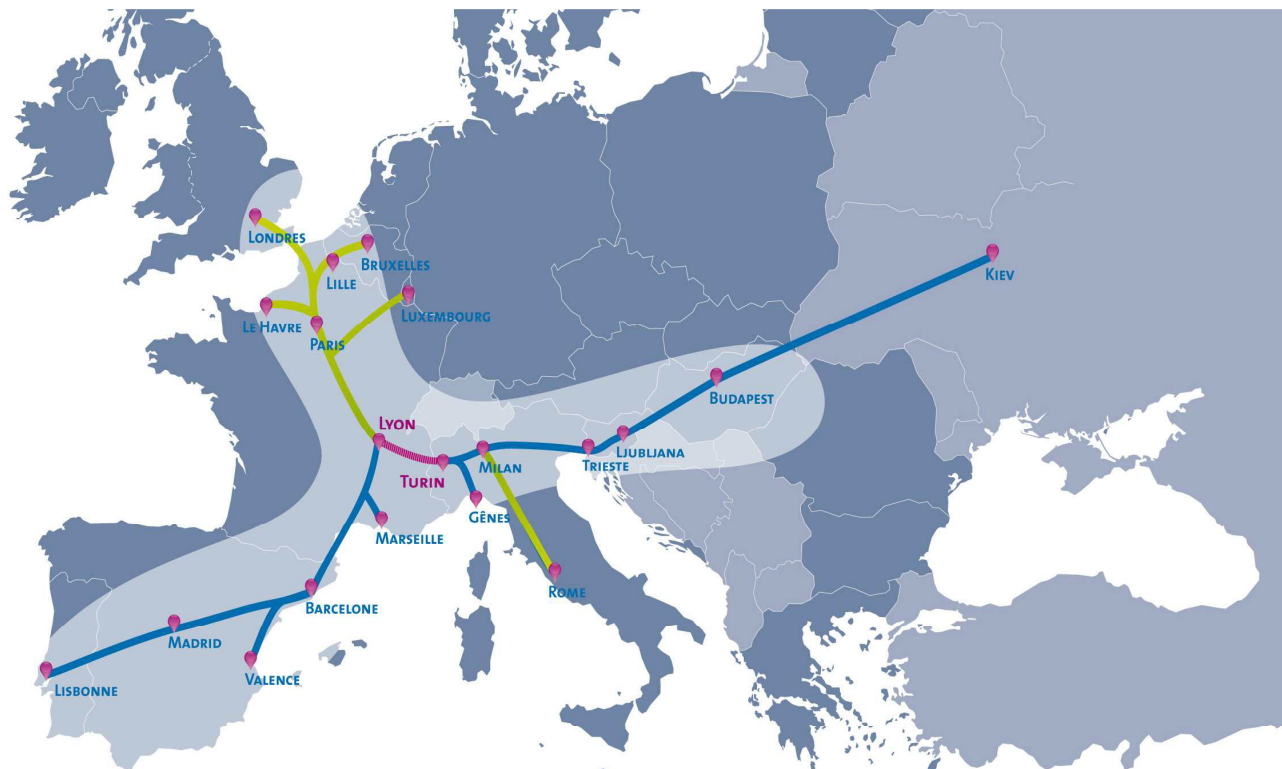
La nuova rete essenziale (denominata "rete centrale") eliminerà le strozzature, ammodernerà l'infrastruttura e snellerà le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese in tutta l'Ue, migliorando i collegamenti fra i diversi modi di trasporto.

Le interconnessioni transfrontaliere sono l'elemento strategico centrale dell'Unione Europea che ha ripetutamente ribadito, insieme a Francia ed Italia la importanza del corridoio est - ovest e della tratta di valico "Torino-Lione".

Il **corridoio est-ovest**, di cui la tratta **Torino Lione è essenziale componente**, costituisce per questo un investimento strategico per il futuro del nostro Paese in termini di maggiore competitività, di abbattimento delle distanze, di prospettive di sviluppo. L'idea di sviluppo infrastrutturale non riguarda solo gli assi strategici principali, ma anche il sistema di interconnessione con le reti a livello regionale e, soprattutto, con gli interporti e le piattaforme logistiche che sono in grado di generare valore aggiunto dai traffici e non si limitano a gestire i flussi in transito. Infatti la Nuova Linea Torino Lione (Nltl), oltre a consentire la conversione dell'attuale tratta di valico in una linea di pianura ad elevati standard di qualità e sicurezza, contribuirà a collocare il polo logistico di Orbassano nella rete internazionale di Hub.



Ciò consentirà finalmente al sistema economico di ridurre il proprio gap logistico rispetto agli altri paesi europei migliorando la propria competitività; oggi l'Italia risulta pesantemente sfavorita rispetto ai partner europei e mondiali. Nel nostro Paese la logistica pesa sul valore della produzione industriale per il 22%, mentre nel resto d'Europa si attesta tra il 14 ed il 16%. La voce trasporto nella logistica italiana pesa a sua volta per il 73% contro una media europea del 60%.¹



LE LYON-TURIN, MAILLON CENTRAL DU CORRIDOR LISBONNE-KIEV

2) Qual è il costo?

L'Unione Europea ha finanziato la progettazione e le opere preparatorie della Nuova Linea Torino Lione nel 2008 per **671 milioni di euro**. Tali impegni sono stati rispettati ed è ora in corso la realizzazione del sondaggio geognostico di Chiomonte.

Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE; nell'accordo italo-francese del gennaio 2012 e nella deliberazione del CIPE si prevede di realizzare l'opera per fasi: prima realizzare il tunnel di base e gli interventi di adeguamento del nodo di Torino e, solo in una seconda fase, qualora le dinamiche del traffico dovessero evidenziarne l'effettiva necessità, la tratta in bassa Valle di Susa (Bussoleno-Avigliana).

La FASE 1, il cosiddetto progetto "low cost", consiste nella realizzazione prioritaria del tunnel di base e delle tratte di connessione alla linea storica esistente a Susa e S.

¹ Rocco Giordano, Gli scenari economici del Piano Nazionale della Logistica, in SISTEMI di LOGISTICA, Anno III --n.4 - Dicembre 2010 ; -Le Linee Politiche del Piano Nazionale della Logistica - dicembre 2010.



Jean de Maurienne, comprese le due stazioni internazionali; **il costo complessivo ammonta a circa 8,2 miliardi di euro**, da ripartire tra i due Paesi.

In quanto opera transfrontaliera potrà ottenere la massima percentuale del finanziamento comunitario che arriva fino al 40%.

Il finanziamento per l'Italia sarà **inferiore ai 3 miliardi di euro**.

3) Qual è l'importanza economica dell'area collegata con la Torino-Lione?

L'asse Torino – Lione è al servizio di Francia, Penisola Iberica, Gran Bretagna; su questo asse l'interscambio commerciale è pari al 34,4% del totale di interscambio fra l'Italia e l'Unione Europea e il 19,3% a livello mondiale (dato 2010 in valore).

L'interscambio principale dell'Italia è con la Germania, pari a 102 miliardi di euro. Le quantità complessive servite dall'asse ovest (Francia – Spagna - Portogallo - Gran Bretagna - Irlanda) sono superiori a 150 miliardi di euro.

L'interscambio complessivo nel settore Ovest, tra il 2009 ed il 2010 è aumentato di quasi 22 miliardi di euro (+ 18,3%) – quasi 10 miliardi in più per la Francia, 7 miliardi in più per la Spagna, 5 miliardi in più per la Gran Bretagna. Il valore complessivo dell'interscambio nel 2010 è oggi di quasi 70 miliardi per la Francia, 36 miliardi per la Spagna, 30 miliardi per la Gran Bretagna, con un recupero complessivo, in un solo anno dei valori pre-crisi.

La tendenza rilevata nel 2010 trova riscontro anche nel 2011, infatti l'interscambio commerciale fra Italia e Francia, nei primi 11 mesi del 2011, è cresciuto in valore del 8,4%. Anche l'interscambio fra Italia e Spagna è cresciuto del 5% nei primi 11 mesi del 2011, con un +2,4% delle esportazioni ed un + 8,1% delle importazioni. Sulla direttrice Italia - Regno Unito i dati del totale dell'interscambio segnano un +2,7% (con un -1,0% dell'export e un +9,4% dell'import).

In sintesi i dati in valore dei flussi di interscambio nell'ambito delle direttrici di interesse della Ntl sono aumentati del 6,3% nei primi 11 mesi del 2011.

Se si esce dai confini nazionali, e ci si confronta con il “futuro dell' Europa”, le Regioni Europee, il territorio piemontese risulta collocato in un'area con straordinarie potenzialità dal punto di vista economico: la macroregione Alp-Med.

AlpMed (Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Rhone Alpes e Paca), di cui l'asse Torino-Lione è baricentrico, comprende 17 milioni di abitanti, 1,5 milioni di imprese, un interscambio di circa 10 miliardi di euro e un **Pil di 500 miliardi di euro l'anno**. Sono i numeri di uno stato medio europeo che è difficile pensare non necessiti di un'efficiente e moderna linea ferroviaria che ne colleghi le “capitali” ed i centri intermedi principali. La dinamica del prodotto interno lordo e dei principali indicatori socio-economici delle due macro-regioni del Rhône-Alpes francese e del Nord-Ovest d'Italia presentano tassi di crescita superiori a quelli medi nazionali ed allineati alla parte più dinamica dell'Unione Europea.



4) Quali sono i punti più qualificanti del Nuovo Accordo?

Il Nuovo Accordo Torino Lione, frutto di circa tre anni di impegnativo negoziato internazionale, è stato firmato dalle autorità politiche italiana e francese il 30 gennaio scorso e si accinge ad approdare nei rispettivi parlamenti dei due Paesi per la ratifica. Il testo del nuovo Accordo bi-nazionale, stabilisce la realizzazione della Nuova Linea Torino Lione per fasi funzionali. Tra gli aspetti trattati l'accordo formalizza la definizione, all'interno della parte comune italo-francese, della "Sezione transfrontaliera".

Il nuovo accordo conferma anche, come parte della prima fase, la ripartizione dei costi: l'importo delle opere verrà corrisposto per il 42,1% dalla Francia e per il 57,9% dall'Italia. Inoltre **l'Ue potrebbe erogare un finanziamento fino all'ammontare del 40% del costo complessivo.**

Inoltre identifica le modalità di governance del progetto e, in particolare, del futuro promotore pubblico che succederà a Ltf. Questo nuovo promotore, sotto la responsabilità degli stati, avrà il compito di realizzare la sezione transfrontaliera. Il nuovo soggetto giuridico avrà la sede legale a Chambéry; il presidente della commissione dei contratti e il presidente del servizio di controllo saranno francesi, mentre l'amministratore delegato, il direttore finanziario e amministrativo saranno scelti dall'Italia. Anche la Commissione Europea avrà un rappresentante nel Cda della nuova società, quale figura di garanzia.

Infine, l'accordo stabilisce i principi adottati da entrambi i governi per il trasferimento modale per il traffico transalpino.

5) L'opera è stata concertata col territorio?

C'è stata attenzione alle richieste del territorio. Lo dimostra il fatto che l'opera sia stata riprogettata ascoltando le esigenze di tutti i comuni interessati, [tra](#) cui alcuni direttamente coinvolti da cantieri o da opere in superficie (Chiomonte e Susa); in particolare, nel giugno 2007, a seguito di specifiche richieste del territorio e al termine della prima fase di lavori dell'Osservatorio, il Governo ha deciso di abbandonare il progetto che prevedeva il tracciato dell'opera in sinistra Dora.

L'Osservatorio sulla Nuova Linea Torino-Lione, su mandato del tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, ha tenuto **183 sessioni di lavoro settimanale**, con oltre **300 audizioni**. Sono stati insediati circa 10 gruppi di lavoro su aspetti specifici, per ulteriori 30 sessioni di confronto. Al termine delle più significative fasi del lavoro, l'Osservatorio ha pubblicato sette Quaderni, pubblicazioni tematiche che raccolgono l'analisi di temi di rilievo dell'opera, le posizioni maturate in senso all'Osservatorio e le conclusioni raggiunte (con evidenza di eventuali punti di non unanimità). Questa esperienza ha visto impegnate 50 Amministrazioni locali, oltre alla Provincia di Torino, alla Regione Piemonte, a Fs, all'Arpa regionale e ai ministeri competenti.

L'Osservatorio ha compiuto un lungo percorso, faticoso e complesso, alla ricerca di una soluzione concordata e condivisa, affrontando prioritariamente il tema dell'opportunità e delle modalità di realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-



Lione e raggiungendo un accordo tra i diversi rappresentanti. Il 28 giugno 2008 è stato sottoscritto l'Accordo di Pracatinat, nel quale sono esplicitati gli impegni presi dai diversi attori del progetto, in corrispondenza dei quali si è deciso di avviare la progettazione preliminare dell'intera tratta in territorio italiano dell'opera. Il risultato è un progetto preliminare che rappresenta il primo esempio nella storia italiana di progettazione partecipata e discussa di una grande infrastruttura.

Come segno di attenzione nei confronti delle comunità locali coinvolte dal progetto, **il prossimo CIPE stanzierà 20 milioni di euro**, che rappresentano la prima tranche di 300 milioni di euro relativi all'intesa quadro tra Governo nazionale e Regione Piemonte, che dà corpo all'Accordo di Pracatinat. Inoltre, sono previsti **135 milioni di euro di opere compensative per il territorio**.

6) Quali saranno i principali vantaggi della Torino Lione, una volta realizzata?

Grazie alla diminuzione della pendenza dall'attuale 33‰ al 12.5‰, **si dimezzano i tempi di percorrenza per i passeggeri** (da Torino a Chambéry si passa da 152 minuti a 73; da Parigi a Milano da 7 a 4 ore), mentre si realizza un'importante **incremento della capacità nel trasporto merci** (portata da 1.050 a 2.050 tonnellate e lunghezza fino a 750 metri per treno) con costi di esercizio quasi dimezzati.

Il miglioramento del servizio ferroviario potrà consentire la sensibile riduzione del numero di camion su strada (circa 600.000/anno) nel delicato ambiente alpino.

La linea diventa una "linea di pianura", adeguata agli standard europei e internazionali più avanzati, mentre la storica linea del Frejus potrà essere lasciata nella disponibilità del territorio, per il potenziamento del trasporto pubblico locale.

In sintesi, con il progetto si avranno significativi vantaggi economici per gli operatori individuali (riduzione di tempo di viaggio) e per gli operatori logistici (riduzione di tempi e di costi del trasporto); inoltre si produrranno vantaggi di tipo collettivo grazie alla diminuzione degli incidenti stradali (con la connessa diminuzione dei relativi costi sociali) e delle minori emissioni da mezzi su gomma. Il bilancio complessivo del progetto di questi effetti in termini di costi e benefici per la totalità degli operatori, stimati per un periodo di cinquant'anni ed attualizzati, evidenzia valori positivi: detto in altri termini, l'insieme dei **benefici** netti generati dal progetto è in grado di più che **compensare** il costo di **investimento** ed i **costi** di gestione dell'opera.



7) La Francia è più avanti dell'Italia sui lavori di scavo. Sono state realizzate discenderie per circa 9 km. Quando parte in Italia lo scavo della galleria geognostica della Maddalena e quando i lavori principali?

La società italo francese che gestisce la prima fase, Ltf, ha firmato il contratto con l'impresa il 20 dicembre scorso per la galleria geognostica della Maddalena, per la quale sono in corso le attività preliminari di cantiere. Le operazioni di scavo vero e proprio della Maddalena sono previste per maggio-giugno. L'inizio dei lavori principali della Torino Lione è previsto per il 2013. Il cantiere durerà 10 anni.

8) C'era davvero bisogno della nuova linea Torino Lione, visto il calo del traffico sulla direttrice storica del Frejus?

Allo stato attuale, il collegamento italo-francese è una linea di montagna, che costringe i treni ad una salita di 1250 metri di quota con sovra costi esorbitanti, che passa attraverso una galleria dove non entrano i containers oggi in uso per il trasporto merci. E' dunque una linea fuori mercato. I flussi di interscambio Italia-Francia nel quadrante ovest (da Ventimiglia al Monte Bianco) sono stati negli ultimi dieci anni costanti in quantità (fra 38 e 40 milioni di tonnellate) ed in valore (circa 70 miliardi d'interscambio). Questi valori sono superiori (110%) a tutti quelli che interessano la Svizzera. Ma mentre in questo quadrante (italo-elvetico) la ferrovia intercetta il 63% del traffico, nel quadrante italo-francese non arriva al 7%. La linea storica del Frejus è come una macchina da scrivere nell'era del computer: un servizio che nessuno richiede più. Bisogna dunque creare **una nuova infrastruttura che soddisfi la domanda di merci e persone**. Le esigenze di un moderno ed efficiente trasporto merci, nel quale la componente privata assume un ruolo sempre crescente, non rendono possibile l'utilizzo della capacità esistente sulla Linea Storica Torino-Modane; dato l'obiettivo di favorire in ogni modo il riequilibrio modale tra gomma e ferro, è necessario realizzare il nuovo valico ferroviario ed il nuovo tratto ferroviario. In estrema sintesi, posto gli obiettivi del riequilibrio modale sull'arco alpino, si rende necessario favorire l'utilizzo della ferrovia ad una velocità e ad un costo che il mercato possa ritenere soddisfacente, condizioni queste che l'attuale ferrovia tra Torino e Modane non è in grado di assicurare.

9) Ci saranno ricadute occupazionali nella realizzazione della nuova linea? E nella fase di esercizio?

A quanti pensano che cantieri di questo tipo non siano in grado di generare effetti economici sulle collettività coinvolte in quanto le imprese aggiudicatrici utilizzano maestranze non locali e schemi di produzione di tipo chiuso, l'esperienza francese della Démarche Grand Chantier insegna che è possibile pianificare un insieme di interventi atti a favorire la creazione di effetti positivi sui territori interessati dai cantieri. La Dcg è una forma di concertazione tra potere centrale e amministrazioni locali tramite la quale sono attuati programmi di formazione della popolazione sulle



figure professionali che si prevede siano impegnate nel cantiere, di valorizzazione di ricettività e ristorazione locali, di recupero di edifici da utilizzare in fase di cantiere e da rimettere una volta valorizzati ad un uso permanente dopo la fine dei lavori, a favorire l'acquisizione di commesse da parte di imprese locali, a massimizzare gli introiti le basi per eventuali vantaggi sulla fiscalità locale. La Regione Piemonte ha fatto propria l'esperienza della Dgc approvando la Legge Regionale n. 4 2011 "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo – Territorio".

I cantieri per la nuova linea costituiranno dunque un'opportunità per lo sviluppo dell'economia dei territori interessati. Saranno più di **2.000 le persone direttamente impegnate in Italia** nella realizzazione della nuova linea; i cantieri indurranno, inoltre, una media di **4.000 occupati indiretti**. Le ricadute occupazionali, poi, riguarderanno anche la fase di esercizio della nuova linea Torino-Lione: cinque anni dopo l'entrata in servizio, la **nuova linea creerà oltre 500 posti di lavoro** in Italia.

10) Il progetto ha una sostenibilità energetica?

In base ad uno studio specifico sul "bilancio carbonio" del progetto a vita intera si stima che a regime la **riduzione annuale di emissioni di gas serra** sia pari a 3 milioni di Teq Co₂, che corrispondono **alle emissioni di gas serra di una città di 300 mila abitanti**.

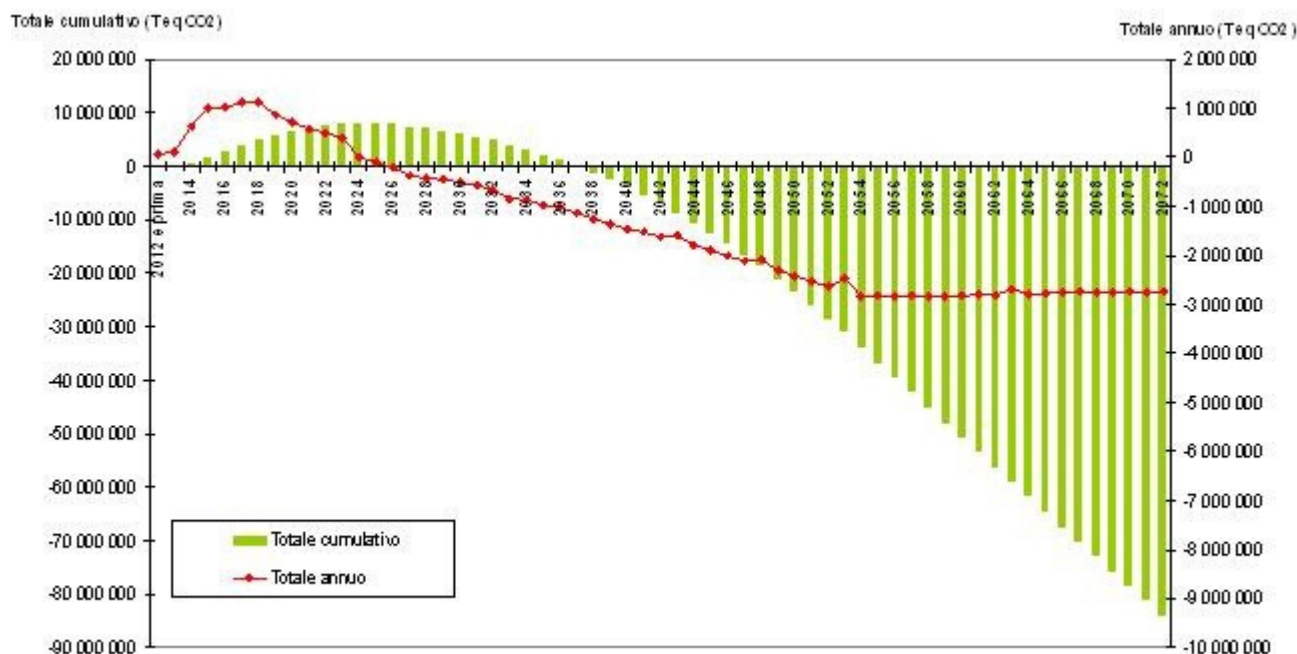
Con questi dati si può prevedere un bilancio del carbonio positivo già dopo 23 anni dall'inizio dei lavori.

11) Ed una sostenibilità ambientale?

Il progetto non genera danni ambientali diretti ed indiretti. L'impatto sociale sulle aree attraversate, sia per la prevista durata dei lavori sia per il rapporto della vita delle comunità locali e dei territori attraversati **è assolutamente sostenibile**. Gli abitanti interessati saranno 40 mila di cui ben 35 mila nell'area Metropolitana di Torino, un ammontare esiguo per un'opera così estesa (per esempio Metropolitana e Passante Ferroviario di Torino hanno coinvolto rispettivamente 204 mila e 324 mila abitanti). Il progetto complessivo si sviluppa in gran parte in galleria: a fronte di un'estensione di 81.1 km **solamente il 12% è allo scoperto**; il restante 88% si distribuisce tra galleria naturale ed artificiale. I tratti in galleria profonda non producono alcun effetto sul suolo in quanto non limitano l'agricoltura e nessuna attività dell'uomo. **Le tratte in superficie sono molto ridotte e si collocano in aree già in gran parte compromesse**. Si può dire, in definitiva, che il consumo del suolo dell'opera assuma una rilevanza minima se confrontata con i dati del consumo edilizio ed urbanistico dei comuni della Val di Susa nel periodo 2000-2006. Il suolo occupato a regime dalla nuova tratta è:



- la metà di quello consumato dal comune di Vaie
- il 30% di quello consumato dal comune di Bussoleno
- il 25% di quello consumato dal comune di Susa
- corrisponde alla quantità media consumata annualmente dal comune di Avigliana nello stesso periodo



12) Quali sono gli aspetti geologici più importanti?

Sono stati eseguiti 220 sondaggi per un totale di 64mila metri, con prove di tipo idrogeologico e geomeccanico per valutare gli eventuali impatti dello scavo. Per quanto riguarda l'aspetto della radioattività, **in nessuna formazione indagata è stata individuata una presenza significativa di uranio** e tutte le misure risultano **al di sotto della soglie di legge**. Allo stesso modo le emissioni in radon non presentano potenziale significativo. Infine da un approfondimento delle problematiche dell'amianto, risulta che le rocce possono avere una presenza sporadica con una quantità massima stimata **intorno al 15%** - nei primi 400 mt del tunnel di base – in adiacenza della galleria Mompantero della A32. Per lo scavo in queste formazioni sono state previste specifiche procedure di sicurezza già adottate con successo nelle gallerie del Loetschberg, del Gottardo e di Cesana (To). Queste procedure prevedono, per esempio, un monitoraggio continuo del fronte di scavo da parte del geologo; un monitoraggio dell'aria all'interno e all'imbocco della galleria; un'osservazione in continuo del materiale scavato; una sua compartimentazione e specifiche misure di protezione per i lavoratori.



13) Come sarà smaltito il materiale di scavo?

La realizzazione della linea produrrà una rilevante quantità di materiale di scavo. In linea con gli esempi più recenti, si prevede di massimizzare il riutilizzo del materiale scavato con opportune tecniche di valorizzazione (selezione, vagliatura e frantumazione) sia per inerte per calcestruzzi che come rilevati, **riducendo la quantità da mettere in deposito del 44%**. Il rimanente 56% circa del materiale scavato sarà messo a deposito (9,6 milioni di tonnellate) cogliendo l'occasione per effettuare interventi di riqualificazione ambientale. Tuttavia, **la metà di questo materiale sarà di qualità tale da giustificare un eventuale riutilizzo su altri progetti**. La movimentazione del materiale avverrà su nastro trasportatore e poi su ferrovia; questo modello è stato considerato il più idoneo in quanto permette di evitare gli effetti sull'ambiente derivanti da emissioni di mezzi di trasporto pesanti su gomma.

14) Qual è la dimensione reale del dissenso delle amministrazioni locali?

L'intero progetto interessa complessivamente 112 comuni tra Lione e Torino. **Tutti gli 87 comuni francesi e la stragrande maggioranza di quelli italiani non si sono opposti all'opera**. I comuni italiani contrari sono circa una dozzina ma, se si considerano quelli direttamente interessati dalla realizzazione di tratte in superficie e/o cantieri, sono **solo due le amministrazioni esplicitamente contrarie** (Chiusa San Michele e Sant'Ambrogio di Torino – 6.500 abitanti).

