

Al Sindaco
Rivalta di Torino

Oggetto: relazione attività Commissione Tecnica Torino-Lione

La Commissione Tecnica è stata nominata dal Comune di Rivalta di Torino con la Delibera di Giunta n. 13 del 10 febbraio 2015, con le stesse modalità e incarichi conferiti anche dall'Unione Montana Valle Susa (già Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone e precedentemente Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia) e dai Comuni di Venaria Reale e di Torino. Il Comune di Rivalta di Torino aderisce ufficialmente alla stessa Commissione dal 2012 con la nomina di un proprio rappresentante, l'ing. Alberto Poggio (Delibera di Giunta n. 103 del 6 agosto 2012).

La Commissione ha il compito di fornire il supporto tecnico alle amministrazioni locali sulla proposta di nuova linea ferroviaria Torino-Lione. In particolare, tra gli ambiti di studio della Commissione rientrano tutti gli aspetti tecnici inerenti l'utilità dell'opera, le ipotesi progettuali per la sua realizzazione e il suo esercizio, i relativi impatti ambientali e sanitari, la valutazione dei costi e delle modalità di finanziamento, le analisi costi-benefici, la correttezza delle procedure decisionali a livello internazionale, nazionale e locale.

Per svolgere il suo mandato, la Commissione ha eseguito un esame sistematico di tutti gli elaborati progettuali presentati dai proponenti. In particolare a partire dal 2010 ad oggi sono stati oggetto di analisi puntuale i progetti seguenti:

- “Cunicolo esplorativo de La Maddalena nell'ambito del nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione”, depositato da Lyon Turin Ferroviaire nel maggio 2010 e approvato con Delibera CIPE n. 86/2010: Progetto Definitivo;
- “Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione - Parte comune italo francese - Tratta in territorio italiano”, depositato da Lyon Turin Ferroviaire nell'agosto 2010 e approvato con Delibera CIPE n. 57/2011: Progetto Preliminare;
- “Cintura di Torino e Connessioni alla Linea Torino - Lione ("Nuova linea Torino - Lione - Tratta Nazionale")”, depositato da Italferr (per conto di Rete Ferroviaria Italiana) nel marzo 2011: Progetto Preliminare attualmente in attesa di approvazione;
- “Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione - Parte comune italo francese - Tratta in territorio italiano dal confine a Susa - Bussoleno”, depositato da Lyon Turin Ferroviaire nell'aprile 2013 e approvato con Delibera CIPE n. 19/2015: Progetto Definitivo;
- tutte le varianti progettuali, le verifiche di attuazione e di ottemperanza finora occorse sui medesimi progetti.

Per ciascuno dei progetti sopracitati, la Commissione ha predisposto le osservazioni tecniche presentate dalle amministrazioni locali nell'ambito dei procedimenti decisionali presso il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e la Regione Piemonte. I membri della Commissione hanno affiancato le amministrazioni in tutti gli incontri formali e le conferenze di servizi convocate nell'ambito dei suindicati procedimenti, ricevendo di volta in volta - quando necessario - le deleghe individuali deliberate dalle singole amministrazioni.

La Commissione ha condotto una costante attività di studio finalizzata alla produzione di analisi e approfondimenti su tutti gli aspetti tecnici e procedurali inerenti l'opera e i suoi membri hanno partecipato a dibattiti, incontri pubblici, trasmissioni radiotelevisive e altre attività di divulgazione in materia di contrarietà alla proposta di nuova ferrovia da Torino a Lione. Ha inoltre

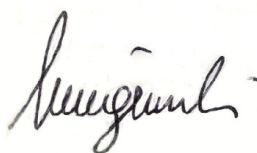
organizzato alcune giornate di studio interne ed ha partecipato a convegni universitari e workshop sul tema trasporti. Ha pubblicato alcuni articoli scientifici su riviste internazionali riconosciute.

Si allega alla presente il più recente documento redatto dalla Commissione (il cui contenuto è in seguito stato pubblicato in forma di opuscolo dal Controsservatorio Val Susa).

A far data dal 10 luglio, giorno in cui TELT sas (subentrata a LTF) ha reso pubblica la documentazione della nuova variante progettuale (la settima) riguardante il cantiere di Chiomonte e lo scavo del tunnel di base da St Jean a Susa, la Commissione è impegnata ad esaminare i relativi elaborati (oltre 1400) al fine di produrre, entro i termini di legge, le osservazioni tecniche da offrire a tutte le Amministrazioni, alle associazioni e ai cittadini che ne vorranno fare uso.

Si resta a disposizione per eventuali approfondimenti

Per la Commissione Tecnica Torino-Lione
(Claudio Cancelli, Simone Franchino, Michele Giacosa, Luca Giunti, Luca Mercalli,
Alberto Poggio, Gabriella Soffredini, Angelo Tartaglia, Roberto Vela).

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luca Giunti', is positioned on the right side of the page. The signature is fluid and cursive, with a small horizontal line at the end.

Allegato: Relazione “Il punto sulla Torino-Lione”

IL PUNTO SULLA TORINO-LIONE

luglio 2017

Motivazione e rilevanza della linea

La situazione dei traffici presenti e ragionevolmente prevedibili attraverso la frontiera terrestre tra Italia e Francia, che include l'asse Torino-Lione ma non si limita a quello, non presenta sostanziali novità ormai da molto tempo. Il flusso totale di merci (strada e ferrovia), misurato in (milioni di) tonnellate/anno, mostra un andamento stagnante-calante dal 2001/2 in poi; il flusso ferroviario mercantile lungo la Valle di Susa è drasticamente diminuito a partire dal 1997 riducendosi ad essere dell'ordine di 1/6 della capacità della linea. La situazione è riassunta nelle due figure seguenti.

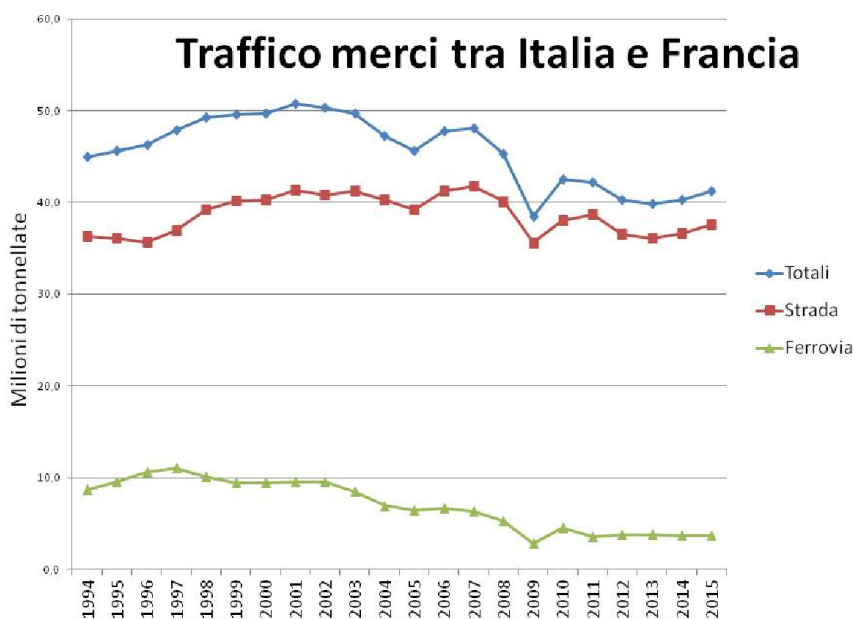


Fig. 1 Vent'anni di dati sullo scambio mercantile tra Italia e Francia per via di terra.

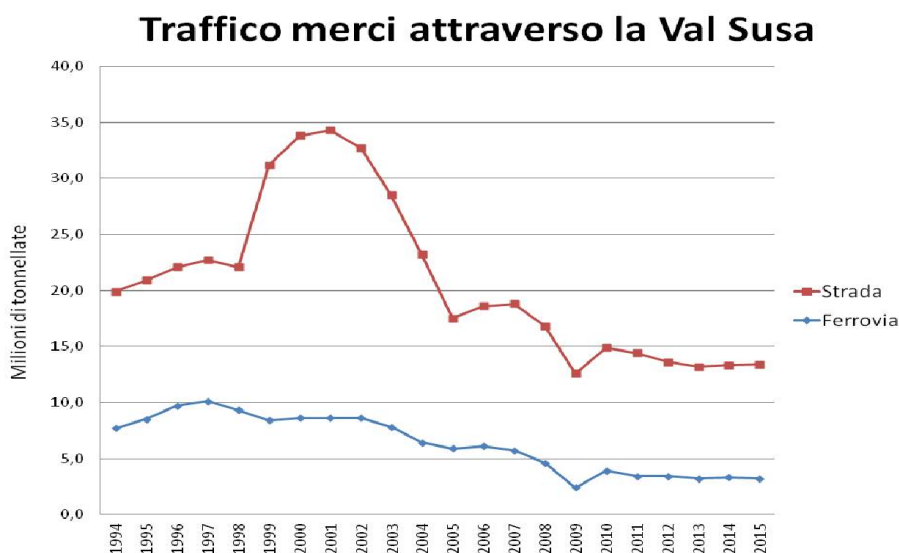


Fig. 2 Flussi di merci attraverso la Valle di Susa a partire dal 1994.

La “montagna” che si vede a cavallo del 2000 sul traffico autostradale corrisponde all'incidente del 1999 nella galleria del Monte Bianco e al conseguente periodo di chiusura di quel tunnel (fino al 2002) che ha temporaneamente trasferito sull'autostrada della Valle di Susa una rilevante quantità di mezzi pesanti, poi ritrasferiti al Monte Bianco dopo la riapertura.

Dalla fine degli anni '80 ad oggi sono però cambiate le motivazioni addotte per giustificare la nuova ferrovia: fin verso il 2005/6 (con echi ancora nel 2007) i proponenti hanno in tutte le sedi continuato a dichiarare che la linea storica era in via di saturazione e sarebbe stata saturata entro il "1997", "2005", "2010/12", "2014", "2015". Una spiegazione della mancata crescita dei traffici nonché del loro drastico calo, più volte presentata, è stata ed è ancora quella della inadeguatezza e obsolescenza della linea storica che determinerebbe una migrazione altrove del trasporto. Anche questa motivazione non regge: fino al 2007 (prima dell'entrata in funzione di nuove infrastrutture) il traffico attraverso la Svizzera centrale ha continuato ad aumentare pur in presenza di una ferrovia con caratteristiche pari a quelle delle valli Susa e Maurienne: quota del valico intorno ai 1300 m (in Svizzera si tratta del Lötschberg); pendenze; raggi delle curve; necessità della doppia o tripla trazione, ecc.

In realtà le opposte tendenze lungo le direttrici nord-sud (crescita) e est-ovest (calo) sono legate a caratteristiche strutturali dei mercati. Gli assi nord-sud collegano il cuore dell'Europa coi porti del Mediterraneo settentrionale e questi ultimi sono collegati coi mercati e le aree di produzione dell'estremo e vicino oriente; quei mercati non sono materialmente saturi e possono ancora crescere. Le direttrici est-ovest (specie quella tra Italia e Francia) connettono mercati simili in condizione di maggiore o minore saturazione fisica: il volume materiale degli scambi (le tonnellate) tende a stabilizzarsi, con fluttuazioni occasionali.

Per completezza è il caso di aggiungere che dal 2007 in poi (non considerando la brusca contrazione legata alla crisi finanziaria nel 2008) il traffico complessivo attraverso l'intero arco alpino accenna a stabilizzarsi e anche nell'andamento del trasporto di merci a scala mondiale si manifesta qualche crepa (fallimento del colosso internazionale delle supernavi portacontainer Hanjin Shipping nel settembre 2016).

Analisi costi benefici

L'Analisi Costi Benefici (ACB) relativa alla NLTL ha avuto uno sviluppo tormentato. In primo luogo essa è stata formalmente effettuata molto dopo la decisione politica di fare l'opera e pertanto non è stata un elemento concorrente a motivare la decisione, ma un tentativo di giustificarla a posteriori. E' stata divulgata soltanto nel 2012 con la pubblicazione del quaderno n.8 (Q8) dell'Osservatorio Tecnico istituito dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri alla fine del 2005 e divenuto operativo nel 2006. Al riguardo non ci sono novità recenti, nonostante da tempo sia stata annunciata una nuova versione, della quale però nulla è stato reso pubblico.

Il punto chiave della ACB è la previsione del volume atteso dei traffici, che, per sperare di recuperare l'investimento, deve essere molto alto. In effetti le previsioni più recenti effettuate per conto di LTF indicano, al 2035, un flusso lungo il corridoio Torino-Lione grande più di tre volte quello odierno (12,5 volte quello ferroviario e 1,8 volte quello stradale, includendo il Monte Bianco). Nel 2053 il traffico risulterebbe addirittura 15-20 volte quello attuale. Queste previsioni sono totalmente incongrue rispetto agli andamenti passati e in essere, come già si è visto.

Alla base del risultato vi sono, nel modello matematico utilizzato, essenzialmente due ipotesi. La prima è che il Prodotto Interno Lordo medio europeo (dei paesi interessati dal corridoio) cresca regolarmente nei prossimi decenni (sia pur con tassi diversificati a seconda del periodo): questa naturalmente non è una previsione ma tutt'al più un auspicio, smentito per altro dagli andamenti in essere non soltanto in Europa. La seconda è che, sempre per i decenni a venire, si mantenga un "fattore di elasticità" maggiore di 1 (i valori variamente utilizzati sono saliti da 1,4 fino a 1,6 e 1,7): in pratica l'ipotesi è che, se il PIL aumenta, il volume di traffico mercantile aumenti di più (per 1% in più di PIL, 1,6% in più di tonnellate trasportate). Questa assunzione ad hoc (per ottenere il risultato voluto) è palesemente infondata, quando la si utilizzi non per un transitorio ma per un periodo di lunga durata. L'esito paradossale di un andamento simile sarebbe che, se la ricchezza lorda prodotta crescesse, il costo del trasporto crescerebbe più in fretta (il costo è proporzionale alla quantità di merce movimentata), per cui la ricchezza disponibile diminuirebbe progressivamente. Si finirebbe per lavorare per mantenere il sistema dei trasporti.

Per altro il disaccoppiamento tra PIL e flussi materiali, con flussi che crescono meno del PIL o non crescono affatto anche quando il PIL aumenta, è un fenomeno osservabile a scala mondiale legato alla

parziale smaterializzazione dell'economia, soprattutto nei paesi ad economia avanzata, come gli Stati Uniti, e, soprattutto, fa parte degli obiettivi posti come da perseguirsi da parte dell'Unione Europea.

Altri paradossi legati alle previsioni di traffico dell'ACB sono che non solo il traffico ferroviario è dichiarato in crescita, ma anche quello stradale, vanificando così uno degli argomenti utilizzati a volte nella propaganda a favore dell'opera, e cioè il "togliere i camion dalla strada". Si aggiunge il fatto che, nella versione attuale della proposta, è previsto il cosiddetto fasaggio che prevede di realizzare il tunnel di base e di rinviare a data da destinarsi, comunque oltre il 2030, la realizzazione del resto della ferrovia tanto in Francia quanto in Italia. Va da sé che la costruzione di una infrastruttura di grande portata inserita a metà della linea esistente non modifica la capacità di quest'ultima. Di conseguenza ci sarebbero subito i costi, molto ingenti, rinviando a data da destinarsi i benefici, posto che ci fossero.

Un altro aspetto caratteristico dell'ACB ufficiale è che gli stessi enormi incrementi di traffico previsti non risultano sufficienti a produrre un ritorno economico accettabile per la nuova linea. Per poter affermare che l'opera ha un bilancio positivo occorre includere diverse esternalità o benefici socioambientali cui attribuire un valore monetario adeguato. Al riguardo le forzature sono numerose, come rilevato da membri della stessa commissione di redazione dell'ACB e verbalizzati, come critiche, nel citato Quaderno n.8 (dr.ssa Maffii), o dal rapporto redatto dal Fraunhofer Institut per conto della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo.

Un esempio è quello della attribuzione di un valore all'ipotetico risparmio nelle emissioni di CO₂ che si conseguirebbe con la nuova linea: i valori usati nel Q.8 sono da 50 a 80 volte più grandi di quelli usati correntemente in altri studi e ricerche a scala europea.

Un altro esempio è quello della valutazione del vantaggio dovuto alla riduzione del numero di incidenti sull'autostrada: i valori monetari associati agli incidenti sono sovrastimati per quanto riguarda la strada e sottostimati per quanto riguarda la ferrovia. Inoltre per quantificare il numero degli incidenti "risparmiati" si fa riferimento alle statistiche relative alla viabilità ordinaria, molto più grandi in termini di incidenti per km/anno, piuttosto che a quelle della viabilità autostradale che sarebbe quella pertinente.

Ancora: fra i benefici viene conteggiato anche un ipotetico risparmio nella costruzione di veicoli stradali.

Nel complesso una ACB che venisse effettuata secondo i criteri standard e con parametri corretti fornirebbe, per l'investimento nella NLTL, un ritorno pesantemente negativo. Non raggiungendo poi i volumi di traffico considerati nel Q.8 anche la gestione ordinaria della nuova linea risulterebbe in perdita aggiungendo così un deficit cumulativo permanente al mancato rientro dell'investimento.

Ipotesi progettuali

Il governo, adducendo motivazioni economiche, ha deciso di rinviare a data da destinarsi la realizzazione della linea per intero e di procedere con la risistemazione del nodo di Torino, rinunciando al sottoattraversamento dell'area ovest della città in galleria a tre livelli, in quanto troppo costoso. Questo orientamento sarebbe congruente con la realizzazione per fasi funzionali, in quanto la maggiore strozzatura nel collegamento ferroviario con la Francia si trova oggi nel nodo di Torino e, a seguire, nel collegamento tra Avigliana e la città, non certo al valico. Il punto è però che il governo contestualmente mantiene la decisione di realizzare il tunnel di base transfrontaliero anche in assenza del resto della nuova linea. Questa scelta è palesemente non-funzionale in quanto è evidente che, se anche ci fosse la relevantissima domanda di trasporto che i proponenti "prevedono" a prescindere dal mondo reale, essa non potrebbe essere soddisfatta perché la capacità della linea resterebbe comunque quella attuale; per di più se lo strabiliante aumento dei flussi lungo l'asse Torino-Lione fosse reale, esso non potrebbe far altro, vista la programmata insufficienza della ferrovia, che riversarsi sulla strada con conseguenze molto pesanti (passaggio da poco più di 700.000 a più di 2 milioni di mezzi pesanti/anno). Il tunnel di base comunque verrebbe realizzato "subito" a debito, rinviando il rientro del debito e gli eventuali vantaggi (se ci fossero) ad una data indefinita.

La stessa incongruenza è presente in Francia dove la politica (sia pur contrattando con l'Italia una ripartizione vantaggiosa delle spese) mantiene il tunnel di base ma rinvia a "dopo il 2030" il resto

della linea, salvo un intervento di riordino del nodo di Chambéry (l'altra strozzatura esistente, oltre a Torino, sulla connessione attuale).

Quali lavori sono in corso e a che punto sono

Il cantiere attivo è, dal 2012, quello della Maddalena nel territorio del comune di Chiomonte. Il tunnel, detto geognostico, serve ufficialmente per “conoscere la struttura della montagna”, come si legge sul sito della società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) e in seguito per fungere da via di accesso al cantiere del tunnel di base e poi da galleria di sicurezza e manutenzione. Lo scavo è giunto alla lunghezza di poco più di 7 km sui 7,5 progettuali. TELT ha deciso di rinunciare a scavare gli ultimi 500 metri e ha dichiarato concluso il lavoro il 22 febbraio. E' ancora in corso, come si legge sul sito del Ministero dell'Ambiente consultato il 25.07.17, la procedura autorizzativa per tale variante.

In Francia sono state realizzate in passato tre “discenderie”, cioè tunnel di servizio rispetto al tunnel di base, e ora sono in corso lavori di scavo per una ulteriore galleria geognostica, questa volta realizzata in asse con il tunnel di base a partire dal sito di Saint Martin La Porte.

Il 10 luglio 2017 TELT ha pubblicato l'annuncio per l'avvio della Valutazione di Impatto Ambientale e per l'Autorizzazione Integrata Ambientale relative ad una nuova variante, che prevede di scavare il traforo da 57 km partendo da Chiomonte anziché da Susa, con una diversa localizzazione dei cantieri, cronoprogrammi variati e nuovi comuni coinvolti.

Atti politico-istituzionali

Il Parlamento italiano (come poco dopo quello francese) ha ratificato (con legge promulgata il 5 gennaio 2017) l'accordo sottoscritto dai due governi in data 24 febbraio 2015, integrato con il protocollo aggiuntivo approvato l'8 marzo 2016, che autorizza LTF (ora TELT) ad iniziare la realizzazione definitiva del progetto principale e definisce vari dettagli relativi alla ripartizione dei costi e alla gestione degli appalti. La realizzazione dovrebbe avvenire per lotti costruttivi (non viene più usata l'espressione “funzionali”). L'accordo prevede anche che il costo (definito con valuta gennaio 2012) venga aggiornato, fino a fine lavori, a un tasso dell'1,5% annuo, salvo verifica dell'andamento reale effettuata anch'essa su base annua.

Costi previsti e finanziamenti

Una stima attendibile del costo previsto per l'intera NLTL è stata fatta dalla Corte dei conti francese nel 2012:, che lo ha valutato in circa 26 miliardi di euro. All'interno di questa somma sta il costo ufficiale (al 2012) del tunnel di base che costituisce la massima parte della tratta internazionale: 8,6 miliardi di euro. Il finanziamento europeo riguarda la sola tratta internazionale ed è indicato nel 40% del suo costo, al netto di circa 300 milioni di spese per acquisizioni fondiari e altro che restano a carico dei due paesi, ciascuno sul suo territorio. In pratica il contributo europeo massimo sarebbe di 3,32 miliardi. I restanti 4,98 miliardi sono suddivisi tra Italia e Francia; l'accordo sottoscritto dall'Italia prevede che resti a suo carico il 57,9% del totale, pari a circa 2,88 miliardi, anche se il tunnel è per circa 1/5 in Italia e 4/5 in Francia. La suddetta ripartizione vale nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo di 8,6 miliardi, certificato da un soggetto terzo esterno. Le spese che dovessero eccedere quel limite sarebbero suddivise al 50% tra Italia e Francia. Ciò che non fa parte della tratta internazionale rimane ovviamente a carico dei due stati. Tenendo conto dell'aggiornamento prevista dall'accordo ratificato in sede parlamentare, nel 2017 la quota italiana è pari a 3,1 miliardi.

Azioni in corso in Valle di Susa da parte di TELT

Attualmente TELT sta avviando in Val di Susa le procedure per l'esproprio dei terreni destinati ad ospitare i cantieri dell'opera definitiva e le modifiche alla viabilità connesse, tra cui un nuovo svincolo autostradale a poca distanza da quello di Susa. Le zone principalmente interessate sono quattro: le aree di San Didero destinate alla realizzazione del nuovo autoporto per la A32; la piana di Susa per la futura costruzione della stazione internazionale e dell'area di sicurezza del tunnel; la periferia ovest di Bussoleno in previsione delle opere di interconnessione della tratta internazionale AV con la linea storica; l'interno dell'attuale cantiere di Chiomonte, dove è prevista la costruzione del nuovo svincolo autostradale. A queste si aggiungono, dopo la pubblicazione della variante progettuale del 10 luglio

2017, Salbertrand - dove sarà trasportato e vagliato lo smarino degli scavi - e Caprie, Condove, Chiusa San Michele e Torrazza Piemonte, quali siti di deposito dello smarino.

Reversibilità delle decisioni

I sostenitori della NLTL hanno più volte dichiarato che, se si abbandonasse il progetto, l'Italia dovrebbe pagare penali per diversi miliardi, a causa dei finanziamenti da restituire, della liquidazione di TELT-LTF, del ripristino delle aree di cantiere, della chiusura dei tunnel già scavati in Francia e dei contenziosi che si aprirebbero con le ditte appaltanti.

Non ci sono fondi da rimborsare né sanzioni da pagare, come è scritto chiaramente al punto III.4.2.1 del contratto stipulato il 5.12.08 dai governi italiano e francese con l'Unione Europea: "Il beneficiario del contributo può sospendere i lavori se vi sono circostanze eccezionali che li rendono impossibili od eccessivamente difficoltosi". E: "In casi debitamente giustificati il beneficiario può in qualsiasi momento rinunciare in tutto o in parte al contributo finanziario ... senza dover versare alcuna indennità".

Lo scioglimento di TELT-LTF è già previsto, al termine del suo mandato societario, e le relative spese sono già contabilizzate. Le aree di cantiere dovranno comunque essere ripristinate al termine dei lavori ed i relativi costi sono già indicati negli elaborati progettuali.

Le gallerie scavate non devono essere nuovamente riempite: di solito si chiudono con paratie o muri dal costo di qualche centinaio di migliaia di euro. E' invece plausibile che si aprano contenziosi con le ditte che hanno vinto gli appalti (la tratta Milano-Roma ne ha generato molti non ancora risolti). Le sanzioni eventualmente dovute, però, non possono superare l'importo complessivo dei contratti, che al momento riguardano soltanto il cantiere di Chiomonte. Le penali di solito sono riconosciute per "lucro cessante e danno emergente" e si attestano tra il 20% e il 30% del conto preventivo, non potendo ovviamente superare spese generali e utile d'impresa. E potrebbero ricadere in capo ai funzionari pubblici che hanno generosamente o incautamente firmato quei contratti...

Resta naturalmente il danno derivante da spese effettuate per attività ed opere inutili fino al momento della cancellazione del progetto. Per la NLTL, ad oggi, sono stati spesi all'incirca 1,6 miliardi, di cui a carico dell'Italia circa la metà: deducendo un contributo europeo, risultano circa 600 milioni di euro. Il costo, per l'Italia, dell'intera linea, a prezzi 2012, sarebbe approssimativamente di 9,3 miliardi. Difficile sostenere che aver sprecato 600 milioni sia un buon motivo per sprecare altri 9 miliardi, attivando poi anche una fonte annua di disavanzo (e quindi di debito) a tempo indeterminato.