

Questioni Generali

1) I Tre Motivi che erano stati alla base del progetto e cioè:

- la crescita dei transiti di persone e merci ai valichi italo-francesi, ed a quelli ferroviari in particolare,*
 - la saturazione o la loro inadeguatezza tecnica,*
 - la possibilità di trasferire sulla ferrovia una parte consistente dei camion che li attraversano,*
- dopo 13 anni si sono rivelati tutti inesistenti.*

Il volume dei traffici merci in questione è diminuito (cfr. 15, 16, 17); i valichi e le infrastrutture attuali sono restati ben al di sotto della metà della loro capacità (cfr. 32 e 35) ed il sistema proposto per trasferire trasportare i camion si è rivelato un costoso e completo fallimento (cfr 43 e 47). Quello che era nato come un progetto strategico si è rivelato un progetto sbagliato.

1) Dal 1986 al 2004 il traffico merci su gomma attraverso i valichi del Frejus e del Monte Bianco è passato da 14 milioni di tonnellate a 24 milioni di tonnellate che corrispondono al passaggio di circa 1 milione e 500 mila camion (dati Alpinfo)*. Se il traffico merci è diminuito sulla linea storica negli ultimi dieci anni è dovuto da una parte dall'inadeguatezza della linea ad un trasporto merci moderno, e dall'altra agli importanti lavori di riammodernamento da parte di RFI che ne condizionano l'utilizzo. I lavori, che termineranno nel 2009, impediscono il passaggio di tutti i treni notte merci e passeggeri, restringendo fortemente la capacità della linea e obbligando alla deviazione su altri itinerari numerosi treni.

E' bene ricordare a proposito che il traffico merci sull'intero arco alpino (da Ventimiglia al Brennero), che offre un quadro d'insieme più significativo, non ha mai smesso di aumentare passando da 62 Mt del 1984 a 126 Mt nel 2005.

Nonostante le difficoltà di esercizio legate alle caratteristiche dell'attuale linea (forte pendenza e ridotta sagoma delle gallerie) e ai lavori in corso, oggi è attivo un primo esperimento di Autostrada Ferroviaria tra Orbassano e Aiton (chiamata AFA: Autostrada Ferroviaria Alpina). Tale esperimento, dopo una prima fase di assestamento, sta dando buoni risultati: il numero di veicoli trasportati è cresciuto in modo considerevole nell'ultimo periodo (in modo particolare per quel che riguarda il trasporto di soli rimorchi non accompagnati), a dimostrazione che la domanda di trasporto in corrispondenza del valico è significativa.

Il servizio AFA, che offre un numero ridotto di "traghettamenti" e non è fruibile da tutte le tipologie di camion, non è paragonabile all'idea di Autostrada Ferroviaria che sarà attivata con la nuova Torino-Lione, la quale sarà in grado di trasportare tutti i tipi di camion in tempi rapidi e con una frequenza sostenuta.

* I dati Alpinfo sono dei conteggi che vengono comunicati dai gestori dei valichi all'ufficio federale dello sviluppo territoriale svizzero che li pubblica ogni anno ufficialmente. Essi sono forniti in n° di Veicoli Pesanti (contati ai caselli dai gestori delle infrastrutture stradali) e in tonnellaggi, calcolati in base ai dati quinquennali dell'indagine alpina CAFT. "La Cross Alpine Freight

Transport (CAFT) è una banca dati ufficiale che raccoglie i flussi merci, stradali e ferroviari, passanti per i valichi alpini con indicazione dell'Origine-Destinazione degli stessi (a differenza della banca dati Alpinfo che fornisce esclusivamente i flussi ai valichi). Il traffico ferroviario viene fornito dagli operatori ferroviari dei vari paesi coinvolti, mentre il traffico stradale è frutto di campagne di monitoraggio. La banca dati CAFT viene aggiornata ogni 5 anni, e l'ultima è relativa all'anno 2004. Alla creazione della CAFT partecipano Francia, Svizzera, Austria, Germania e Italia.

2) Non ha senso proseguire un progetto che ha visto fallire e capovolgere tutte le sue previsionitecniche ed economiche: anche i passeggeri, di cui si prospettava il triplicamento tra il 1992 e il 2002, sono diminuiti del 20%, e nel 2004 è stato soppresso il collegamento diretto TGV tra Lione e Torino.

E non ha senso neppure dissanguare le risorse disponibili per indirizzarle su investimenti colossali, con costi ambientali devastanti, dove non esiste un problema di crescita dei traffici e di capacità delle linee esistenti (cfr 28 e 56), trascurando le necessità di adeguamento e manutenzione.

2) Premesso che il traffico passeggeri non è un elemento portante del nuovo collegamento Torino-Lione, occorre precisare che la diminuzione del traffico passeggeri sull'attuale linea è dovuto fondamentalmente ai lavori di ammodernamento di RFI che hanno imposto una riduzione delle tracce e della lunghezza in termini di tempi di percorrenza che non rendono la ferrovia concorrenziale con i voli, specialmente i low cost. Il nuovo collegamento, viceversa, dovrebbe avere tutte le caratteristiche per intercettare una cospicua domanda di passeggeri, stimata in 3,1 milioni all'anno nel momento della messa in esercizio della Torino-Lione (fonte: studio di ISIS marzo 2005). Per l'esattezza i passeggeri previsti quando l'opera sarà a pieno regime (nell'anno 2030) saranno 4,1 milioni (si intende sempre la somma passeggeri diurni e notturni).

Il numero di passeggeri nel 2000, prima dell'inizio dei lavori da parte di RFI, era di 1,4 milioni (fonte: PRAGMA, 2000).

Il problema dell'aumento di traffico merci invece esiste ed è preoccupante, specialmente nell'arco Frejus + Monte Bianco.

Le 24 milioni di tonnellate merci trasportate su gomma nel 2004, equivalenti a 1 milione e 500 mila camion, dovrebbero diventare 51 milioni nel 2022, oltre 3 milioni di tir secondo i più recenti e affidabili studi sull'evoluzione del traffico presentati nel DUP* - cap. 8 (Fonte: SETEC Economie, aprile 2006).

Senza il nuovo collegamento Torino-Lione non sarà possibile mettere un freno al considerevole aumento di camion, tenendo anche conto che tra il 2017 e il 2020 la linea storica sarà satura (Fonte: studio congiunto RFI-RFF-LTF del 2003).

* DUP: Si tratta del Dossier relativo all'Inchiesta di Pubblica Utilità (per la parte francese della sezione transfrontaliera) pubblicato nel maggio del 2006

3) Il costo preventivato per la tratta comune è già raddoppiato (dai 7200 miliardi di lire iniziali ai 7 milioni di euro dell'ultima stima ufficiale), prima ancora di affrontare nella loro effettiva consistenza le gravi problematiche che sono emerse negli ultimi anni (la protezione e messa in discarica di amianto e rocce radioattive, e le distanze per il rumore). Ma il costo globale dell'intera opera a carico del governo italiano è stato autorevolmente stimato (cfr. 99) a 17 miliardi di euro, che porterebbe il costo effettivo a cifre superiori ai 300 miliardi di lire al chilometro.

3) Fin da quando esiste LTF il costo complessivo della tratta transfrontaliera non è stato modificato: si tratta di 6,7 miliardi di euro con valuta 2003, equivalenti a 7,6 miliardi di euro a valuta gennaio 2006. Il costo globale dell'opera invece è calcolato in circa 13 miliardi di euro a valuta 2003, circa 15 miliardi di euro a valuta corrente. Si tratta però di una stima perché il tratto di competenza di RFF non è ancora completamente definito (nella Valle della Maurienne). E' possibile, inoltre, che certe sezioni di RFF possano essere realizzate in tempi diversi. Le procedure di trattamento di eventuali materiali pericolosi sono ben conosciute, come il recente esempio svizzero nel trattamento dell'amianto, e non rappresentano over costi significativi. Quanto al rumore, è vero che sono stati predisposti dei dispositivi importanti per assicurare la protezione degli abitanti: i costi di tali dispositivi sono stati presi in conto nel progetto e sono quindi già compresi nella cifra globale.

Il tratto transfrontaliero di LTF verrà in parte sovvenzionato dall'Unione Europea (circa il 20%) e la parte restante verrà divisa al 63% a carico dell'Italia e il 37% a carico della Francia. Questa decisione è stata concordata dai due Stati tramite un Memorandum d'Intesa firmato nel maggio del 2004, tenendo conto che la tratta di competenza di RFF sarà molto più lunga e costosa di quella di RFI. L'idea alla base dell'accordo è che la Torino-Lione nel suo complesso venga pagata al 50% da Italia e Francia.

La cifra finale per la realizzazione dell'intera tratta Torino-Lione sarà quindi significativa, ma anche grazie al contributo dell'Unione Europea si calcola che l'investimento annuo di ogni singolo Stato sarà di circa 500-600 milioni di euro, una cifra significativa ma sicuramente gestibile per nazioni come Italia e Francia.

4) L'immagine di un "isolamento" del Piemonte non corrisponde alla realtà. L'arco alpino occidentale che comprende il Piemonte e la Valle d'Aosta, è la regione europea con il maggior numero di grandi gallerie di collegamento internazionale: 3 stradali (Monte Bianco, Gran S. Bernardo, Frejus) e 3 ferroviarie (Frejus, Sempione, e Tenda, anche se quest'ultimo non è utilizzato). Ad est il Piemonte ha le autostrade e le linee ferroviarie con la Pianura Padana, ed a sud il sistema dei grandi porti liguri.

4) l'isolamento che subirebbero il Piemonte e l'Italia è evidenziato in modo chiaro dall'articolo a firma di Tobias Piller sul Frankfurter Allgemeine Zeitung (26/01/06 - ripreso da diversi quotidiani italiani il giorno successivo), il più importante quotidiano economico-finanziario tedesco. Nel pezzo, partendo dal presupposto che un anello chiave nel cuore dell'Europa sia fondamentale per unire est e ovest, si racconta come la Germania stia guardando con attenzione all'evolversi del progetto Torino-Lione, in quanto un eventuale rinuncia all'opera potrebbe rilanciare l'idea di un progetto alternativo che passi molto più a nord in Germania, estromettendo in questo modo l'Italia dal traffico merci europeo.

Inoltre dei tre collegamenti stradali piemontesi citati nel documento, Monte Bianco, Gran S. Bernardo e Frejus, solo il Frejus è utilizzabile in modo completo, gli altri hanno pesanti limitazioni di passaggio e di sagoma delle gallerie. Stesso discorso per la ferrovia, l'unica veramente fruibile è quella del Frejus inaugurata nel 1871 e quindi inadatta ad un trasporto merci moderno, considerando poi che tale linea raggiungerà il livello di saturazione tra il 2017 e il 2020 (Fonte: studio congiunto RFI-RFF-LTF del 2003).

5) Il Parallelo tra attraversamento e crescita economica non è corretto. Tra le nazioni che condividono l'arco alpino la Svizzera e l'Austria hanno fatto quanto era possibile per rifiutarlo. In ogni caso il corridoio 5 nel senso in cui è prospettato non esiste. Nei vertici di Corfù e di Essen, e nei successivi aggiornamenti, furono inserite una tratta italiana ed una spagnola considerate in modo disgiunto. Già ad est di Trieste il rifiuto della TAV- TAC è netto. Il cosiddetto corridoio 5 potrebbe essere fatto solo componendo assi diversi. Comunque questa indicazione non ha nulla a che vedere con la tesi di una continuazione delle linee di questo tipo sostenuta dai promotori.

5) Il corridoio 5 nel suo insieme è da tempo una delle priorità più volte ribadite dall'Unione Europea. Tale grande asse, coinvolgendo nazioni diverse con problematiche diverse, non procede ovviamente tutto nello stesso momento. In Spagna, per esempio, la realizzazione dei nuovi collegamenti ad alta capacità sta procedendo in maniera rapida con la nuova linea tra Madrid e la frontiera francese e il recente avvio dei lavori per il tratto transfrontaliero tra Barcellona e Perpignan, in Italia è già attivo il tratto ad alta velocità tra Torino e Novara e presto raggiungerà Milano, etc.

Il corridoio 5, che sarà utilizzato in gran parte per il traffico merci ma anche per quello passeggeri, va pensato come un unico grande progetto europeo composto però di tanti cantieri e di tanti soggetti diversi con tempistiche differenti e va ragionato su un arco temporale di medio-lungo periodo.

6) La Valle di Susa sopporta già un enorme carico di infrastrutture per interessi esterni: ospita una autostrada e la principale linea ferroviaria con la Francia, che veicolano il 18 – 25% dell'intero traffico merci italiani per via terra. Poi un bacino idroelettrico a 2000 metri di quota con 170 milioni di metri cubi di acqua, rappresentano circa il 15% dell'energia di punta necessaria al sistema elettrico nazionale; a questi si aggiunge ora la nuova centrale idroelettrica dell'AEM, che prosciugherà i 9/10 della Dora a monte di Susa. E' un territorio che ha sempre dato generosamente per l'interesse nazionale, ma che non può sopportare ulteriori carichi.

6) Proprio perché la Valle di Susa sopporta già diverse infrastrutture e molto traffico la Torino-Lione rappresenta un'alternativa efficace ed efficiente al progressivo aumento del traffico su gomma, con un impatto ambientale ridotto. Il nuovo collegamento ferroviario infatti sarà in Italia per oltre il 75% in galleria (in totale l'intera tratta di LTF sarà al 90% sotto terra) e consentirà di riequilibrare il trasporto dalla strada alla ferrovia. Senza la realizzazione della Torino-Lione il numero dei camion che transiterà

nel corridoio Frejus + Monte Bianco nel 2022 sarà di circa 3,15 milioni di camion (Fonte: SETEC Economie, aprile 2006) contro 1 milione e 500 mila camion del 2004 (Fonte: Alpinfo).

7) Il sacrificio si può valutare considerando che, pur in una sostanziale stabilità dei volumi di traffico, nel 1992 il movimento di merci che attraversava la valle di Susa su strada o su rotaia era appena superiore a quello che attraversava la valle d'Aosta, mentre al 2004 – ultimo anno valido per un confronto – è stato quattro volte tanto (26 Milioni di Tonnellate all'anno contro 6,6 MT all'anno comprendendo il Gran San Bernardo.)

7) E' proprio in considerazione dell'enorme aumento di traffico stradale che sopporta e sempre di più dovrà sopportare la Valle di Susa che la Torino-Lione rappresenta una risposta efficace che porterà benefici anche in valle, contribuendo, a regime, ad una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico.

8) 100 medici di base della Val di Susa hanno firmato nel 2004 un documento con cui denunciano i rischi per la salute della popolazione. Si tratta di un "consulto medico di massa" che non ha precedenti e che merita tutta la considerazione per l'attenzione professionale che riveste. Il documento conclude che "la situazione che si prospetta per il nostro territorio è estremamente preoccupante, e tale da configurare la concreta possibilità di severi danni alla salute pubblica".

8) Che l'amianto sia un materiale pericoloso non è assolutamente in discussione. Così come non vi è incertezza sul fatto che anche uranio e radon siano nocivi per la salute. Tali materiali però vanno qui considerati in modo prioritario dal punto di vista tecnico. Oggi esistono infatti tutte le tecnologie e le contromisure tecniche per affrontare senza rischi i lavori di scavo, sia per i lavoratori in galleria sia per le popolazioni limitrofe. LTF ha già studiato e predisposto le opportune metodologie lavorative adatte per ogni eventuale criticità come previsto, tra l'altro, dalla Legge che, in Italia, in tema di materiali pericolosi pone delle direttive molto severe.

A titolo esemplificativo in Svizzera, durante i lavori di realizzazione del Loetscheberg sono state trovate rocce amiantifere per un totale di circa 3,5 km. Con gli interventi tecnici adeguati la criticità è stata risolta senza nessun tipo di problema. Allo stato attuale degli studi, sulla tratta di LTF sarebbero 150 i metri complessivi (relativi al tunnel di Bussoleno) in cui si potrebbero trovare rocce amiantifere.

9) La nuova linea interessa un territorio con circa 200.000 abitanti, dalla bassa Valle di Susa alla cintura metropolitana di nord ovest, e l'opposizione ha raggiunto progressivamente dei livelli di partecipazione eccezionali. Dalle 3500 persone che avevano manifestato a S. Ambrogio di Susa nel 1996, si è arrivati alle 20.000 che hanno marciato da Borgone a Bussoleno il 31 maggio 2003.

Nel 2005, 37 consigli comunali con 400 amministratori si sono convocati in Piazza Castello a Torino, creando un evento senza precedenti nella storia democratica nazionale; il 4 giugno successivo 30.000 persone hanno marciato

da Susa a Venaus. Il 16 novembre in 50.000 hanno preso parte alla marcia da Bussoleno a Susa e in 30.000 hanno partecipato l'8 dicembre alla "riconquista" del cantiere Venaus.

Infine oltre 50.000 persone hanno sfilato a Torino il 17 dicembre scorso, ed hanno dato vita ad una importante manifestazione che ha avuto un grande rilievo a livello nazionale.

9) I numeri della partecipazione al movimento No Tav e alle relative azioni di protesta è realisticamente cresciuto negli ultimi anni. Un dato che va tenuto presente e che non deve essere né sottovalutato né minimizzato. Questo non toglie che LTF abbia in ogni caso avuto tra il 2002 e il 2006 ben 112 incontri ufficiali con gli Enti Locali per discutere aspetti concreti del progetto né vuol dire che si debba per forza di cose continuare nella logica del muro contro muro senza invece provare a ritrovare una via del "dialogo" più costruttiva. In tal senso i due tavoli creati dai poteri pubblici, quello politico e quello tecnico, costituiscono un momento di confronto importante per la concertazione dell'opera così come lo sarà la Conferenza dei Servizi.

Infine, l'opposizione alla Tav, seppur aumentata, continua a rimanere un fatto circoscritto al territorio. Un'indagine condotta dalla SWG dimostra che gli oppositori all'opera si trovano soprattutto nella Bassa Val di Susa e nella Val Cenischia mentre ce ne sono molti meno nell'Alta Val di Susa. Avvicinandosi verso Torino la percentuale delle persone contrarie all'opera è inferiore al percentuale degli oppositori. Nel capoluogo, infine, i favorevoli sono molto più numerosi dei contrari, così come sono a favore dell'opera la quasi totalità dei comuni francesi toccati dalla Torino-Lione.

L'idea progettuale

10) Nel 1992 il progetto si basava su un collegamento della rete TGV alla rete ad Alta Velocità italiana, dando per scontato che i Treni ad Alta Velocità (T.A.V.) non potessero transitare per la linea storica di Modane.

Smentito questo fatto, e dovendo anche tenere conto della esiguità degli utenti interessati, lo si è trasformato in un progetto essenzialmente merci definendo la stessa linea ad Alta Capacità ed immaginando di poter attrarre i TIR dalla strada caricandoli su treni lunghissimi chiamati "autostrada ferroviaria". Ma la verifica di questo sistema ha dato esito negativo (cfr. 43 e seg.)

10) Negli ultimi 10 anni, da quando cioè sono stati pubblicati i principali studi e le più importanti simulazioni di evoluzioni del traffico, il progetto Torino-Lione è stato pensato in modo privilegiato a beneficio del trasporto merci. L'idea di attrarre i tir spostandoli dalla strada alla ferrovia, grazie anche all'Autostrada Ferroviaria, non è un pensiero astratto ma un obiettivo concreto, non solo di Italia e Francia ma dell'intera Europa. Per lo stesso motivo sono in via di realizzazione diversi Tunnel di Base ferroviari in Europa (Lotescheberg, Gottardo, Brennero,) che hanno l'obiettivo di accelerare gli attraversamenti alpini e di riequilibrare il trasporto tra strada e ferrovia.

11) Tutti gli studi di approfondimento ministeriali francesi hanno stroncato la Torino Lione:

- il 2/1196 il "Rapporto Martinand" sintesi di "Debat National sur l'avenir du transport ferroviarie";

- il 5/1198 il Rapporto Brossier redatto dai "tre saggi" nominati dal Ministero dei Trasporti;

- il 2/2003 la perizia sui grandi progetti ferroviari commissionata dal Ministero delle Finanze francese (rapporto di audit governativo) e presentata dal governo all'Assemblea Nazionale.

11) Numerosi studi sono stati pubblicati alla fine degli anni 90 sul progetto Torino-Lione. Ci fu effettivamente il caso per esempio del "Rapporto Martinand" del 1996 o del "Rapporto Brossier" del 1998, realizzato su richiesta del Ministero dei Trasporti. I diversi studi furono consegnati nel 2003 all'interno dell'Audit lanciato dal Governo francese al fine di valutare l'utilità del progetto Torino-Lione.

Bisogna tenere presente però che il rapporto Brossier è stato pubblicato prima dei gravi incidenti avvenuti in molti dei tunnel stradali alpini che hanno dimostrato la grande fragilità di questi valichi e i rischi legati all'intasamento provocato da un trasporto merci così sbilanciato sulla gomma (in meno di 10 anni, 6 incidenti gravi hanno provocato la morte di oltre 60 persone di cui 39 decedute nel Tunnel del Monte Bianco nel marzo del 1999).

I diversi studi pubblicati nel 2003 per l'audit hanno prodotto punti di vista spesso differenti e hanno dato luogo nella primavera del 2003 ad un'importante dibattito all'interno dell'Assemblea Nazionale Francese. Alla fine del 2003 all'interno del Comitato Interministeriale di Sviluppo del Territorio il Governo francese ha ribadito il proprio impegno in favore della Torino-Lione, considerato come uno dei progetti infrastrutturali prioritari. Il Governo francese ha in seguito confermato e concretizzato la propria parte di finanziamenti per i lavori di ricognizione in corso di realizzazione.

Nel maggio del 2006 si è aggiunta una nuova tappa con il lancio dell'Inchiesta di Pubblica Utilità per la sezione transfrontaliera, sulla tratta compresa tra Saint-Jean de Maurienne e la frontiera italiana. In questa occasione i poteri pubblici francesi hanno ricordato la necessità di realizzare la Torino-Lione in base ad una scelta politica fondata su alcuni pilastri di un progetto di sviluppo sostenibile applicato ai trasporti transalpini.

- il fattore ambientale con la volontà di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di salvaguardare lo spazio alpino.

- Il fattore economico con l'obiettivo di facilitare gli scambi commerciali (considerando anche l'impatto del perdurante aumento del costo del petrolio) e di produrre un offerta di trasporto ferroviario tenendo conto, grazie anche all'autostrada ferroviaria, delle aspettative degli attori economici interessati.

- Il fattore sociale, con lo scopo di preservare la qualità della vita delle popolazioni della zona interessata e di conciliare, grazie all'autostrada ferroviaria, le regolazione dei tempi di guida nei trasporti stradali.

La necessità di rendere più sicuro il trasporto su gomma è stato ribadito nell'ambito dell'Inchiesta Pubblica francese (maggio-giugno 2006), dove è stato ricordato l'accordo siglato tra Italia e Francia all'interno della "Convenzione Alpina" del 1991 con la quale venne imposto di non creare nuova capacità stradale per gli attraversamenti alpini.

12) La Possibilità di far coesistere, sulla stessa linea i treni TGV e treni merci molto pesanti salvaguardando efficienza e sicurezza è stata esclusa dai francesi, infatti:

" Secondo il progetto, le linee ferroviarie da realizzare in territorio francese in funzione del tunnel di base sono due: 1) una nuova linea passeggeri TGV tra Lione e St Jean de Maurienne 2) un nuovo itinerario ferroviario per le merci, da Amberieux (per gli accessi da Digione) a St Jean de Maurienne" (Audit 2003). Però da parte italiana si prevede di farli viaggiare entrambi sulla nuova linea (cfr:65).

12) Non è esatto affermare che la Francia abbia escluso di far circolare sulla futura linea Torino-Lione sia treni merci sia treni passeggeri. Se è vero che una linea ad alta velocità passeggeri specifica sarà realizzata tra l'agglomerato di Lione e Chambéry è vero anche che la linea ferroviaria tomerà mista (merci e passeggeri, come in Italia) tra la Combe de Savoie (una ventina di km a sud di Chambéry) e la frontiera franco-italiana. Questo vuol dire che su questa sezione, tanto i treni merci quanto i treni viaggiatori utilizzeranno il tunnel sotto il massiccio di Belledonne (lungo circa 20 km) e il tunnel di base sotto il massiccio dell'Ambin che inizierà poco dopo Saint Jean de Maurienne.

Bisogna inoltre considerare che la nuova linea sarà dedicata in modo privilegiato ai treni merci, questo riduce fortemente le difficoltà di esercizio. In queste condizioni, la circolazione sulla stessa linea di treni ad alta velocità e di treni merci è possibile e non produce problemi di nessun tipo sulle tratte considerate.

13) La recente affermazione che questa linea, insieme alla Milano – Genova, possa servire per fare dell'Italia una piattaforma logistica europea per le merci provenienti via mare dalla Cina si scontra, oltre che con moltissimi altri elementi strutturali ed economici, con l'impossibilità fisica di creare un porto continentale come Rotterdam, e la sua rete di collegamenti, sulle coste liguri. Un progetto del genere sarebbe fisicamente realizzabile per Marsiglia- Fos, ma è così fantasioso che non è mai stato abbozzato.

13) I motivi per cui Europa, Italia e Francia hanno preso l'impegno di realizzare un'opera come la Torino-Lione sono sempre stati quelli di realizzare un asse di collegamento ad alta capacità moderno, inserito in un corridoio che colleghi l'est con l'ovest dell'Europa e si raccordi facilmente con i collegamenti nord-sud, in grado di riequilibrare il trasporto merci tra strada e ferrovia e di dare una risposta efficiente ai futuri aumenti di traffico previsti su questa tratta. In quest'ottica è ipotizzabile che la grande quantità di merci proveniente dall'oriente diretta verso l'ovest dell'Europa potrà utilizzare con grandi vantaggi il corridoio 5.

14) Nel 1998 il progetto della nuova linea Torino – Lione era quasi abbandonato, fu rilanciato nel 1999 dall'incidente nel tunnel autostradale del Montebianco.

- Nel 1998 Le Monde titolava : “ Les Alpes aperoivent la fin du tunnel; le rapport Broissier recommande d'ameliorer le existants plutot que percer des nouvelles voies”;

- Il Sole 24 Ore: “Le Ferrovie dicono di no alla Torino Lione: la priorità aziendale è nel nuovo valico verso la Svizzera”:

- La Stampa: Il premier D'Alema afferma: “ La Torino Lione può attendere: precedenza al Gottardo”.

Poi un abile sfruttamento dell'emergenza ha rilanciato il progetto sino all'accordo italofrancese di Torino del gennaio 2001.

14) La questione della sicurezza dei tunnel stradali, anche i più moderni, è effettivamente essenziale. I tunnel ferroviari moderni sono molto più sicuri. Gli incidenti avvenuti nei tunnel autostradali del Montebianco, del Gottardo, del Tauern e del Frejus non hanno fatto altro che dimostrare l'inadeguatezza e la pericolosità di un traffico come quello che attraversa la Val di Susa così sbilanciato a favore della strada rispetto alla ferrovia. Il miglioramento della sicurezza è dunque uno degli obiettivi fondamentali del progetto. Questo fatto era stato sottovalutato nel 1999, al giorno d'oggi sarebbe invece irresponsabile non tenerne conto.

15) Dal 1993 al 2004 il numero complessivo dei mezzi pesanti che hanno usato i trafori autostradali del Frejus e del Monte Bianco non è aumentato.

Nel 1993 erano circa 750.000 per l'uno e 700.000 per l'altro. Nel 2004 erano 1.130.000 e 350.000. Nel 2005 sono complessivamente calati di circa il 10%.

Tra il 1993 ed il 2004 il tonnellaggio complessivo dei due trafori si era mantenuto sempre tra 25 e 26 milioni di T.

15) Secondo i dati Alpinfo nel 1993 sono transitati attraverso i valichi del Frejus e del Monte Bianco 1,4 milioni di camion mentre nel 2004 i camion che sono passati dai due valichi sono stati 1 milione e 500 mila, mentre le milioni di tonnellate trasportate sono rimasti quasi invariate. Considerando il traffico giornaliero nel 1993 erano circa 4.800 i camion che transitavano tutti i giorni nei due valichi, nel 2004 sono stati oltre 5.000.

Questa quasi stagnazione maschera delle evoluzioni importanti:

- Un aumento continuo del traffico di scambio tra Francia e Italia e viceversa una diminuzione significativa dei traffici in transito (provenienti in modo particolare dall'Inghilterra e dal Benelux): questi si sono diretti verso altri itinerari come quelli svizzeri e austriaci, questi ultimi meno cari e meno regolamentati

- Un trasferimento importante del traffico dal tunnel del Monte Bianco verso quello del Frejus, dovuto dalle regolamentazioni severe imposte al Monte Bianco e in seguito all'incendio del 1999.

Inoltre, considerando un orizzonte più ampio comprendente tutti i valichi alpini da Ventimiglia al Brennero, così da avere un quadro più significativo, il traffico merci è aumentato in modo considerevole passando da 62 Mt nel 1984 a 126 Mt nel 2005.

E nel futuro prossimo, secondo gli studi più recenti, tali dati vedranno un aumento ancora più marcato. Senza la Torino-Lione si calcola che nel 2022 (fonte: risultati di simulazioni presentate nel DUP - Inchiesta di Pubblica Utilità per la parte francese della tratta transfrontaliera) del maggio 2006, cap.8, studi svolti da SETEC Economie, aprile 2006) i camion che transiteranno nei valichi del Frejus e del Monte Bianco saranno 3,15 milioni con una media di oltre 10.000 camion/giorno.

16) Non vi è alcun elemento per sperare che i traffici italo francesi possano tornare a crescere perché dal 1992 ad oggi si sono avuti momenti congiunturali molto favorevoli con l'allargamento dell'Unione Europea senza che questo si traducesse in un aumento dei traffici su questo arco delle Alpi.

Il ruolo e le forniture di merci che si avevano tra Italia e Francia in un economia a 10 stati non sono più quelle di una UE attuale ed allargata in un mercato globalizzato. Ed anche l'Europa dell'Est, che era la grande speranza delle vecchie previsioni, è stata messa da parte dalla crescita della Cina.

16) Gli studi più recenti prevedono all'orizzonte 2020 un forte aumento del traffico merci su tutto l'arco alpino in modo particolare attraverso i valichi del Frejus e del Monte Bianco. Basti considerare che nonostante un periodo di significativa stagnazione dell'economia in tutta Europa, dopo gli attentati dell'11 settembre, il traffico merci attraverso tutti i valichi alpini (da Ventimiglia al Brennero) non solo non è diminuito ma è addirittura aumentato. Per fare un'analisi affidabile e attendibile sulle stime di crescita del traffico bisogna considerare il trend sul medio-lungo periodo, altrimenti si rischia di ottenere un risultato inquinato da eventi contingenti e congiunture economiche a breve termine. Tale trend porta a ipotizzare che il traffico merci su gomma nel 2022 senza la realizzazione della Torino-Lione crescerà sui valichi del Frejus e del Montebianco di oltre il 100% passando da 24 MT del 2004 a 51 MT del 2022 (Fonte: SETEC Economie, aprile 2006).

17) Secondo i dati delle statistiche federali svizzere (ALPINFO), che sono le più accreditate, nel 2004 sono passati per la Valle di Susa circa 19 Milioni di tonnellate nel tunnel autostradale del Frejus, circa 7 MT sulla linea ferroviaria di Modane, circa 0,5 dal valico stradale del Monginevro. In totale sono transitate 26,5 MT, pari al 17% del totale del traffico internazionale che attraversa l'arco alpino da Ventimiglia a Trieste sui 12 valichi principali (nel 2000 erano 37 MT pari al 25%).

Ma il progetto in corso, prima di essere insostenibile per l'alta quota di traffico merci che già detiene la valle di Susa, è geograficamente illogico, dal momento che i flussi principali stanno aumentando solo nella direzione Nord-Sud. Per confronto, nel decennio 1994-2004 mentre i traffici globali tra Italia e Francia sono passati da 45 MT a 50 MT, quelli re L'Italia, la Svizzera e l'Austria sono aumentati da 63 MT a 103 MT!!

Qui l'integrazione ad Est della Germania ha avuto un forte ruolo, che però si va ridimensionando.

17) L'analisi delle statistiche relative all'import e all'export dell'Italia con i suoi principali partner europei mostra che tra l'anno 2000 ed il 2004 gli scambi tra Italia e Francia sono cresciuti con un tasso medio annuo dell'1,3%, mentre gli scambi più dinamici si sono realizzati tra Italia e la Spagna (con un tasso di crescita medio all'anno del 6,7%) tra l'Italia e il Portogallo (tasso di crescita medio all'anno del 5,3%) e tra l'Italia ed i Paesi dell'Est Europa (tasso di crescita medio all'anno del 7,3%). Anche il tasso di crescita con l'Austria è stato molto forte (7,6%), ciò che costituisce tuttavia un'eccezione rispetto alla dinamica degli scambi con gli altri paesi del nord Europa: 3,5% con la Germania, 2,6% con il Regno Unito, 1,5% con i Paesi Bassi, il Belgio, il Lussemburgo. Pertanto si può affermare che i flussi stanno aumentando considerevolmente proprio lungo la direttrice Est-Ovest. (Fonte: Analisi Banche Dati CAFT 1999-2004)

18) Escludendo il valico costiero di Ventimiglia e considerando solo i valichi italo francesi alpini, i transiti di merci sono diminuiti tra il 1994 ed il 2004 da 34 a 31 MT. Pertanto tutti gli scenari di crescita e di saturazione di queste infrastrutture sono assurdi.

La situazione del valico di Ventimiglia è particolare: qui il traffico è per il 97% in autostrada (18,5 MT contro solo 0,5 MT per ferrovia) pur disponendo di uno scalo ferroviario e di una linea modernissima trasferita nell'interno da poco più di vent'anni. Questo squilibrio avviene perché alla nuova linea mancano una trentina di chilometri, che ne ostacolano l'esercizio. E quindi sulla linea (Marsiglia) – Ventimiglia – Genova che un intervento di completamento potrebbe realizzare il massimo riequilibrio tra il mezzo stradale e quello ferroviario. Inoltre il congestionamento stradale dell'autostrada costiera indirizza i camion verso i valichi alpini sino al Frejus.

18) Nei valichi italo francesi (escludendo quello costiero di Ventimiglia e quindi considerando Frejus, Montebianco e Monginevro) il traffico merci dal 1994 al 2004 (dati Alpinfo) è passato da 26,5 MT a 24,7 MT.

Tuttavia è necessario ricordare che, se è vero che il traffico ha stagnato in corrispondenza di tali valichi, esso è aumentato notevolmente in corrispondenza di tutti gli altri attraversamenti alpini, ciò sta a

dimostrare che i limiti e le inefficienze tecniche di tali passaggi (in particolare quello ferroviario attuale, ma anche quelli stradali) sommati ai lavori di ammodernamento della linea storica da parte di RFI che limitano il passaggio dei treni merci e passeggeri, hanno inibito il transito delle merci

La condizione e lo sfruttamento del valico di Ventimiglia è condizionata in modo significativo dalla situazione della linea che è inadeguata e non ne consente un utilizzo moderno. Inoltre sono previsti investimenti di potenziamento da parte di RFI ma in ogni caso la linea non potrà superare le 2,4 MT anno di merci perché essa è dedicata in modo privilegiato al traffico passeggeri, sia a livello regionale che a lunga percorrenza.

Inoltre molti camionisti scelgono di passare per Ventimiglia perché non esiste il pedaggio sul valico, ma questa rischia di essere una condizione provvisoria vista la preoccupazione che i poteri pubblici hanno in merito all'intasamento dell'asse stradale.

19) Sugli scenari futuri pesa anche il fatto che la Svizzera, negli anni '80 aveva lungamente rifiutato il transito dei camion di maggiori dimensioni attraverso il suo territorio, obbligandoli ad aggirarlo dai valichi italo-francesi ed italo tedeschi, ha dovuto rinunciare a questi divieti, che le erano contestati dall'Unione Europea. Ed ora, per mantenere comunque la propria politica e gli equilibri interni della confederazione, sta realizzando due nuovi corridoi ferroviari Nord-Sud.

19) La Svizzera in effetti è un esempio a cui guardare nella politica di ridimensionamento del traffico merci su gomma. La confederazione elvetica sta realizzando due nuovi corridoi ferroviari sotto le Alpi in direzione Nord-Sud per limitare al minimo l'impatto del transito dei mezzi pesanti sulle proprie strade. E non si capisce perché un piccolo stato come la Svizzera possa affrontare gli investimenti necessari alla realizzazione di due nuovi collegamenti ferroviari sotto le Alpi e due grandi Stati come Italia e Francia non possano sostenere la realizzazione della Torino-Lione.

Se non si realizzerà la Torino-Lione i valichi stradali del Frejus e del Monte Bianco saranno destinati nel 2022 ad ospitare il passaggio di 3,15 milioni di camion all'anno, con gravi conseguenze dal punto di vista ambientale.

20) Una delle più gravi omissioni dei progetti presentati per la Torino-Lione è proprio la mancata considerazione della prossima apertura di due corridoi ferroviari svizzeri: il Loetschberg – Sempione nel gennaio 2007 (per ulteriore 20 MT) ed il nuovo S.Gottardo (per 30-40 MT) nel 2014. Inoltre gli svizzeri, per alimentare le nuove linee che temono possano essere sovradimensionate, si sono offerti di attrezzare a loro spese il tratto di ferrovia che collega il territorio elvetico alla linea francese di Digione. Questo per attirare i traffici che ora passano per la ferrovia del Frejus e che avrebbero un percorso più breve attraverso il Sempione.

20) Le analisi e le proiezioni di traffico sulla Torino-Lione sono state svolte tenendo conto della realizzazione dei grandi progetti ferroviari alpini (non solo Loetschberg e Gottardo in Svizzera, ma anche il futuro tunnel ferroviario del Brennero tra Italia e Austria) e pertanto senza trascurare i nuovi

potenziali di trasporto offerti da tali infrastrutture. Inoltre i nuovi corridoi ferroviari in via di realizzazione, con tempistiche diverse, il Loetscheberg, il Gottardo e il Brennero, non sono direttamente concorrenziali alla Torino-Lione ma semmai sono sinergici. Tutti i progetti si inseriscono nella stessa strategia sostenuta dall'Unione Europea di attuare piani di intervento e politiche al fine di riequilibrare il traffico merci tra strada e ferrovia, potenziando ed incentivando (anche con la realizzazione di nuove linee veloci) il trasporto su rotaia, considerato più sicuro e meno inquinante. La Svizzera non sarà in grado di gestire tutti i flussi ferroviari in modo particolare quelli est-ovest, se non con gravi allungamenti dei tempi di viaggio. Inoltre bisogna considerare che non sempre l'itinerario più corto è quello più conveniente, spesso variabili come affidabilità, sicurezza, rapidità, determinano la scelta dei responsabili della logistica.

Infine nei piani di sviluppo della rete francese non è previsto nessun progetto di potenziamento della linea da Digione al confine con la Svizzera.

21) Infatti, rivedendo i calcoli dei promotori, la perizia di audit sul progetto commissionata dal governo francese nel 2003 sostiene che: " I progetti ferroviari svizzeri influenzeranno il traffico che transita per i valichi francesi. La Direzione della Programmazione Statale stima che dal 20% al 30% dei traffici ferroviari che passano sulla linea storica di Modane abbia un itinerario più corto che attraversa la Svizzera".

Anche il rapporto Finale di Alpetunnel (Ente costituito dai governi italiano e francese per la verificaci fattibilità dell'opera) nel 2001 stima che: " i traffici autostradali, attualmente deviati dal loro itinerario attraverso la Svizzera, sono il 35% al Bianco e il 23% al Frejus".

21) Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, più dell'85% del traffico passante per Modane è diretto verso (o proviene da) la Francia e la Penisola Iberica (fonte: banca dati CAFT 04). E' evidente che il traffico diretto verso (o proveniente da) tutto il sud sud-ovest della Francia e verso la Spagna e il Portogallo trova nella linea per Modane il passaggio più naturale. Lo stesso vale anche per i traffici provenienti dal nord della Francia, anche se ciò può apparire, ad un primo approccio puramente geografico, meno evidente. Infatti, la linea Parigi – Digione – Modane risulta essere la linea francese più conveniente, da un punto di vista dell'esercizio ferroviario, per i traffici provenienti dal nord della Francia e dal Belgio. L'itinerario alternativo che permetterebbe di raggiungere i futuri tunnel svizzeri (linea passante per Metz-Nancy e Basilea) non può essere raggiunto che attraverso linee già molto utilizzate in particolare in Francia e, pertanto, non rappresenta una alternativa conveniente. Nella stessa condizione di scelta d'itinerario si trovano i traffici ferroviari provenienti dal Lussemburgo e Belgio (più del 12% del traffico passante per Modane - fonte: banca dati CAFT 04). Per questi ultimi, l'itinerario alternativo più ad est rispetto alla Francia (attraverso il Lussemburgo, la Germania e la Svizzera), richiederebbe l'attraversamento di 4 frontiere invece che di 2 come, al contrario, passando attraverso la Francia. Lo stesso dicasi per il traffico proveniente dal Regno Unito (quasi 2% del traffico di Modane).

Per quanto riguarda i traffici stradali, anche in questo caso, più del 76% del traffico passante per Frejus e Monte Bianco è diretto verso (o proviene da) la Francia e la Penisola Iberica (fonte: banca dati CAFT

04). Inoltre il traffico per/da la Penisola Iberica conosce tassi di crescita molto forti. Il traffico con la Spagna ed il Portogallo passa attualmente in corrispondenza di Ventimiglia: questo passaggio stradale, che presenta già oggi forti livelli di congestione, non sarà in grado nel futuro prossimo di assorbire e sopportare la crescita dei flussi tra Italia e Penisola Iberica. In condizioni di saturazione del passaggio stradale di Ventimiglia, tali flussi si riverseranno verso la sola alternativa ovvero i tunnel di Frejus e Monte Bianco.

22) L'audit governativo calcola anche che "Nella simulazione al 2013, le ferrovie svizzere potranno smaltire, grazie anche al nuovo Loetschberg, circa 40 MT. La quota che resta da transitare per le infrastrutture in territorio francese, supponendo che i trafori autostradali del Frejus e del Monte Bianco se la ripartiscano rispettivamente al 60% e 40%. Comporterà la riduzione del traffico al traforo autostradale del Frejus a 14 MT, ai valori del 1994.

22) Come già detto, nelle previsioni si è tenuto conto della capacità offerta dai nuovi tunnel ferroviari svizzeri. Non è ben chiaro, infine, da chi sia stata fatta e quando sia stata realizzata la simulazione sopra citata.

23) La direzione di eurotunnel ha scelto la linea Basilea – Sempione per il collegamento tra Londra e la pianura Piadana e questo ha già avuto degli effetti nella riduzione del traffico merci sulla Torino- Modane. Questo dato è confermato da un grafico che compare nel Rapporto Finale di Alpetunnel: il traffico combinato (cioè quello dei TIR che vengono caricati su ferrovia il cui sviluppo giustificerebbe la "autostrada ferroviaria" e quindi il tunnel di base) che passa attualmente per la ferrovia Torino – Modane è per il 96% diretto in Olanda, Gran Bretagna o Francia del Nord e solo il 4% nel resto della Francia e in Spagna. Anche questo indica che la nuova linea di Loetschberg – Sempione è collocata più favorevolmente rispetto alla linea del Frejus nel captare le maggiori correnti di traffico europeo.

L'investimento sulla Torino Lione si rivelerebbe dunque un fallimento, perché si colloca fuori dalle naturali correnti di traffico nel nuovo quadro delle reti ferroviarie europee.

23) Prima di tutto bisogna precisare che Trasporto Combinato e Autostrada Ferroviaria sono due cose diverse.

Il Trasporto Combinato è un trasporto intermodale, ovvero un trasporto nel quale si utilizzano in catena più modalità di trasporto, in cui la maggior parte del tragitto si effettua per ferrovia, mentre i percorsi iniziali e/o terminali, i più corti possibili, sono realizzati su strada. Durante un trasporto combinato, le merci viaggiano contenute in container o in casse mobili; questi ultimi vengono caricati e scaricati dai treni, in corrispondenza di appropriati terminal, tramite gru a movimentazione verticale.

L'Autostrada Ferroviaria è anch'esso un trasporto intermodale, in cui si combina trasporto tramite camion e trasporto ferroviario. Nel caso dell'Autostrada Ferroviaria, i camion salgono direttamente sui treni, la merce non deve essere confezionata in contenitori particolari, e non sono necessarie gru per il trasbordo. Il servizio è usufruibile da tutti i tipi di veicoli pesanti, ed è particolarmente adatto per offrire un'alternativa al tragitto stradale nel caso di necessità di superamento di ostacoli naturali (il mare, per

quanto riguarda Eurotunnel, o le Alpi nel caso della Torino – Lione) o per quei tipi di merce che non si adattano al trasporto ferroviario tradizionale.

Le ragioni, inoltre, per cui certi operatori di trasporto ferroviario che servono gli scambi tra la Pianura Padana ed il nord Europa hanno prescelto negli ultimi anni l'itinerario attraverso la Svizzera piuttosto che il più naturale attraverso la linea di Modane, è certamente il frutto di un bilancio economico ma anche e soprattutto di considerazioni relative all'affidabilità del trasporto e alle condizioni di esercizio. E' noto che la linea ferroviaria storica di Modane presenta caratteristiche di tracciato e condizioni di esercizio penalizzanti e non affidabili: per queste ragioni il passaggio non è competitivo per gli operatori, che sono disposti ad allungare eventualmente le proprie percorrenze a fronte di un trasporto più affidabile.

Il traffico merci lungo l'asse Est-Ovest anche in virtù dell'aumento dei prodotti in arrivo dall'oriente risulta essere estremamente attivo e date le recenti tendenze di dislocazione della produzione nei paesi appena entrati nell'Unione Europea, si ritiene sia destinato a continuare a crescere fortemente. Come già detto tra l'anno 2000 ed il 2004 gli scambi più dinamici si sono realizzati tra Italia e la Spagna (con un tasso di crescita medio all'anno del 6,7%) tra l'Italia e il Portogallo (tasso di crescita medio all'anno del 5,3%) e tra l'Italia ed i Paesi dell'Est Europa (tasso di crescita medio all'anno del 7,3%). (Fonte: Analisi Banche Dati CAFT 1999-2004).

24) Anche i carri merci tradizionali i dati, forniti dal già citato audit tecnico-economico del governo francese, hanno calcolato che i treni merci internazionali che transitano per Modane provengono per il 70- 80% da Nord attraverso Digione, per il 10% da Sud e per il 20% dal nodo di Lione.

E' proprio il traffico proveniente da Digione è quello che entrerà maggiormente in concorrenza con le ferrovie svizzere per la nuova linea del Sempione.

24) Come già detto precedentemente la linea Parigi – Digione – Modane risulta essere la linea francese più conveniente, da un punto di vista dell'esercizio ferroviario, per i traffici provenienti dal nord della Francia e dal Belgio. L'itinerario alternativo che permetterebbe di raggiungere i futuri tunnel svizzeri (linea passante per Metz-Nancy e Basilea) non può essere raggiunto che attraverso linee già molto utilizzate in particolare in Francia e, pertanto, non rappresenta una alternativa conveniente. Nella stessa condizione di scelta d'itinerario si trovano i traffici ferroviari provenienti dal Lussemburgo e Belgio (più del 12% del traffico passante per Modane - fonte: banca dati CAFT 04). Per questi ultimi, l'itinerario alternativo più ad est rispetto alla Francia (attraverso il Lussemburgo, la Germania e la Svizzera), richiederebbe l'attraversamento di 4 frontiere invece che di 2 come, al contrario, passando attraverso la Francia. Lo stesso dicasi per il traffico proveniente dal Regno Unito (quasi 2% del traffico di Modane).

25) Per il traforo autostradale del Frejus, è stato calcolato che circa il 70% dei TIR che lo utilizzano sono diretti o arrivano da Nord ed hanno prevalentemente un itinerario più breve attraverso altri valichi. Solo il 20-25% è diretto verso Lione. E solo il 5-10% viene da Sud, dall'area iberica o dal Mediterraneo.

25) In primo luogo bisogna considerare che la Svizzera non ha nessuna intenzione di sopportare un traffico su gomma di proporzioni elevate. Per questo ha attuato tassazioni ai valichi per arginare la situazione e soprattutto ha investito in due importanti tunnel di base sotto le Alpi. Infine, la lunghezza del percorso non è la variabile più importante considerata dagli operatori quando pianificano il loro trasporto merci. Affidabilità, costi, efficienza, sicurezza, sono altresì importanti nelle scelte trasportistiche.

26) La perizia di audit già citata affermava esplicitamente più di due anni fa, che “ La linea ferroviaria del Frejus esistente stagna da più 15 anni al di sotto delle 10 MT”; e che “i traffici complessivi di merci su mezzi pesanti sono stabili dal 1994”.

Ciononostante l'argomento delle reali previsioni dei traffici è stato un tabù nelle riunioni tecniche, ed ogni volta si è toccato l'argomento tutto si è fermato di fronte alla “dichiarazione dei ministri”.

26) Prima di tutto non è vero che negli ultimi 15 anni il traffico merci sulla linea ferroviaria del Frejus è rimasto invariato sotto le 10 Mt. Nel 1998 dopo un trend sempre in crescita la linea ha superato ampiamente le 10 Mt raggiungendo un livello di traffico merci vicino alla saturazione. E' necessario ricordare, inoltre che, se è vero che il traffico è rimasto invariato in corrispondenza di tali valichi negli ultimi anni, esso è aumentato notevolmente in corrispondenza di tutti gli altri attraversamenti alpini, questo a dimostrazione che i limiti e le inefficienze tecniche di tali passaggi (in particolare quello ferroviario attuale, ma anche quelli stradali) hanno inibito il transito delle merci.

27) La perizia governativa notava anche che “ La chiusura del tunnel stradale del Monte Bianco è stata priva di effetti sul traffico ferroviario che transita a Modane”. Eppure l'emergenza era stata affrontata predisponendo la possibilità di 25 treni ed abbassando le tariffe del 30%.

27) Il passaggio da un modo di trasporto ad un altro, ed in particolare dalla strada alla ferrovia, richiede una complessa riorganizzazione che non può essere attuata in tempi brevi e per periodi transitori. Solo un sistema infrastrutturale e di servizio stabile ed affidabile può consentire agli operatori di trasporto di riorganizzare il proprio sistema logistico.

Se un'azienda aveva affidato al trasporto su gomma la distribuzione dei propri prodotti, in caso di chiusura di un valico, cambiare di qualche km l'itinerario del trasportatore non provoca grossi sconvolgimenti, riorganizzare completamente il trasporto passando dalla strada alla ferrovia impone programmazioni più lunghe e complesse, che molto spesso si fanno con oltre un anno di anticipo.

28) E soprattutto la valutazione degli esperti del ministero francese dà ai valori di capacità:

“ La capacità del tunnel storico di Modane è di 20 Milioni di Tonnellate ed il suo limite massimo è stimato a 25 MT” (ora lo attraversano nei due sensi circa 7MT).

Per quanto riguarda la linea, quando nel 1997 si raggiunse con 10 MT il massimo del traffico merci, l'impegno medio giornaliero risultava essere di 55 treni merci e di 85 nei giorni di punta. Se aggiungiamo a questi treni necessari al movimento passeggeri (circa 50 nel tratto di maggiore intensità tra Torino e Bussoleno) si arriva a 135. Con modesti interventi di adeguamento si potrebbe arrivare a 220 treni al giorno per cui, anche nei giorni di punta, ne resterebbero 85 a disposizione del traffico merci. Ciò potrebbe consentire il transito di altri 10 MT, e raggiungere il totale di 20MT (quasi tre volte il traffico attuale).

28) I lavori di RFI potenzieranno la Linea storica che potrà così arrivare ad ospitare oltre 200 treni giorno. Nonostante questo la linea esistente continuerà ad avere alcuni limiti strutturali (la sagoma delle gallerie e la pendenza su tutti) che non le consentiranno di attrarre in modo significativo il traffico circolante su gomma e non riuscirà a rispondere in modo completo all'aumento di traffico previsto. Tanto che gli studi revisionali elaborati indicano che a partire dal 2010 la linea storica avrà problemi di esercizio a causa di elevati livelli di congestione e che tra il 2017 e il 2020 sarà definitivamente saturata (Fonte: studio congiunto RFI-RFF-LTF del 2003).

Il solo potenziamento della linea storica senza la realizzazione della Torino-Lione pone anche un altro problema significativo per la Valle. La linea storica passa solo nella Bassa Val di Susa vicino alle abitazioni di 36.000 persone che, senza la nuova linea, dovrebbero assistere al passaggio di oltre 200 treni al giorno, prevalentemente merci che sono ovviamente i convogli più pesanti e rumorosi. Sarebbe una situazione insostenibile.

La nuova Torino-Lione, che ricordiamo passerà al 90% in galleria, potrà ospitare nelle due direzioni oltre 360 treni al giorno (secondo il modello di esercizio presentato nell'APR – Avant Project de Référence/Progetto Definitivo)

29) Come considerazione finale la perizia di audit conclude: “Una nuova linea per smaltire il traffico merci non si giustifica, in assoluto, prima del 2030, ammesso che sia giustificabile, tenendo conto che conduce essenzialmente a catturare traffico ferroviario svizzero e non ad un trasferimento modale.

Con dei limiti adeguamenti della linea francese e con i progetti svizzeri, i valichi alpini attuali potrebbero smaltire il traffico prevedibile”.

29) Ancora una volta, come si è già detto, si cita solo una delle perizie dell'audit del 2003 che ha viceversa offerto punti di vista sia a favore che critici sull'opera. Il trasferimento modale della nuova linea Torino-Lione è testimoniato dagli studi in materia. Nel 2004 il 78% del traffico merci in corrispondenza dei valichi alpini tra Italia e Francia (Frejus, Monte Bianco e Moncenisio) è avvenuto su gomma. Nel 2030, senza la Torino-Lione la percentuale salirà all'80% e le tonnellate di merci che passeranno sul corridoio Frejus e Montebianco su gomma saranno 63,6 Mt. Con la Torino-Lione si

potranno intercettare oltre 40 Mt di merci e si effettuerà un riequilibrio modale che alla fine sarà così composto: il 51% su gomma e il 49% su rotaia.

Allargando l'analisi alla totalità dei valichi tra Italia e Francia (Ventimiglia, Monginevro, Frejus, Monte Bianco, Moncenisio) nel 2004 l'85% del traffico merci è avvenuto su gomma. Questa percentuale sarà dell'83% nel 2030 se non verrà realizzato il progetto Torino-Lione e scenderà invece al 66% nel caso di realizzazione dell'opera.

(Fonte: SETEC Economie, aprile 2006).

30) Di fronte alla situazione odierna val la pena rileggere alcune affermazioni che sono state alla base del progetto della linea TAV-TAC Torino Lione.

Secondo Alpetunnel, nello studio presentato il 9/1197:

- "Tra il 1998 ed il 2010 le merci sulla linea ferroviaria attuale passeranno da 9,6 MT a 19 MT" (nel 2005, erano meno di 7 MT).

- "I passeggeri passeranno da 1.500.000 a 3.900.000" (ora sono 1300.000) (cfr. anche 41).

30) Prima dei lavori di ammodernamento della linea storica da parte di RFI le Milioni di Tonnellate merci trasportare si attestavano su circa 10 milioni di tonnellate annue. Oggi (dati 2004) si sono ridotte a 7 proprio perché a causa di questi lavori si sono dovuti sospendere tutti i treni notte, sia merci che passeggeri. Al termine dei lavori di ammodernamento (2009) la linea storica potrà arrivare ad massimo di circa 14 Mt anno + 3 Mt di Autostrada Ferroviaria. Cifra che sarà raggiunta velocemente tra il 2017 e il 2020.

Anche il numero di passeggeri è condizionato dai lavori sulla linea storica. Con la Torino-Lione si ipotizza di trasportare ogni anno 3,1 milioni di passeggeri nel momento della messa in esercizio e 4,1 milioni quando la linea sarà a pieno regime, nell'anno 2030. (Fonte: ISIS, marzo 2005)

31) L'ipotesi di un esaurimento della linea ferroviaria nella tratta più vicina a Torino entro il 2005(!) (cfr41) era tutto costruita sulla previsione di creare un servizio di tipo metropolitano nella cintura Ovest, che avrebbe tolto spazio al traffico merci.

Ma per dimostrare la necessità della Torino- Lione si taceva sul progetto in atto della linea metropolitana sino a Rivoli, che è direttamente concorrente a questo bacino di utenza.

31) Fare della Torino-Lione e delle metropolitana di Torino due progetti direttamente concorrenti è assolutamente fuorviante. Non risulta che tutte le città che hanno ottime reti di metropolitane siano costrette a rinunciare a progetti di nuovi collegamenti ad alta capacità o alta velocità. La Torino-Lione, inoltre, consentirebbe, intercettando gran parte del traffico merci oggi in transito sulla linea storica, di liberare diverse tracce per i treni passeggeri potenziando e velocizzando i collegamenti tra Torino e l'intera Val di Susa.

La questione della saturazione dei valichi esistenti

32) Non esistono pericoli di saturazione dei grandi valichi ferroviari e autostradali italofrancesi: sono tutti utilizzati sotto il 50%, e la tendenza è stabile o leggermente negativa.

In più, come si è detto, nel 2007 l'entrata in servizio di Loetschberg Sempione avrà come effetto una ripresa in carico di traffici che, in passato, gravavano su altro valichi

32) L'entrata in funzione del Loetschberg non inciderà significativamente sul numero di camion che ogni giorno attraversano la Val di Susa e la Valle della Maurienne, nè sul loro progressivo aumento previsto nei prossimi anni.

Gli studi che elaborano ipotesi sugli sviluppi del traffico utilizzano dei modelli matematici composti da numerose variabili (tra le quali ovviamente anche le entrate in funzione dei nuovi collegamenti ferroviari sotto le Alpi) e quindi non possono indicare con precisione scientifica il giorno esatto in cui la linea storica avrà raggiunto il livello di saturazione. Tuttavia gli studi più recenti indicano che a partire dal 2010 la linea storica avrà problemi di esercizio a causa di elevati livelli di congestione e che tra il 2017 e il 2020 sarà definitivamente satura (Fonte: studio congiunto RFI-RFF-LTF del 2003)

33) Tra Italia e Francia, la capacità di trasporto ferroviario potrebbe aumentare del 400% rimanendo al di sotto della capacità massima. La ferrovia e lo scalo di Ventimiglia possono aumentare di quasi 20 Milioni di Tonnellat, la ferrovia del Tenda, se elettrificata, potrebbe portare 5 MT assorbendo gli scambi tra il sud del Piemonte e la costa ligure e francese, la ferrovia del Frejus potrebbe assorbire 10 MT: in totale oltre 30 MT contro i 7,5 che passano attualmente tra Modane e Ventimiglia. Vi sono quindi enormi margini di utilizzo semplicemente intervenendo sull'esistente, anche tenendo conto la Genova Ventimiglia ed il binario in salita della linea di Modane sono entrate in servizio negli ultimi 25 anni.

33) La Genova-Ventimiglia presenta delle limitazioni significative che non ne consentono un utilizzo moderno. Su tale linea sono previsti investimenti di potenziamento da parte di RFI ma in ogni caso la linea non potrà superare le 2,4 MT anno di merci perché essa è dedicata in modo privilegiato al traffico passeggeri, sia a livello regionale che a lunga percorrenza.

Anche gli altri valichi hanno delle caratteristiche tecniche che non consentono uno sfruttamento in chiave moderna del trasporto merci. La ferrovia del Tenda per esempio è proprio una linea di montagna sulla quale non è possibile far circolare un traffico merci significativo. La pendenza elevata dei tracciati, i raggi di curva e la sagoma delle gallerie (più piccole del necessario) di fatto rendono queste linee ferroviarie inadatte ad un trasporto moderno basato in modo particolare sull'Autostrada Ferroviaria e risultano (anche venissero tutte potenziate) poco attraenti al fine di riequilibrare il traffico merci tra strada e ferrovia.

34) La facile redistribuzione del traffico merci dopo l'incidente che ha bloccato il tunnel autostradale del Frejus sta smentendo che motivava la Torino- Lione con la prossima saturazione dei valichi esistenti.

Il blocco del Frejus, attraverso cui passa il 40% delle merci dell'interscambio Italia/ Francia, non ha generato problemi di intasamento agli altri valichi.

34) Per fortuna gli altri valichi esistenti sono riusciti ad arginare il problema del Frejus del 2005, non senza però gravi problemi di congestione. Si ricordano infatti bene le lunghissime code al valico del Monte Bianco. Il problema è tuttavia quello che attraversa il valico del Frejus (e quindi attraverso la Valle di Susa e la Valle della Maurienne) quando il valico è aperto e quando magari ne sono chiusi altri. La chiusura del traforo del Monte Bianco per l'incidente del 1999 ha determinato un aumento del traffico stradale sui valico del Frejus di oltre il 100% mentre la linea storica ha avuto una ricaduta modesta. Questo dimostra che se non si realizzano delle linee ferroviarie moderne e con prestazioni elevate, il trasporto su gomma, senza un'alternativa efficace, sarà sempre e solo l'unica scelta.

35) L'ipotesi di saturazione delle linee è basata sulla dichiarazione dei due ministri dei Trasporti a Modane, il 15 maggio 2000, quando, sotto l'effetto dell'incidente del Monte Bianco, fu fissato l'obiettivo politico del "quadruplicamento" delle merci come conseguenza (!) della costruzione della nuova linea Torino- Lione. Cioè si promuoveva l'opera anche senza le previsioni di traffico.

35) L'ipotesi della saturazione della linea esistente è suffragata da numerosi studi e come detto viene individuata nell'arco temporale 2017-2020.

L'aspetto che maggiormente preoccupa però è, più della saturazione della linea attuale, l'esponenziale crescita del trasporto su gomma attraverso la Val di Susa e la Valle della Maurienne. Senza la realizzazione di un'alternativa efficiente come una linea ferroviaria moderna, il camion rappresenterà sempre l'opportunità più usata. Nel 2022 senza la Torino-Lione saranno oltre 10.500 i tir che tutti i giorni transiteranno attraverso i valichi del Frejus e del Monte Bianco. (Fonte: SETEC Economie, aprile 2006)

36) In pratica con la "Dichiarazione dei Ministri" di Modane si è arbitrariamente attribuito ad un sistema di trasporto mai sperimentato (l'autostrada ferroviaria) ed al semplice fatto di creare una nuova linea, la capacità di generare un aumento enorme delle merci trasportate, per di più su di un itinerario già "maturo"; in cui i volumi di traffico tendono a rimanere stabili. E si è tenuto per vero questo dato come base per tutte le simulazioni relative, anche quando i dati reali smentivano clamorosamente queste ipotesi (cfr. Alpetunnel- Relazione Finale, pag. 59 e pag 119).

Il risultato della linea Pontebbana verso l'Austria, che è recentissima e moderna, e che è utilizzata solo al 20%, sta a dimostrare come il rapporto tra creazione di una nuova linea ed aumento di traffico non è affatto automatico.

36) Uno dei più moderni sistemi di Autostrada Ferroviaria, simile a quello che verrà attuato sulla Torino-Lione, è in realtà in funzione dal 1994 su Eurotunnel, e al di là dei problemi relativi al montaggio finanziario, dal punto di vista trasportistico è efficiente.

Gli studi svolti in materia di sviluppo del traffico merci, inoltre, sono stati elaborati su dei modelli matematici complessi e ovviamente non sulle dichiarazioni dei Ministri. Inoltre le variabili alla base di questi modelli sono state aggiornate di volta in volta con il mutare degli sviluppi economici, con l'apertura (o la previsione di apertura) degli altri valichi attraverso le Alpi, con la situazione dei flussi di traffico, etc. Le simulazioni oggi a disposizione sono il frutto di anni di studi e di elaborazioni ed hanno un alto livello di attendibilità. Studi che concordano nell'indicare entro il 2022 un aumento di oltre il 100% del traffico merci su gomma (dalle attuali 24 milioni di tonnellate a 51 Mt) attraverso i valichi del Frejus e del Monte Bianco senza la realizzazione della Torino-Lione.

37) Il trattato sottoscritto a Torino nel 2001 stabilisce che la Torino Lione si giustifica per la saturazione dei valichi esistenti; così si sono presentati progetti che calcolano i traffici futuri sulla base della dichiarazione dei ministri invece che sui dati reali.

37) Tale teorema è evidentemente falso. Nessuna società che si occupa dell'elaborazione di modelli per lo studio dello sviluppo del traffico merci potrebbe mai costruire un modello previsionale su delle dichiarazioni dei Ministri invece che su una serie di variabili attentamente analizzate e aggiornate con l'evolversi delle condizioni socio-economiche di riferimento.

38) La Questione del saturamento è fondamentale per l'esecuzione o meno degli accordi.

La perizia presentata dal governo francese del 2003 puntualizza che : " Il trattato del 29 gennaio 2001 non dà una data di realizzazione delle opere poiché l'articolo 1 dice testualmente che – la loro messa in servizio dovrà essere attuata alla data di saturazione delle linee esistenti". Quindi se non ci sarà saturazione non dovrà esserci neppure la Torino- Lione.

38) Come più volte detto l'enorme volume di studi sullo sviluppo del traffico merci nei prossimi anni concordano nell'indicare che a partire dal 2010 la linea storica avrà problemi di esercizio a causa di elevati livelli di congestione e che tra il 2017 e il 2020 sarà definitivamente satura (Fonte: studio congiunto RFI-RFF-LTF del 2003).

E' evidente tuttavia che se si attende quella data per dare inizio alla realizzazione della Torino-Lione considerando poi i tempi tecnici per la realizzazione e per la fase di prova dell'opera non si potrà dare una risposta efficace e puntuale all'aumento del traffico a svantaggio proprio della Val di Susa e della Valle della Maurienne, che dovranno per forza di cose sopportare un esponenziale aumento del passaggio dei mezzi pesanti sulle proprie strade.

39) Nelle considerazioni finali, l'audit tecnico economico presentato dal governo francese dice anche che:

“ In conclusione: è ancora troppo presto per poter dire quando le infrastrutture di trasporto alpino saranno sature, Per quanto riguarda l'autostrada ferroviaria le incertezze che persano oggi su questa attività sono tali che la Commissione di esperti ritiene prematuro pronunciarsi”.

39) Come già detto, i diversi studi pubblicati nel 2003 in Francia hanno fornito punti di vista differenti sull'opera. Alla fine del 2003 però, all'interno del Comitato Interministeriale di Sviluppo del Territorio (CIADT) il Governo francese ha ribadito in modo perentorio il proprio impegno a favore della Torino-Lione, considerata uno dei progetti prioritari tra quelli infrastrutturali. Il Governo francese ha anche concretizzato il propria parte di finanziamenti ai lavori di ricognizione in corso di realizzazione. Infine, nel maggio del 2006, in occasione del lancio dell'Inchiesta Pubblica in Francia, per la parte situata tra Sain Jean de Maurienne e la frontiera franco-italiana, i poteri pubblici hanno nuovamente manifestato in modo concreto la loro volontà di realizzare l'opera.

In questa occasione è stata allo stesso tempo ricordata l'importanza dell'Autostrada Ferroviaria tanto con l'esperimento attualmente in funzione sulla linea storica quanto con la messa in esercizio della Torino-Lione quando si potrà mettere in funzione un'Autostrada Ferroviaria a grande sagoma che permetterà un'ampia ripartitura modale del traffico merci.

40) Mentre qualche capitolo prima sosteneva che:

“ L'aumento di capacità del traffico merci classico per effetto della messa in opera del progetto del nuovo tunnel non contribuirà per niente all'alleggerimento del traffico stradale nella regione di confluenza delle valli alpine”.

40) Ricordiamo ancora una volta che quella citata è solo una delle perizie dell'Audit governativa, all'interno della quale sono confluiti punti di vista diversi sull'opera, alcuni favorevoli all'opera e alcuni critici. A fine 2003 sulla base delle diverse perizie il Governo francese ha confermato il proprio impegno a favore della Torino-Lione. Gli studi più recenti (Fonte: DUP_2 - Inchiesta di Pubblica Utilità per la parte francese della tratta transfrontaliera) indicano che senza la Torino-Lione nel 2030 ci saranno 63,5 Mt di merci su gomma che attraverseranno i valichi del Frejus e del Monte Bianco. Di questi la nuova linea si stima riuscirà ad intercettare 22,1 Mt, grazie anche all'Autostrada, realizzando un riequilibrio modale di quasi il 35%.

41) Val la pena di rileggere alcune dichiarazioni che furono alla base del progetto della nuova linea per confrontarle con la situazione attuale:

- Sole 24 Ore – 21.12.91. “ Il Centro Studi sui Trasporti delle Ferrovie italiane ha calcolato che la linea Torino Modane raggiungerà una saturazione nel 1997” (oggi siamo a circa un terzo della sua capacità);

- La Stampa – 30.9.00. “ Il Direttore delle Infrastrutture delle FS, Moretti lancia l’allarme: entro il 2005 i binari che arrivano dalla Val di Susa saranno saturi. Le ferrovie non saranno in grado di aggiungere neppure uno spillo tra Torino ed Avigliana” (oggi siamo ancora sotto il 50% ed è stato possibile inserire in 120 treni per le Olimpiadi).

41) A causa dei lavori di riammodernamento e di messa in sicurezza della linea esistente da parte di RFI, il traffico (in particolar modo merci) è stato fortemente ridotto. Dalla rimessa in esercizio a pieno regime della linea (prevista nel 2008) sulla base degli studi più recenti, nell’arco temporale compreso tra il 2017 e il 2020, essa raggiungerà il livello di saturazione. Inoltre bisogna ricordare che le prospettive di crescita economica mondiale ed europea previste prima dell’11 settembre sono state per forza di cosa ridimensionate dopo il noto atto terroristico avvenuto in America.

42) L’autostrada ferroviaria è il pretesto con cui viene giustificato il tunnel di base e l’obiettivo del trasferimento delle merci su ferrovia. Solo la ridotta pendenza del tunnel di base permetterebbe di farvi transitare i maxitreni lunghi 1500 metri, pesanti 4000 T, che caricherebbero i TIR completi invece dei soli cassoni. Questi treni sarebbero tre volte più lunghi e tre volte più pesanti dei merci attuali, ma il peso netto delle merci sarebbe solo il doppio (dati Alpetunnel): il resto è spreco.

42) L’Autostrada Ferroviaria non è un pretesto ma è un’alternativa efficiente al progressivo aumento del traffico su gomma attraverso i valichi alpini a cui l’Europa ha deciso di porre rimedio. Va precisato che l’Autostrada Ferroviaria prevede sia il trasporto di camion completi sia dei semirimorchi. In ogni caso è vero che trasportare tir completi può essere un over-cost energetico ma non si può definire spreco perché non si considerano i benefici e i risparmi in termini ambientali e sociali che si ottengono riducendo il passaggio dei camion sulle strade, specialmente sui valichi alpini.

Il progetto, inoltre, è stato pensato per accogliere convogli lunghi 750 metri (compresa la locomotiva).

Tale valore, compatibile con i binari di precedenza di Bruzolo, della futura stazione di servizio e di sicurezza sotterranea di Modane/Villarodin-Bourget e di Saint Jean de Maurienne, è lo stesso adottato dalle linee nazionali di accesso.

Con una pendenza massima del 12,5 per mille, variando il numero delle locomotive (1 o 2 a seconda della velocità), si possono utilizzare treni merci lunghi 750 metri e trainanti una massa massima di 2050 tonnellate.

Il convoglio di Autostrada Ferroviaria, lungo anch’esso 750 metri, consente di trasportare 30 TIR completi (motrice +rimorchio) togliendo circa un milione di veicoli pesanti dalla circolazione stradale alpina.

In caso di aumento del traffico, a lungo termine il progetto potrebbe essere adeguato, allungando i binari di precedenza, alla circolazione di treni lunghi 1500 metri.

43) Secondo la rivista specializzata francese " Le Rail" (maggio 2005) l'autostrada ferroviaria tra Orbassano ed Aiton, che collauda il modello di servizio che è previsto per la linea Alta Capacità Torino Lione, trasporta 12000 mezzi all'anno ed ha un deficit di 15'17 milioni di euro all'anno.

In altre parole, ogni viaggio di 175 chilometri costa alle ferrovie 1350 euro, oltre ai 290 euro del costo del pedaggio che viene pagato dal mezzo. L'errore non sta nelle qualità della ferrovia, che ha risultati analoghi a quelle delle altre tratte alpine dove le navette di semirimorchi sono efficienti, ma nel nuovo sistema. E i 12.000 mezzi sono solo l'1% dei camion che passano per il traforo autostradale del Frejus.

43) I poteri pubblici hanno avviato una riflessione importante per allungare il percorso (oggi tra Orbassano ed Aiton) di Autostrada Ferroviaria implementando (grazie ai lavori di ammodernamento portati avanti da RFI) il numero e le tipologie di treni ospitabili sulla linea. Questo permetterà di ridurre in modo considerevole l'impegno economico di Italia e Francia. L'obiettivo è di scendere progressivamente sotto la soglia del 30% di sovvenzione pubblica. Dal punto di vista dell'utilizzo invece, dopo una prima fase di adattamento, oggi il servizio sta crescendo in modo considerevole.

Nel 2004 si sono registrati 6.500 passaggi che sono diventati oltre 17.000 nel 2005 e 20.000 nel 2006. Sono 9.000 i camion che trasportano materiale pericoloso tolti dalle strade della Val di Susa. I treni circolano oggi con un carico medio che supera il 65% della disponibilità, con punte dell'80% per i convogli del pomeriggio.

Risultati molto confortanti se si considera soprattutto che quella di Modalhor è un'offerta che interessa un tragitto piuttosto corto e che non è ancora in grado (a causa dei limiti strutturali della linea esistente) di offrire tempi di percorrenza competitivi con il trasporto stradale..

Da notare che L'Autostrada Ferroviaria del futuro collegamento non avrà i limiti di sagoma e di pendenza della linea attuale e potrà trasportare oltre 1 milione di camion sui treni, dove sulla linea attuale a piena capacità non si potranno superare i 150-200 mila camion.

L'Autostrada Ferroviaria, prevedendo di caricare su rotaia camion completi e semirimorchi, ovviamente dal punto di vista energetico rappresenta un investimento importante. Anche perché oltre alle merci si trasporta la motrice del camion. In aggiunta ai costi energetici ci sono però i costi ambientali da tenere in considerazione. Quanto costa in termini ambientali il passaggio di oltre 5.000 camion in direzione Frejus e Monte Bianco?

44) L'Autostrada ferroviaria con supertreni merci è il cardine del progetto approvato dalla Conferenza Intergovernativa. Ma i progetti presentati da RFI (Rete Ferrovie Italiane) in Val di Susa hanno i fasci di binari di scambio assai più corti, che non ne permetterebbero l'uso. E' una convinzione sostenibile o solo un espediente per minimizzare i progetti presentati ai comuni e cambiarli dopo per necessità?

44) Come detto il progetto Torino-Lione è stato tarato su treni di lunghezza massima di 750 m. I binari di precedenza sono adeguati per queste lunghezze, tuttavia saranno realizzati in modo tale da poter essere allungati se in futuro venissero utilizzati treni più lunghi, fino a 1.500 m.

45) In realtà far viaggiare i tir completi sui treni non è “mettere le merci su ferrovia”: si tratta di un doppione con costi energetici e di gestione assurdi, inventato per acccontentare sia le società che costruiscono camion o ne gestiscono i trasporti che quelle di materiale ferroviario. Non si diminuisce il traffico merci se non si diminuiscono i mezzi circolanti,

Dal punto di vista energetico l'autostrada ferroviaria è peggiore del mezzo stradale: il rapporto tra peso totale del mezzo a vuoto e quello delle merci trasportate è di 1:1,5 per un camion e di circa 2:1 per il treno dell'autostrada ferroviaria. Il vero futuro del trasporto ferroviario è nell'uso dei containers, delle casse mobili, o, perlomeno, dei semirimorchi

45) L'Autostrada Ferroviaria è una delle opportunità di riduzione del traffico merci su gomma che offrirà la nuova linea Torino-Lione. Una grande risorsa, ma non l'unica. Ovviamente l'uso dei grandi container, della casse mobili, rappresentano anch'esse un'alternativa efficace per riequilibrare il trasporto dalla gomma alla ferrovia. Essi però ancora una volta non possono essere veicolati in modo sicuro, affidabile ed efficiente sulla linea storica. Insomma che si tratti di Autostrada Ferroviaria o di treni merci classici, la linea storica essendo stata costruita sul finire del 1800 presenta delle caratteristiche strutturali che la rendono inadatta ad un trasporto merci moderno.

Si consideri, per esempio, che l'attuale linea passa vicino alle abitazioni di 36.000 persone solo nella Bassa Val di Susa, con tutte le ripercussioni per sicurezza e inquinamento acustico per gli abitanti senza la realizzazione di una nuova linea dedicata in modo privilegiato al trasporto merci.

Uno degli obiettivi della Torino-Lione è di offrire un'alternativa ferroviaria performante. La futura linea grazie ad una pendenza ridotta, permetterà di far circolare tutti i tipi di treni in condizioni di massima sicurezza e affidabilità, riducendo sensibilmente i costi di utilizzo. La Torino-Lione permetterà inoltre la messa in servizio di un'Autostrada Ferroviaria, che potrà trasportare tutti i tipi di camion con una frequenza sostenuta e con dei tempi di trasporto molto competitivi.

46) Secondo la perizia tecnico economica presentata dal governo francese nel 2003: “ il numero dei mezzi pesanti tolti dai tunnel stradali del Monte Bianco e del Frejus è quasi uguale sia nello scenario di riferimento – e cioè in assenza della nuova linea – che in quello con il nuovo progetto”. La sola differenza sarebbe rappresentata dalla autostrada ferroviaria

46) Il numero di mezzi pesanti tolti dalla strada dalla Torino-Lione sarà molto significativo e gli studi condotti in materia lo confermano (Fonte SETEC Economie, aprile 2006).

Nel 2022 le milioni di tonnellate che circoleranno su strada attraverso i valichi del Frejus e del Montebianco, senza la realizzazione della Torino-Lione, saranno 51 Mt. Di queste la nuova linea riuscirà (anche se non ancora a regime in quel momento) ad intercettare 11,7 Mt generando un riequilibrio modale del 23%. Nel 2030 le merci circolanti sul corridoio stradale, senza l'opera, saranno 63 Mt. Di questo aumento del traffico su gomma la Torino-Lione (a pieno regime) ne intercetterà 22,1 Mt, per un riequilibrio modale di quasi il 35%.

47) Ma, sempre secondo questa perizia: “ L’autostrada ferroviaria permetterebbe un trasferimento modale sulla ferrovia, ma, nelle previsioni, riguarderebbe solo il 10% dei mezzi, mentre il 90% resterebbe su strada”. Però: “ l’autostrada ferroviaria è il settore in cui le previsioni di traffico sono le meno affidabili” (e l’esperimento tra Orbassano ed Aiton mostra che la quota reale è inferiore all’1%).

47) La ripartitura modale consentita dalla Torino-Lione sarà significativa. Oggi circa l’80% del traffico merci tra l’Italia e la Francia circola su gomma. Nel 2030 con la Torino-Lione a pieno regime (che sarà in grado di trasportare oltre 40 Mt di merci), si potrà riequilibrare il traffico merci con un 51% su gomma e un 49% su rotaia.

L’esperimento di Autostrada Ferroviaria tra Orbassano ed Aiton dopo una prima fase di adattamento sta dando ottimi risultati, soprattutto se si considera che è un’offerta che interessa un tragitto piuttosto corto, che non è ancora in grado (a causa dei limiti strutturali della linea esistente) di offrire tempi di percorrenza molto competitivi con il trasporto stradale e che solo un numero ridotto di camion (a causa della sagoma delle gallerie) può utilizzare tale servizio.

Nel 2004 si sono registrati 6.500 passaggi che diventano oltre 17.000 nel 2005 e si prevede saranno 20.000 nel 2006. Sono 9.000 i camion che trasportano materiale pericoloso tolti dalle strade della Val di Susa. I treni circolano oggi con un carico medio che supera il 65% della disponibilità, con punte dell’80% per i convogli del pomeriggio.

48) Nella “Sintesi non tecnica” che riassume gli studi di VIA presentati da LTF è detto che:

“Le analisi allegate al progetto stimano al 15-20% la riduzione dei corrispondenti traffici autostradali connessa alla realizzazione dell’opera”.

Si tratta, anche secondo le stime della perizia governativa, di stime troppo ottimistiche ma è interessante notare come le stesse valutazioni dei promotori siano assai minori della promozione politica che vuol far credere che la nuova linea svuoterà le strade!

Il milione di TIR tolti dalle strade secondo una pubblicità fasulla, sono 250.000 secondo i calcoli dei proponenti, 150.000 secondo quelli del governo, 15000 secondo le prove.

48) La percentuale di riequilibrio modale messa in atto dalla Torino-Lione sarà del 23% in una prima fase e del quasi 35% a regime, nell’anno 2030.

Nel 2030 le merci circolanti sul corridoio stradale, senza l’opera, saranno 63 Mt. Di queste la Torino-Lione (a pieno regime) ne intercetterà 22,1 Mt che corrispondono ad oltre un milione di camion che verranno quindi tolti dalla strada (Fonte SETEC Economia, aprile 2006).

49) La perizia già citata solleva grossi dubbi anche sulla sua utilità per il traffico:

“ L’autostrada ferroviaria ha un effetto ambiguo nell’ottico di un trasferimento modale della strada alla ferrovia. Essa permette l’alleggerimento del traffico stradale su di una tratta, ma parallelamente ha la tendenza ad accrescere l’interesse al trasporto stradale su lunghe distanze. In quest’ottica non può essere fatto un paragone tra il progetto franco italiano ed i progetti ferroviari svizzeri.

49) Si è più volte detto che quella citata non è la perizia definitiva del Governo francese, ma è solo una delle perizie diverse confluite nell’audit francese. Al termine del quale, è bene ricordarlo, la Francia ha ribadito il proprio impegno per la realizzazione della Torino-Lione. Togliere i camion dalle strade, in special modo dai valichi alpini, è una priorità non solo dell’Italia e della Francia, ma dell’Unione Europea. L’idea sul medio-lungo periodo è proprio quella di avere in Europa assi di collegamento ferroviario moderno tra il Nord e il Sud e tra l’Ovest e l’Est in modo da poter convogliare sempre più sulla ferrovia il traffico merci oggi circolante su gomma.

50) Infatti la perizia calcola che “ Lo sviluppo dell’autostrada ferroviaria si fa comunque in parte a spese del trasporto ferroviario classico, riducendo sensibilmente i collegamenti disponibili per quest’ultimo, a causa della sua necessità di un cadenzamento elevato: un treno ogni mezz’ora”.

50) Gli esperti hanno studiato un modello di esercizio efficace e compatibile con le necessità della nuova tratta. Il modello prevede l’ottimizzazione tra i treni viaggiatori che transiteranno a 220 km/h e i treni merci e quelli di Autostrada Ferroviaria che transiteranno a 100-120 km/h. Nella giornata tipo (giorni feriali) sulla nuova linea circoleranno dai 24 ai 32 treni viaggiatori veloci, 108 treni di Autostrada Ferroviaria e circa 170 treni merci, per un totale di oltre 360 treni.

51) Il flop degli esperimenti dell’autostrada ferroviaria era stato previsto dagli studi di settore: anche Alpetunnel, nella Relazione Finale, si esprime in questi termini:

“ L’obiettivo dell’Ufficio Federale dei Trasporti svizzero (per le linee che attraversano le Alpi) non è quello di sviluppare la “ strada viaggiante”, dati i costi elevati, ma quello di puntare allo sviluppo dei trasporti combinati non accompagnati, principalmente containers e casse mobili”

51) L’Autostrada Ferroviaria è ritenuta da numerosi esperti come un’alternativa valida, affidabile e sicura al trasporto su gomma. Inoltre, come già detto, la nuova linea Torino-Lione sarà importante per tutti i tipi di treni: merci classici, passeggeri e Autostrada Ferroviaria. Anche i containers e le casse mobili sono veicolati a fatica dalla linea storica a causa delle proprie capacità strutturali: pendenza elevata, sagoma delle gallerie, raggi di curva, etc.

Inoltre, è bene ricordare che la linea storica attraversa numerosi centri abitati con ovvie ripercussioni sia sulla sicurezza del trasporto merci sia sulla vita delle popolazioni, mentre la nuova Torino-Lione viaggerà al 90% in galleria, lontano dai centri urbani.

52) Sempre secondo la perizia governativa: “ Vi è una incompatibilità tra il previsto cadenzamento ogni 30 minuti dell’autostrada ferroviaria (su cui si basa tutto il progetto di questo sistema) e la circolazione dei TGV nei tunnel a 220Km/h.

L’insieme delle osservazioni fatte invita a prendere con grande prudenza le proiezioni di traffico fornite, che appaiono insufficientemente motivate e basate su ipotesi troppo ottimistiche”.

52) Come detto precedentemente gli esperti hanno elaborato un modello di esercizio compatibile con le caratteristiche della linea e con gli obiettivi di riequilibrio modale, in grado di ottimizzare la circolazione fra i vari tipi di treni: viaggiatori, merci e Autostrada ferroviaria.

53) Un semplice calcolo può illustrare il vincolo di una linea dove i treni passeggeri circolano a 220 Km/h ed i treni merci circolano a 100 Km/h. La differenza di velocità di 120 Km/h su di un tratto di circa 80 Km senza possibilità di sorpasso (la stazione di Modane è solo soccorso) fa sì che ci debba essere un intervallo di 40 minuti tra l’entrata nel tunnel di un treno merci e di uno passeggeri. E questo è ovviamente incompatibile con le frequenze dei treni necessari.

53) Nel modello di esercizio previsto il binario di precedenza della stazione sotterranea di servizio e di sicurezza di Modane/Villarodin-Bourget non viene utilizzato in regime normale.

Il modello di esercizio tiene conto del vincolo di distanziamento dei treni a 4200 metri e, cioè, tra la partenza di un treno “lento” e quella di un treno “veloce”, deve esserci un intervallo di tempo tale che i due treni non possano avvicinarsi più di 4200 metri prima del raggiungimento di un binario di precedenza, previsto dallo stesso modello di esercizio al di fuori della tratta Saint Jean de Maurienne - Bruzolo.

Quindi, per ogni direzione della parte comune, nell’ora di punta si succedono un treno a velocità elevata, tre treni di AF a 120 km/h e due treni merci a 100 km/h.

54) In ogni caso la stessa perizia francese sostiene che l’Autostrada Ferroviaria è inattuabile, così come è stata pensata: “ Lo scenario presentato da LTF si basa su di un’offerta di servizio TGV calcolata supponendo che i TGV passino sotto il tunnel alla velocità normale. Questa ipotesi è chiaramente una gonfiatura e permette di evidenziare l’imperfetta messa a punto delle previsioni del traffico merci passeggeri che si basano su delle ipotesi che si escludono a vicenda.

54) Ancora una volta si commette l’errore di prendere una delle perizie e farla diventare la perizia condusiva. Il modello di esercizio previsto da LTF è molto semplice ed è noto da tempo. Nell’orario di punta si succedono un treno passeggeri a velocità elevata, 220 Km/h, tre treni di Autostrada Ferroviaria a 120 km/h e due treni merci a 100 km/h.

55) Nessuno ha mai verificato, neppure su di un tratto sperimentale, la compatibilità meccanica del transito dei TGV con i treni superpesanti. Le rotaie delle linee esclusivamente TGV sono rettificate quasi giornalmente e questo rende ancor più incredibile che sulla stessa linea possano viaggiare dei treni così usuranti. In effetti i francesi, a parte il tunnel di base, prevedono per le merci una linea diversa da quella utilizzata dai TGV.

55) In territorio francese i treni passeggeri e i treni merci passeranno sulla stessa linea non solo nel tunnel di base ma anche nel tratto tra la Combe de Savoie e Saint Jean de Maurienne dove vi è l'imbocco ovest del tunnel di base.

Il binario è stato progettato per i veicoli ferroviari aventi un carico di 25 tonnellate per asse. Questo valore è quello adottato per le linee AV-AC italiane, cioè per le linee a traffico misto (viaggiatori e merci). L'usura indotta al binario dai treni veloci e dai treni merci è compatibile con gli standard di manutenzione e di monitoraggio adottato per i livelli di traffico previsti dal modello LTF.

Ovviamente nel modello di esercizio che avrà la Torino-Lione si è tenuto conto della manutenzione notturna necessaria alla linea. I materiali e la tecnologia attuale, infine, non creano problemi di sorta per il passaggio sulla stessa linea ferroviaria di treni merci e treni passeggeri.

56) La linea storica non è né vecchia né antieconomica, e fino al 2000 è stata il più importante valico ferroviario d'Italia. Il binario di salita è nuovo ed è entrato in servizio solo nel 1980. L'intera linea ha performance analoghe a quelle delle linee degli altri maggiori valichi alpini internazionali, e con i lavori di aumento della sagoma delle ultime gallerie, che saranno terminati tra un anno, sarà ulteriormente adeguata.

Rispetto ad un treno merci che percorra un tunnel di base c'è la necessità di maggiore energia di spinta e di un locomotore in più, ma si tratta di costi poco significativi di fronte agli enormi costi energetici e di manutenzione che richiederebbe il tunnel di base (cfr.96). Le pendenze ed i tempi di percorrenza sono analoghi a quelli della vicina autostrada, inaugurata nel 1990: ed un convoglio che parte da Orbassano arriva alla piattaforma logistica di Aiton, in Savoia, in meno di tre ore, perfino meglio di un TIR che faccia in autostrada lo stesso tratto alpino.

56) La linea storica è stata aperta nel 1870. Per quanto rappresentasse un progetto avveniristico in quegli anni oggi risulta inevitabilmente inadatta ad un sistema trasportistico moderno. Anche se il binario di salita è relativamente nuovo, la pendenza della linea è purtroppo sempre la stessa, oltre il 33 per mille. Una pendenza che non consente il passaggio di treni lunghi e pesanti. La sagoma delle gallerie (verrà portata a 4 m) che è oggetto dei lavori di riammodernamento da parte di RFI, amplierà la gamma di container che potranno essere veicolati sulla linea ma non consentirà comunque il trasporto di carichi più ingombranti che rappresentano viceversa la tendenza attuale.

La nuova Torino-Lione avrà una pendenza inferiore al 12 per mille, avrà sagome delle gallerie più ampie, raggi di curva inferiori, passerà lontano dai centri abitati e al 90% in galleria, insomma avrà tutte le caratteristiche di una linea ferroviaria moderna ed efficace.

Del resto anche in altri punti dei valichi alpini sono in costruzione o in progetto tunnel di base moderni per realizzare linee ferroviarie più efficienti: il tunnel del Lötseberg, il tunnel del San Gottardo, il Tunnel del Brennero.

La valutazione di impatto ambientale

57) Nello studio presentato da LTF ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, l'alternativa zero, cioè l'ipotesi di non costruire l'opera, fu esclusa dicendo che "da valutazioni trasportistiche emerge che l'intera linea storica tra il 2015-2017 sarà completamente satura. Una valutazione che è talmente fuori dalle linee decennali di tendenza da poter essere definita falsa.

Per i vari studi per la procedura di V.I.A. sono state redatte 5.000 pagine: ma non si parla mai dei progetti ferroviari svizzeri che sono già in corso di realizzazione e che modificheranno lo scenario dei trasporti. Ed è ancor più inaccettabile che non vi siano tabulati o dati sull'andamento negli ultimi anni del transito di merci al traforo ferroviario ed a quello autostradale del Frejus, dal momento che questi dati contraddicono le tesi espresse.

57) Come più volte ricordato gli studi più recenti indicano nell'arco temporale tra il 2017 e il 2020 il raggiungimento del livello di saturazione della linea storica. Bisogna considerare che gli studi sugli sviluppi del traffico comprendono numerose variabili e di conseguenza, al cambiare di una variabile, possono modificarsi leggermente gli estremi temporali. Il modello elaborato per calcolare gli sviluppi di traffico sul corridoio di riferimento tiene ovviamente conto sia della realizzazione dei progetti ferroviari svizzeri (e non solo) che delle loro entrate in funzione.

Anche sull'andamento degli ultimi anni del traffico merci sul traforo ferroviario del Frejus si è più volte detto che dal 2001 sono in atto i lavori di riammodernamento da parte di RFI e dunque la linea è a capacità ridotta, sono stati infatti soppressi tutti i treni notte. E' evidente che in questo caso i dati di transito non sono statisticamente significativi perché condizionati dai lavori in corso.

58) Anche nell'ultimo studio redatto a dicembre 2003, permangono tutte le omissioni sulla mancata crescita dei trasporti, sulla non rispondenza di questa scelta progettuale all'obiettivo di spostare il trasporto merci dalla strada alla rotaia, e sull'effettiva consistenza degli impatti dell'opera.

E' fuori ogni logica che si continui ad andare avanti senza una pausa di riflessione e senza disporre una perizia che aggiorni il quadro generale.

58) Con l'uscita della Torino-Lione dalla Legge Obiettivo, come previsto nell'attuale quadro normativo di riferimento e come indicato all'interno della Conferenza dei Servizi, verrà realizzato uno nuovo Studio di Impatto Ambientale sull'intera opera che sarà consegnato ai Ministeri competenti nella primavera del 2007.

Il quadro generale del progetto viene, in ogni caso, costantemente monitorato e aggiornato in base alle situazioni economiche, politiche, ambientali e sociali di riferimento. LTF continua la sua attività di studio e nuove elaborazioni e nuovi approfondimenti per esempio sul traffico merci e sulla sua evoluzione vengono puntualmente portati avanti dalla direzione studi. Per questo motivo nel corso del tempo qualche dato di previsione sul traffico può essere leggermente diverso dal precedente, proprio perché i dati vengono ricalcolati e aggiornati in base alla situazione di riferimento.

Nuovi studi sul traffico sono stati forniti in occasione della consegna del Progetto Preliminare (APS in Francia). LTF ha recentemente concluso (fine 2006) gli studi per l'APR (Progetto di Riferimento/Progetto Definitivo).

59) Lo studio per la Valutazione di Impatto Ambientale del tunnel di base è stato approvato nonostante gravi contraddizioni: anche se gli accordi di Torino imponevano procedure parallele, è stato presentato un progetto per i soli 20 km della parte italiana (sui 79,5 Km totali), mentre si discuteva ancora se realizzarlo ad una o due canne. E si è previsto di collocare tutto lo smarino in un sito in Francia senza fare alcuna comunicazione allo stato francese od al comune interessato, che tutt'ora non hanno rilasciato alcuna autorizzazione. Questa mancata comunicazione ha violato anche la direttiva UE sugli impatti transfrontalieri.

59) Gli accordi intercorsi tra i due stati prevedono procedure parallele a livello di tempistica, ma in Italia e Francia a livello procedurale ci sono leggi differenti da seguire ed ovviamente ogni stato deve procedere secondo la propria giurisdizione. Sulla tratta transfrontaliera importanti studi sull'impatto ambientale sono ovviamente già stati fatti sull'intero tunnel di base ma poi, per rispettare le leggi vigenti nei rispettivi stati, LTF ha presentato il proprio progetto in Italia per la tratta italiana e in Francia per la tratta francese.

60) Il trattato di Torino, che ripartisce le competenze in territorio italiano, affidava a LTF la tratta che comprende il tunnel di base e la linea sino a Bussoleno, ed alle Ferrovie (RFI) la parte successiva, "da Bussoleno al nodo di Torino". Ma la progettazione di LTF è stata fatta fino a Borgone, e su questa ha ottenuto tutte le approvazioni. In un momento successivo RFI, dovendo riprogettare il tratto da Borgone a Torino secondo le richieste regionali, ha rifatto il progetto a partire da Bussoleno, affermando però esplicitamente che per l'autorizzazione di VIA valeva quella di LTF.

60) La progettazione preliminare è stata svolta da LTF nel 2003 nella tratta di circa 74 km compresa tra Saint Jean de Maurienne e la Piana di Bruzolo. La successiva progettazione preliminare di RFI ha recepito numerose prescrizioni della Regione Piemonte tra le quali: l'eliminazione del salto di montone a Bruzolo, la sospensione del raccordo tra la galleria del Musinè e la Chiusa di S. Michele. Tali adeguamenti sono stati elaborati in un documento allegato alla progettazione di RFI in recepimento delle prescrizioni della Regione. Per tale motivo nulla è stato modificato nelle tratte di competenza delle due società LTF e RFI.

61) Il caos di competenze è inaccettabile perché mina la validità delle prescrizioni e delle garanzie che diventano annullabili a piacimento attraverso un rimpallo tra LTF e RFI.

61) Non vi è mai stato nessun rimpallo di competenze tra LTF ed RFI. I progetti sono diversi e seguono tempistiche diverse. La Rete Ferroviaria Italiana e la Lyon-Turin Ferroviaire lavorano in sinergia ma anche in autonomia in base alla propria missione. L'accordo di Torino del 2001 ha espressamente richiesto la creazione di una società internazionale dedicata alla tratta transfrontaliera della Torino-Lione.

La Commissione Intergovernativa (CIG) per la Torino-Lione ha giurisdizione sia sulla tratta LTF – tratta transfrontaliera – sia sulle tratte di accesso nazionali e ne garantisce il coordinamento attraverso i Gruppi di lavoro e il Gruppo di coordinamento RFI-LTF-RFF.

62) La questione è simile per tutta la tratta che il trattato di Torino indica “da Bussoleno al nodo di Torino”. Anche se gli stessi schemi delle Ferrovie (RFI) indicano che il “nodo” comincia solo dopo Collegno, esse hanno titolato “Nodo di Torino” tutto il progetto a partire da Bussoleno. Questo potrebbe nascondere la possibilità di ampi mutamenti ad autorizzazione avvenuta.

62) Tutti i soggetti coinvolti operano nel massimo rispetto delle leggi e delle normative vigenti. Non si capisce quali dovrebbero essere i mutamenti ma soprattutto quali i segreti da nascondere. L'iter per arrivare all'approvazione dei progetti è lungo e articolato e non è nemmeno ipotizzabile che in un'opera di tale importanza tecnica e mediatica un soggetto possa operare in modo segreto o ambiguo.

63) In pratica viene ignorato che la progettazione del tratto tra Bussoleno e Torino, in quanto compresa nel Trattato di Torino, non può essere in contrasto con le caratteristiche approvate dalla Commissione Intergovernativa (CIG) e per essa dai due governi. Nel costante gioco di mimetizzare l'Alta Velocità per far partire il progetto si è presentata questa tratta come una cosa differente, anche se strettamente vincolata al trattato ed al tunnel di base.

63) Qui non è ben chiara quale sia l'accusa di fondo. A prescindere dal fatto che non si tratta di Alta Velocità ma di Alta Capacità, ovviamente i due progetti, quello di LTF e quello di RFI sono diversi ma allo stesso tempo vincolati. La Torino-Lione è divisa in tre tratte distinte affidate ad altrettanti soggetti. La parte italiana da Settimo T.se a Bruzolo di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), la parte transfrontaliera da Bruzolo a Saint Jean de Maurienne a carico di LTF e quella da St. Jean de Maurienne all'agglomerato di Lione gestita da RFF (Réseau Ferré de France). Ovviamente ogni soggetto coinvolto lavora in modo autonomo sul tratto di propria competenza ma allo stesso tempo tutti i soggetti operano anche in sinergia trattandosi di un'opera unica.

64) Sino al 2000, in dieci anni di progetti, nessun aveva accostato la progettazione del tratto italiano della Torino Lione, con quello della “tangenziale merci ferroviaria” un progetto che aveva come punto focale l’interporto di Orbassano e si proponeva di evitare alle merci di attraversare il nodo di Torino. Ma nel 2000 le Ferrovie scoprirono la possibilità di dare una spinta alla Torino Lione cominciando dal tratto più vicino a Torino, che è il più fattibile. Di conseguenza lo ribattezzarono “Gronda Merci” e per farlo stravolsero tutto quanto era fatto o progettato negli anni precedenti, “liquidando” il nuovissimo interporto di Orbassano, e con esso un collegamento tangenziale Nord Sud. L’assurdo è che quel progetto, nato a supporto della AC Torino Lione, sia ora usato per giustificarla mente è ovvio che senza il tunnel di base, crolla anche quell’idea di “Gronda Merci”.

Per salvare l’interporto di Orbassano ed i collegamenti tra Torino e la nuova linea, la Regione ha chiesto nelle sue osservazioni, di farla passare sotto corso Marche, Ma questa ed altre richieste si scontrarono con il fatto che la Regione non ha competenze su questo progetto e quindi non ci sono garanzie che quanto chiede venga accolto.

65) L’ultimo progetto presentato da RFI nel dicembre 2003 ai fini della VIA, prevede di mettere solo le merci sulla nuova linea. Ma, per quanto apprezzabile nel suo intento, contraddice tutto l’impianto progettuale seguito sin ad ora, perché mettere anche i TGV sulla linea ordinaria, alla velocità degli altri, tra Bruzolo e Settimo, significa vanificare tutte quelle rese orarie tra centri di arrivo e destinazione che in tutti questi anni hanno costituito una delle ragioni che hanno sostenuto il tunnel di base (cfr. Audit punto II A ed Alpetunnel R.F.)

64-65) Tali questioni non riguardano in maniera specifica la tratta transfrontaliera di cui si occupa LTF.

I cantieri e la durata dei lavori

66) La durata dei lavori è stata valutata solo in via teorica: ma la durata reale che emerge da tutti i riscontri è almeno doppia. I lavori in atto sulla discenderia di Modane erano iniziati a maggio 2002 per fare 4 chilometri in 40 mesi: hanno realizzato 1 chilometro in 24 mesi e poi l'impresa ha rinunciato al lavoro, ed il cantiere è rimasto fermo per oltre un anno. Quelli alla discenderia di St. Martin la Porte hanno scavato, ad oggi, 1400 metri in 30 mesi. In entrambe la velocità di scavo, al netto di tutte le interruzioni, è stata di 500 metri all'anno.

Nella vicina centrale AEM in caverna, i lavori erano iniziati nel 1996 per concludersi nel 2000, e lo saranno nel 2006. Le gallerie autostradali di Serre la Voute e Bussoleno sono durate il doppio del previsto. Su questa base si devono prevedere almeno 20 anni di cantieri, senza contare il rischio di sospensioni dei lavori. Una durata così lunga indurrebbe la parte più attiva della popolazione ad abbandonare la valle, o a rinunciare ad investivi.

66) Le discenderie va ricordato sono delle opere geognostiche importanti per investigare il tipo di rocce che si incontreranno durante gli effettivi lavori di scavo del Tunnel di Base. Le discenderie e i cunicoli investigativi servono per minimizzare i rischi (e quindi i costi) di costruzione. E' evidente che tali gallerie esplorative possano subire più dei lavori di costruzione veri e propri delle incertezze relative alle rocce incontrate e di conseguenza possono subire ritardi. Tali ritardi ed over costs però vanno considerati come un investimento per il futuro in quanto consentiranno la realizzazione di progetti più dettagliati, con minori incognite relative alla costruzione e consentiranno quindi di risparmiare notevolmente sui costi di scavo vero e proprio del tunnel di base.

Al momento in merito ai tempi di realizzazione della Torino-Lione è bene ricordare che la durata totale di costruzione sarà di 9 anni ma che le attività seguiranno fasi diverse. Nessun cantiere dovrebbe durare più di 6 anni. Infine ogni cantiere è stadio studiato in modo tale da minimizzare l'impatto sul territorio (per esempio limitando al minimo l'utilizzo dei camion e utilizzando teleferiche e nastrotrasportatori coperti).

67) Rispetto all'autostrada tra Susa e Rivoli, che ha lasciato parecchi punti irrisolti con i comuni, la tratta italiana della Torino- Lione (la cosiddetta " Gronda Merci tra Bussoleno e Torino") è più lunga (43 Km contro 36) e prevede una superficie di aeree di cantiere o di lavoro maggiore del 50% rispetto a quelle che furono necessarie per la autostrada. Ad essa si devono poi sommare le superfici dei cantieri del tunnel di base e della tratta da Venaus a Bussoleno.

I dati del cantiere definitivo del tunnel di base forniti da LTF sono poco credibili. Facendo il confronto con quello del tunnel del S. Gottardo il cantiere della Val Cenischia dovrebbe avere una superficie complessiva di poco inferiore a quelli della Gronda Merci. Si tratterebbe quindi, in totale, di 3 volte la superficie dei cantieri e delle opere connesse che si è avuta per l'autostrada.

67) Il paragone tra i cantieri per la realizzazione della Torino-Lione e quelli per l'autostrada tra Susa e Rivoli sono fuori luogo e assolutamente irrilevanti. Si tratta di opere completamente diverse che necessitano di cantieri strutturati in modo altrettanto differente. Basti ricordare, fra le altre cose, che la tratta di competenza di LTF in Italia sarà per oltre il 75% in galleria (in totale la tratta transfrontaliera correrà per il 90% in galleria) e quindi il grosso dei lavori si effettuerà per forza di cose in sotterranea. I dati del cantiere definitivo per il Tunnel di Base forniti da LTF sono effettivamente quelli necessari per la realizzazione dell'opera. Anche perché le società che si aggiudicheranno gli appalti potranno occupare solo le aree previste nel progetto definitivo che verrà approvato. In Val Cenischia, il cantiere sarà di 27 ettari, come indicato nel Progetto Preliminare (e poi in quello Definitivo) da LTF.

68) La visita al cantiere del S. Gottardo ha fatto nascere alcune valutazioni sul cantiere che sarà ospitato in Val Cenischia, e che sinora pare poco definito.

Il cantiere del tunnel del S. Gottardo è attualmente lungo 2 km e largo da 150 a 300 metri. DA questa imboccatura si estrae tutto il materiale della tratta di 16 Km che lo separa dall'altro punto di attacco. Ma il tratto tra Venaus e Modane è di 26 Km e sulla stessa area di cantiere insiste un viadotto di 700 metri ed una ulteriore galleria di 13 Km

Si può pertanto ipotizzare che in Val Cenischia ci sarà un cantiere di 2 Km largo 500 metri, cioè tutto il tratto di valle sino a Venaus.

68) Ancora una volta si utilizza un paragone che non ha pertinenze significative. Ogni opera ha le sue caratteristiche proprie di realizzazione. I cantieri vengono previsti in modo preciso all'interno dei progetti (preliminare prima e definitivo poi) e tali devono essere.

Un cantiere di 2 km largo 500 m equivale a 100 ettari, il cantiere della Val Cenischia invece sarà di 27 ettari (così come indicato da LTF negli studi di progetto), poco più di ¼ di quanto sopra ipotizzato. Infine bisogna ricordare che le aziende che si aggiudicheranno i lavori potranno utilizzare solo gli ettari previsti nei Progetto Definitivo e non potranno ingrandire il cantiere a loro piacimento perché ovviamente otterranno i decreti di occupazione solo dei terreni indicati nel progetto.

69) Il caso del cantiere dell'AEM per la centrale di caverna di Venaus è interessante perché ha coinvolto lo stesso sito in cui inizierà il tunnel di base. I lavori sono durati 9 anni invece di 4 ed il contenzioso tra AEM e l'impresa appaltatrice ha visto contrapporsi richieste di danni di 240 miliardi contro 200 miliardi (per ritardi nella consegna) su di un importo complessivo di 370. Nessuno di questi rischi è stato valutato per la Torino – Lione. (cfr 77)

69) In Piemonte come del resto in Italia esistono esempi di cantieri e di opere che hanno rispettato tempi e costi (ne sono un esempio recente gli impianti olimpici) e altre che invece sono durate più del previsto con degli overcosts. Tutto ciò però non si capisce in che modo avrebbe dovuto incidere sui

progetti della Torino-Lione. Parlare prima ancora di aprire i cantieri di extra costi o di ritardi nella realizzazione dell'opera rientra meramente nel campo della dietrologia e delle supposizioni.

70) Per quanto riguarda invece il rispetto delle leggi e delle normative, nonostante l'apparente sforzo progettuale non vi è alcuna garanzia. Le ditte se la caveranno con una multa, che se è dissuasiva di fronte ad una piccola impresa, è irrisoria per chi lavora ad un'opera che costa 100-150 milioni di euro al Km. In nessun documento si prevedono cauzioni a garanzia dei Comuni e dei cittadini.

70) Multe a parte, che tra l'altro sono molto incisive e onerose anche per le grandi imprese, le ditte che non rispettano leggi e normative subiscono anche procedimenti penali. Senza contare che l'Osservatorio Ambientale (un organismo indipendente) che monitorerà costantemente le attività di cantiere potrà arrivare, in casi di irregolarità significative, al blocco del cantiere. Infine come previsto dalle normative vigenti le ditte hanno l'obbligo di presentare cauzioni e di elargire compensazioni ai privati e ai Comuni in caso di danni.

Lo scavo e la gestione degli inerti

71) Lo scavo delle gallerie, secondo i calcoli di LTF, produce circa 0,26 milioni di m³ al chilometro. La parte comune italofrancese, che comprende il tunnel di base e la galleria di Bussoleno, produrrà 17.500.000 m³, pari a 7 volte la piramide di Cheope. Da parte italiana, per la parte comune, saranno estratti 3,5 Milioni di m³ da Venaus (ma nel caso sia aperta anche la finestra di Val Clarea saranno 5 M m³) e 3 M m³ dal tunnel di Bussoleno, quindi in totale 6.500.000 m³, cioè quasi 3 piramidi di Cheope. Si ritiene che se ne potrà riutilizzare circa il 25%: pertanto sono da mettere a discarica da 4,5 a 6 M m³, cioè da 2 a 2,5 piramidi di Cheope. Ma la discarica è sul Moncenisio a 2000 metri di quota, circa 1400 metri più in alto, e manca tutt'ora (!) l'assenso delle autorità francesi, per un sito che è anche inserito in una area protetta come parco naturale.

71) Per i futuri tunnel della tratta transfrontaliera (tunnel di base e tunnel di Bussoleno) il materiale di scavo ammonterà a 17,4 milioni di m³. Di questi quasi il 40% (esattamente 6,7 milioni di m³) potrà essere riciclato: poco meno di un quarto (pari a 4,2 milioni di m³) dopo essere stato reso inerte verrà utilizzato nella produzione di calcestruzzo destinato al rivestimento dei due tunnel e i restanti 2,5 milioni di m³ verranno impiegati nella realizzazione di rinterri in esterno.

Nello specifico il cantiere per il tunnel di Bussoleno produrrà circa 2,7 milioni di m³ di materiale di scavo. Per l'allestimento delle opere nella piana di Bruzolo sarà necessario l'impiego di 600.000 m³ di materiali estratti dall'imbocco est del tunnel di Bussoleno. Il materiale di scavo restante che non potrà essere trasformato in inerti per calcestruzzo sarà depositato in Italia sul sito di Cantalupo (in via di definizione) e in Francia sul sito del Paradis.

Il sito della Carriere du Paradis in Francia, ubicato nel comune di Lanslebourg, è una immensa cava a cielo aperto, utilizzata negli anni '60 per la costruzione della diga del Moncenisio, che deturpa gravemente il territorio circostante. Tale cava abbandonata potrebbe essere oggetto di una notevole opera di recupero paesaggistico proprio grazie al deposito dei materiali di scavo. Il materiale arriverà alla Carriere du Paradis mediante teleferica, in modo da minimizzare l'utilizzo dei camion.

72) A questi si dovranno Aggiungere i 4,5 milioni di m³ risultanti dai 6.200.000 m³ estratti nei 24 Km di gallerie della "Gronda Mercè" (che porta il totale della estrazione da parte italiana a 13~14.000.000 m³). Il totale delle gallerie italofrancesi, compresi i tunnel francesi della Chartreuse e della Belledonne, sarebbe di 34 milioni di m³ di smarino (circa 14 piramidi di Cheope).

72) Tutto il materiale di scavo estratto dalla varie gallerie troverà un proprio sito adatto e non solo non si deturperà in nessun modo l'ambiente ma anzi, il materiale che non potrà essere riutilizzato verrà impiegato in opere di recupero ambientale. Sul territorio ci sono infatti diverse cave che deturpano in modo significativo l'ambiente.

73) A titolo di paragone 15 milioni di metri cubi corrispondono teoricamente a 2.500.000 viaggi di camion (qualcosa come un camion al minuto per cinque anni di seguito).

73) E' questa una cifra che non corrisponde assolutamente alla realtà in quanto, proprio per minimizzare l'utilizzo dei camion, sarà utilizzato in modo privilegiato l'uso di nastrottrasportatori coperti e di teleferiche.

74) L'incertezza sulla destinazione degli inerti, che pure è un tema fondamentale per un progetto di questo tipo, si evidenzia nel fatto che nel secondo studio di VIA per la "Gronda Mercè", anche le Ferrovie Italiane hanno indicato come possibile sede di discarica la cava del Moncenisio, che LTF aveva già previsto di utilizzare ed esaurire come discarica per il materiale del tunnel di base. Entrambi i progetti la considerano a propria disposizione prima ancora di avere l'autorizzazione!

74) Il progetto di riassetto ambientale della cava del Paradis è stato presentato da LTF sia nell'ambito dell' "Avant-Projet Sommaire" (Progetto preliminare) del 2003 che nell'ambito dell' inchiesta pubblica che s'è svolta a maggio-giugno 2006 nella valle della Maurienne in Savoia (in tutti i comuni coinvolti dal progetto della futura linea fra Saint-Jean de Maurienne e il confine italo-francese). La commissione in carica dell'inchiesta pubblica ha consegnato il proprio rapporto alla fine 2006. Come si sa l'obiettivo dell'Italia e della Francia è di ottenere i decreti di Pubblica utilità in un periodo convergente intorno alla fine del 2007.

75) La Movimentazione, sul versante italiano, sarà di 13~14.000.000 m³, di cui il 25~30% frantumati per farne cemento o utilizzati per i rilevati ed il resto messo in discarica in circa 20 siti autorizzati (più quello del Moncenisio che ancora non lo è). Questo corrisponde al volume di circa 5 piramidi di Cheope, da gestire in un territorio limitato e già fortemente provato dai cantieri precedenti. Se a tutto ciò si sommano le enormi aree di cantiere e la durata prevedibile dei lavori, si ha il quadro di un degrado che sarà irreversibile.

75) Il materiale estratto sulla tratta transfrontaliera sarà di circa 17,4 milioni di m³ (di cui circa 7 milioni di m³ estratti sul versante italiano). La parte riutilizzata sarà di circa il 40%. Dovrebbe essere la Francia, proprio grazie alla grande cava della Carriere du Paradis (che potrà ospitare circa 4,5 milioni di m³ di materiale) ad ospitare la maggior parte del materiale di scavo. I cantieri ovviamente portano sempre qualche disagio, che termina però quando l'opera è completata. Bisogna considerare tuttavia tutti i benefici in termini anche ambientali (il significativo contenimento dei camion sulle strade della Val di Susa) che l'opera genererà.

Infine per minimizzare i disagi sono state previste a livello progettuale i massimi livelli di tutela ambientale e per lo stesso motivo saranno previste ingenti compensazioni per la Val di Susa.

76) La quota di circa 3,5~4 milioni di metri cubi "riutilizzata" nasconde il peso di un impatto non meno devastante: il materiale utilizzato per fare calcestruzzo sarà frantumato ed impastato in loco.

76) I milioni di m³ di materiale di scavo riutilizzati per la produzioni di inerti di calcestruzzo saranno 6,7. L'impatto degli impianti di riutilizzo in loco ha un impatto molto relativo e soprattutto permette di minimizzare l'utilizzo dei camion e consente di non disperdere materiale riciclabile. Inoltre è questa una pratica consolidata ed utilizzata in tutti i cantieri di una certa rilevanza.

77) Le difficoltà tecniche dello scavo si prospettano maggiori rispetto al tunnel svizzero del Gottardo e ancora più grandi di quelle dell'Eurotunnel. "Il tunnel di base, in cui la copertura rocciosa supera i 1000 metri per tre quarti del tracciato, con un massimo di 2500 m sotto il massiccio dell'Arbin, può causare rotture violente nella parete di scavo con formazione di sfaldamenti e talvolta di scorrimenti. Di regola la temperatura aumenta con la profondità con un gradiente teorico di 33° C ogni 1000 m. Le temperature riscontrate durante lo scavo del tunnel di base saranno prevedibilmente di circa 50°C" (Alpetunnel R.F. 2000).

77) Le difficoltà non sono né minori né maggiori rispetto agli altri tunnel di queste proporzioni. Le gallerie sotterranee sono sempre tra i lavori più importanti dal punto di vista ingegneristico. Nulla comunque che non possa essere adeguatamente affrontato con le moderne tecnologie. E non si capirebbe per quale motivi tutti gli altri stati europei sono in grado di realizzare tunnel di base mentre Italia e Francia non ne hanno la capacità.

78) Val la pena di ricordare alcune notizie relative ai lavori dell'AEM, che sono paralleli al futuro tunnel per un chilometro. Il lavoro con le più sofisticate "talpe" (TBM), gestite da una società norvegese ad altissima specializzazione, iniziarono a maggio 1996. A dicembre 1996 il primo blocco di alcuni mesi e la perdita di parte della macchina; a giugno del 1999 il secondo incidente analogo e un anno dopo un terzo in cui una intera TBM fu abbandonata. Poco dopo la ditta norvegese risulta essersi ritirata (cfr. 67).

78) Ancora una volta si fanno paragoni tra opere completamente diverse, di competenza di attori completamente differenti. Come già ricordato in Italia, come del resto ovunque, ci sono opere che hanno rispettato i tempi e i costi, altre che hanno dovuto gestire delle criticità. Il fatto che i lavori dell'AEM abbiano fatto riscontrare delle difficoltà non può essere una obiezione seria alla realizzazione della Torino-Lione. Seguendo il principio che tutti le opere generano sempre ritardi ed extra costi la conclusione sarebbe quella di non costruire nulla?

79) Il problema di sollevamento di polveri dalla movimentazione di inerti, dalla superficie delle aree di cantiere e dagli stoccaggi degli inerti, è reso praticamente irrisolvibile dall'esistenza, per circa 40 giorni all'anno, di venti attraverso il Moncenisio che durano più giorni di seguito e possono raggiungere facilmente velocità di 100 Km/h. Si tratta di venti asciutti, e caldi per la compressione atmosferica. In queste condizioni bagnare i mucchi di inerti o le aree di cantiere non risolve il problema perché il disseccamento è veloce e la superficie da trattare è enorme. Per

le polveri di rocce normali si può parlare di grave fastidio, per le rocce contenenti amianto di danni alla salute pubblica.

79) Per risolvere il problema delle polveri di rocce non pericolose (le rocce contenenti materiale potenzialmente nocivo subiscono un trattamento particolare come illustrato nella risposta 80) bisogna ricordare che dei provvedimenti sono già previsti per ridurre al minimo la loro dispersione durante le attività di cantiere.

La dispersione di queste polveri sarà limitata in particolare con un sistema automatico di annaffiamento delle piste e delle macchine, con la copertura dei nastri trasportatori e con l'uso di teleferiche chiuse.

80) La visita dei sindaci e dei tecnici al cantiere del S. Gottardo ed il confronto con gli amministratori dei comuni svizzeri interessati, ha dimostrato che, nonostante le tradizionali cautele della procedura elvetica e l'introduzione di sistemi anche innovativi, il problema delle polveri continua ad essere fonte di gravi disturbi. Il problema sarà più grave in Val di Susa, sia per la presenza di amianto che per la concentrazione in una sola valle di un volume di inerti tre volte superiore.

80) Al momento sul tratto di competenza di LTF la probabilità di trovare rocce amiantifere è decisamente bassa ed è legata a un tratto molto corto di appena 150 m del futuro Tunnel di Bussoleno. A termine di paragone basta ricordare che durante la realizzazione del Tunnel del Lotschberg, in Svizzera, è stato intercettato un filone di rocce amiantifere lungo 3,5 km e il problema, grazie alle tecnologie presenti sul mercato, è stato affrontato e superato senza particolari difficoltà. Tali tecnologie consistono nel monitoraggio geologico continuo, nella realizzazione di ricognizioni progressive durante l'avanzamento, nell'attuazione di procedure individuali di protezione per gli operai oltre all'installazione di cortine d'acqua e di filtri ad umido posti sul sistema di aerazione in grado di trattenere anche le più minuscole fibre di amianto.

Anche le procedure di trasporto del materiale di risulta dove siano presenti delle rocce amiantifere prevedono delle soluzioni mirate per evitare di sottoporre anche al minimo rischio il personale impiegato nei cantieri e le popolazioni locali. La legge italiana a tal riguardo è molto rigida: i materiali di scavo amiantiferi devono essere resi inerti all'interno delle gallerie e trasportati in container chiusi verso discariche attrezzate e autorizzate. Le rocce amiantifere estratte sul suolo italiano dovranno essere depositate in discariche ubicate in Italia così come quelle eventualmente estratte in Francia dovranno essere depositate in territorio francese

Il dibattito sull'amianto

81) Lo studio commissionato dalle Ferrovie Italiane al Centro di Geotecnologie dell'Università di Siena e consegnato nel gennaio 2003 ha svolto una indagine finalizzata alla ricerca di amianto nelle rocce della bassa valle con prelevamento di 39 campioni in 29 punti. In circa la metà di campioni è stata riscontrata la presenza di amianto in varie forme. Sulla base anche di questo il Centro ha valutato che saranno estratti 1.050.000 m³ di rocce contenenti amianto.

81) E' importante precisare come è stata condotta l'indagine dell'Università di Siena. Innanzitutto si è svolta su rocce che affioravano all'esterno e non ha condotto indagini nel sottosuolo, ma soprattutto ha prelevato campioni solo in rocce verdi che sono le uniche che possono contenere amianto in questa zona. Quindi non si è trovato amianto nella metà dei campioni casuali estratti nelle rocce della zona ma si è trovato amianto nel 50% delle rocce selezionate perché già da un primo esame visivo si riteneva potessero contenere amianto. Detto questo, è sicuramente importante, come sottolineato anche dalla relazione finale dell'Università di Siena, effettuare ulteriori sondaggi sul tratto della Gronda, sondaggi che RFI ha già affidato per la realizzazione al CNR. I sondaggi sono importanti perché da una parte riducono le incertezze (e quindi i costi) in fase di realizzazione e dall'altra offrono una tutela importante per le popolazioni. Continuare a sventolare lo spauracchio dell'amianto senza concedere la possibilità di realizzare i sondaggi è una scelta incomprensibile.

82) Lo studio RFI per la Valutazione di Impatto Ambientale ha ridotto la valutazione del quantitativo di rocce potenzialmente contenenti amianto a 875.000 m³, anche se poi nel secondo progetto è aumentata la lunghezza delle gallerie nella zona più critica; comunque ad oggi non è stato indicato, e non esiste, un sito in cui poter stoccare in tutto o in parte la quantità di materiale stimata dagli stessi promotori del progetto. Per intanto la ghiaia sostituita nel ribassamento del piano dei binari del tunnel storico del Frejus viene inviata in Germania. Questo problema diventa insolubile proprio per la sua dimensione. L'emergenza è sicura ma 9 anni di studi e di polemiche non sono bastati per trovare una soluzione. L'ipotesi presentata prevedeva di farne dei mucchi di 500-1000 m³ e di verificare su ognuno di essi la presenza di amianto ai fini di uno stoccaggio lasciato indeterminato.

82) Pensare che i diversi soggetti coinvolti dal progetto possano gestire la progettazione di un'opera così importante come la Torino-Lione in modo farraginoso e inadeguato è alquanto incomprensibile.

Il ritrovamento di rocce contenenti amianto in fase di scavo è con la tecnologia attuale un problema risolvibile senza nessuna conseguenza né per le popolazioni né per chi lavora in galleria e con overcosts contenuti specialmente se con una puntuale campagna di sondaggi si è riusciti a determinare con precisione la probabilità di trovare tali rocce.

Infine la normativa italiana in materia di amianto è molto rigida e in nessun modo sarà possibile che polveri di amianto si propaghino nelle zone circostanti, in quanto le rocce amiantifere verranno rese inerti all'interno delle gallerie e trasportati in container chiusi verso apposite discariche autorizzate.

83) Il tema dell'amianto, per quanto riguarda gli elaborati progettuali ai fini della VIA è stato certamente minimizzato ai fini di facilitare l'approvazione della valutazione di Impatto Ambientale. Nonostante sia un argomento cruciale, nelle 43 pagine dell'apposita "Sintesi" che accompagna l'ultima redazione del progetto, e che, per legge, deve riassumerne le problematiche, non compare la parola "amianto", né altro termine equivalente.

83) Il tema dell'amianto non è stato né sottostimato né sottovalutato. Semplicemente è stato affrontato tenendo presente che grazie alle tecnologie attuali esso non rappresenta una criticità insormontabile. Il recente esempio svizzero ne è stato una testimonianza. Durante i lavori per la realizzazione del Tunnel del Loetschberg si è intercettato una vena amiantifera lunga 3,5 km. Il problema è stato superato senza rischio per le persone che lavoravano in galleria e per le popolazioni locali.

84) L'ultimo studio per la via si sovrappone al precedente con non poche ambiguità sulla versione a cui fare fede in futuro. In particolare sui siti di deposito per inerti contenenti amianto non propone nulla di preciso né come stoccaggio provvisorio né come definitivo.

84) Le operazioni di inertizzazione del materiale pericoloso avvengono all'interno della galleria, senza che vi sia contatto né con le persone che ci lavorano né con la popolazione vicina. Una volta reso inerte, attraverso inglobamento in resine, il materiale può essere così immagazzinato in locali chiusi e poi spedito in una discarica adeguata.

Questi prodotti verranno smaltiti, infine, così come previsto dalla Legge, in apposite discariche idonee. Tali discariche verranno indicate sulla base degli studi trasportistici di dettaglio che sono in via di realizzazione.

La presenza di uranio

85) Molti documenti testimoniano la presenza di giacimenti uraniferi nel Massiccio dell'Arbin, dove sarà scavato il tunnel: - 1959 - Somirem: "Relazione sul permesso di ricerca di minerali di uranio nel comune di Venaus"; - Nel 1974 il libro "I giacimenti uraniferi italiani" edito dal Museo di Scienze naturali di Milano, definisce i nostri campioni "molto ricchi" e "molto belli"; - 1977-81 - Agip Mineraria: "Relazione relativa ai lavori di ricerca per minerali di uranio a Rocca d' Arbin"; - 1980 - Minatome: "Permis de recherche de mines d'uranium" sul lato francese dell'Arbin; - Nel territorio di Venaus la galleria da cui sono stati tratti i campioni del minerale uranifero è ancora accessibile. Va però segnalato che esiste il pericolo di inalazione di polveri di minerale ad altissima radioattività e la presenza di radon, il gas radioattivo che, come le polveri, va nei punti profondi dei polmoni.

85) Sulla base di quanto oggi noto, il rischio radioattività è ritenuto marginale. A questo proposito è importante ricordare che nè durante le numerose analisi effettuate sulle carote di rocce provenienti dai sondaggi, nè nello studio dei livelli di radioattività gamma naturale misurati nei terreni (circa 50 km di lineare), nè nello scavo dei tunnel idroelettrici e autostradali nelle vicinanze, sono stati rivelati livelli di radioattività superiori ai valori medi. Tuttavia, è stato deciso di instaurare una procedura di protezione ed un sistema di monitoraggio continuo. Misurazioni periodiche dei livelli di radioattività saranno effettuate in diversi punti dei cantieri sia per quanto riguarda l'uranio (fronte d'avanzamento, la fresa, imbocchi di discenderia o di cunicolo, nastri trasportatori) sia per il gas radon (fronte d'avanzamento e bocche d'aerazione aspiranti).

86) Sovrapponendo la carta elaborata dall'Agip Mineraria e dalla Minatome, si nota che dei 26 Km di galleria all'interno dell'Arbin due terzi sono in area di giacimenti uraniferi. La carta dell'Agip mineraria, che segnala i punti con anomalie spettrometriche, come quella del sito scavato di Venaus, indica ben 8 siti a ridosso della planimetria del tracciato nei 7 Km in territorio italiano. L'emissione del gas radon, nella misura in cui è stata accertata per le vicine gallerie dell'AEM, comporterebbe, per assicurare ai lavoratori condizioni di esposizione alla radioattività che rientrino negli attuali limiti di legge, un ricambio dell'aria dell'intero volume del tunnel ogni ora: cioè di circa 8 milioni di m³ all'ora.

86) Per quel che riguarda l'Uranio gli studi preliminari nei luoghi interessati dalle opere per il tratto di competenza di LTF, effettuati dal Politecnico di Torino, hanno evidenziato che nei campioni misurati non si sono registrate anomalie radiologiche rispetto ai valori medi.

I campioni sono stati classificati secondo un indice di attività radioattiva proposto dalla Comunità Europea: tutti i campioni osservati presentano un indice inferiore a 1 e pertanto sono da ritenersi appartenenti a famiglie di materiali con trascurabile impatto radiologico qualora siano utilizzati come materiali da costruzione.

In generale le oltre 8.000 misurazioni effettuate hanno fatto registrare un livello di radioattività normale

A proposito del Radon esso si può trovare disciolto nell'acqua o nell'aria durante i lavori di scavo. Le misure fatte fino ad oggi (su campioni di rocce e acqua) mostrano valori di Radon molto bassi.

La concentrazione del Radon all'aria aperta è poi molto bassa, esso infatti tende a disperdersi rapidamente a contatto con l'aria e quindi all'aperto non è pericoloso. Peraltro, dalle caratteristiche di durata dell'attività radioattiva del radon, ne consegue che il radon creato ad un dato istante sparisca quasi completamente entro 30 giorni. Questa breve durata costituisce un fattore limitante naturale riguardo al rischio di accumulo.

Per quel che riguarda i futuri lavori di scavo per la costruzione del Tunnel di Base e per il Tunnel di Bussoleno, è quindi evidente che il rischio Radon riguarda prevalentemente coloro che saranno impegnati nelle gallerie e non gli abitanti delle zone vicine.

Per questo sono previsti dei sistemi di ventilazione appropriati per disperdere il gas e anche delle installazioni per il trattamento delle acque a livello del cantiere.

L'interferenza con le acque

87) La cattura delle sorgenti lungo il versante sinistro della valle è tanto più grave considerando le condizioni di naturale aridità di quel versante della valle di Susa. La creazione dei rilevati potrebbe alterare il deflusso delle piene dei torrenti in una zona critica dal punto di vista idrogeologico come il fondovalle. La creazione di gallerie artificiali nel tratto tra Settimo ed il Musinè all'interno della falda porterebbe al suo innalzamento con l'allagamento degli interrati in zone densamente abitate.

87) Il Rischio di cattura delle sorgenti nella vicinanza del futuro tracciato del tunnel Bussoleno nell'ambito degli studi del Progetto preliminare di LTF non ha evidenziato situazioni particolarmente critiche. La metodologia applicata ha anche permesso una valutazione del grado di probabilità di impatto anche per i punti d'acqua ubicati sul versante opposto della valle (versante destro) a quello dove si sviluppa la galleria di Bussoleno. Dato il quadro delle circolazioni idriche sotterranee tutte le sorgenti ubicate sul versante destro della valle risultano avere un rischio nullo di impatto (indice =1). Da notare infine che dei passaggi sotterranei saranno creati sotto i futuri rilevati per facilitare la circolazione delle acque.

88) I gravi danni alle sorgenti ed agli acquedotti di Salbertrand, Exilles e Giaglione, arrecati dai 14 km di gallerie scavate dalla AEM, vanno commisurati al ridotto diametro della condotta AEM, che è di 2 metri. Qui invece si tratterà di due gallerie parallele di 9 metri di diametro, con uno sviluppo in lunghezza in bassa valle di 12 Km + 21 Km (oltre al tunnel di base di quasi 54 Km). Nelle notizie di stampa relative ai lavori dell'AEM si denunciò la scoperta di un "lago" sotterraneo di 12~13 milioni di m³, anche se si trattava di lavori che hanno interessato solo superficialmente il massiccio montuoso dell'Arbin. Questo, al Moncenisio, è formato da rocce carsiche imbevute d'acqua che sono all'origine del grande lago del valico.

88) Nel corso dei lavori di perforazione per la realizzazione di un tunnel esiste sempre la possibilità di incontrare venute d'acqua.

Per questo motivo, da tempo, LTF tiene regolarmente sotto attento controllo falde, sorgenti e corsi d'acqua superficiali della zona. Periodicamente vengono effettuati dei monitoraggi e i risultati vengono trimestralmente inviati a tutti i soggetti interessati: Enti Locali, Regione, Provincia e Gestori di reti acquedottistiche Smat e Acea.

Secondo gli studi finora realizzati da LTF il rischio di perturbazione delle sorgenti sia in Italia sia in Francia è ritenuto basso. In ogni caso LTF ha già previsto comunque diverse contromisure tecniche per non intaccare o disperdere le eventuali falde intercettate.

Se le falde si dovessero trovare sopra la galleria ad un'altezza tale da non creare problemi di pressione, sarà sufficiente intervenire con delle iniezioni che renderanno impermeabile il tunnel e bloccheranno il flusso d'acqua.

Viceversa se la falda a causa della forte pressione rendesse impossibile l'impemabilizzazione del tunnel, sarà necessario farla defluire all'interno della galleria. In questo caso LTF a seconda che si tratti o meno di acqua potabile attuerà due piani di intervento diversi.

Se l'acqua non è potabile verrà incanalata in condotti, costruiti lungo la galleria, che porteranno a vasche di decantazione e purificazione. Una volta trattata l'acqua verrà, a seconda della situazione e di quanto proposto dagli Enti Locali, fatta defluire nei fiumi, immessa nelle tubazioni di uso civile o industriale, etc.

Se viceversa le analisi (che verranno effettuate sul posto di continuo) dovessero indicare che l'acqua è potabile, verranno create delle nicchie laterali alla galleria. Da qui si realizzeranno delle opere di captazione che porteranno l'acqua fuori dal tunnel all'interno di sistemi chiusi in modo che non possa essere contaminata. Infine l'acqua verrà immessa nel sistema acquedottistico locale.

In conclusione occorre precisare che quanto indicato nell'ultima parte della critica a proposito delle rocce del Moncenisio che sarebbero carsiche e all'origine del grande lago al valico, rappresenta una grossa contraddizione. Le rocce del Moncenisio sono rocce calcaree con alcuni fenomeni di carsismo e le numerose misurazioni effettuate non segnalano problemi particolari inerenti le venute d'acqua. Se il fenomeno del carsismo fosse così marcato, come detto nella critica, la conseguenza sarebbe quella che non ci potrebbe essere nessun lago in superficie in quanto le rocce carsiche per loro definizione fanno defluire l'acqua in profondità.

L'emissione di rumore

89) Negli studi per la via la valutazione della emissione del rumore è stata "ammorbida" ignorando che il progetto prevede il transito dei convogli di autostrada ferroviaria tre volte più lunghi e tre volte più pesanti del più grossi treni merci attuali. È inammissibile che ai fini del disturbo non si sia tenuto conto di un tipo di esercizio che viene considerato fondamentale per l'opera stessa. Per di più in una valle in cui la situazione è peggiore che in pianura, per i riverberi e per la maggiore esposizione al rumore, che nel caso dei treni è leggermente inclinata e tende quindi a diffondersi maggiormente sui versanti.

89) Per quel che concerne il rumore prodotto in fase di esercizio bisogna ricordare prima di tutto che la linea dovrà rispettare la soglia prevista dalla Legge. Inoltre il rumore provocato dal passaggio dei treni una volta terminata la tratta, riguarderà una zona limitata in quanto, è bene ricordarlo, il 75% della Torino-Lione in Italia è in galleria (il 90% in totale), a differenza della linea storica che invece attraversa i centri urbani ed è quindi più impattante dal punto di vista del rumore.

Le zone nelle quali si produrrà un impatto acustico di qualche rilevanza saranno, in Italia, le aree nelle immediate vicinanze degli imbocchi dei tunnel, il viadotto della Val Cenischia e il tratto all'aperto nella piana di Bruzolo, in Francia, la zona interessata dall'attraversamento di Saint-Jean de Maurienne.

Per questo motivo LTF ha realizzato, e continua a realizzare, delle simulazioni sul posto in modo da individuare le contromisure tecniche in grado di garantire la compatibilità acustica con il territorio circostante, tenendo anche conto dei possibili effetti cumulati con le altre infrastrutture, di trasporto e non, presenti nella zona.

Nei tratti all'aperto, in diversi punti sensibili, (piana di Bruzolo e viadotto della Val Cenischia, per esempio) verranno installate barriere di assorbimento e barriere vegetali in grado di diminuire la propagazione del rumore. Le barriere verdi poi, oltre che contribuire all'assorbimento del rumore, serviranno anche per mascherare la visione sia delle barriere di assorbimento che della tratta ferroviaria stessa, minimizzando quindi anche l'impatto visivo.

90) Il livello di disturbo ai lati di una linea TGV, anche senza considerare l'aggravante dell'autostrada ferroviaria, è tale che le Ferrovie Francesi sin dal 1993 garantiscono l'acquisto degli immobili nella fascia di 150 metri per lato, una fascia che nel TGV Mediterraneo è stata aumentata a 200 metri. Da parte italiana per la stessa linea si resta invece a circa 60 metri, anche se si tratta di una zona densamente abitata.

90) in Francia la fascia di protezione di 150 metri a lato delle nuove linee è stata applicata solamente sui nuovi collegamenti ferroviari dove viaggiano TGV ad oltre 300 km/h. Non sarà questo il caso della Torino-Lione, linea dedicata in modo privilegiato all'alta capacità sulla quale, nella sezione transfrontaliera, i treni merci andranno a 100 o 120 km/h e i treni viaggiatori andranno al massimo a 220 km/h. Non c'è infine per la Torino Lione una fascia di rispetto per ora determinata e tale questione

potrà essere oggetto di specifiche prescrizioni. Il committente dovrà ovviamente rispettare le soglie legali in termini di rumore utilizzando tutte i mezzi possibili come: dispositivi contro il rumore, isolamento delle facciate e se non c'è soluzione tecnica, l'acquisizione dell'immobile.

91) Allo stato attuale del progetto ai cittadini di Italia e Francia, cioè di due stati membri della Unione Europea, verrebbero riconosciute, attraverso la distanza critica di intervento, due diverse soglie di danno per rumore e vibrazioni per l'esercizio della medesima infrastruttura. Tutto questo non pare credibile.

91) Come già detto precedentemente al momento non è ancora stata determinata in modo definitivo la fascia ai lati della ferrovia per la quale è prevista l'acquisizione dell'immobile. In ogni caso i committenti dovranno su tutta la tratta rispettare sia di giorno e sia di notte la soglia legale di rumore. Infine vale la pena di ricordare che la tratta transfrontaliera della Torino-Lione sarà al 90% in galleria e di conseguenza avrà un impatto, dal punto di vista dell'inquinamento acustico, molto limitato.

92) In una Valle Alpina in cui gli agglomerati urbani sono spesso in posizione leggermente più rilevata rispetto alla linea che corre a fondovalle, le possibilità di schermamento del rumore sono molto ridotte. Anche il riverbero delle pareti della valle contribuisce a peggiorare la situazione.

92) LTF ha realizzato e continua a realizzare simulazioni sulla propagazione del rumore nelle aree sensibili in modo da poter individuare le soluzioni tecniche più idonee. Grazie a barriere verdi e barriere antirumore si può ridurre sensibilmente la diffusione del rumore che in ogni caso dovrà essere sempre al di sotto della soglia fissata dalla normativa vigente.

93) LE ILLUSIONI DEI FINANZIAMENTI:

- 12. 1992: "Pininfarina contatta le Banche";
- 6. 1994: "È scattata la corsa ai finanziamenti giapponesi";
- 10. 1995: "Capitali giapponesi per la Torino Lione";
- 1. 1997: "Sono pronti i capitali giapponesi";
- 10. 1998: "Pininfarina: Trovati i soldi per la Torino Lione";
- 10/2001: "S. Paolo e CRT e le banche francesi sono pronte a finanziare l'opera."

(....)

- Il 30 giugno 2005 la Commissione Europea attendeva un piano di finanziamento, franco italiano, ed una volta ancora il termine non è stato rispettato. I due governi non sono stati in grado di dare un piano neppure sulla base del preventivo ufficiale (che è meno della metà del costo stimato).

94) LE ALTRE ILLUSIONI DEI FINANZIAMENTI:

- 3/2003: "Transpadana propone una nuova strategia di finanziamento";
- 4/2003: "Dalle banche un aiuto alla Torino Lione";
- 5. 2003: Martinat: "Facciamo tutto da soli!";
- 10/2003: "La UE finanzierebbe sino al 30%";
- 9. 2004: "La UE finanzierebbe il 50%" (in realtà la UE spera di poter mantenere il 10%);
- 10/2004: "Il sindaco di Torino: la Torino Lione senza finanziamenti: ci sono solo i soldi per i sondaggi".

93-94) E' noto che i ricavi legati ai futuri pedaggi della nuova linea Torino-Lione copriranno all'incirca il 10-15% dei costi di realizzazione (permettendo di rimborsare i diversi prestiti). Il montaggio finanziario della tratta transfrontaliera tuttavia è stato definito in modo preciso all'interno del Memorandum finanziario siglato tra Italia e Francia nel maggio 2004.

Sulla base di un costo di 7,6 miliardi di euro per la tratta di LTF (valuta gennaio 2006), l'Italia ha previsto di finanziare il 63% dei costi e la Francia il 37% (i due paesi copriranno ognuno circa il 50% dell'intera opera, tenendo quindi in conto le sezioni nazionali).

L'Unione Europea, infine, considerando la Torino-Lione uno dei progetti prioritari si è impegnata ad apportare un finanziamento di circa il 20% per la sezione transfrontaliera.

95) Secondo l'expertise tecnico economico presentato dal governo francese nel 2003: "Per le nuove linee ferroviarie transalpine svizzere (stabilite negli accordi tra Svizzera ed Unione Europea per superare il divieto della Svizzera all'attraversamento dei TIR) è previsto che la copertura delle spese di gestione richiederà una sovvenzione pubblica del 50%".

95) L'esperienza svizzera è effettivamente un riferimento importante. La Svizzera ha sviluppato in modo significativo da oltre una decina d'anni una politica di incentivazione del trasferimento modale per compensare una più grande libertà di circolazione al passaggio dei tir. Nel quadro dell'Unione Europea, lo sviluppo di Eurovignette*, potrebbe allo stesso tempo permettere di favorire la riduzione del trasporto merci su gomma.

In conclusione se la Svizzera riesce a sopportare i costi di realizzazione e di gestione di due importanti tunnel ferroviari sotto le Alpi, per quale motivo due nazioni importanti come Italia e Francia non dovrebbero essere in grado di gestire la realizzazione e la gestione della Torino-Lione?

** La direttiva Eurovignette è volta a definire delle norme comuni sui pedaggi per i mezzi pesanti su strade e autostrade in Europa. Non si tratta dunque di una tassa in senso classico. La nuova direttiva adottata nel 2006 contiene 3 novità: la possibilità di fissare dei pedaggi più cari per finanziare delle infrastrutture alternative alla strada, dei più ampi margini di modulazione dei pedaggi in funzione di criteri di salvaguardia dell'ambiente e l'applicazione di tali norme ai veicoli di 3,5T nel 2012.*

96) Il tunnel molto lungo ha costi di esercizio specifici (per manutenzione, circolazione e sicurezza), quasi indipendenti dal traffico, che si vanno ad aggiungere ai costi di esercizio propri di una linea. Questi costi sono stati stimati in 25 milioni di euro all'anno" (Alpetunnel, R.F. 2001). E come se mettessimo una tassa di 50 miliardi di lire su tutti i movimenti di merce di questo valico.

96) Gli studi di progetto di LTF dimostrano che non sarà necessario mettere in atto una tassa supplementare per coprire i costi di esercizio (e più in generale di costi di gestione). Infatti le spese per la gestione della nuova linea saranno coperti dai pedaggi pagati dai treni che utilizzeranno l'infrastruttura (sulla base dei traffici previsti)

Un tunnel lungo 53 km necessita ovviamente di costi di gestione significativi comunque sopportabili da due nazioni importanti come Italia e Francia. Quello che invece non sarebbe sopportabile in termini di costi ambientali e sociali è il grande aumento dei camion attraverso i valichi alpini. All'orizzonte del 2022 senza la Torino-Lione i camion previsti che attraverseranno i valichi del Frejus e del Monte Bianco saranno circa 3,15 milioni, più del doppio di quelli in transito oggi.

97) L'Eurotunnel è un'opera per molti versi simile al traforo di base della Torino Lione, sia pure con molte meno difficoltà tecniche. I passeggeri sono risultati la metà di quanto previsto e le merci appena un quarto. La società va ora verso il fallimento. Le azioni sono passate da 7,65 Euro a 0,26. "Se avessimo saputo non lo avremmo costruito" ha dichiarato il 10.2.94 il suo direttore generale.

97) Le stime del traffico legati al finanziamento di Eurotunnel, alla fine degli anni '80, sono stati effettivamente oggetto di polemiche.

Bisogna tuttavia ricordare che una volta messa in esercizio, il traffico passeggeri ha per molto tempo dovuto scontare il mancato completamento della nuova linea in Gran Bretagna. Per quel che riguarda il servizio di Autostrada Ferroviaria invece, bisogna sottolineare che esso è oggi sviluppato al di là di ogni previsione.

Quanto ai finanziamenti, il tunnel sotto la Manica ha indubbiamente fatto le spese di un montaggio finanziario privato basato esclusivamente sul pagamento dei pedaggi da parte degli utenti, senza alcuna sovvenzione o tassa specifica.

Per quel che riguarda la tratta transfrontaliera della Torino-Lione viceversa, è già stato indicato che i ricavi da traffico copriranno non più del 10-15% del costo dell'opera.

98) Tra le conclusioni dell'expertise tecnico presentato dal governo francese nel 2003 c'è che:

"Anche nelle ipotesi di traffico decisamente ottimistiche il progetto presenta un livello di redditività molto al di sotto di quello raccomandato dalla Commissione Generale delle Finanze".

98) All'inizio del 2000, i poteri pubblici francesi avevano effettivamente stabilito degli obiettivi di redditività estremamente elevati per le nuove infrastrutture dell'ordine dell'8%. Questi obiettivi non sono quasi mai stati raggiunti negli investimenti ferroviari. Di conseguenza sono state fissate delle nuove soglie di redditività, più in linea con gli altri paesi europei (di circa il 4%). La Torino-Lione si inserisce in queste nuove norme, conformi in Francia ai regolamenti dei poteri pubblici.

Inoltre, a regime, la Torino-Lione intercettando oltre 40 Mt di merci dovrebbe raggiungere un buon livello di redditività; tuttavia valutare un'opera così importante esclusivamente dal punto di vista economico è riduttivo. Quali costi dovrebbero affrontare Italia e Francia senza la nuova linea? Quanto costeranno dal punto di vista ambientale e sociale nel 2022 10.000 camion al giorno attraverso i valichi del Frejus e del Monte Bianco? L'obiettivo di ridurre il traffico su gomma attraverso i valichi alpini e di conseguenza l'inquinamento atmosferico è una priorità non solo di Italia e Francia ma di tutta l'Unione Europea.

Infine se fosse la sola redditività la variabile con giudicare la realizzazione di un'opera forse la maggior parte delle infrastrutture che oggi utilizziamo non sarebbero dovute essere costruite, prima fra tutte anche la linea storica tra Piemonte e Savoia voluta da Cavour nella seconda metà del 1800.

99) Quando fu lanciato il progetto il costo dichiarato era 7.200 miliardi di lire. Ora questa parte comune dell'opera è stata valutata nella delibera del CIPE del 2004 in 7 miliardi di euro (6,957), corrispondenti ad un preventivo di 180 miliardi di lire al Km. A questi si devono aggiungere le due tratte di esclusiva competenza italiana e francese. Un autorevole articolo di Marco Ponti comparso su Sole 24 Ore nel novembre 2005, stima in 14 miliardi di euro il costo complessivo prevedibile per lo stato italiano. E ritiene necessario aumentare di un 30% i costi dei preventivi sino ad arrivare a 17 miliardi di euro. Si tratta di cifre intorno ai 150 milioni di euro al chilometro.

99) Fin da quando esiste LTF il costo complessivo della tratta transfrontaliera non è stato modificato: si tratta di 6,7 miliardi di euro con valuta 2003, equivalenti a 7,6 miliardi di euro a valuta gennaio 2006 (cifra che considera già eventuali imprevisti di costruzione). Il costo globale dell'opera invece è calcolato in circa 13 miliardi di euro a valuta 2003, circa 15 miliardi di euro a valuta corrente. Si tratta però di una stima perché il tratto di competenza di RFF non è ancora completamente definito (nella

Valle della Maurienne). E' possibile, inoltre, che certe sezioni di RFF possano essere realizzate in tempi diversi.

In ogni modo la cifra indicata da Marco Ponti sul Sole 24 Ore (peraltro smentita da LTF) di 14 miliardi di euro a carico dell'Italia è assolutamente errata. Quello è la stima di un costo totale dell'opera da dividere tra i due stati e a cui va ancora tolto il finanziamento europeo. In conclusione l'Italia pagherà per la Torino-Lione una cifra che è meno della metà di quella indicata nella critica.

100) Uno degli slogan a favore di questa linea è quello che sia "una occasione da non perdere".

Si tratta di una valutazione errata, sia perché un'opera molto onerosa va realizzata nel momento in cui serve, per non privarsi anzitempo di risorse economiche necessarie, sia perché l'Italia, a seguito degli ultimi accordi con la Francia, pagherà il 63 per cento della parte comune, pur detenendone solo il 25 per cento. Anche supponendo un contributo dell'Unione Europea al 20% - cioè doppio di quello ora in vigore – per l'Italia ci sarà un maggiore esborso di 6~7.000 miliardi di lire.

100) Proprio perché un'opera va realizzata nel momento in cui serve la Torino-Lione va iniziata oggi; infatti sarà tra il 2017 e il 2022 che il numero di camion sui valichi alpini da una parte e la saturazione della linea storica dall'altra renderanno fondamentale la presenza di un nuovo collegamento ferroviario moderno ed efficiente. Il tratto transfrontaliero verrà in parte sovvenzionato dall'Unione Europea (circa il 20%) e la parte restante verrà divisa al 63% a carico dell'Italia e il 37% a carico della Francia. Questa decisione è stata concordata dai due Stati tramite un Memorandum d'Intesa firmato nel maggio del 2004, tenendo conto che la tratta di competenza di RFF sarà molto più lunga e costosa di quella di RFI. L'idea alla base dell'accordo è che la Torino-Lione nel suo complesso venga pagata al 50% da Italia e Francia.

La cifra finale per la realizzazione dell'intera tratta Torino-Lione sarà quindi significativa, ma anche grazie al contributo dell'Unione Europea si calcola che l'investimento annuo di ogni singolo Stato sarà di circa 500-600 milioni di euro (su un periodo di costruzione di quasi 10 anni), una cifra significativa ma sicuramente gestibile per nazioni come Italia e Francia.

Complessivamente il costo per l'Italia della costruzione della Torino-Lione (sia della tratta tra Settimo e Bruzolo sia della sezione italiana della tratta transfrontaliera tra Bruzolo e il confine francese) si aggirerà su circa 5,3 miliardi di euro.