



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

274° RIUNIONE PLENARIA

21 DICEMBRE 2018

SINTESI DEL DIBATTITO E DECISIONI ASSUNTE

Nella sede della Prefettura di Torino sono presenti, oltre all'arch. Paolo FOIETTA, Presidente dell'Osservatorio e Presidente della Delegazione Italiana della CIG:

PREFETTURA DI TORINO

Dr. Claudio PALOMBA
Dr.ssa Marita BEVILACQUA

REGIONE PIEMONTE

ing. Andrea CARPI
arch. Riccardo LORIZZO
ing. Enzo GINO
Arch. Eugenia MOLINAR MIN

CITTA' METROPOLITANA

Ing. Giannicola MARENGO

COMUNI AMBITO A1 (Sezione Transfrontaliera)

GIAGLIONE

sindaco Ezio PAINI

SALBERTRAND

sindaco Riccardo JOANNAS

GRAVERE

Sindaco Piero NURISSO

COMUNI AMBITO A2 (varianti in nuova sede)

RIVOLI

Assessore Adriano SOZZA

ORBASSANO

Sindaco Cinzia BOSSO

Presidente del Consiglio Comunale Eugenio GAMBETTA

Assessore Gianfranco FIORA

arch. Valter MARTINO

BUTTIGLIERA ALTA

Sindaco Alfredo CIMARELLA

Arch. Alberto BALLARINI

RIVALTA DI TORINO

Sindaco Nicola DE RUGGIERO



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

COMUNI AMBITO B1 (adeguamento linea storica)

CHIANOCCO

arch. Livio DEZZANI

SANT'ANTONINO DI SUSÀ

arch. Livio DEZZANI

COMUNI AMBITO B2 (adeguamento e miglioramento accesso nodo di Torino)

SETTIMO TORINESE

Assessore Sergio BISACCA

arch. Antonio CAMILLO

TROFARELLO

Sindaco Gian Franco VISCA

Assessore Giorgio MILETTO

COMUNI AMBITO B3 (tracciato esistente della Linea Storica in media/alta Valle)

CHIOMONTE

arch. Michele RUFFINO

SALBERTRAND

Sindaco Riccardo JOANNAS

MEANA DI SUSÀ

Sindaco Adele COTTERCHIO

COMUNI AMBITO C (interventi connessi)

CHIANOCCO

arch. Livio DEZZANI

BUTTIGLIERA ALTA

Sindaco Alfredo CIMARELLA

Arch. Alberto BALLARINI

PROMOTORI

RFI

Ing. Roberto ROLLE

ITALFERR

ing. Enrico PIOVANO

ing. Francesco PERRONE

TELT-sas

arch. Mario VIRANO

ing. Fabio POLAZZO

ing. Lorenzo BRINO

ing. Matteo BERTELLO

dr. Andrea COSTANTINO

ing. Silvio GARAVOGLIA

ing. Manuela ROCCA

arch. Elena GANDOLFO

ing. Carlo OGNIBENE – Tecnimont SpA



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

ASSOCIAZIONI ED ENTI INVITATI

ARPA

dr.ssa Paola BALOCCO

API – ASSOCIAZIONE PICCOLE IMPRESE

dr. Roberto COTTERCHIO

ASCOM TORINO

dr. Marco CICCHELLI

COLDIRETTI TORINO

dr. Sergio BARONE

CONFINDUSTRIA PIEMONTE

arch. Cristina MANARA

CONFAGRICOLTURA

Dr. Paolo DENTIS

FAI – ASSOCIAZIONE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

dr. Enzo POMPILIO D'ALICANDRO

IMPREND'OC

Presidente ing. Roberto GARBATI

LEGACOOP PIEMONTE

dr. Renzo BRUSSOLO

SINDACATO CGIL – FILLEA

Sig. Stefano PONZUOLI

SINDACATO UIL – FENEAL

Sig. Claudio PAPA

SITO

Ing. Giovanni Battista QUIRICO

dr. Danilo MARIGO

UNIONE INDUSTRIALE TORINO - FILIERA DELLE COSTRUZIONI- ANCE

Ing. Guglielmo DEMICHELIS

Dr. Carlo COLOMBINO

Ing. Roberto VINCHI

CONFCOOPERATIVE PIEMONTE NORD

Sig. Giovanni GALLO

CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI (CIA)

Dr. Luigi ANDREIS



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

STRUTTURA COMMISSARIO DI GOVERNO

ESPERTI COMMISSARIO DI GOVERNO

arch. Ilario ABATE DAGA

ESPERTI INVITATI

prof. arch. Carlo Alberto BARBIERI

ing. Franco CAMPIA

arch. Pasquale Bruno MALARA

ing. Aldo MANTO

ing. Michele PANTALEO

ing. Silvano RAVERA

dr. Andrea VALENTE ARNALDI

prof. Mario VILLA

prof. Roberto ZUCCHETTI

ing. Nicola COVIELLO

ing. Giancarlo BERTALERO

Sig. Mauro OLIVERO PISTOLETTO

Ing. Fulvio QUATTROCCOLO

La presente riunione dell'Osservatorio è convocata con il seguente Ordine del Giorno:

- 1) **BENEFICI AMBIENTALI DELLA TORINO-LIONE**
 - ✓ Considerazioni sul bilancio del carbonio:
 - LTF (2011) "opera completa"
 - prime elaborazioni fase 1/2030 SYSTRA (2018)

a cura P. Foietta/ A. Costantino
 - ✓ Benefici in fase di esercizio della Torino-Lione (fase 1-2030)
 - effetti del trasferimento modale a cura R. Zucchetti
 - il risparmio di energia in fase di esercizio a cura M. Olivero Pistoletto
- 2) **PRIME OSSERVAZIONI SULL'ACB DEL TERZO VALICO** a cura R. Zucchetti
- 3) **APPROVAZIONE SINTESI DELLA SEDUTA DEL 23/11/2018**
- 4) **VARIE ED EVENTUALI**



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Alle ore 10,00, il Presidente Foietta apre la seduta.

Rammenta che nella precedente seduta dell'Osservatorio si era deciso di sviluppare un ulteriore documento analogo al quaderno 11 relativo ai benefici ambientali della nuova linea per effetto del trasferimento modale e del risparmio energetico in fase d'esercizio.

Era dunque importante che ci fosse nell'ultima riunione del 2018 questo ultimo passaggio per condividere tale documento.

Dà quindi la parola al Sig. Prefetto di Torino, dr. Claudio Palomba.

Il Prefetto saluta i presenti, in particolare gli Amministratori e le comunità da loro rappresentate che hanno partecipato al confronto sull'opera assiduamente e per così tanto tempo; ringrazia per il lavoro fatto in questi anni - 274 riunioni dell'Osservatorio. Considera necessario che il percorso di confronto, al di là di quelle che saranno poi le scelte politiche che non competono a questa sede, debba proseguire.

Interviene quindi il Direttore Generale di TELT sas arch. Mario Virano che richiama la distinzione tra l'Osservatorio e l'incarico di Commissario di Governo; il Presidente dell'Osservatorio è diventato solo in seguito Commissario di Governo. Quindi propone che l'Osservatorio nella sua seduta di fine 2018 possa programmare la prosecuzione della propria attività nel mese di gennaio, in attesa che il Governo assuma le sue determinazioni in merito.

Chiede al Sig. Prefetto di trasmettere al Governo questa richiesta, perché considera negativamente una sospensione delle attività dell'Osservatorio; occorre nelle more delle determinazioni che verranno assunte dal Governo garantire quindi la prosecuzione delle attività.

Chiede al Presidente Foietta, Commissario di Governo uscente, e Presidente dell'Osservatorio, di procedere alla convocazione della prossima seduta dell'Osservatorio nel mese di gennaio per dare continuità alle attività condotte continuativamente in oltre 10 anni.

Il Presidente Foietta esprime la propria disponibilità a ricercare d'intesa con il Governo e con tutti i partecipanti una modalità per consentire la prosecuzione di tale esperienza ora giudicata indispensabile: in questa fase "complessa" risulta necessario allargare e fare funzionare meglio i luoghi istituzionali di confronto; l'Osservatorio è proprio questo e non va chiuso. Il dibattito in corso, a seguito della decisione del Governo di procedere ad una verifica del progetto nel rispetto dell'accordo sottoscritto ha bisogno dell'Osservatorio che è la sede autorevole di analisi, di approfondimento, di elaborazione più qualificata in materia.

Chiede quindi ai partecipanti di esprimersi in merito alla proposta fatta dall'arch. Virano.

Prendono quindi la parola il prof. Mario Villa, che si dichiara d'accordo con quanto proposto dall'arch. Virano poi l'ing. Franco Campia che, concordando sulla necessità di proseguire le attività, propone un'iniziativa specifica del Prefetto e del Presidente della Regione Piemonte che accompagni le iniziative e le richieste del Commissario di Governo in scadenza.

Interviene il dr. Enzo Pompilio d'Alicandro che si dichiara d'accordo con quanto espresso dall'ing. Campia e successivamente il Sindaco di Orbassano Cinzia Bosso che è d'accordo sulla prosecuzione in qualsiasi forma dell'Osservatorio per la sua dimostrata utilità e necessità.

Il Prefetto dr. Claudio Palomba prende nuovamente la parola ricordando che l'Osservatorio non è in scadenza e che quindi, in attesa di conoscere le decisioni del Governo, può essere ancora convocato secondo la normale procedura dal Commissario prima della scadenza del suo incarico.

L'Assessore del Comune di Rivoli Adriano Sozza ed il prof. arch. Carlo Alberto Barbieri condividono quanto detto dal Prefetto.

Il prof. arch. Carlo Alberto Barbieri suggerisce, nel caso di risposta negativa del Governo, la possibilità di costituire un Osservatorio tecnico regionale istituito presso la Regione Piemonte.

Anche l'ing. Aldo Manto approva tale proposta.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Dopo ampia discussione tutti i rappresentanti presenti si sono espressi per la prosecuzione dei lavori dell'Osservatorio,

Viene richiesto al Commissario di Governo, a nome e per conto di tutti i presenti, di procedere nel seguente modo:

1. Comunicare al Presidente del Consiglio l'esito della riunione n. 274 dell'Osservatorio, sollecitando la nomina del nuovo Commissario o, come previsto dal DPCM 1 dicembre 2017 del Presidente dell'Osservatorio;
2. convocare prima della fine dell'anno, cioè prima della scadenza del mandato e nei pieni poteri commissariali, la prossima seduta dell'Osservatorio per il mese di gennaio,
3. garantire in questa fase transitoria, lo svolgimento di tutte le attività di analisi ed elaborazione necessarie per partecipare alla fase di ridiscussione dell'opera voluta dal Governo ed affidata alla STM del Ministero.
4. Rimandare alla riunione di gennaio, in esito alle risposte pervenute dal Governo, le forme e le modalità di prosecuzione delle attività dell'Osservatorio.

Il Presidente Foietta introduce la trattazione dei successivi punti dell'ordine del giorno e cioè i contributi tecnici riferiti ai benefici ambientali della Torino-Lione.

Informa che le analisi più recenti confermano i risultati e gli scenari del Progetto Definitivo: grazie all'esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e al trasferimento modale si otterrà una riduzione netta dell'impatto sull'ambiente molto rilevante.

Presenta quindi la parte introduttiva e preliminare del Quaderno 12.

In particolare richiama come nel bilancio cumulativo del carbonio vengano prese in considerazione tutte le diverse fasi dell'opera: la Progettazione, la Costruzione e l'Esercizio. Il bilancio "cumulativo" (che comprende anche l'ammortamento "energetico" della fase di costruzione) risulta positivo dopo 12 anni dall'apertura del tunnel, mentre il bilancio "annuo" (ovvero la produzione di CO₂, non considerando tale ammortamento) è positiva subito dopo l'entrata in esercizio della linea. I costi energetici ed ambientali della costruzione della nuova infrastruttura saranno quindi "ammortizzati" in circa 12 anni; dal 13° anno dalla messa in esercizio dell'infrastruttura tale bilancio sarà quindi positivo, cumulando vantaggi ambientali per tutta la durata dell'opera (durata che si stima in almeno 100 anni). In base alle previsioni di trasferimento modale, la quantità di 3 milioni di tonnellate equivalenti di CO₂ risparmiate all'anno è raggiunta con il programma a regime, e da allora si mantiene costante per tutto il lunghissimo tempo di vita dell'opera.

I 3 milioni di tonnellate l'anno di CO₂ stimati rappresentano l'insieme delle tonnellate risparmiate sulle direttrici Origine/Destinazione interessate dal progetto, in base al modello di traffico appositamente realizzato.

I contenuti tecnici della presentazione sono riportati nell'introduzione del quaderno 12 dell'Osservatorio (pag.9-14) http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno12.pdf

Il Presidente dà quindi la parola al prof. Roberto Zucchetti che presenta il *capitolo 1 su costi e benefici, ambientali e climatici del traffico delle merci attraverso il nuovo collegamento ferroviario Torino Lione*.

I contenuti tecnici della presentazione sono riportati nel capitolo 1 del Quaderno 12 dell'Osservatorio (pag. 15 – 23) http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno12.pdf

Al termine di questo intervento l'Ing. Silvano Ravera propone di approfondire tale tema simulando e valutando gli effetti moltiplicatori sul traffico del completamento dei lavori sulle principali dorsali ferroviarie (terzo valico, connessione e potenziamento del porto di Genova).



Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Su invito del Presidente il prof. Zucchetti propone un secondo contributo di analisi e valutazione dei risultati dell'analisi costi benefici del terzo valico studiata da Marco Ponti e dal suo Gruppo di lavoro.

Nell'intervento vengo affrontati i diversi temi che saranno oggetto di discussione quando sarà reso disponibile il documento di ACB relativo alla tratta italiana della Torino Lione.

Vengono riportate per memoria alcune delle criticità riscontrate:

- La mancanza di una reference solution: se non si fa il Terzo Valico non occorre fare nulla di sostitutivo?
- La mancata conversione dei prezzi in costi (limitata al solo fattore lavoro): se per una semplice analisi può essere evitata, così non pare per una scelta importante come quella del Terzo Valico
- l'applicazione generalizzata della regola della metà: in parte ciò è fatto in contrasto con le linee guida CE e MIT, in parte può essere giustificato per una analisi standard, non per una analisi così delicata dove si dovrebbe ricorrere alla rilevazione sul campo di costi e prezzi.
- il «valore del tempo»: anche in questo caso il ricorso a valori standard non è compatibile con l'importanza della decisione da assumere. La Struttura Tecnica di Missione dispone di dati derivanti da recenti indagini dirette (stated preference) che potrebbero migliorare l'accuratezza dell'analisi.
- l'inserimento tra i costi dei mancati proventi dei gestori autostradali e delle accise pagate da automobilisti e trasportatori.

Quest'ultimo aspetto risulta in evidente contrasto con le linee guida della CE e del MIT e sembra essere elemento di dubbio anche all'interno della Struttura Tecnica di Missione.

In conclusione il presidente dà la parola a Mauro Olivero Pistoletto appassionato esperto ferroviario che conosce direttamente e "studia" la tratta di valico, che ha prodotto una approfondita analisi sui consumi energetici della nuova tratta di valico in fase di esercizio a confronto con gli attuali consumi della tratta di valico della linea storica.

I contenuti tecnici della presentazione sono riportati nel capitolo 2 del Quaderno 12 dell'Osservatorio (pag 25.45): http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno12.pdf.

Il tunnel di base del Moncenisio permette di avere risparmi energetici di trazione di grande portata, prodotti in particolar modo da una ridotta pendenza, minori perdite elettriche e maggiore possibilità di utilizzazione dell'energia recuperata in frenatura elettrodinamica dei treni. I vantaggi legati alla minore pendenza del tunnel di base del Moncenisio non saranno mai ottenibili con ristrutturazioni della tratta di valico della linea storica del Frejus. A questi vantaggi si aggiungono le maggiori masse rimorchiate, un numero ridotto di locomotori, velocità massime maggiori e la perfetta simmetria delle velocità di marcia nei due sensi di percorrenza grazie anche all'apporto della frenatura elettrodinamica che riduce anche l'uso dei freni ad attrito. La simmetria della velocità di marcia è condizione indispensabile per un uso intensivo, simmetrico ed equilibrato della linea.

Il risparmio energetico da trazione ferroviaria tra percorrere il nuovo tunnel di base del Moncenisio rispetto alla vecchia linea nella tratta di valico del Frejus è molto rilevante stante un rapporto energetico minimo di 2,5:1 (kWh/t). Gli oppositori all'opera, per sminuire questo consistente vantaggio, hanno ipotizzato in normale esercizio rilevanti consumi di ventilazione del tunnel di base del Moncenisio a seguito del suo riscaldamento dovuto alla copertura di roccia. TELT ha smentito tale congettura, confermando la ventilazione solo per le attività di manutenzione e nei soli mesi estivi, quando la temperatura esterna risulta più alta (e neanche per l'intera tratta del tunnel). Resta quindi confermata a tutti gli effetti la superiorità dal punto di vista energetico del nuovo tunnel di Base del Moncenisio rispetto alla linea storica di valico del Frejus.

Alle h. 13,30 il Presidente dell'Osservatorio chiude la riunione.