



## Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

### LE RAGIONI ED I NUMERI VERI DELLA TORINO LIONE: SINTESI

1	<p><b><u>IL PIÙ VECCHIO TRAFORO DEL XIX SECOLO (FREJUS) E LA PIÙ CRITICA TRATTA DI VALICO DELLE ALPI SONO INUTILIZZABILI PER IL TRASPORTO MODERNO DELLE MERCI</u></b></p> <p>A causa delle limitazioni di esercizio dovute alla <b>irrimediabile criticità (sicurezza)</b>, la linea utilizzata oggi da poche decine di treni merci al giorno è <b>ormai satura e non esiste capacità residua</b>. Inoltre l'infrastruttura per le sue <b>caratteristiche tecniche e morfologiche (pendenza e tortuosità)</b> non sarà mai in grado di trasportare <b>treni merci competitivi (lunghi e pesanti)</b>. Se la tratta di valico non sarà sostituita con un'infrastruttura moderna, così come è stato fatto per tutti gli altri tunnel ottocenteschi delle Alpi, non avremo più nessun collegamento ferroviario per trasportare le merci verso la Francia e l'Ovest Europa.</p>
2	<p><b><u>LA LINEA TORINO LIONE È INDISPENSABILE PER L'ECONOMIA DEL PAESE E DELL'EUROPA</u></b></p> <p>Negare l'importanza economica dell'Ovest Europa per l'Italia significa negare l'evidenza. I dati dell'interscambio economico e dei flussi di traffico dimostrano l'urgente necessità di una infrastruttura moderna. L'interscambio economico con i paesi dell'Ovest Europa valeva nel 2017 <b>205 MLD di €</b>, con un saldo attivo di <b>21 MLD</b> e rappresenta il <b>41% dell'interscambio totale con i Paesi dell'UE</b> ed il <b>24 % dell'interscambio totale dell'Italia</b>. Nel 2017 le merci trasportate via terra sono state <b>44,1 milioni di tonnellate: il 93% viaggia su autostrada ai valichi di Ventimiglia, Frejus e Monte Bianco</b>, con oltre 3,5 milioni di veicoli pesanti. Solo il restante 7% usa la ferrovia, non perché non ne esista la domanda, ma perché oggi <b>non esiste una ferrovia utilizzabile</b>. I flussi terrestri sono considerevolmente maggiori (+14%) di quelli che transitano per la Svizzera.</p>
3	<p><b><u>LA DECISIONE DI FARE L'OPERA È UNA SCELTA RECENTE ASSUNTA IN BASE AD ANALISI E STUDI RECENTI</u></b></p> <p>La decisione definitiva dei Parlamenti Italiano (fine 2016) e Francese (inizio 2017) e dell'Unione Europea (2015) è un <b>"fatto recente"</b>, ed è stato preceduto da un <b>lungo e approfondito iter di studio e valutazione nazionale ed internazionale, rinnovato e verificato quasi annualmente</b>.</p> <p>Il nuovo <b>progetto</b> è stato aggiornato, rivisto ed approvato dal Cipe nel <b>2015</b> e nel <b>2018</b>. Il <b>trattato internazionale</b> per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è in vigore dal <b>1 marzo 2017</b>.</p> <p>La programmazione degli interventi è inoltre coerente con i più recenti strumenti di Programmazione delle Infrastrutture di cui si è dotato lo Stato Italiano.</p>
4	<p><b><u>LA TORINO LIONE È UN ANELLO MANCANTE DELLA RETE TEN-T INDISPENSABILE PER L'EUROPA</u></b></p> <p>L'Unione Europea ha ridefinito nel 2013 con i due regolamenti (1315 e 1316) la <b>rete ferroviaria centrale articolata in 9 corridoi</b> e il <b>piano di finanziamento Connecting Europe Facility (CEF)</b>. Il Tunnel del Moncenisio è un segmento fondamentale del Corridoio Mediterraneo e costituisce il <b>terzo intervento per entità in una lista di 270 progetti</b>, cofinanziato nel programma CEF 2015-2019 (41%): senza questo contributo, l'Accordo definitivo tra Italia e Francia non sarebbe stato nel 2017 ratificato e non sarebbero stati avviati i lavori definitivi.</p> <p>Per l'U.E. l'attuale linea Torino Lione non è semplicemente un <b>collo di bottiglia (bottleneck)</b> ma un <b>anello mancante (missing link)</b> delle RETI EUROPEE (Corridoio Mediterraneo), ed assume un valore strategico transnazionale, che supera la dimensione binazionale di Italia e Francia e coinvolge Paesi europei ad Est (Austria, Slovenia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia) ed Ovest (Spagna e Portogallo).</p>
5	<p><b><u>LA LINEA TORINO LIONE SERVE ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI</u></b></p> <p>La <b>quota di trasporto stradale ai valichi francesi</b> è del 93% del totale: la situazione <b>peggiore di tutte le Alpi</b> che <b>produce inquinamento, congestione, incidentalità ai valichi e su tutta la rete autostradale</b>. Il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia (30% al 2030 e 50% al 2050) produrrà un <b>grande vantaggio</b> sia dal punto di vista <b>economico</b> che <b>ambientale</b> (per unità di peso trasportato un treno produce 1/9 della CO<sub>2</sub> e delle polveri sottili della strada).</p> <p>La nuova linea consentirà di <b>risparmiare sui costi di trasporto</b> (40% in meno di quelli stradali), di <b>eliminare tre milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> l'anno</b> e di <b>limitare in modo significativo congestione e incidentalità</b> sulla rete autostradale. Il <b>bilancio cumulativo del carbonio</b> risulta estremamente positivo e dimostra che, per effetto del trasferimento modale, il costo energetico ed ambientale sarà ammortizzato dopo 12 anni. Dal 13° anno è "utile netto" ambientale per un ciclo di vita dell'infrastruttura almeno centennale.</p>



## Presidenza del Consiglio dei Ministri

OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE

6	<p><b><u>LA TORINO LIONE RIVOLUZIONERÀ IL TRASPORTO DEI PASSEGGERI DELL'EUROPA</u></b></p> <p>Grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza tra <b>Milano e Lione</b> di oltre due ore (<b>da 5h a 2h39m</b>), la nuova offerta passeggeri a lunga percorrenza (22 treni al giorno) sarà <b>estremamente competitiva rispetto all'aereo</b> rendendo possibili soluzioni di trasporto molto più ecologiche (la CO<sub>2</sub> prodotta per passeggero trasportato dal treno è 1/9 di quella dell'aereo); la nuova infrastruttura sarà in grado di trasportare oltre <b>4 Milioni di passeggeri l'anno</b> rendendo possibili e convenienti anche nuovi itinerari oltre alla <b>Milano-Parigi in 4h 30m: Milano-Marsiglia in circa 4 h, Milano-Barcellona e Milano-Bruxelles in poco più di 6 ore.</b></p>
7	<p><b><u>LA TORINO LIONE È CONVENIENTE E COSTA MENO DELLE ALTRE TRATTE IN PROGETTO</u></b></p> <p>I costi sostenuti dall'Italia per l'intera opera sono di <b>4,7 MLD€</b>: poco meno di <b>3 MLD€</b> per la tratta internazionale (il tunnel del Moncenisio) cofinanziata dalla U.E. e dalla FRANCIA per quasi 2/3 del costo totale (8,6 MLD€), e <b>1,7 MLD</b> per adeguare la <b>tratta nazionale da Torino a Bussoleno</b>. Il costo di quest'opera è inferiore a tutti gli altri interventi strategici programmati su altre tratte analoghe. La tratta <b>Verona-Innsbruck-Monaco</b> (che comprende il tunnel del Brennero) costa all'Italia <b>7,8 MLD</b>, i collegamenti <b>Genova-Milano-Valichi svizzeri</b> (che comprendono il III° valico del Giovi) oltre <b>14 MLD</b>, la <b>Napoli-Bari 6,2 MLD€</b>, la <b>Treviglio-Brescia-Verona 4,9 MLD€</b>.</p>
8	<p><b><u>LA TORINO LIONE È UN'OPERA GIÀ IN CORSO DI REALIZZAZIONE</u></b></p> <p>È falsa l'affermazione che ad oggi non si sarebbe scavato <b>"neppure un metro"</b>. Ad oggi sono stati scavati <b>25,5 km di tunnel</b>, che costituiscono parte integrante dell'opera (discenderie, bypass, tunnel di sicurezza): sono il 15,5% dei 162 km di gallerie complessivamente previste dal progetto. In Francia, a Saint Martin la Porte, <b>9 Km di galleria in corso di scavo diventeranno una parte del tunnel di base (6 km già scavati)</b>. Tale attività è costata circa 1,4 MLD di €: 700 MIL finanziati dalla U.E, 330 MIL finanziati dalla Francia e 370 MIL dall'Italia.</p>
9	<p><b><u>LA COSTRUZIONE DELLA TORINO LIONE NON PRODUCE DANNI ALL'AMBIENTE ED ALLA SALUTE</u></b></p> <p>Tutti gli scavi condotti (oltre 25 km di gallerie e 65 km complessivi di sondaggi) hanno confermato, in Francia così come in Italia che non esistono condizioni di rischio per l'ambiente e la popolazione.</p> <p>Il cantiere italiano di <b>Chiomonte</b>, è stato accompagnato da un sistema di monitoraggio continuo con <b>40 centraline</b> installate in un raggio di 15 km, che non ha precedenti in Europa. Le oltre <b>70.000 rilevazioni</b> effettuate ed i rigorosi controlli ambientali svolti dalle agenzie regionale (Arpa Piemonte) e nazionale (Ispra) hanno evidenziato la <b>non esistenza di situazioni di rischio ambientale</b>; tale rischio viene invece periodicamente riproposto dagli oppositori per creare paure ed allarme nell'opinione pubblica (amianto, uranio, falde acquifere, polveri sottili). La rete di monitoraggio per l'<b>amianto aerodisperso</b> ha effettuato quasi <b>2.300 rilievi su 6 stazioni distribuite sul territorio</b>. La concentrazione misurata è stata <b>sempre inferiore alla soglia ambientale di attenzione e di intervento</b>. I dati sono stati poi elaborati da un'equipe dell'Università di Torino (sezione medicina del lavoro) che ha redatto la <b>Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS)</b> attestando l'assenza di rischi per le persone.</p>
10	<p><b><u>LA TORINO LIONE È L'OPERA PIÙ "TRASPARENTE E CONTROLLATA" D'ITALIA</u></b></p> <p>Non risulta <b>nessuna indagine sugli appalti di lavori e servizi legati alla Torino Lione</b>.</p> <p>Sono anni che è stato istituito dal Ministero dell'Interno ed è operativo il GITAV (Gruppo interforze TAV). Dal 2012 si sta lavorando per <b>prevenire ed evitare qualsiasi infiltrazione mafiosa nel cantiere</b>. Le inchieste giudiziarie sulle organizzazioni criminali mafiose in Piemonte, hanno dimostrato che <b>nessuna di esse è mai riuscita a infiltrarsi nella filiera degli appalti per la Torino-Lione</b>.</p> <p>Con l'entrata in vigore dell'Accordo Italia Francia (1/3/2017), <b>le procedure antimafia sono applicate anche in Francia</b>; il primo caso in Europa di definizione ed applicazione di normativa transnazionale anticorruzione.</p> <p>I conti del promotore pubblico TELT sas (direttamente controllato dagli Stati italiano e francese), sono stati validati dagli organi di controllo societari e comunitari e da 7 controlli delle Corti dei Conti italiana, francese ed europea, tutti conclusi senza rilievi.</p> <p>Il progetto e i lavori in Italia sono stati oggetto di <b>14 ricorsi amministrativi da parte degli oppositori, tutti risolti a favore dell'opera e di 4 indagini di enti di controllo concluse con zero ammonizioni</b>.</p> <p><b>Per questo nessuno può permettersi di collegare i lavori condotti sulla Torino Lione a mafie o a fenomeni corruttivi. Se qualcuno è al corrente di fatti specifici, si facciano nomi e cognomi e le conseguenti denunce. Altrimenti ci si astenga da insinuazioni false volte a gettare discredito sull'opera più controllata d'Italia.</b></p>