



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

OSSERVATORIO TORINO LIONE

**270° RIUNIONE PLENARIA**

**27 SETTEMBRE 2018**

**SINTESI DEL DIBATTITO E DECISIONI ASSUNTE**

Nella sala Azzurra della stazione Porta Nuova di Torino sono presenti, oltre all'arch. Paolo FOIETTA, Presidente dell'Osservatorio e Presidente della Delegazione Italiana della CIG:

**MINISTERO DELL'INTERNO**

dr.ssa Marita BEVILACQUA

**REGIONE PIEMONTE**

ing. Andrea CARPI

arch. Eugenia MOLINAR MIN

**CITTA' METROPOLITANA DI TORINO**

ing. Giannicola MARENGO

**COMUNI AMBITO A1 (sezione transfrontaliera)**

**CHIOMONTE**

arch. Michele RUFFINO

**GIAGLIONE**

sindaco Ezio PAINI

**GRAVERE**

sindaco Piero NURISSO

**SALBERTRAND**

sindaco Riccardo JOANNAS

**COMUNI AMBITO A2 (varianti in nuova sede)**

**BUTTIGLIERA ALTA**

arch. Alberto BALLARINI

**ORBASSANO**

dr. Eugenio GAMBETTA

arch. Valter MARTINO



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

OSSERVATORIO TORINO LIONE

**COMUNI AMBITO B1 (adeguamento linea storica)**

**CHIANOCCO**

Sindaco Giuseppe GALLIANO

arch. Livio DEZZANI

**SANT'ANTONINO DI SUSÀ**

arch. Livio DEZZANI

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

**GRUGLIASCO**

Sindaco Roberto MONTA'

**COMUNI AMBITO B3 (tracciato esistente della linea storica in media/alta Valle)**

**CHIOMONTE**

arch. Michele RUFFINO

**GRAVERE**

sindaco Piero NURISSO

**SALBERTRAND**

sindaco Riccardo JOANNAS

**COMUNI AMBITO C (interventi connessi)**

**BUTTIGLIERA ALTA**

arch. Alberto BALLARINI

**CESANA TORINESE**

sindaco Lorenzo COLOMB

**CHIANOCCO**

Sindaco Giuseppe GALLIANO

arch. Livio DEZZANI

**PROMOTORI**

**RETE FERROVIARIA ITALIANA – RFI**

ing. Emmanuele VAGHI

**ITALFERR**

ing. Alessandro CARRA'

ing. Vittorio BORSETTI

ing. Francesco PERRONE

ing. Enrico PIOVANO

**TELT-sas**

Ing. Matteo BERTELLO

dr. Andrea COSTANTINO

ing. Silvio GARAVOGLIA

ing. Fabio POLAZZO

arch. Gian Marco URAS

ing. Carlo OGNIBENE – Tecnimont SpA



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

OSSERVATORIO TORINO LIONE

**ENTI E STRUTTURE TECNICHE REGIONALI**

**ARPA PIEMONTE**

dr.ssa Antonella BARI

**ASSOCIAZIONI ED ENTI INVITATI**

**ANIEM PIEMONTE**

dr. Salvatore RAPISARDA

**API –ASSOCIAZIONI PICCOLE E MEDIE IMPRESE**

dr. Roberto COTTERCHIO

**COLDIRETTI TORINO**

dr. Sergio BARONE

**COMITATO TRANSPADANA**

dr.ssa Ida CAPPELLETTI

**CONFAGRICOLTURA**

dr.ssa Anna GAGLIARDI

**CONFINDUSTRIA PIEMONTE**

arch. Cristina MANARA

**CONFCOOPERATIVE PIEMONTE NORD**

sig. Giovanni GALLO

**IMPRED'OC**

Presidente ing. Roberto GARBATI

**LEGACOOP PIEMONTE**

dr. Renzo BRUSSOLO

**SINDACATO CGIL – FILLEA**

dr. Marco BOSIO

**SINDACATO CISL – FILCA**

dr. Gerlando CASTELLI

**SINDACATO UIL – FENEAL**

dr. Claudio PAPA

**SITO**

dr. Danilo MARIGO

**UNIONE INDUSTRIALE - FILIERA COSTRUZIONI**

dr. Giovanni ROBERTI

**ESPERTI INVITATI**

arch Ilario ABATE DAGA

prof. arch. Carlo Alberto BARBIERI

ing. Franco CAMPIA

ing. Adelmo CROTTI

ing. Aldo MANTO

ing. Michele PANTALEO

ing. Silvano RAVERA

prof. Mario VILLA

prof. Roberto ZUCCHETTI



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

**OSSERVATORIO TORINO LIONE**

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

1. *Comunicazioni del Presidente*
2. *Contributo dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione all'Analisi Costi Benefici proposta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
*ANALISI DEL TRASPORTO MERCI ATTRAVERSO LE ALPI OCCIDENTALI – dati utili per uno scenario di riferimento “condiviso” per l'Analisi Costi Benefici*
  - ✓ *Dinamiche di sviluppo, passate e future, dei Paesi interessati dai Corridoi Mediterraneo e Reno Alpi*
  - ✓ *Confronto tra condizioni di trasporto stradale e ferroviario lungo i corridoi Mediterraneo e Reno Alpi*

Alle ore 9,50, il **Presidente Foietta** apre la seduta e informa che, in merito al punto 2) all'ordine del giorno, questa riunione dell'Osservatorio è la prima di una serie di incontri dedicati a sintetizzare e completare le informazioni raccolte ed elaborate in questi anni, affinché possano essere utili per uno scenario di riferimento condiviso per l'Analisi Costi Benefici, voluta dal Ministro Toninelli

Il Presidente dà la parola al **prof. Zucchetti**, il quale presenta le dinamiche di sviluppo e interscambio di beni tra i Paesi interessati dai Corridoi Mediterraneo e Reno-Alpi.

Questo documento sintetizza e approfondisce le analisi compiute in questi anni dall'Osservatorio per rispondere alle seguenti domande:

- ✓ E' vero che la quantità di merci che devono attraversare il confine con la Francia è in costante calo e che questo si riflette nel crollo della domanda di trasporto ferroviaria?
- ✓ E' vero che l'interscambio lungo il confine Svizzero è in costante crescita?
- ✓ Quante merci sono transitate negli anni lungo il confine con la Francia e con la Svizzera?
- ✓ Quante merci devono attraversare le Alpi Nord Occidentali per mantenere gli attuali livelli di produzione e consumo e nella prospettiva che il rilancio dell'occupazione e dei consumi abbiano successo?

Per rispondere a queste domande, sono state utilizzate le statistiche EUROSTAT del commercio estero espresse in quantità. La serie attuale inizia nel 1988: si tratta, quindi, di un'osservazione di trent'anni, un intervallo sufficiente per cogliere le trasformazioni di lungo periodo.

La scelta di questa fonte statistica è essenziale, perché fondata su documenti doganali, raccolti e rese omogenei e confrontabili a livello europeo da Eurostat.

Il Paese di riferimento (Report Country) è l'Italia e l'interscambio è la somma delle quantità importate ed esportate con tutti i modi di trasporto.

Fino al 2000, l'interscambio con Francia, Spagna e Portogallo è cresciuto: rimangono alte le importazioni e crescono progressivamente le esportazioni. Tra il 2000 e la crisi del 2008 è diminuita l'importazione di materie prime. Dopo la crisi c'è stata una rapida ripresa dell'interscambio, seguita di una fase di debolezza delle esportazioni con buona ripresa dopo il 2004. Tranne l'anno della crisi, dal 1998, l'interscambio è sempre stato superiore a 50 mln/t.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Fino ai primi anni 2000, l'interscambio con la Francia è stato caratterizzato da una prevalenza di importazioni, che si sono progressivamente ridotte tra il 2004 e il 2009, anno della crisi. Dopo la crisi l'interscambio totale è rimasto stabile intorno ai 30 milioni di tonnellate. Dal totale Eurostat sono state sottratti circa 5 milioni di tonnellate di acqua potabile trasportate per condotta. Tranne l'anno di crisi, l'interscambio con la Francia, negli ultimi 10 anni, è sempre stato superiore a 30 mln/t.

L'interscambio con la Spagna si è intensificato negli ultimi anni del 1900 con una progressiva e importante crescita delle esportazioni. La crisi dell'economia spagnola, molto evidente per la riduzione delle esportazioni italiane tra il 2010 e il 2015, ha inciso sull'interscambio dell'arco alpino occidentale.

L'interscambio con il Portogallo, a parte l'anno della grande crisi, conferma una stabilità di richiesta di rapporti economici e di trasporto con l'Italia.

L'interscambio con i Paesi posti a Nord della Svizzera, che utilizzano sia i valichi del San Gottardo e del Sempione sia del Brennero, hanno un andamento stabile, con l'eccezione della crisi, intorno ai 60 milioni di tonnellate. Si deve notare la costante prevalenza delle importazioni rispetto all'export.

L'interscambio con l'Olanda segue un profilo diverso da tutti gli altri Paesi del Nord ed è caratterizzato da una forte prevalenza delle importazioni. E' la misura concreta della debolezza del sistema portuale italiano: il sistema industriale dell'Italia settentrionale trova nei porti del Nord (olandesi e tedeschi) l'alternativa alle carenze di quello nazionale. Lo sviluppo dei porti liguri e della loro accessibilità ferroviaria, potranno ridurre rapidamente questi flussi "anomali".

L'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero, in collaborazione con la Commissione Europea, rileva e stima annualmente i flussi di trasporto che attraversano le Alpi. I dati confermano che, dopo la crisi del 2009, le quantità trasportate hanno ripreso i livelli precedenti e che i flussi di trasporto attraverso il confine francese sono sempre in linea e superiori a quelli registrati sul confine svizzero.

Si propone pertanto una simulazione di andamenti futuri, calcolando quali dimensioni essi avrebbero al verificarsi di determinate condizioni.

Gli elementi che influiscono sulla dimensione dell'interscambio sono i seguenti:

- ✓ Variazione della produzione, per effetto della variazione demografica, dei consumi e della capacità di esportare.
- ✓ Variazione delle quantità fisiche al variare del valore della produzione (elasticità)

Sono stati ipotizzati tre scenari, caratterizzati da visioni negative o poco ottimistiche:

- ✓ Stagnazione permanente (Crescita del PIL = 1% all'anno); elasticità minima (1,0 - Maffii); ricorrenti crisi economiche;
- ✓ Bassa crescita (Crescita del PIL = 1,5% all'anno); elasticità minima (1,0 - Maffii); ricorrenti crisi economiche;
- ✓ Bassa crescita (Crescita del PIL = 1,5% all'anno); elasticità media (1,4 - Baccelli); ricorrenti crisi economiche

Usando scenari molto negativi (stagnazione con crisi) e negativi (bassa crescita con crisi periodiche) nel 2030 i beni da trasportare saranno certamente più di 50 milioni di tonnellate.

Sempre ipotizzando scenari negativi, nel 2060, 30 anni dalla apertura della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, ci sarà bisogno di trasportare almeno 55 milioni di tonnellate, ma più probabilmente tra i 65 e i 75 milioni.

L'ipotesi di scenari di traffico coerenti con una politica di sviluppo può assumere un incremento medio del PIL dell'1,8%, anche se periodicamente interrotto da periodi di forte recessione. Anche in questo scenario, più positivo ma decisamente non ottimistico, la domanda cresce. Per sostenere questo percorso di crescita occorre garantire efficienti e stabili sistemi di trasporto attraverso l'arco alpino occidentale, in grado di trasportare 61 milioni di tonnellate nel 2030 e 87 milioni nel 2060.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Terminata la presentazione del prof. Zucchetti, intervengono:

**Ing. Dezzani:** chiede approfondimenti in merito alla composizione dei panieri e la relativa tipologia dei prodotti trasportati

**Ing. Ravera:** espone le proprie considerazioni in ordine agli scenari esposti: nonostante tutti gli scenari siano in crescita, in un futuro, a seguito di importanti scelte politiche economiche, si può ipotizzare possibili sviluppi economici del Paese, ma con una diminuzione del trasporto merci verso l'estero.

**Prof. Villa:** il collegamento del PIL con i flussi economici e di traffico è condiviso in teorie macro-economiche; è difficile far comprendere che vi è una correlazione continua e positiva fra crescita economica e flussi di scambio, nella quale le infrastrutture giocano un ruolo fondamentale e non invece, come alcuni sostengono, siano lo strumento per diminuire gli scambi economici.

**Dr.ssa Bevilacqua:** sostiene che, negli flussi di scambio economico tra Italia e Francia, l'esportazione è un punto di forza per il nostro Paese e per la crescita economica.

**Ing. Garbati:** comunica che, sentito il sindaco di Chiomonte, considerata e ribadita in particolare la più che difficile situazione di Chiomonte, si ritiene necessario che i Comuni più impattati (al momento personalmente si riferisce a Chiomonte) procedano con l'inoltro delle richieste inerenti le "compensazioni" all'Osservatorio e al Commissario di Governo.

Parimenti parrebbe quanto mai opportuno che l'Osservatorio e il Commissario di Governo, svolte le istruttorie del caso, procedano a loro volta, inoltrando le proposte del caso alle strutture centrali competenti (CIPE, Ministro Toninelli). Propone pertanto di riprendere quanto suddetto, possibilmente nel corso del prossimo incontro.

**Ing. Marengo:** suggerisce di valutare con maggior attenzione i dati che si riferiscono agli scenari di traffico negativi.

**Dr. Nurisso:** ritiene opportuno, in questa analisi, considerare anche il rapporto costi trasporto/tonnellaggio merci, in riferimento all'utilizzo dell'attuale Linea Storica e dell'attuale Tunnel del Frejus e all'utilizzo della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e del nuovo tunnel di base.

**Dr. Barone:** nel quadro generale del trasporto merci Italia/Francia in riferimento al transito attraverso il tunnel del Monte Bianco, il tunnel del Frejus e da Ventimiglia, ritiene fondamentale valorizzare lo studio degli interscambi con la Francia, attraverso il Frejus, perché storicamente la Valle di Susa è stato scenario di transito merci verso la Francia, Spagna e Portogallo.

**Ing. Campia:** la componente dell'interscambio merci con Spagna e Portogallo potrebbe essere considerata come una scelta intergovernativa europea

**Dr. Roberti:** rivolge una domanda ai rappresentanti di Telt; nella preoccupazione della tempistica che ha dato il Ministro Toninelli in merito alla presentazione dell'ACB (entro fine novembre), in questo lasso di tempo, rispetto alla scelta comprensibile di Telt di rallentare l'uscita dei bandi di gara, quale potrebbe essere la programmazione degli interventi.

**Ing. Vaghi:** propone, nelle simulazioni degli scenari di traffico rispetto alle future situazioni economiche, di valutare anche il valore demografico negativo in Italia, con evidenti riflessi sfavorevoli all'andamento dell'economia del nostro Paese.

**Prof. Crotti:** propone integrazioni al documento, in riferimento ai flussi di traffico verso il Nord-Est (Brennero e Tarcisio), all'inserimento dei dati dell'interscambio in valore, per dimostrare che anche questo è in crescita, e ai dati del commercio estero relativa alla componente dell'import europeo tramite i porti del Nord Europa.

Il **prof. Zucchetti** accoglie le osservazioni degli intervenuti e informa che alcune considerazioni evidenziate saranno trattate nelle prossime riunioni dell'Osservatorio.



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

OSSERVATORIO TORINO LIONE

Il **Presidente** ringrazia il prof. Zucchetti per l'efficace presentazione e comunica che, sulla base delle osservazioni raccolte, il documento sarà integrato e successivamente inviato ai componenti dell'Osservatorio per ulteriori considerazioni ed integrazioni.

Il **Presidente** propone un breve cronoprogramma degli argomenti da trattare in Osservatorio:

- riunione dell'Osservatorio del 15 ottobre p.v.:
  - ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI PER IL TRASPORTO ATTRAVERSO LE ALPI OCCIDENTALI  
la tratta di valico della linea storica Torino Lione: una analisi dello stato reale dell'infrastruttura, criticità valutate e discusse in sede CIG, capacità effettiva della tratta al 2018 (certificate da RFI), investimenti necessari per la sicurezza del tunnel del Frejus (trasporto merci pericolose); i costi di un eventuale adeguamento della tratta di valico agli standard STI Eu.
  - IL CONFRONTO TRA LE CONDIZIONI DI TRASPORTO STRADALE E FERROVIARIO DELLE MERCI.  
E' conveniente il trasporto ferroviario su quello stradale?  
Come trasformare lo slogan «treni lunghi, pesanti ed alti» in numeri dimostrabili  
Massa netta trasportata per treno (per essere conveniente)  
Lunghezza della percorrenza  
Flessibilità nella scomposizione e ricomposizione dei treni  
Rapporto con la portualità (servizi di manovra)
- Nelle successive riunioni:
  - Trasporto passeggeri sulle lunghe percorrenze: aggiornamento di scenari e previsioni alla realizzazione della Fase 1 dell'opera
  - Il trasferimento modale è un consiglio, un'opportunità o un vincolo?  
È possibile passare dalla cura del ferro alla cura del gasolio?  
I trattati internazionali e gli impegni dell'Italia per il trasporto merci attraverso le Alpi possono essere ignorati?
  - La linea ferroviaria costiera Genova-Nice; stato reale dell'infrastruttura, criticità valutate e discusse in sede CIG, capacità effettiva della tratta al 2018 (certificate da RFI), investimenti necessari per la sicurezza (trasporto merci pericolose)
  - Infrastrutture per il trasporto autostradale:
    - tunnel e valichi: stato reale delle infrastrutture, criticità valutate e discusse in sede CIG, capacità effettiva della tratta
    - tratte di accesso e rete autostradale: stato reale delle infrastrutture, nodi critici oltre la soglia di saturazione (SATT tangenziale di Torino), capacità effettiva ed impatti (saturazione, congestione, ambiente, rischio incidente)

Informa inoltre che il prossimo 3 ottobre, è stata convocata una riunione dell'Ambito A2 dell'Osservatorio (comuni di Buttigliera Alta, Rivalta di Torino, Rivoli, Rosta e Orbassano), estesa agli altri Comuni interessati dalla tratta di Linea Storica (comuni di Grugliasco, Collegno e Alpignano), al fine di esaminare lo studio di verifica della fattibilità del raddoppio in asse della tratta Torino/San Paolo – Buttigliera Alta

La **dr.ssa Bevilacqua** informa che per la tratta ferroviaria e autostradale del Frejus sono costituiti due separati Comitati di Sicurezza per elaborare e gestire i piani binazionali di sicurezza. In merito alla tratta ferroviaria di valico del Frejus, su espressa richiesta della Prefettura di Torino, RFI ha elaborato il Piano di Emergenza



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

**OSSERVATORIO TORINO LIONE**

Interno e in collaborazione con SNCF, il Piano di Emergenza Binazionale, come da indicazioni da parte del Comitato Sicurezza e CIG, condivise con le autorità francesi.

Il **Sindaco di Salbertrand**, dr. Joannas, sostiene la complessità del problema occupazionale nel territorio dell'Alta Valle; i cantieri di TELT per la realizzazione della tratta transfrontaliera avrebbero sicuramente una ricaduta occupazionale positiva su questi territori.

Il **dr. Cotterchio**, Vice Presidente di API, ribadisce la necessità di un'importante informazione ai propri associati, in merito alle ricadute economiche e produttive positive che si avrebbero con la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Il **Presidente** condivide le considerazioni degli intervenuti e prende atto della volontà dei componenti di proseguire le attività dell'Osservatorio, come da cronoprogramma illustrato.

Non essendovi più alcun intervento, il **Presidente** chiude la riunione alle ore 12,10.