

Collegamento ferroviario Torino- Lione

Commissione tecnica:

Marina Clerico, Simone Franchino, Claudio Giorno, Michele Giacosa, Luca Giunti, Luca Mercalli, Alberto Poggio, Angelo Tartaglia, Roberto Vela

Andamenti del traffico merci (tonnellate/anno)

Italia-Francia

Ferrovia, max 1997

1997-2017 → - 72%

Strada, max 2001

2001-2017 → - 0,6%

Totale, max 2001

2001-2016 → - 13,2%

Italia-Svizzera

Ferrovia

1997-2017 → + 54,3%

Strada

2001-2017 → + 12,5%

Totale

2001-2017 → + 25,3%

Italia-Austria

Ferrovia 1997-2017 → + 51,4%

Strada 2001-2017 → + 53,8%

Totale 2001-2017 → + 43,5%

Non ci sono motivazioni tecnologiche

Tra il 1997 e il 2007 il traffico ferroviario mercantile lungo la Val di Susa si è ridotto del 43,6%

– 43,6%

Nello stesso periodo (cioè prima dell'entrata in servizio di qualsiasi nuova infrastruttura in Svizzera) il traffico ferroviario tra Italia e Svizzera è cresciuto del 43,7%

+ 43,7%

Confronto tra infrastrutture fino al 2007 (2016)

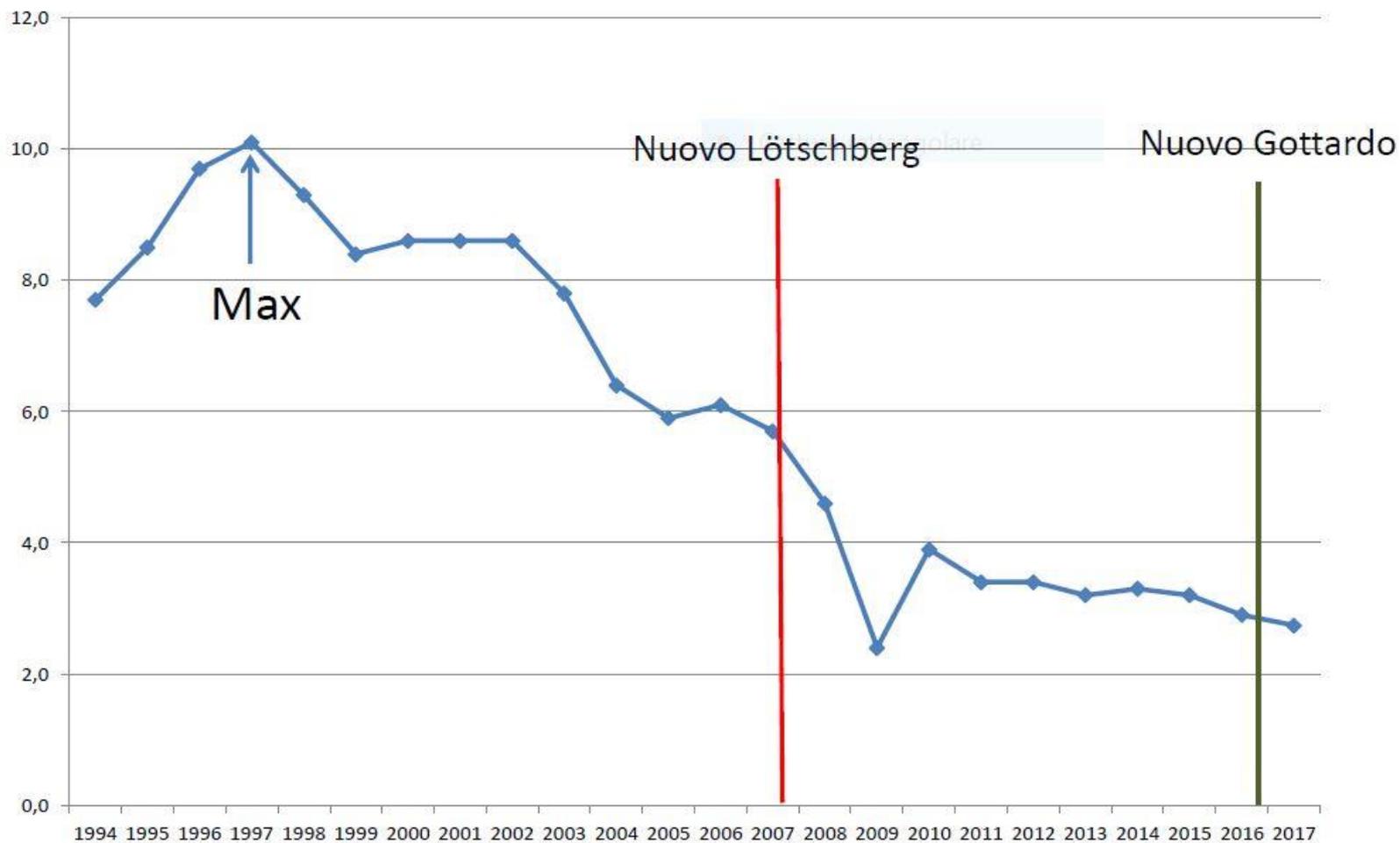
Traforo storico del Fréjus:

lunghezza 13,6 km; altitudine max 1335 m

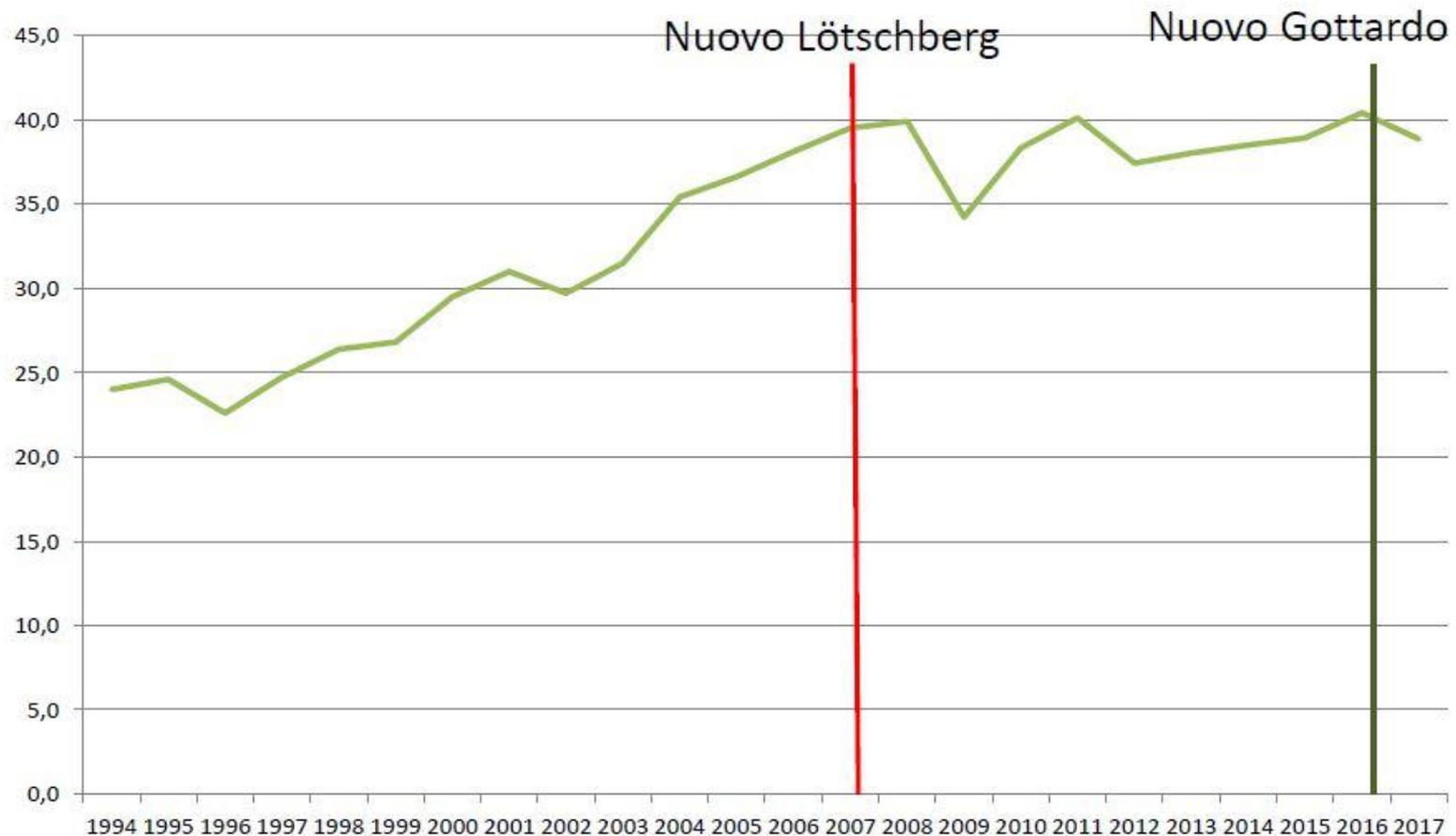
Traforo storico del Lötschberg (Svizzera
centrale): lunghezza 14,6 km; altitudine 1340 m

Traforo storico del S. Gottardo: lunghezza 15,0
km; altitudine 1151 m

Andamento del traffico (milioni di tonnellate/anno) lungo la linea ferroviaria esistente in valle di Susa



Totale traffico ferroviario (milioni di tonnellate/anno) attraverso la frontiera italo-svizzera



Ripartizione modale

- L'unico paese dell'arco alpino in cui si riscontri un utilizzo della ferrovia prevalente su quello della strada è la Svizzera
- La differenza tra Svizzera e altri paesi interessati all'attraversamento delle Alpi è che la Svizzera prevede una tassa (proporzionale al tonnellaggio e al chilometraggio e dipendente dal tipo di veicolo) per il trasporto merci su strada; tassazione introdotta *prima* di interventi sulle infrastrutture.
- Né Italia né Francia hanno mai introdotto una analoga tariffazione né hanno espresso l'intenzione di farlo, anche perché l'UE non vede di buon occhio queste forme di disincentivo alla strada in quanto distorsive del mercato.
- Nel nostro paese il trasporto su strada è variamente incentivato, mediante agevolazioni sul costo dei carburanti e sulle tariffe autostradali.

Fattori chiave per il riparto modale

- Flessibilità (a favore della strada su percorsi dell'ordine delle centinaia di km)
- Costo unitario per tonnellata e km

Analisi Costi Benefici

- È stata finora resa pubblica (nel 2012) una sola ACB relativa alla nuova linea Torino Lione (NLTL), completata nel 2011. Tale ACB è contenuta nel quaderno n.8 (Q8) dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione.
- Dichiarazioni pubbliche da parte del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino Lione (e di parlamentari o consiglieri regionali diversi) fanno menzione di altri studi. Nessuno studio è però stato mai reso pubblico nelle sue ipotesi, nelle sue conclusioni e nei metodi eventualmente seguiti per ottenerle.
- L'ACB del Q8 fa riferimento alla linea intera come era pensata allora. Successivamente, sono venuti meno i due tunnel in territorio francese (Belledonne e Glandon) e il tunnel dell'Orsiera in Italia: alla modifica non ha corrisposto alcuna revisione pubblica dell'ACB.

ACB, condizioni generali

- In ogni caso, il raggiungimento di condizioni di accettabilità per la NLTL sta nella previsione di flussi di traffico ferroviario mercantile molto più alti di quelli in essere.
- In effetti l'ACB del Q8 prevedeva fortissimi aumenti di traffico merci lungo la direttrice Torino-Lione. Tali previsioni erano inattendibili fin dall'inizio e sono state smentite dai fatti. L'inattendibilità è stata formalmente riconosciuta dall'Osservatorio (Presidenza del Consiglio dei Ministri - Osservatorio sulla Nuova Linea Torino Lione, Verifica del Modello di Esercizio per la Tratta Nazionale Lato Italia, seduta n. 260 del 25/09/2017, pag. 58; ora è il Q10 dell'Osservatorio).
- Il sistema europeo dei collegamenti ad alta velocità ha ricevuto una durissima critica, in cui tra l'altro si rileva la sistematica assenza di analisi costi benefici, da parte della Corte Europea dei Conti (European Court of Auditors: rapporto n. 19 del 2018, punto V, pag. 8).

Bilancio del carbonio

- Come nel caso dell'ACB, il bilancio del carbonio connesso con la realizzazione e l'uso di una grande infrastruttura deve essere redatto scientificamente da competenti in forma di *studio certificato*.
- Non è *sempre* e a priori vero che una ferrovia dia luogo ad una minore emissione di CO₂ di una strada: dipende dall'emissione in fase di realizzazione, dai tempi di ritorno e dalle condizioni di esercizio.

Penali e accordi internazionali

- Non esiste alcun accordo internazionale sottoscritto dall'Italia nei confronti della Francia o dell'Europa che preveda l'esborso di "penali" in caso di ritiro unilaterale italiano.
- L'accordo sottoscritto il 30/01/2012 prevede che l'opera oggetto degli accordi comprenda una sezione internazionale divisa in tre parti: una di competenza francese, comprendente 33 km di gallerie a due canne (Belledonne e Glandon); una transfrontaliera di competenza di entrambi gli stati, comprendente il tunnel di base di 57 km; una di competenza italiana comprendente il tunnel a due canne dell'Orsiera per 19,5 km. [artt. 2 e 4 dell'accordo del 30/01/2012].
- Lo stato francese ha posposto le decisioni relative alla tratta di sua competenza a dopo il 2038. Lo stato italiano ha lasciato cadere la realizzazione del tunnel dell'Orsiera ipotizzando altre soluzioni.
In pratica entrambi gli stati hanno disatteso l'accordo del 2012, che non è stato revocato dal successivo accordo del 2015.

Delibera CIPE n. 67 del 2017

- Autorizza la realizzazione di due “lotti costruttivi” non funzionali del tunnel di base, per un totale di 2862,62 Milioni di €. I «lotti costruttivi» non trovano riscontro nell’accordo italo-francese del 30/01/2012 in cui si fa riferimento a “fasi funzionali”.
- l’Art. 16 dell’Accordo di Roma del 30/01/2012 prevede che la disponibilità del finanziamento sia condizione preliminare per l’avvio dei lavori, la Francia però non ha stanziato i fondi per i lotti di sua competenza.
- Il massimale di spesa introdotto dal CIPE (5631,47 Milioni di €) prescinde dall’eventuale contributo europeo e autorizza lo stanziamento anche in assenza totale di tale contributo.

Ripartizione dei costi del tunnel

- La ripartizione dei costi relativi al tunnel di base (che si trova all'incirca per 45 km in Francia e per 12 in Italia) è stata prevista dal CIPE sulla base dell'accordo del 30/01/2012 e fa gravare il 57,9% del costo sull'Italia e il 42,1% sulla Francia (al netto di eventuali contributi europei). Le percentuali vanno calcolate sul valore certificato iniziale di circa 8600 M€, mentre ogni successivo aumento va diviso al 50% tra i due contraenti.
- Nello stesso accordo del 30/01/2012, però, agli artt. 2 e 4, è definita la sezione internazionale della nuova linea la quale, oltre al tunnel di base, include “in Francia, una sezione di 33 km circa attraverso il massiccio di Belledonne” che comprende “i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon”, e “da un tunnel a due canne di circa 19,5 km, situato sul territorio italiano, tra Susa e Chiusa San Michele”. Queste opere sono state accantonate da entrambi gli stati, senza però modificare il riparto dei costi del tunnel di base.

Appalti relativi al tunnel transfrontaliero

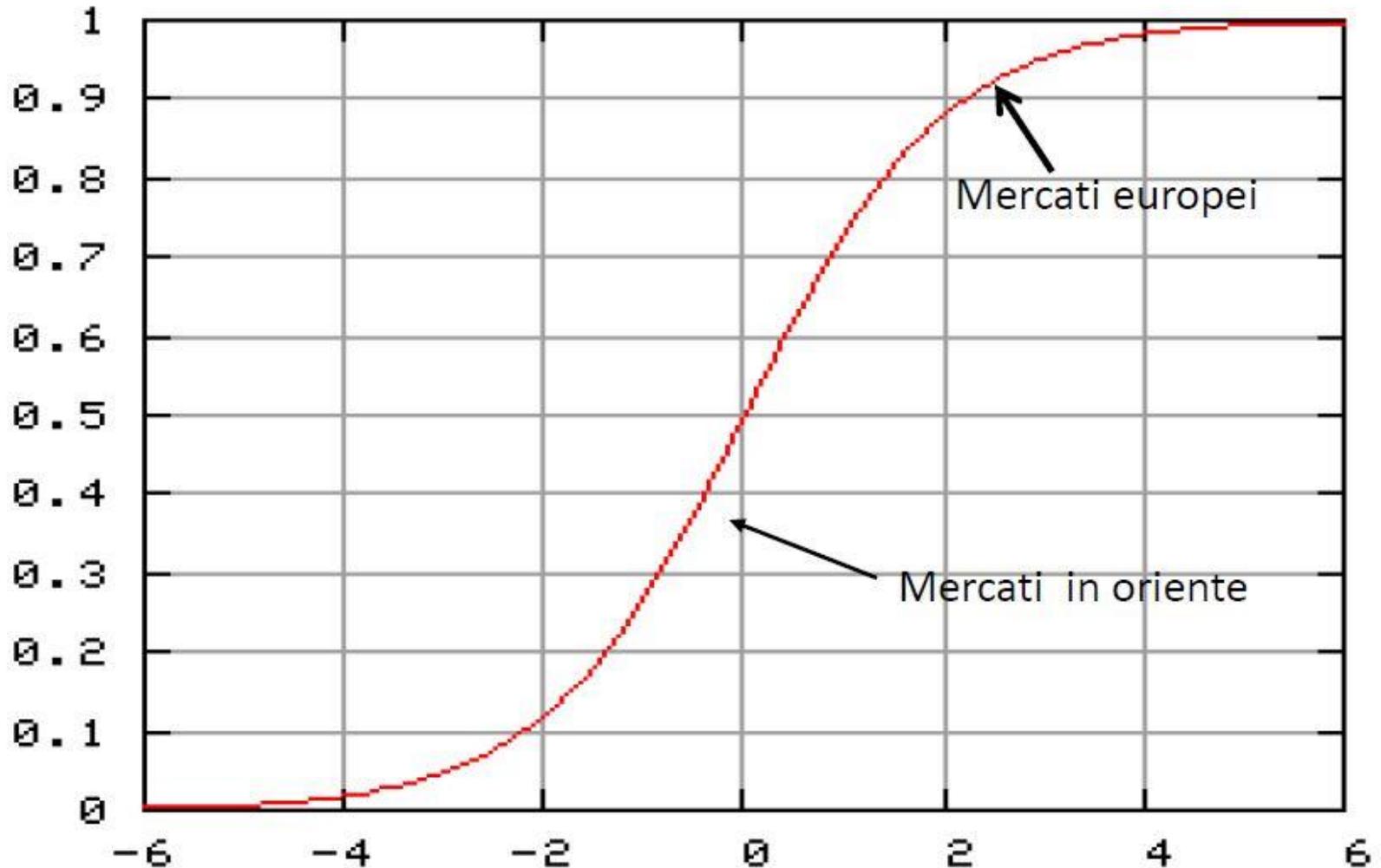
- Banditi e non aggiudicati lavori per i pozzi di Avrieux: 300 M€.
- Banditi e non aggiudicati lavori per le nicchie del cunicolo della Maddalena: 52 M€.
- Assegnata direzione lavori lato francese: 90 M€.
- Bandita direzione lavori lato italiano: 19,5 M€.

Spese effettuate finora: ~ 1840 M€

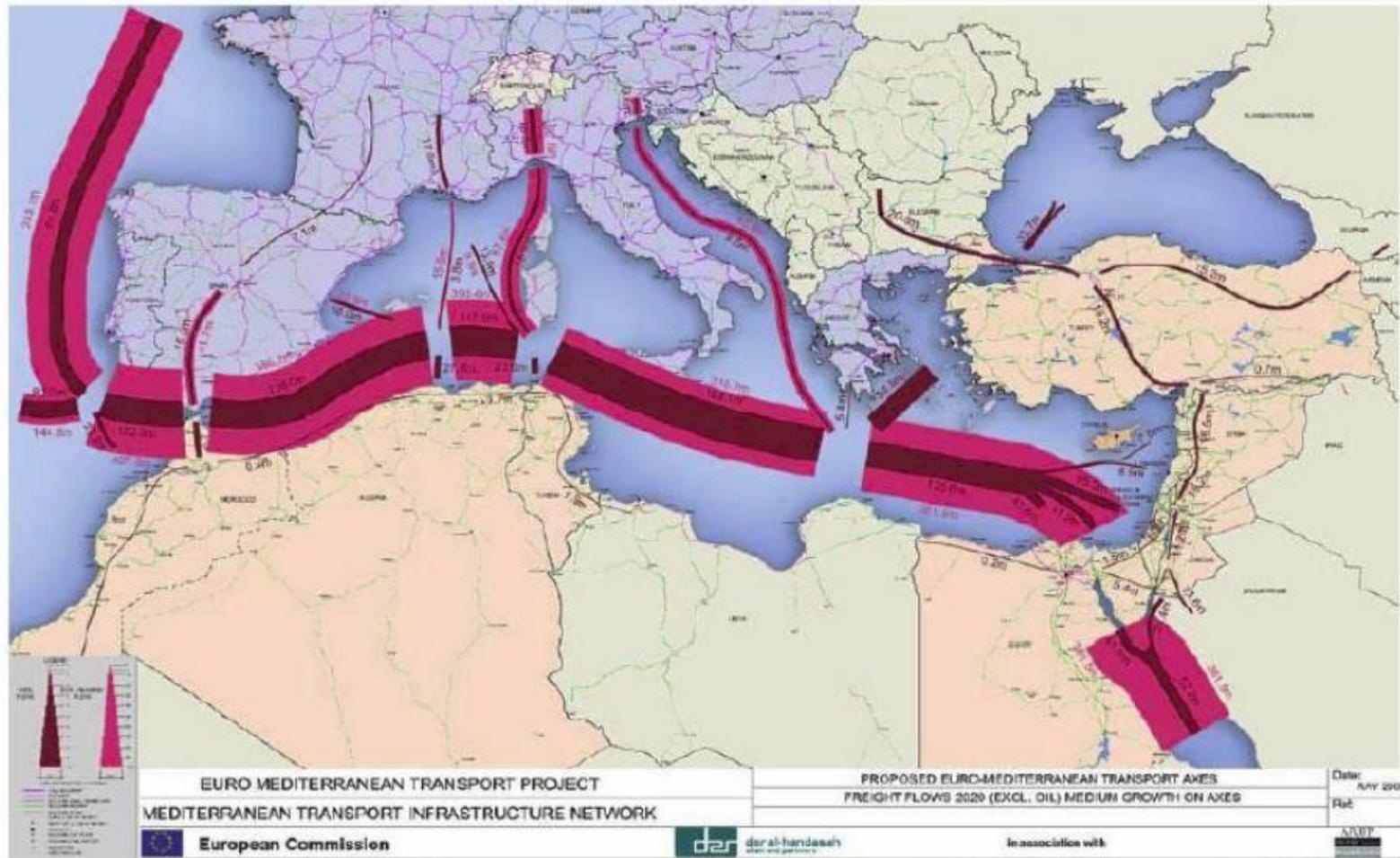
(erogati o formalmente impegnati poco più di 1200 M€)

Varie

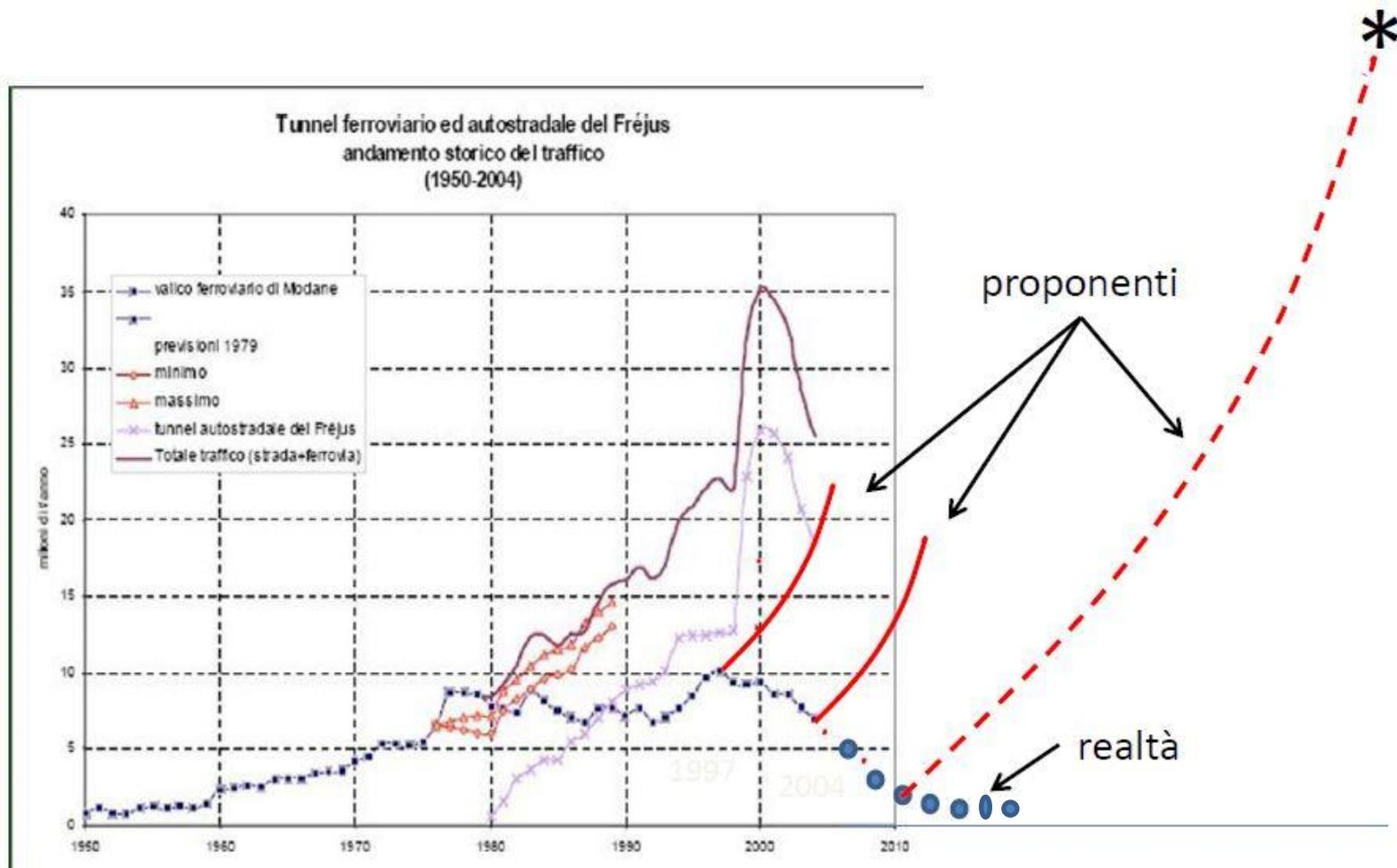
Curva di saturazione di un mercato



Flussi mercantili marittimi verso oriente e direttrici terrestri nord-sud



Traffico merci reale e previsioni successive dei proponenti



Passeggeri

- L'offerta sulla linea in 25 anni è rimasta tra 2.000 e 3.000 pax/giorno
- Tre coppie di treni al giorno Torino-Parigi, di cui una coppia di treni al giorno Torino-Saint Exupéry(aeroporto di Lione)

Linee alta velocità esistenti

- La Tokyo-Osaka ha più di 400.000 pax/giorno
- La Pechino-Shanghai ha più di 200.000 pax/giorno
- Il TGV Atlantique ha circa 40.000 pax/giorno
- Fuori da questi ordini di grandezza una linea passeggeri è un lusso direttamente o indirettamente sovvenzionato

“Previsioni” dei proponenti al 2035 (inattendibili)

NLTL

- **ferrovia** **39,9 Mton/anno**
(10 volte il traffico del 2010)
- **strada (incluso il Monte Bianco)** **32,4 Mton/anno**
(1,6 volte il traffico del 2010)
- **totale** **72,3 Mton/anno**
(3 volte il traffico del 2010)

~ 800.000 camion in più di oggi

Ma...

Secondo i proponenti, nel 2035 sarebbe attiva la soluzione low cost (tunnel di base più linea storica)

- La portata della linea resterebbe quella di oggi: ~ 20 Mton
- Altri 19,9 Mton si riverserebbero sulla strada
- **~ 2,1 milioni di camion in più di oggi sulla strada (contando anche il Monte Bianco)**