



LE RAGIONI DEL PROGETTO

1

La nuova linea Torino-Lione salvaguarda l'ambiente

L'Italia e la Francia hanno sottoscritto la Convenzione delle Alpi del 1991. Il 13 ottobre 2016, la 14° Conferenza delle Alpi a Grassau (Germania) ha ribadito il proprio impegno adottando un programma di lavoro pluriennale che ha, tra i vari obiettivi, quello di promuovere la sostenibilità dei trasporti.

2,5 milioni di mezzi pesanti ogni anno attraversano le Alpi ai valichi italo-francesi.

I passaggi tra la Francia e l'Italia si sviluppano attraverso **un passaggio alpino ferroviario (il Fréjus)**, una tratta ferroviaria a bordo mare e tre attraversamenti autostradali, di cui due in altitudine (Fréjus e Monte Bianco) e uno sul litorale (Ventimiglia).

L'attraversamento autostradale delle Alpi da parte dei camion causa gravi problemi per l'ambiente alpino; d'altra parte l'attraversamento dei camion sull'autostrada litoranea si trova in una situazione di forte congestione. Anche per questo motivo, il rilancio della modalità ferroviaria rappresenta una priorità.

Come l'Italia e la Francia, altri Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi (la Svizzera, l'Austria, la Slovenia) stanno realizzando ferrovie moderne per merci e passeggeri. Il contributo del trasferimento modale di una quota del trasporto merci dalla strada alla ferrovia è essenziale nella strategia europea di riduzione dei Gas Serra, così come stabilito nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 (Conferenza sul Clima).

Con riferimento alla Torino-Lione, si stima che la costruzione della nuova linea porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di ≈ 3 Milioni di tonnellate equivalenti di CO₂, pari a quelle di una città di 300.000 abitanti. Questo grazie alla traslazione di oltre 1.000.000 di mezzi pesanti dalla gomma al ferro. Il progetto è stato concepito con la massima attenzione per il rispetto dei principi di tutela delle risorse naturali sull'insieme dei territori interessati, secondo criteri forti di durabilità.

La linea storica non è più adeguata al trasporto ferroviario moderno

Il Fréjus è il **tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi** (1871 - progetto del 1857).

Tra i limiti **inemendabili** del tunnel vi sono le **pendenze elevate**, che portano ad utilizzare **fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci**, con un evidente impatto negativo in termini di costi, di consumo di energia e di inquinamento.

La galleria del Fréjus, è un unico fornice con due binari a **doppio senso di marcia** ma la sua capacità è solo teorica perché la "vecchia tratta di valico" è oggi considerata fuori dagli standard di "sicurezza dei tunnel ferroviari".

L'incrocio di treni passeggeri e merci è gravato, infatti, da forti limitazioni di esercizio poiché il tunnel non è dotato di uscite di sicurezza e impianti di ventilazione forzata.

Oltre alla sicurezza, la lista di limitazioni all'utilizzo della linea da parte degli operatori ferroviari si arricchisce di punti:

- Il **traino**, al massimo di 650 tonnellate contro le 1600 del Gottardo
- la **lunghezza massima del treno** di 550 metri contro i 750 metri degli standard europei
- le **pendenze elevate** (oltre il 30‰)
- il **tracciato tortuoso**
- le tensioni **d'alimentazione elettrica della sospensione a catenaria**, diverse tra la Francia e l'Italia.

E a queste caratteristiche proprie del tunnel, si aggiungono le modifiche effettuate di recente che hanno reso il tracciato sinuoso in galleria senza risolvere il problema dei limiti di sagoma: è stata realizzata faticosamente la **sagoma P/C 45**, con deroghe che obbligano la gestione dei transiti AFA come

“eccezionali”, in un quadro dove invece è oramai garantito su tutti i nuovi tunnel delle Alpi lo **standard europeo P/C80** che consente il trasporto dei grandi container e di semirimorchi.

L'autostrada ferroviaria alpina (AFA) è ugualmente penalizzata perché i convogli su gomma con rimorchi di più di 4,0 m di altezza non sono ammessi (mentre oggi, una gran parte del parco esistente si situa tra i 4,0 m e i 4,2 m). Inoltre, i vincoli della linea esistente fanno sì che i vagoni specifici dell'autostrada ferroviaria alpina necessitino di supporti al caricamento / scaricamento e comportino sovra-costi che vengono compensati con sovvenzioni pubbliche.

Per queste ragioni la linea Torino Modane è oramai fuori mercato.

Ha perso il 70% del traffico negli ultimi 15 anni ed è stata progressivamente abbandonata dagli operatori (solo il 9 % delle merci viaggia su ferrovia, contro il 67% della Svizzera!). Il costo del trasporto per un prodotto commerciale incide sul prezzo senza essere un valore aggiunto. **Il costo di “produzione” per tonnellata trasportata è il doppio di quello dei Tunnel di base**, come quelli che si stanno realizzando su tutti i valichi delle Alpi (Loetschberg, Gottardo, Ceneri, Zimmerberg, Brennero, Koralm, Semmering).

Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte solo con la realizzazione del **tunnel di base**, che **trasformerà la tratta in una linea di pianura**.

C'è, tuttavia, un'osservazione aggiuntiva a questo quadro: nella sua ultima e definitiva formulazione, il **progetto della Torino-Lione** non intende mettere in disuso l'intera linea storica ma anzi **valorizza le tratte che presentano già delle buone caratteristiche** (tipo linea di pianura) e che saranno riutilizzate in alcune fasi del progetto, come per esempio la Bussoleno-Avigliana e l'attraversamento del Nodo di Torino.

La linea storica, che sarà liberata dal traffico delle merci e dei TGV, troverà una nuova vocazione nel trasporto regionale, diventando la “Metropolitana di Valle”.

**Il mercato
sull'asse
italo-francese
è fondamentale
per l'Italia
e la Francia**

Una constatazione di fatto: l'interscambio economico sull'asse esiste e non diminuisce, anzi.

Il volume del traffico di merci tra la Francia e l'Italia ammonta a **oltre 40 milioni di tonnellate all'anno**, superiore a quello che attraversa le Alpi svizzere (38 milioni) e rappresenta circa il 60% del volume che attraversa la frontiera che accoglie il maggiore traffico, quella tra l'Austria e l'Italia.

L'interscambio economico tra l'Italia e l'Ovest europeo (in particolare Francia, Penisola Iberica, Inghilterra), secondo a quello con l'area tedesca ed in crescita nonostante la crisi, richiede fortemente l'opera: gli scambi sono dell'ordine di **140 miliardi di euro/anno**. Se si considerano le sole **relazioni commerciali dirette con la Francia** (quasi **75 Miliardi nel 2015** in crescita sul 2014 del 2.5%), i principali prodotti esportati sono autoveicoli, macchinari industriali, abbigliamento, metalli, articoli in materie plastiche, medicinali e preparati farmaceutici: tutti prodotti che viaggiano su strade, ferrovie, navi o aerei (con i relativi diversi impatti sull'ambiente).

L'importanza dell'asse Torino-Lione ha una portata ancora più ampia, in quanto **tratta cruciale** di un corridoio europeo di 3.000 km, il Corridoio Mediterraneo.

Quindi, se il traffico merci è di grande rilievo, ciò che non rappresenta una valida alternativa al trasporto su strada è senza dubbio l'attuale **linea ferroviaria, che rappresenta appena il 9% del totale**, proprio perché **non c'è un'infrastruttura adeguata** e un'offerta di servizio ferroviario efficiente e competitivo; il confronto con l'esempio svizzero è illuminante: lì il traffico ferroviario è in aumento, rappresenta il 64% del totale e intercetta una parte crescente di quello del Fréjus, pur imponendo maggiori percorrenze (per Parigi circa 200 km in più).



La nuova linea: Per quel che riguarda il transito dei passeggeri, la nuova linea completerà i collegamenti ferroviari ad alta velocità **tra le cinque regioni metropolitane d'importanza maggiore in Europa** (Londra, Parigi, Madrid, Milano e Barcellona), in un contesto nel quale si concentrano i principali arrivi di turisti di tutto il Mondo.

anche per i passeggeri

I benefici sono evidenti.

Oggi i treni da Parigi a Torino impiegano 6 ore per raggiungere la loro destinazione.

Questa durata è composta dai tempi di tragitto e dai tempi di sosta legati alle caratteristiche tecniche della linea (mancanza di interoperabilità delle reti da una parte e dall'altra della frontiera).

Con la nuova linea ferroviaria, ad esempio, la distanza tra Parigi e Torino per i passeggeri sarà di 3h17 e quella fra Lione e Torino, più che dimezzata, passerà da 3h 43' a 1h 47'.

Come noto, il risparmio di tempo cambia la percezione delle distanze e modifica le abitudini delle persone. Prima dell'arrivo del TGV tra Lione e Parigi, su quella tratta ci si spostava in aereo, così come tra Torino e Roma. Oggi come noto per queste destinazioni, sempre di più, è il treno ad essere protagonista.

Con l'attuazione del progetto della Torino-Lione, le **linee storiche** diventeranno **disponibili per lo sviluppo dei trasporti regionali turistici** (le Alpi sono un ambiente naturale, culturale e di vita per **14 milioni di persone**), sapendo che le valli della Val di Susa, della Maurienne, della Tarentaise, della Guisane e della Durance costituiscono una delle più grandi zone sciistiche d'Europa e che le Alpi sono un'importante destinazione turistica che attira circa **120 milioni di visitatori ogni anno**.

COSTI E FINANZIAMENTO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA (St-Jean-de-Maurienne / Susa)

2

Gli Accordi bi-nazionali e l'equilibrio del contributo degli Stati

Nell'ambito dell'accordo del 30 gennaio 2012 ratificato dai due Parlamenti è stato stabilito che la parte comune italo-francese venga **realizzata in fasi funzionali**.

La prima fase è quella della **sezione transfrontaliera** che comprende:

- il **tunnel di base di 57,5 km**
- le **nuove stazioni internazionali** di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa
- i **raccordi** alle linee esistenti.

Il costo della sezione transfrontaliera è stato certificato da un soggetto terzo, il raggruppamento Tractebel Engineering / TUC Rail. È pari a **8.609,7 M€** in Euro costanti 2012.

Di questi, 8.300,7 ML/€ si riferiscono alla realizzazione di opere e sono finanziate con la chiave di ripartizione 57,9% a carico dell'Italia e 42,1% a carico della Francia. Sapendo che l'Europa finanzia il 40% del costo, l'importo è così ripartito:

- La quota di competenza U.E. è di € 3.328,3 ML/€
- La quota di competenza Italia è di 2.884,9 ML/€
- La quota di competenza Francia è di 2.087,5 ML/€

La restante quota di costi per espropri ed interferenze, attività non ricomprese nella chiave di ripartizione sopra descritta, sono pari a 309,0 ML/€ sempre in euro costanti 2012.

La sovvenzione europea che riguarda le interferenze, è pari al 40% con il restante 60% a carico del Paese in cui geograficamente l'attività ricade; mentre gli espropri sono interamente a carico del Paese espropriante.

Tali costi sono così ripartiti:

- La quota di competenza Italia è di 147,9 ML/€
- La quota di competenza Francia è di 124,9 ML/€
- La quota di competenza U.E. è di 36,2 ML/€

ALPINA 3

Una linea ferroviaria per le Alpi, le sue valli, i suoi comuni e i suoi abitanti

Nella valle della Maurienne, fin dal 2003 si è instaurato un dialogo costante tra le collettività territoriali e lo Stato riguardo all'impatto del cantiere ferroviario della Torino-Lione, grazie in particolare alla nascita dell'iniziativa "Démarche Grand Chantier – une chance pour le territoire" (*iniziativa del grande cantiere – un'opportunità per il territorio*).

Il 30 settembre 2016 è stato firmato un "contratto del territorio della Maurienne", che prevede finanziamenti dell'importo di 40 M € da qui al 2020. Da parte sua, TELT, in qualità di committente della sezione transfrontaliera, si appresta a firmare con lo Stato e i partner della Démarche, una carta d'intesa relativa alle gare che saranno bandite per i lavori definitivi. L'obiettivo è di mettere per iscritto una serie d'impegni, alcuni dei quali si tradurranno in prescrizioni contrattuali nei bandi di gara, per contribuire a rendere il cantiere un modello esemplare (clausola sociale nei bandi, trasparenza dei dati sull'impatto dei cantieri sul territorio, prontezza di reazione nella gestione degli effetti nocivi, ecc.) e al suo radicamento nella valle (mobilitazione del tessuto economico locale, qualità della vita locale dei lavoratori ecc.).

Nella Val di Susa, in seguito alle contestazioni popolari del 2005, i lavori di scavo del tunnel geognostico sono stati sospesi. Nei mesi seguenti, il dialogo con le autorità locali è stato riaperto, anche grazie all'istituzione dell'Osservatorio, presieduto da un commissario straordinario nominato dal governo. Dopo centinaia di riunioni, si è giunti ad un nuovo progetto. Su questa base, nel 2012 i lavori sono ripresi a Chiomonte, all'interno di un cantiere utilizzato per la costruzione dell'autostrada. L'Osservatorio continua oggi a essere un luogo di dialogo tra le collettività locali e il governo centrale, in particolare per le azioni finanziate dallo Stato, volte a favorire, come in Maurienne, il radicamento territoriale del cantiere.

Nelle valli delle Alpi del Sud, e a Briançon in particolare, l'obiettivo più importante è di mettere in campo tutte le risorse per fare in modo che la Torino-Lione si riveli un potente contributo all'uscita dall'isolamento intrinseco nella posizione geografica e allo sviluppo del turismo di montagna, all'altezza delle sfide economiche e ambientaliste. In questo contesto, la progettazione della stazione internazionale di Susa, a una cinquantina di chilometri da Briançon, dovrà seguire tutti gli accorgimenti necessari a rendere eccellenti i servizi del territorio, e dell'alta valle di Susa e del Briançonnese in particolare. Uno studio approfondito sulla Torino-Lione e sul turismo verrà intrapreso con l'obiettivo di approfondire le ripercussioni della Nuova Linea Ferroviaria sul territorio delle Alpi.

Dopo decenni di passaggio quasi esclusivo di camion, i tunnel di base del XXI secolo fanno riscoprire alle Alpi i vantaggi della ferrovia, la via di trasporto che preserva i paesaggi delle valli, contribuisce al miglioramento della qualità dell'aria messa a rischio dai 2,5 milioni di TIR che ogni anno attraversano i valichi di questa zona per il trasporto delle merci, favorisce gli scambi tra Paesi e fa delle Alpi un luogo di congiunzione.