

L'Amministrazione INFORMA



TORINO-LIONE

Il confronto con le opposizioni

In gara i primi appalti per la Galleria di base

In approvazione il progetto della Fermata FM3

Sesto numero



Indice

Pag. 3
Presentazione del Sindaco

Il confronto

Pag. 4
1. La linea Torino - Lione è utile?

Pag. 6
2. I tempi sono rispettati?

Pag. 8
3. Parliamo di costi

Pag. 10
4. Riassumendo: la linea Torino - Lione è una priorità?

Pag. 12
Garanzie per il territorio

Pag. 16
L'avanzamento dei lavori in Francia e Italia

Pag. 18
Opportunità per le nostre imprese

Pag. 20
Approfondimenti

Pag. 23
La salute del cittadino oggetto di massima attenzione

Si ringrazia il Commissario Straordinario del Governo per la documentazione fornita e le immagini messe a disposizione; si ringrazia TELT per la preziosa collaborazione e i crediti fotografici alle pagine 5, 6, 7, 8, 14, 16, 17, 18, 19, 23. Crediti fotografici RFI pag. 12.

Si ringrazia l'Architetto Alberto Ballarini per la competente e preziosa collaborazione.

Novembre 2017

Torino - Lione

Aggiornamenti

Cari Cittadini,

eccoci giunti alla sesta edizione della pubblicazione che il nostro Comune ha realizzato negli anni per cercare di stimolare ed agevolare l'approfondimento delle informazioni relative all'asse ferroviario Torino - Lione. Sia per gli aspetti che riguardano in modo specifico Buttigliera Alta che per quelli relativi all'opera nel suo complesso.

Questa volta, per favorire maggiormente il confronto, abbiamo concordato con tutti i Gruppi Consiliari quattro domande chiare e lineari che permettessero a tutti di esporre la propria idea con parole o immagini – nel nostro caso, come abbiamo sempre ribadito, riportiamo il parere delle fonti istituzionali – ed abbiamo dedicato a queste domande la prima parte dell'informatore.

Nella parte successiva trovate una serie di informazioni riguardanti in modo specifico il nostro territorio, con approfondimenti sulle infrastrutture complementari che arriveranno in anticipo rispetto ai lavori della linea Torino - Lione, sulle opportunità che riteniamo sia nostro preciso dovere tentare di cogliere e sulle questioni ambientali, sociali e di sviluppo che meritano la massima attenzione.

Dopo ulteriori approfondimenti più tecnici, ma altrettanto interessanti sulle politiche dei trasporti e della logistica attuate in Europa, sulla rete ferroviaria centrale europea (di cui la Torino - Lione è un nodo importante) e le sue ragioni d'ordine ambientale e di riequilibrio modale, troverete nella parte conclusiva un cenno al fascicolo che abbiamo pensato di allegare a questa pubblicazione: Galleria geognostica di Chiomonte - Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS).

Uno studio su ambiente e salute dei Cittadini che riteniamo meritevole di particolare attenzione, realizzato dagli esperti della sezione di Medicina del Lavoro del Dipartimento di Scienze della Sanità Pubblica e Pediatriche dell'Università di Torino e presentato da TELT il 4 maggio 2017 nella sede dell'Ordine dei Medici di Torino.

Buona lettura!

Il Sindaco
Alfredo Cimarella

Per saperne di più:

- www.comune.butiglieraalta.to.it
 - > Home Page
 - > Rubriche > Osservatorio Torino Lione
- presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/osservatorio.html



Il confronto

• MOVIMENTO 5 STELLE

Per valutare se serve una nuova infrastruttura è necessario valutare i costi e benefici dell'intervento. Per valutare i costi-benefici è necessario fare una previsione dei traffici che interesseranno il corridoio di progetto. Nel 2011 l'Osservatorio Torino-Lione, di cui Buttigliera Alta fa parte, ha realizzato una analisi costi-benefici.

Il corridoio di progetto considerato in questa analisi comprende il tunnel ferroviario del Frejus attuale e i due tunnel autostradali del Frejus e del Monte Bianco. L'analisi usa come punto di partenza il traffico merci del 2004 che era di 28,5 milioni di tonnellate (22Mt su gomma e 6,5 su ferro), e prevede che senza la costruzione di una nuova linea al 2023 il traffico sarà di 43,6 milioni di tonnellate (30,3Mt su strada e 13,3 su ferro).

In realtà nel 2015 sono transitate 21,2 milioni di tonnellate di merci (18,9Mt su strada e 3,2 su ferro), oltre 7 in meno rispetto al 2004 e ben 22,4 in meno di quelle previste dai proponenti per il 2023. Le previsioni che dovrebbero giustificare l'opera risultano totalmente sbagliate rispetto alla realtà dei traffici. Bisogna evidenziare come il calo nel corridoio di progetto non ha riguardato solo il traffico ferroviario, ma anche quello su gomma, passato da 22 a 18,9 milioni di tonnellate.

Considerando questo contesto di traffici il nuovo traforo rischia di diventare una cattedrale nel deserto.

• CENTROSINISTRA per BUTTIGLIERA

Una premessa è necessaria: qualsiasi paese, ma non soltanto, anche una organizzazione, anche una famiglia deve produrre ricchezza per poterla distribuire; pare questa un'ovvia lapalissiana, ma pensiamo non sia così. Oggi due fattori sono indispensabili, non sono gli unici naturalmente, ma sono fondamentali perché un Paese sia in grado di far prosperare le proprie imprese: la digitalizzazione del ciclo produttivo e la logistica, quest'ultima per poter trasportare le merci in maniera rapida e con il minimo impatto sull'ambiente. All'interno di questo quadro si inserisce il ragionamento relativo alla Torino-Lione: chi è contrario, sempre che si condivida la premessa che è assolutamente prioritario rendere competitivo il paese, ritiene che la priorità sarebbe stata investire sull'asse NORD-SUD collegando prima e da subito i nostri porti con quelli del NORD EUROPA, chi è favorevole ritiene, invece, che senza un asse EST OVEST il Piemonte, in particolare, sarebbe diventato un'area marginale rispetto al cuore dell'Europa con inevitabile perdita di imprese e relativi posti di lavoro.

Quando si parla di "Utilità delle grandi opere", evidentemente, si ipotizza uno sviluppo dell'economia che segua un certo trend, ma siamo nel campo delle previsioni, quindi mancano certezze qualsiasi investimento, anche quelli familiari, sconta previsioni fatte oggi sulla base dei dati conosciuti, dunque una inevitabile alea di incertezza.

• La maggioranza INSIEME PER BUTTIGLIERA riporta il parere delle fonti istituzionali:

Sì, la Torino-Lione non solo è utile ma è necessaria.

L'attuale ferrovia Torino-Modane è inutilizzabile per le merci



È infatti la più vecchia, la più alta, la più ripida, la più insicura delle Alpi: per le sue prestazioni lontanissime dai moderni requisiti ferroviari è stata praticamente abbandonata dagli operatori del trasporto merci. Pendenze superiori al 30 per mille, tortuosità, gallerie vetuste consentono solo il transito di treni corti, leggeri, limitati nella sagoma: sul Fréjus si può trasportare con un solo locomotore al massimo 650 tonnellate, contro le attuali 1600 sui valichi svizzeri, cosa che avverrà presto anche sul Brennero e sugli altri 7 tunnel di base in costruzione che stanno sostituendo tutti i tunnel ottocenteschi delle Alpi.

LIONE È UTILE?

È un problema di costi unitari di trasporto

Attraverso i tunnel moderni si trasporta, con la stessa energia e allo stesso costo, quasi tre volte quanto viene trasportato al valico del Fréjus. Certo, sovvenzionando il traffico sulla linea attuale si può gestire il transitorio, ma saranno soldi buttati senza la nuova infrastruttura. Per queste ragioni il traffico ferroviario al Fréjus è progressivamente crollato, dai 10 milioni di tonnellate del 1997 ai poco più di 3 milioni di oggi. Questo riguarda però il traffico di attraversamento della galleria ferroviaria esistente, non il traffico di merci in generale tra l'Italia e la Francia (vedi i successivi **Approfondimento A1 - Evoluzione dei trasporti e Asse Ferroviario Torino-Lione** a pag. 20 e **Approfondimento A2 - Previsioni del traffico merci est-ovest** a pag. 22, che dimostrano quanto le previsioni sulle quantità di traffico attraverso le Alpi inserite nell'Analisi Costi Benefici del 2012 si stiano verificando, sia pure con composizione diversa).

La sicurezza della galleria del Fréjus è ben lontana dagli standard di legge

L'esercizio della vecchia linea è sempre più critico anche per i requisiti di sicurezza ferroviaria, inaccettabili per gli standard italiani ed europei, senza uscite di sicurezza e ventilazione forzata, senza canne separate e in deroga alla distanza minima tra i binari. Le tre coppie al giorno di TGV che attraversano la tratta di valico ad 80 km orari, impiegano oltre 3 ore per percorrere 270 km. Senza la Galleria di base il trasporto via ferrovia scomparirà progressivamente per far posto al "tutto strada".

I traffici ci sono ma viaggiano in autostrada

I traffici ci sono e sono consistenti, nonostante la contrazione della lunga crisi economica: ai valichi con la Francia passa il 35% dell'interscambio economico dell'Italia con l'Europa (oltre 160 miliardi di euro l'anno), con un export in crescita. Ogni anno 42,4 milioni di tonnellate di merci transitano ai valichi con la Francia (un traffico di quasi tre volte superiore rispetto a quello dei valichi svizzeri) ed appena il 7,7% (3,3 milioni di tonnellate) viaggia su ferrovia, con un carico ambientale insostenibile di 2,8 milioni di TIR all'anno sulle nostre tratte autostradali.

Una scelta ambientalista: più treni, meno TIR, meno emissioni

La nuova Torino-Lione serve per riportare su rotaia almeno la metà di questo traffico, realizzando una tratta cruciale del Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T, ora interrotta, che mette in relazione l'Italia ad Ovest con la Francia, la Catalogna e la Penisola Iberica, a Nord con il Belgio e la Gran Bretagna e ad Est con la Slovenia, la Croazia e l'Est europeo: un mercato molto significativo che rappresenta il 17% del Pil europeo. La scelta del "non fare" significherebbe condannare i transiti delle merci tra Italia e Francia ad un futuro solo ed esclusivamente autostradale ed il Piemonte Occidentale alla marginalità rispetto al sistema europeo di infrastrutture moderne.



Il confronto

• MOVIMENTO 5 STELLE

Nell'audizione del 28 Ottobre 2009 alla Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati Mario Virano, all'epoca Commissario di Governo per la Torino-Lione e presidente dell'Osservatorio Torino-Lione (ora Direttore di Telt, la società incaricata di realizzare l'opera), dichiarava "al momento attuale [2009], se pur con piccole sfasature, siamo sostanzialmente nel pieno rispetto del calendario europeo, che deve portare all'apertura del cantiere principale nell'autunno del 2013, come previsto dal dossier di finanziamento europeo". A oggi [2017] non è stato neppure bandita la gara per il cantiere principale.

I tempi non sono stati in alcun modo rispettati e il ritardo accumulato è ingente.

• CENTROSINISTRA per BUTTIGLIERA

Sostenere che o se i tempi siano rispettati crediamo sia ancora prematuro. Indipendentemente da come un cittadino valuti la Torino-Lione utile o meno quando vede un cantiere aperto, qualsiasi esso sia, desidera che questo si chiuda il prima possibile.

I fattori di allungamento dei tempi di realizzazione di un'opera sono vari e sono indipendenti dal soggetto attuatore che le realizza (stato regione o privati) ma dal sistema in cui è inserito e dalla burocrazia che incontra durante la progettazione, programmazione e realizzazione.

La Torino-Lione forse più di qualsiasi altra grande opera catalizza e catalizzerà verso di sé un'attenzione tale, da parte dell'opinione pubblica, media e stampa ecc. sia nazionale che internazionale, che non può permettersi di diventare una nuova Salerno-Reggio Calabria completata dopo 55 anni.

• La maggioranza INSIEME PER BUTTIGLIERA riporta il parere delle fonti istituzionali:

Si, i tempi previsti dalla Commissione europea si stanno rispettando

I tempi previsti dal calendario della Commissione europea: la nuova Torino Lione in funzione nel 2030

Il calendario presentato alla Commissione Europea in occasione della richiesta di finanziamento per il periodo 2014/2019 prevede:

- nel 2016 il termine degli studi
- nel 2017 l'avvio dei cantieri per i lavori preparatori
- nel 2018 l'avvio dei lavori definitivi per lo scavo della Galleria di base
- il primo gennaio 2030 l'avvio dell'esercizio del Tunnel di base, ovvero il passaggio del primo treno.

Entro quella data saranno realizzati e attivati tutti i collegamenti e gli adeguamenti necessari per l'entrata in servizio delle tratte di adduzione, in Italia e in Francia.

Sono circa 160 i km di galleria da scavare considerando Galleria di base, discenderie, pozzi di ventilazione, collegamenti ed aree di sicurezza sotterranea.

I tempi sono comparabili con quelli del San Gottardo e del Brennero, al momento sono rispettati

I tempi previsti per la realizzazione della Galleria di base del Moncenisio sono assolutamente analoghi con quelli svizzeri, per il tunnel di base del San Gottardo recentemente entrato in funzione (17 anni per il Gottardo e 17 per il Moncenisio di cui 3 anni di lavori già eseguiti più 14 per il completamento), e con quelli programmati per la Galleria di base del Brennero come si riferisce dettagliatamente al successivo capitolo a pag.16 i tempi si stanno rispettando sia in Italia sia in Francia.

Va comunque fatto notare che tra il 2012 ed il 2014, durante i lavori al cantiere di Chiomonte, si sono verificati quasi 200 attacchi con uso di mortai, bombe carta, pietre e molotov con 462 feriti tra le Forze dell'Ordine e relative 145 condanne da parte del tribunale di Torino. Per non parlare delle intimidazioni praticate contro gli operai dei cantieri, contro quella maggioranza dei cittadini della Val di Susa colpevole di non essere contraria all'opera, contro le imprese, contro i negozi e i bar della valle.



2014
CHIOMONTE
2017

SONO RISPETTATI?

Sarebbe stato certo più semplice e meno costoso scavare la galleria della Maddalena nelle condizioni di serenità in cui si sono scavati ed ultimati gli 11 km di gallerie francesi, ma nonostante questo non si è perso tempo ed i lavori preliminari nel cantiere della Maddalena si sono conclusi nel pieno rispetto dei tempi contrattuali.

Con la ratifica dell'Accordo Italia Francia possono partire i lavori della Galleria di base del Moncenisio

Il Parlamento e il Senato italiani hanno ratificato a larghissima maggioranza l'Accordo per l'avvio definitivo della sezione transfrontaliera della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione (ora legge n. 1 del 5 gennaio 2017), così come l'hanno ratificato l'Assemblea Nazionale e il Senato francesi. Ciò ha consentito a TELT di predisporre le gare per l'affidamento dei lavori della Galleria di base sia in Italia sia in Francia.



69 bandi entro il 2019

4 bandi nel 2020

3 bandi nel 2021

5 bandi nel 2022

Planning del GA* **entro il 31/12/2019**

1,9 Mld€ realizzati

5,5 Mld€ contrattualizzati



7,4 Mld € di opere e servizi realizzati o contrattualizzati da qui al 2022

* Grant Agreement (documento firmato dal ministro Delrio il 25 novembre 2015 relativo alla prima tranche di finanziamenti UE per la Torino Lione)



Il confronto

• MOVIMENTO 5 STELLE

Secondo la delibera Cipe 19 del 2015 la sola sezione transfrontaliera, da Bussoleno a St. Jean de Maurienne, costerà 8,6 miliardi di euro. La quota a carico dell'Italia ipotizzata dal Cipe varia dai 3 ai 5 miliardi di euro a seconda del contributo erogato dall'Unione Europea. Il costo da Bussoleno in poi è fumoso. La tratta Bussoleno-Chiusa San Michele è stata posticipata, e il suo costo dovrebbe aggirarsi intorno ai 2 miliardi di euro. Per la tratta Chiusa-Settimo il progetto preliminare del 2011 quantificava un costo in 4,4 miliardi di euro. Tale progetto giace da anni al Cipe senza essere stato approvato. Nel frattempo i proponenti l'opera hanno parlato di riduzioni e revisioni progettuali, con relativi aggiornamenti dei costi, senza che a questo facesse però seguito la presentazione di un nuovo progetto.

La Corte dei Conti francese nel 2012, in un report che criticava aspramente l'opera, stabiliva un costo per l'intera opera Torino-Lione di poco più di 26 miliardi di Euro.

Recentemente il segretario di Stato ai Trasporti francese Elizabeth Borne, ha annunciato in Parlamento l'intenzione di prendere una pausa nella realizzazione dell'opera.

• CENTROSINISTRA per BUTTIGLIERA

Fare una valutazione dei costi è un'impresa ardua, soprattutto quando si parla di una grande opera come la Torino-Lione, grande sia sul piano infrastrutturale che per la sua valenza politica. Ormai da anni leggiamo su siti, libri e giornali analisi e controanalisi di esperti, di tutto rispetto da ambo le parti, favorevoli e no, che valutano l'impatto economico dell'opera e per la stragrande maggioranza dei cittadini diventa difficile farsi un'opinione.

Una riflessione va fatta però, le grandi opere portano con sé la presuntuosità di essere fatte a tutti i costi perché tali, tralasciando in molti casi una pianificazione e una programmazione appropriata. Questo possiamo dire che è il peccato originale della Torino Lione e dei suoi costi progettuali mutati nel corso degli anni fino ad arrivare all'opzione low cost del 2016 del Ministro Delrio che ha rivisitato i 4,3 miliardi circa iniziali di investimenti a 1,7 miliardi circa complessivi nel 2030.

• La maggioranza INSIEME PER BUTTIGLIERA

riporta il parere delle fonti istituzionali:

Il costo della Galleria di base della Torino-Lione è comparabile con quello dell'analogia galleria del San Gottardo; il costo dell'intera opera sarà presumibilmente di circa 15 miliardi di euro, non di 26.

Il tracciato della tratta transfrontaliera (da Susa a St. Jean de Maurienne), suddiviso nei 12 lotti in appalto.



Il confronto di costi con la Galleria di base del San Gottardo

A parità di lunghezza, il costo della Galleria di base del San Gottardo verso la Svizzera (di lunghezza pari a 57 km) è di 11.200 milioni di euro, quello complessivo della nuova Galleria di base del Moncenisio della Torino-Lione (di lunghezza pari a 57,5 km) è pari a circa 8,6 miliardi di euro. Se a questi si aggiungono i costi per le indagini geognostiche di 1.462 milioni di euro (non eseguiti con la stessa perizia per il Gottardo), comunque la cifra totale è di poco superiore ai 10 miliardi di euro.

Nel dettaglio, il costo complessivo dell'opera principale della sezione transfrontaliera è composto da:

- 1.462 milioni di euro per i lavori già condotti o appaltati da LTF/TELT per studi, indagini geognostiche, discendere in Italia e Francia: 30 km di gallerie di cui 23 km già scavati. Tra le gallerie geognostiche, si ricorda che i 9 km di tunnel in fase di scavo da Sant-Martin-la-Porte è già realizzata sull'asse e nel diametro del futuro tunnel di base
- 8.609,7 milioni di euro (8.300,8 milioni di euro di costo certificato più 308,9 per espropri e interferenze) per il completamento e la messa in esercizio (1° gennaio 2030) del Tunnel di Base del Moncenisio.

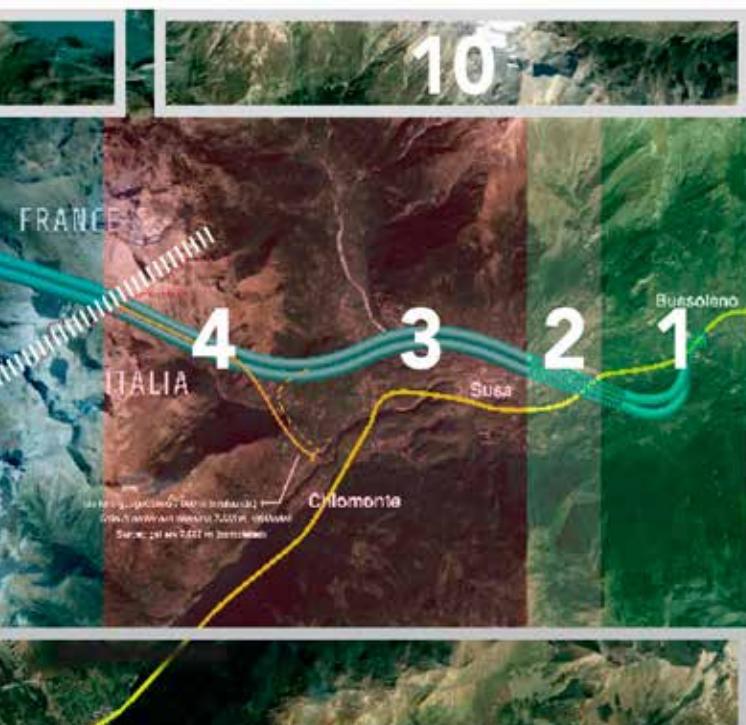
Con la revisione del progetto (project review) i costi per l'Italia saranno dimezzati

Facciamo chiarezza sui costi complessivi della Torino-Lione che ammontano presumibilmente a circa 15 miliardi di euro, infatti:

- Il costo del Tunnel di Base, compresi studi e indagini geognostiche, è di circa 10 miliardi di euro.
- La tratta di adduzione Italiana, a seguito della revisione progettuale richiesta dal ministro Delrio – che prevede il riutilizzo di circa 50 km di linea storica – vale circa 1,7 mld €.
- La tratta di adduzione francese è ancora in corso di definizione. La previsione del 2014 considerava interventi per oltre 7 mld di euro; è ragionevole pensare che gli interventi in corso di programmazione e da realizzare entro il 2030, varranno la metà di tale cifra e quindi circa 3,5 mld €. È proprio la tratta nazionale francese l'oggetto dei 6 mesi di riflessione e di revisione progettuale richiesti da Macron e dal suo governo.



Il ministro Graziano Delrio tra il direttore generale TELT Mario Virano e il Commissario di Governo Paolo Foieta



Per quanto riguarda il tunnel di base i costi sono così ripartiti:

- La quota di competenza Italia è di 2.885,7 milioni di euro
- La quota di competenza U.E. è di 3.319,2 milioni di euro
- La quota di competenza Francia è di 2.095,9 milioni di euro

Di conseguenza i costi per l'Italia si sono dimezzati, dagli 8,9 miliardi iniziali ai circa 4,5 miliardi del nuovo progetto. Per il tunnel infatti la quota, al di sotto dei 3 miliardi di euro, da spendere in 12 anni, risulta inferiore alla maggioranza degli investimenti in infrastrutture in Italia quali la Napoli-Bari, la Brescia-Verona, il Terzo valico di Genova.

La pausa di riflessione invocata dal ministro francese dei trasporti Borne non è riferita alla galleria di base transfrontaliera, oggetto di accordi con la UE che non vengono messi in discussione, ma alla priorità da assegnare alle varie opere di adduzione, e questo perché in Francia ogni singola infrastruttura viene finanziata di anno in anno, a differenza dell'Italia dove fin dall'epoca del governo Monti sono stati stanziati 2,5 miliardi di euro scaglionati su più annualità. Solo adesso infatti la Francia sta ipotizzando, come noi italiani già abbiamo fatto, delle soluzioni progettuali in economia per il percorso di avvicinamento alla galleria di base nel loro territorio.

• MOVIMENTO 5 STELLE

Oltre al tunnel esplorativo, dopo 27 anni di progetti e oltre 1 miliardo di euro già speso non abbiamo neanche un metro di tratta. Dovrebbe essere lunga 270 chilometri da Torino a Lione, e costituita da tre tronconi: la sezione italiana, quella transfrontaliera e quella francese. La parte internazionale, dovrebbe iniziare a Susa e concludersi a Saint-Jean-de-Maurienne in Francia, coincidendo quasi totalmente con il Tunnel di Base: 57,5 chilometri sotto le Alpi. Se, come sembra dagli ultimi orientamenti politici, le tratte nazionali non saranno realizzate, il tunnel sarà collegato alle ferrovie già esistenti. Tenendo conto del tunnel del Frejus, tra Bardonecchia-Mondane, che è stato ampliato con un investimento di centinaia di milioni per il trasporto di merci di grande sagoma, qualora si verificasse un aumento di capacità di trasporto, vi sarebbero tutti i margini per ospitarlo.

Pertanto sarebbe un'opera sostanzialmente inutile! E noi siamo contrari alla sua realizzazione.

• CENTROSINISTRA per BUTTIGLIERA

Pochi possono non condividere l'opinione che nel futuro servano infrastrutture di trasporto su ferro capaci di ridurre sino ad eliminare l'uso dei combustibili fossili. Come è noto la Gran Bretagna intende impedire la circolazione di mezzi su gomma non a trazione elettrica o bio-metano entro il 2040. Per cui essendo la valle di Susa storicamente collocata su una via di grande comunicazione internazionale, la Torino-Lione necessita di subire profondi interventi di ristrutturazione (del tracciato, del materiale rotabile, delle infrastrutture di supporto). Ciò che ha diviso la popolazione, e che registra posizioni diverse anche nel nostro gruppo, è in particolare il tema delle priorità che l'Italia deve avere negli investimenti. C'è quindi chi considera la Torino-Lione una priorità e chi no, chi ritiene giusta la grande infrastruttura di base e chi pensa che un ammodernamento della infrastruttura attuale fosse sufficiente.

Ciò che tutti condividiamo è che quando si fa un'opera pubblica importante le istituzioni locali debbano essere pienamente coinvolte sia nella fase progettuale che nel controllo sulla realizzazione. Come gruppo di minoranza Centrosinistra in questi anni ci siamo presi le nostre responsabilità, e abbiamo sempre ritenuto necessaria la presenza del Comune di Buttigliera Alta all'interno dell'Osservatorio. La nostra posizione non serve come pensa qualcuno per ottenere un piatto di lenticchie a tavola o qualche rotonda, ma per discutere l'opera nel merito, per controllarla metro per metro, per farci parte attiva nell'evidenziare le problematiche e l'impatto che avrà quest'opera sulla vita quotidiana della gente, con particolare attenzione alla sicurezza e alla salute.

Non siamo pre concettualmente contrari ai compensativi locali, considerando che l'infrastruttura ha valenza europea, al fine di far sì che essa abbia anche ricadute concrete sull'economia locali e la qualità della vita dei cittadini. Possiamo non essere totalmente d'accordo con le opere compensative sul nostro territorio, ma quantomeno non ci tiriamo indietro al confronto e alla discussione.

Su tutto ciò il nostro gruppo vigilerà e contribuirà a portare tutti i miglioramenti che riterremo necessari ascoltando i nostri concittadini e, come già in passato, invitiamo il Sindaco e la Giunta comunale a fornire nella sede del Consiglio comunale e delle commissioni consiliari, costante informazione sullo stato dei lavori.

• La maggioranza INSIEME PER BUTTIGLIERA riporta il parere delle fonti istituzionali:

La Torino-Lione è una priorità per l'Europa e per l'Italia

L'Europa e l'Italia non possono rinunciare alla Torino-Lione

L'Europa ha elaborato ed approvato nel 2013 il programma Core Network Europe, una rete di 9 Corridoi prioritari, infrastrutture indispensabili per lo sviluppo economico ambientale e sociale del continente, considerate le odierne sfide globali.

Il Corridoio Mediterraneo, di cui fa parte la Torino-Lione, si snoda per circa 3.000 km dal Sud della Spagna, attraverso Francia, Italia e Slovenia per proseguire verso l'Ungheria fino al confine con l'Ucraina. Esso incrocia i grandi Corridoi nord-sud (Reno-Alpi, Scandiano-Mediterraneo, Baltico-Adriatico).

L'adeguamento della sagoma della vecchia galleria del Fréjus con l'abbassamento del piano del ferro ha consentito in passaggio di carri ferroviari con sagoma P/C 45 ma ora la domanda del mercato è soprattutto per il transito di treni con sagoma P/C 80, lunghi e pesanti, il che pone di fatto il valico ferroviario "fuori mercato". Si tenda conto che lo scorso 11 dicembre 2016 si è inaugurata la Galleria di base del San Gottardo, nel 2020 si aprirà la Galleria di base Monte Ceneri (Gottardo), nel 2021 il Terzo Valico dei Giovi, nel 2029 la Galleria di base del Brennero.

Le tratte transfrontaliere generano maggiori ricadute socio-economiche

In uno studio del 2015 per la Commissione Europea si stima che la rete dei 9 Corridoi prioritari potrebbe generare al 2030 una crescita

LIONE È UNA PRIORITÀ?

dell'1,8% del Pil europeo, pari a 2.570 miliardi di euro e 10 milioni di posti di lavoro». In particolare la realizzazione delle tratte transfrontaliere - 35 in tutto - avrà un impatto superiore alla media sull'economia europea: gli investimenti in queste opere saranno in grado di attivare «*un moltiplicatore di tre volte maggiore rispetto a quello generato dalla media dei 9 Corridoi*»: in questo disegno la Torino-Lione è decisiva, anche per il suo carattere transfrontaliero.

Il Corridoio Mediterraneo è al servizio del 18% della popolazione UE

Il Corridoio Mediterraneo è al servizio del 18% della popolazione Ue, in regioni che rappresentano circa il 17% del PIL europeo. L'anello centrale è la nuova linea Torino-Lione che consente l'accesso ad un mercato molto esteso servendo 3 dei 4 più grandi bacini manifatturieri d'Europa: Lombardia - Piemonte, Auvergne - Rhône Alpes e Catalogna e collegando le diverse porte di accesso ai mercati extra-europei.

Il Corridoio Mediterraneo incrocia i Corridoi nord-sud verso i porti

Il Corridoio Mediterraneo offrirà ai porti italiani più competitività, intercettando anche i flussi di merci in provenienza dall'Asia attraverso il rinnovato Canale di Suez: oggi il 75% del volume degli scambi raggiunge le grandi piattaforme portuali del nord dell'Europa per raggiungere via terra le destinazioni finali nel sud del continente con un costo economico ed ambientale insostenibile. A Novara, dall'8 al 9 aprile 2016 gli Stati Generali della Logistica, tra Piemonte Lombardia e Liguria, hanno convenuto di sostenere e promuovere le infrastrutture volte a favorire le connessioni intermodali delle tre Regioni interessate dai Corridoi ferroviari europei e dalle vie di mare.

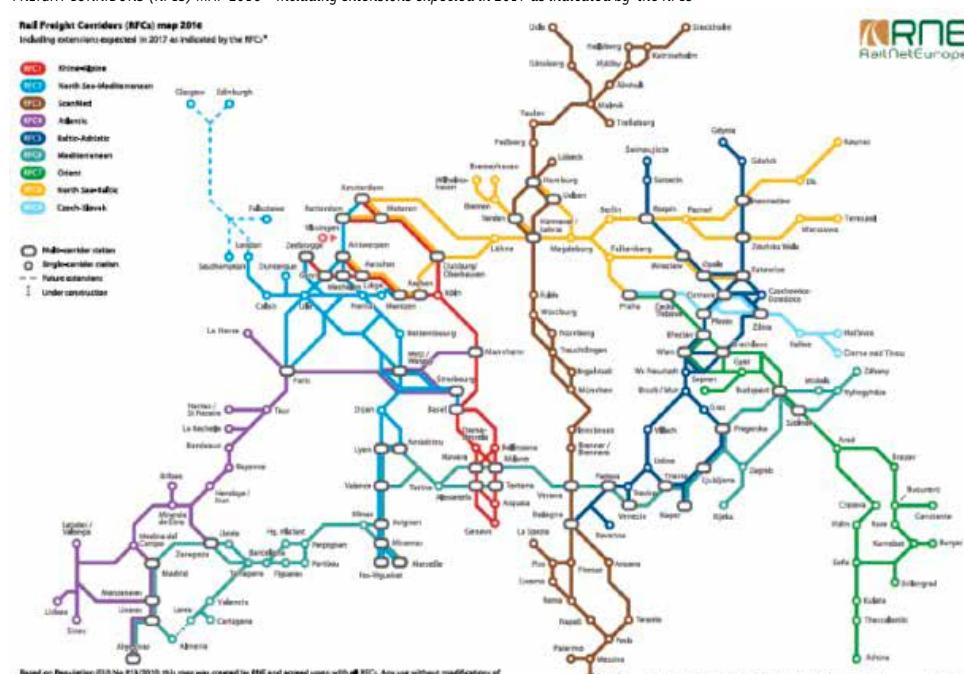


FREIGHT CORRIDORS (RFCs) MAP 2016 - Including extensions expected in 2017 as indicated by the RFCs

Rail Freight Corridors (RFCs) map 2016
Including extensions expected in 2017 as indicated by the RFCs*

Corridoio
North Sea-Mediterranean
Scandinavia
Baltic
Baltic-Adriatic
Mediterranean
Oriental
Irish Sea-Baltic
Czech-Slovak

Map indicates:
● Major railway stations
○ Minor railway stations
— Future estimates
■ Under construction



Based on Regulation (EU) No 136/2010, this map was created by RNE and agreed upon with all RFCs. Any use without modifications of this map in electronic or printed publications is permitted with the explicit reference to RNE as the author and holder of the copyright.

La metropolitana d'Europa - I nove corridoi prioritari collegano le principali città europee e costituiscono una sorta di metropolitana d'Europa che garantisce rapidi collegamenti ferroviari per le merci e i passeggeri.



GARANZIE PER IL TERRITORIO

Garanzie inserite dal Comune nelle Osservazioni al progetto del 2011

Nelle Osservazioni al Progetto Preliminare della NLTL in data 23 maggio 2011 (pubblicate sul numero n. 3 del Giornale dedicato alla Torino Lione) il Comune aveva richiesto una serie di garanzie che riguardano, tra l'altro: salvaguardia della Collina morenica (osservazione n. 13) e delle attività agricole del territorio (n. 14), incontri continui con i progettisti (n. 15), informazioni certificate costanti e puntuali ai cittadini (n. 21), istituzione di un Osservatorio Ambientale Permanente (n. 22), garanzie contrattuali certe e dirette per i Comuni (n. 23), ricadute socio-economiche tramite la LR n. 4/2011 (n. 24).

Infine il Comune di Buttigliera Alta, insieme ai Comuni di Rosta, Rivoli e Rivalta aveva avanzato una serie di garanzie che principalmente riguardavano: l'anticipazione delle opere complementari rispetto alla realizzazione NLTL; le modalità di progettazione, installazione e gestione dei cantieri, il controllo del traffico generato, il ripristino finale delle aree, ecc.; le modalità degli espropri e relative compensazioni economiche; la definizione delle servitù di soprassuolo e sottosuolo; i piani di monitoraggio ambientale e dei sondaggi geognostici.

Più recentemente, lo scorso 20 luglio 2017, nei locali del Comune, su sollecitazione del Gruppo Centrosinistra per Buttigliera, è stata convocata un'apposita Commissione consiliare durante la quale si è potuto discutere in maniera approfondita e aggiornata delle garanzie per il territorio, grazie anche alla partecipazione di RFI che ha illustrato i progetti della nuova Fermata FM3 e del nuovo sottopasso di via della Torre alla presenza del Commissario di Governo Foietta.

Nuova Fermata FM3, parcheggio di interscambio, nuovo sottopasso sempre più vicini

La nuova Fermata di Buttigliera Alta-Ferriera, richiesta con forza dal Comune unitamente ad altri 10 Sindaci della zona, nasce per costituire un nodo di interscambio tra il servizio ferroviario, il servizio sub-urbano su gomma, la mobilità ciclabile.

Il progetto definitivo è stato presentato da RFI al Comune ed ora è al vaglio della Conferenza dei Servizi Regionale che ha richiesto alcune integrazioni progettuali.

Il progetto prevede:



- Un fabbricato viaggiatori con biglietterie automatiche, servizi igienici automatici, spazio predisposto per area commerciale, area attesa viaggiatori, un locale a disposizione del Comune; bike box e parcheggio di interscambio; marciapiedi di stazioni (l = 250 m) saranno collegati da un sottopasso al quale si accederà attraverso scale o ascensori
- Nel parcheggio è prevista una zona kiss&ride (per le soste rapide), quattro stalli per gli autobus, una zona taxi, 360 posti auto, 50 posti moto e 7 posti per ricarica auto elettriche.

Sottopasso di Via della Torre a Ferriera

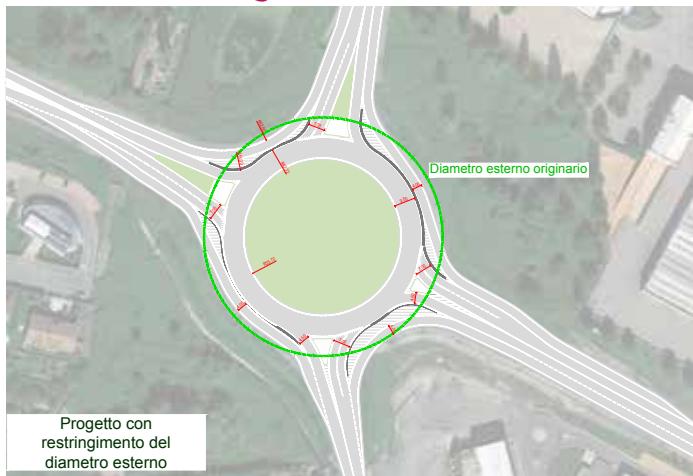
Su sollecitazione del Comune di Buttigliera Alta RFI ha proceduto, parallelamente alla progettazione della fermata FM3, alla progettazione di nuovo sottopasso, in adiacenza a quello esistente con raggi di curvatura adeguati, doppio senso di marcia, altezza regolamentare per mezzi pesanti e di cantiere, marciapiedi di servizio. Il sottopasso esistente verrà ristrutturato e destinato al traffico ciclopedenale.

Viene confermato che la Fermata, così come il sottopasso, saranno realizzati «in anticipazione» rispetto ai lavori della tratta nazionale della Torino-Lione.

Attività	FERMATA BUTTIGLIERA ALTA - FERRIERA											
	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	1 SEM	2 SEM	1 SEM	2 SEM	1 SEM	2 SEM	1 SEM	2 SEM	1 SEM	2 SEM	1 SEM	2 SEM
Progettazione definitiva			■	■								
Procedure autorizzative					■	■						
Progettazione Esecutiva						■	■					
Attività Negoziale					■	■						
Delibera fondi per realizzazione							■	■				
Esecuzione Lavori							■	■	■	■		
Verifiche e certificazioni/autorizzazioni MIS								■	■	■		
Attivazione									■	■		
Collaudo finale tecnico-amministrativo									■	■		

Fonte: RFI

Allo studio il miglioramento della viabilità circostante



Il Comune di Buttigliera Alta nelle sede ufficiali ha da sempre sottolineato la necessità di migliorare la viabilità intercomunale, in particolare il collo di bottiglia rappresentato dalla grande rotatoria (e relative vie di adduzione) dove convergono l'autostrada A32, le strade statali n. 24 e 25, le provinciali n. 197 dalla Val Messa, n. 184 dalla Collina morenica, n. 589 dal Pinerolese e n. 190 dalla Val Sangone.

Su mandato del Commissario per la Torino-Lione, in accordo con la Regione, è stato elaborato uno studio specifico.

Grazie alla disponibilità di ANAS, in accordo con il Comune di Avigliana, si sta ora studiando tutto il contesto viario ed in prima battuta la possibilità di rendere più fluida la viabilità intorno alla grande rotatoria tramite il ridisegno degli innesti e la realizzazione di

nuove bretelle capaci di drenare parte del traffico che vi converge. Questi interventi, peraltro di modesta entità economica, renderebbero più funzionale il parcheggio di interscambio soprattutto nelle ore di punta e sono pertanto da considerarsi opere complementari allo stesso.

Tutela delle attività agricole nei Comuni della Collina morenica

Si sono recentemente svolte alcune riunioni tra Coldiretti, Consorzio Bealera di Rivoli e rappresentanti dei Comuni di Buttigliera Alta e Rivoli al fine di ottimizzare eventuali interferenze tra la Torino-Lione e le coltivazioni agricole. Per quanto riguarda il Comune di Buttigliera Alta si è appurato che il tratto interessato dalle interferenze della Bealera è limitato a una ventina di metri.

Costante monitoraggio delle lavorazioni

Le lavorazioni, sia quelle prossime della Nuova Fermata e Parcheggio, sia quelle a seguire della Torino-Lione, dovranno essere monitorate costantemente e i cittadini dovranno, a cadenze programmate da concordare con RFI, poter conoscere e confrontare i tempi e i costi programmati con i tempi e i costi di attuazione.

A tale scopo, in clima di massima collaborazione con gli Enti, l'Amministrazione comunale ha dato la disponibilità per aprire uno sportello di tipo Info Point a servizio della cittadinanza ove poter dare informazioni, raccogliere quesiti e dare adeguate risposte, precisando però fin d'ora che in tal senso il Comune non potrà assumersi alcun onere finanziario.

Verifica delle professionalità disponibili e delle opportunità di lavoro

Questa attività è in capo alla Regione Piemonte che 6 anni fa ha approvato la Legge n. 4/2011 "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio" con la finalità di limitare gli impatti della realizzazione di grandi infrastrutture e renderla vantaggiosa per le collettività territoriali.

Indipendentemente da quanto sopra il Comune si è attivato nei confronti dell'ANIEM Piemonte, l'associazione che rappresenta su base regionale le piccole e medie imprese nel settore delle costruzioni, per invitare le imprese presenti nel nostro Comune, lo scorso 7 luglio 2017 a Torino, alla presentazione delle gare per i lavori della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione (vedi il successivo capitolo a pagina 18).

L'Amministrazione, tramite l'Osservatorio, si farà parte diligente per mantenere stretti rapporti con i dirigenti RFI e Regione Piemonte e poter essere informata, in tempo utile, delle opportunità occupazionali per le imprese locali e delle eventuali necessità formative per le maestranze, relative ai prossimi cantieri.

A partire dal 2018 il Comune intende avviare una raccolta dati sui profili professionali dei residenti e delle domande di occupazione.



Soluzioni antirumore lungo la Linea Storica a Ferriera

Come è noto il nuovo Asse ferroviario Torino Lione proveniente da Bussoleno, in prossimità del confine tra Avigliana e Buttigliera Alta, abbandonerà il tracciato in superficie della linea storica ed entrerà in galleria per riaffiorare a Orbassano, mentre i treni ferroviari ordinari a partire da Avigliana in direzione Torino continueranno ad utilizzare la sede attuale.

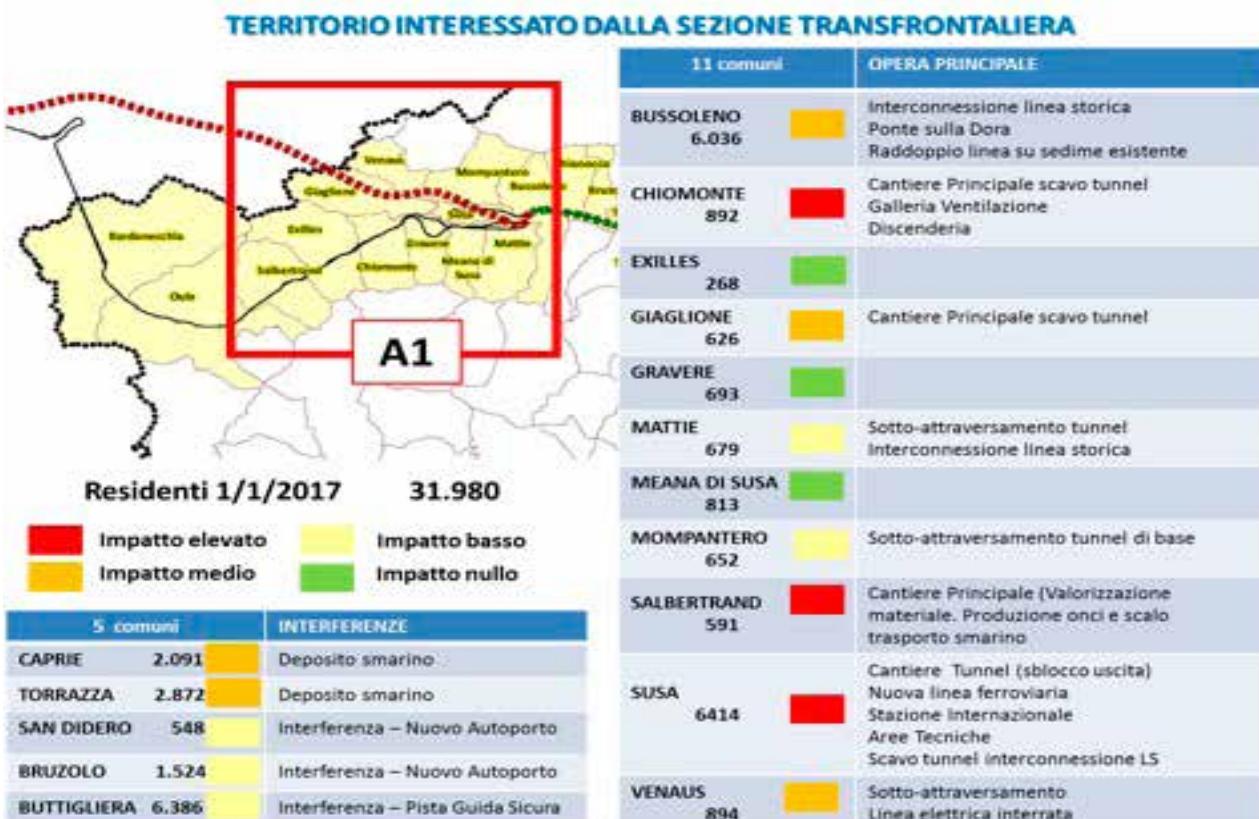
L'Amministrazione di Buttigliera Alta ha segnalato e documentato la situazione inaccettabile sotto il profilo acustico per le abitazioni di Ferriera prospicienti la linea ferroviaria dove i convogli transitano giorno e notte a pochi metri dalle abitazioni.

Anche se si tratta di opere non direttamente interessate dalla nuova linea Torino-Lione, il Comune ritiene che non potranno non essere considerate come opere complementari gli interventi volti all'attenuazione dei rumori.

Patto per il territorio della Torino-Lione

Molte delle richieste di garanzia di cui abbiamo finora parlato potranno efficacemente essere inserite in una analogo Patto per il territorio della Torino-Lione che potrà prevedere temi quali:

Inserimento di clausole speciali nei bandi; sostegno alle iniziative del territorio per la ricettività delle maestranze; sinergia tra istituzioni per favorire l'impiego di lavoratori locali (formazione); facilitazione dell'accesso alle imprese locali.



Progetto turistico con capofila Comune di Buttigliera Alta (LR 4/2000)

Nella riunione dell'Osservatorio del 20 marzo u.s. il Sindaco di Buttigliera Alta ha illustrato lo studio di fattibilità "La Via dei Franchi e turismo bio" presentato da alcuni Enti della Collina morenica e della Valle di Susa (Comune di Buttigliera Alta – capofila, Comuni di Chianocco, Rivoli, Rosta, Sant'Antonino di Susa, Villarbasse, CNA, Parco Alpi Cozie, Centro Culturale Diocesano di Susa) e finanziato con la L.R. n. 4/2000. In questo studio di fattibilità, per Buttigliera Alta, è stato inserito il recupero dell'Ospedaletto di Sant'Antonio di Ranverso del quale la Consulta per la valorizzazione dei Beni Artistici e Culturali dell'Unione Industriale di Torino, con Fondazione Magnetto e Fondazione San Paolo, hanno finanziato la progettazione di un primo lotto di opere.



L'AVANZAMENTO DEI LAVORI IN FRANCIA E ITALIA

Un'opera in fase di avanzata realizzazione

Dei 160 km totali previsti (57,5 km per ogni canna del tunnel, oltre ai by-pass di collegamento e ai cunicoli geognostici) il 14% è già stato scavato e il 21% contrattualizzato. L'opera darà occupazione in Italia a circa 800 lavoratori diretti e altrettanti in Francia.

Pubblicati i bandi di gara per le Direzioni Lavori sia in Italia che in Francia

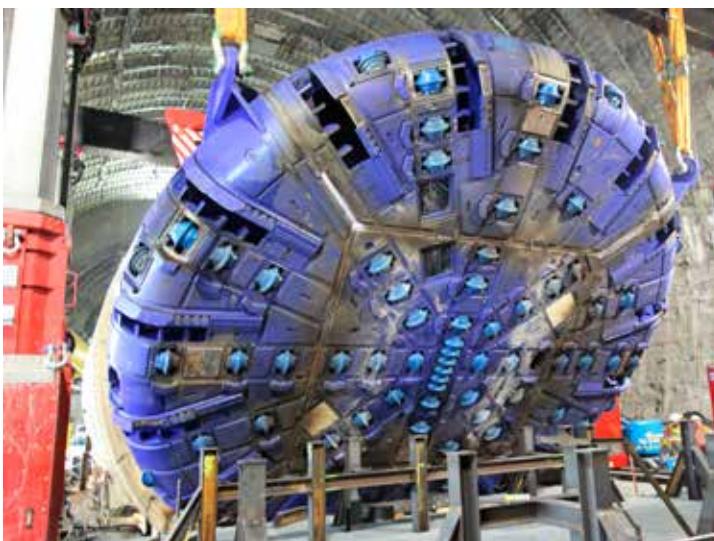
Nel 2018 partiranno i primi lavori del tunnel di base

TELT sta compiendo tutti i passi necessari per l'avvio dei lavori del tunnel. Con il via libera della Delibera CIPE del 7 agosto 2017, con cui sono stati approvati i primi due lotti costruttivi per la tratta transnazionale dell'opera, sono stati sbloccati i fondi per l'avvio dei lavori definitivi sia in Italia che in Francia.

I prossimi bandi, da qui al 2019, per un valore complessivo di 6,5 miliardi di euro, sono stati oggetto di presentazione ufficiale nei Roadshow del 22 maggio 2017 a Torino e del 21 giugno a Lione dedicati alle imprese del territorio e alle grandi imprese a livello internazionale interessate al progetto.

Degli 81 contratti presentati, i bandi per i lavori più corposi (tra i 650 e i 750 M di base d'asta) saranno pubblicati a fine 2018 e riguarderanno lo scavo del Tunnel di Base dai cantieri operativi di Chiomonte, Saint-Martin-la-Porte e Modane.

IL CANTIERE DI SAINT-MARTIN-LA-PORTE IN MAURIENNE: 450 lavoratori e sei imprese



Dall'estate 2016 due fresa hanno iniziato a scavare per la prima volta l'una verso l'altra sui due versanti delle Alpi. Al cantiere di Saint-Martin-la-Porte, inaugurata dal Primo Ministro francese Manuel Valls, è entrata in azione Federica, la fresa che scava i 9 km del cunicolo esplorativo nell'asse e del diametro del futuro tunnel di base. Il cantiere di Saint-Martin-la-Porte ad oggi conta 450 lavoratori e

vede impegnate 3 imprese francesi e 3 italiane. La galleria ha innanzi tutto una funzione geognostica, indispensabile per conoscere la geologia della montagna in un'area particolarmente delicata del massiccio alpino.

LE RICADUTE ECONOMICHE PER I TERRITORI

Il Contratto di Territorio Maurienne prevede 40,7 milioni di euro per il territorio da qui al 2020.



In Francia, grazie alla Démarche Grand Chantier, il cantiere della Torino-Lione si conferma sempre di più il motore di sviluppo della regione: a settembre 2016 lo Stato francese, gli enti locali e il Sindacato Pays de Maurienne hanno firmato il Contratto di Territorio Maurienne, che prevede un impegno di 40,7 milioni di euro in favore del tessuto economico locale.

Anche TELT sostiene la Démarche e a giugno 2017 ha confermato i suoi impegni firmando insieme al Prefetto della Savoia (rappresentante dello Stato francese) la Carta Démarche Grand Chantier. Il cuore del documento sono le azioni a supporto della manodopera locale, della massimizzazione delle ricadute fiscali e la disponibilità del promotore alla comunicazione e al coinvolgimento della collettività nel progetto.

In Italia, sul modello della Démarche Grand Chantier francese, sarà presentato il 'Patto per il territorio' per massimizzare le ricadute della Torino-Lione in Val di Susa. I contenuti dell'intesa saranno condivisi in sede di Osservatorio, e sarà il primo passaggio di attuazione della legge regionale n. 4/2011 "Cantieri, sviluppo, territorio", che accompagna l'avvio dei lavori per il tunnel di base del Moncenisio, per rendere i cantieri un motore di sviluppo per l'economia locale, dando una risposta strutturale alle ambizioni locali.

Al via anche un progetto di ricerca a cura dell'Università di Torino, Dipartimento di Giurisprudenza, sul possibile inserimento di clausole sociali all'interno dei contratti per tutelare la manodopera locale nell'avvicendamento delle imprese sui cantieri italiani e francesi, nel rispetto delle direttive europee e della normativa francese e italiana.

IL CANTIERE DE LA MADDALENA A CHIOMONTE

Completata la galleria geognostica

A Chiomonte lo scavo del tunnel geognostico de La Maddalena di 7,021 km nel cuore del massiccio d'Ambo è stato completato lo scorso mese di febbraio nei tempi e nei costi programmati e senza incidenti. I lavori si sono conclusi prima dei 7,500 km originariamente previsti in quanto tutti gli obiettivi geognostici erano stati raggiunti: l'indagine del Massiccio dell'Ambo, il test dello scavo meccanizzato e le lavorazioni sotto alte coperture (fino a 2.000 m).

Il ritorno di esperienza del cantiere ha ottenuto il parere positivo del Ministero dell'Ambiente che nel suo parere di luglio 2017 ne ha riconosciuto l'utilità e ha certificato che le condizioni geognostiche ed ambientali riscontrate si sono rivelate migliori di quelle previste.

Quasi la metà dei 170 operai proveniva dalla Valle di Susa

Dei 170 operai impegnati nella realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena il 42% proveniva dalla Val di Susa, il 14% dalla Regione Piemonte, il 34% dall'Italia e il 10% dall'estero. La maggior parte di essi potrà essere impegnata nelle nuove imminenti opere.



OPPORTUNITÀ PER LE NOSTRE IMPRESE

In via di approvazione la Variante di cantierizzazione, con scavo a partire da Chiomonte



È in corso di svolgimento l'istruttoria per l'esame e approfondimento della Variante del cantiere di Chiomonte, oggetto di Conferenza di Servizi Nazionale e Regionale. La variante risponde a una prescrizione del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) sul progetto definitivo del 2015 che chiedeva di studiare una localizzazione alternativa dei cantieri per motivi di sicurezza.

All'esito di un approfondimento tra varie alternative possibili svolto da NITEL, un consorzio che comprende circa 20 atenei specializzati in tema di security, la soluzione prescelta è stata condivisa con gli Enti competenti e sviluppata da TELT al livello di definitivo.

L'opera finale e il tracciato non cambiano, le modifiche riguardano solo le cantierizzazioni, in particolare:

- L'assetto del cantiere con lo spostamento dell'area principale dei lavori per il tunnel di base da Susa a Chiomonte-Giaglione, con l'ampliamento dell'attuale cantiere per il cunicolo geognostico; la movimentazione e il trasporto dello smarino tra il cantiere di scavo e il sito di lavorazione individuato nel territorio di Salbertrand.
- L'assetto del cantiere-impianto in un'area-deposito già compromessa a Salbertrand, dove si prevede che il 60% del materiale scavato sia trasformato in calcestruzzo per i conci che serviranno da rivestimento del tunnel. Il resto del materiale raggiungerà su ferrovia i siti di Caprie e Torrazza Piemonte.

Tra gli aspetti migliorativi della variante presentata vi è l'eliminazione della galleria di ventilazione di Val Clarea (in Val Clarea non si faranno più lavori), sostituita dalla seconda discenderia di Maddalena e spostamento della centrale di ventilazione alla Maddalena; inoltre la possibilità di stoccaggio nelle gallerie già scavate del materiale con rocce verdi eventualmente rinvenuto nel corso dello scavo del tunnel di base.

Secondo il progetto di variante in fase di approvazione, utilizzando l'attuale tunnel geognostico della Maddalena, la fresa scaverà da Chiomonte verso Susa, dove sarà realizzata la futura stazione internazionale, "gemella" di quella in territorio francese, a Saint Jean de Maurienne.

Prossimi lavori lato Italia: 23 nicchie di incrocio in galleria e lo svincolo di Chiomonte

Nel frattempo, a metà 2018 partiranno i lavori propedeutici per lo scavo del tunnel di base, il cui bando da circa 40 milioni è in fase di pubblicazione. Saranno realizzate 23 nicchie di interscambio all'interno della galleria per il passaggio dei veicoli di soccorso e altri lavori complementari come ad esempio la pista carrabile di accesso al tunnel.

Inoltre sullo stesso sito saranno avviate a partire da maggio 2018 le attività propedeutiche all'avvio del cantiere dello svincolo di Chiomonte, anche in questo caso si tratta di un appalto di lavori importante (circa 80 milioni) per cui TELT cederà la committenza a SITAF, sulla base di una apposita convenzione.

Lo svincolo prevede la realizzazione di un ramo (direzione Torino) che si snoda dall'attuale viadotto esistente a ridosso dell'uscita della galleria "Giaglione" per atterrare sull'area di cantiere, che permetterà il collegamento diretto dell'autostrada col sito evitando completamente il coinvolgimento della viabilità ordinaria. In particolare sarà la via di transito per i mezzi di approvvigionamento del cantiere del tunnel di base e per il trasporto dello smarino verso il sito di valorizzazione di Salbertrand. Per dieci anni rimarrà ad uso esclusivo del cantiere; in seguito servirà come via di accesso al tunnel di base e per i mezzi di soccorso e potrà poi essere utilizzato anche a servizio del territorio.

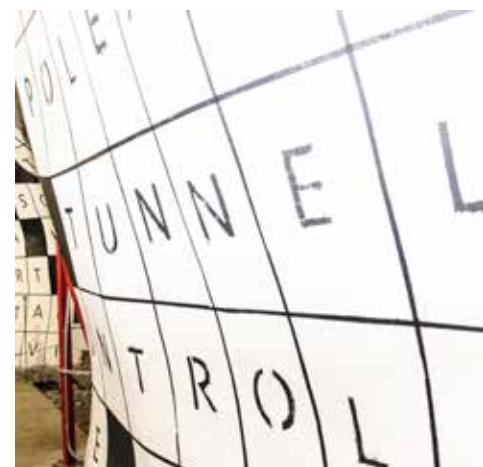
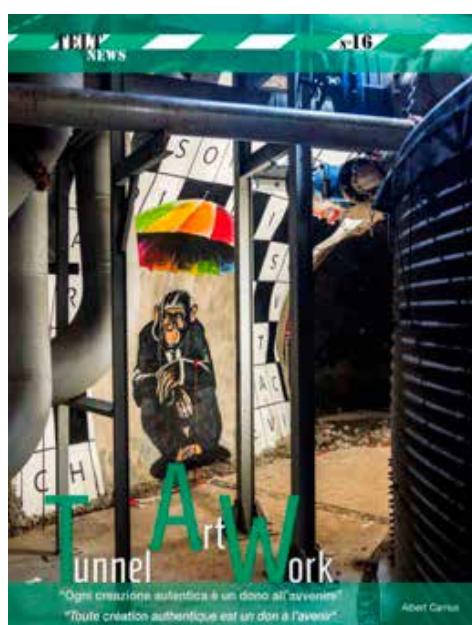
Si sta studiando la valorizzazione geotermica dell'acqua in galleria

La società, in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture del Politecnico di Torino sta studiando un progetto di valorizzazione geotermica dell'acqua del Tunnel di Base a partire dall'analisi delle risultanze del cunicolo esplorativo di Chiomonte. L'attività è condotta in stretta collaborazione con il Comune di Chiomonte e con le principali realtà del territorio e sono in corso gli approfondimenti sulle possibili opzioni individuate.

Continuano le visite al cantiere di Chiomonte

TELT ha attuato delle iniziative per promuovere il cantiere, al fine di far crescere l'attrattività del sito nei confronti di un pubblico ampio. Oltre duemila persone, dal 2014 a oggi, hanno visitato il sito della Maddalena: si tratta principalmente di addetti ai lavori, professionisti del settore edile, geologi, studenti, ma anche molti cittadini che hanno voluto vedere da vicino i lavori e Gea, la fresa che ha scavato il cunicolo esplorativo.

Da inizio ottobre 2016, con l'inaugurazione di Tunnel Art Work, il progetto che ha portato la street-art per la prima volta a 2.800 metri nel cuore della montagna, l'interesse verso il cantiere è cresciuto ancora e si è diffuso anche a livello nazionale e internazionale. TELT ha infatti accolto a Chiomonte 25 ospiti tra tour operator, agenzie di viaggi, guide turistiche e blogger per un educational che ha l'obiettivo di inserire il cantiere nei pacchetti e negli itinerari proposti dalle agenzie.



APPROFONDIMENTI

A1. L'EVOLUZIONE DEI TRASPORTI E LA TORINO-LIONE

Le stime di traffico a base della scelta di una nuova linea ferroviaria sono tuttora attuali



Gli anni dei primi progetti di una Nuova Linea sono anni di grande sviluppo dell'economia e di costante crescita del volume degli scambi, che portano a stimare che la Linea Storica, la cui portata massima fu stimata in 15/16 milioni di tonnellate anno, non sarebbe stata sufficiente a garantire l'obiettivo di un adeguato livello di trasferimento modale.

Le stime di traffico si basarono su previsioni di sviluppo dell'economia elaborate dalla Commissione Europea, assumendo lo scenario intermedio tra i tre proposti, il cosiddetto "decennio perduto" che prevedeva che l'economia sarebbe tornata ai livelli pre-crisi con un ritardo di dieci anni.

Al momento, si deve rilevare che le previsioni della Commissione Europea sono risultate ampiamente sovrastimate, perché non hanno saputo, come nella quasi generalità dei casi, prevedere l'intensità e la durata della crisi: è questo il principale motivo della sovrastima del traffico di cui molto si è discusso in questi anni.

Accanto a questo fenomeno però, si deve prendere atto di un secondo scostamento dalle previsioni iniziali: sotto la pressione competitiva del "tutto strada", è cambiato il modello di funzionamento del servizio ferroviario, che ha beneficiato sia della straordinaria esperienza di esercizio delle ferrovie svizzere e sia della progressiva affermazione dei nuovi standard europei nonché delle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità emanate dalla Commissione Europea). L'esperienza ha infatti dimostrato che l'uso della ferrovia per il trasporto accompagnato nella tratta alpina non è sostenibile sotto il profilo economico.

Il treno può offrire un servizio competitivo solo a condizione di trasportare:

- A) grandi quantità di merce, quindi con treni lunghi e pesanti su distanze elevate, tipicamente superiori ad alcune centinaia di chilometri
- B) quantità comunque consistenti di merci sui servizi brevi ed al contempo frequenti, come è il caso tipico dei servizi retro-portuali di successo (es. Interporto di Rivalta per il porto di Genova),

Questo nuovo modello, risultato vincente sulle tratte di attraversamento della Svizzera, è del tutto incompatibile con le caratteristiche della Linea Storica del Fréjus, che ha pendenze molto elevate, fino al 31%, e raggi di curvatura molto stretti, due aspetti che aumentano la resistenza al moto del treno dovuta all'infrastruttura e quindi limitano la capacità di traino delle locomotive. Pur procedendo in doppia o tripla trazione, il peso medio trasportato dai treni sulla linea storica nel 2015 è stato di 426 tonnellate per treno, con la conseguenza di un costo unitario troppo elevato.

La vera ragione della costante diminuzione del traffico sulla Linea Storica è quindi la sua obsolescenza e non la riduzione dei traffici attraverso l'arco alpino occidentale: infatti, tutte le statistiche (Eurostat e Nazioni Unite) indicano il permanere dei flussi e il loro aumento con l'attuale ripresa dell'attività economica.

In sede di Osservatorio sono state presentate analisi di maggior dettaglio, compiute sui flussi di commercio internazionale, che hanno confermato che la quantità di merci che attraversa l'arco alpino occidentale rimane superiore a 40 milioni di tonnellate/anno, sommando entrambe le direzioni. In sostanza: se l'offerta – inclusiva di infrastruttura, materiale rotabile e relativi servizi – non si adegua alle esigenze dei tempi correnti e quelle attese per il futuro, perde di attrattività nei confronti della domanda di trasporto.

La Linea Storica così com'è non è in grado di svolgere un ruolo rilevante nel trasporto delle merci: di conseguenza la costruzione del tunnel di base è l'unica alternativa al "tutto strada" e quindi l'unico modo di onorare l'impegno assunto in sede comunitaria di trasferire per il 2050 il 50% delle merci con la ferrovia.

Le politiche di riequilibrio modale: trasferire le merci su ferrovia a vantaggio dell'ambiente

Nel 2011 "l'Unione Europea ha ribadito la necessità, riscuotendo il consenso della comunità internazionale, di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra a livello mondiale [...]. L'Unione Europea dipende tuttora dal petrolio e dai suoi derivati per coprire il 96% del fabbisogno energetico del settore dei trasporti. [...].

Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate."

Gli obiettivi definiti dalla Commissione sono già stati superati alla frontiera con la Svizzera (dove la ferrovia supporta già oggi oltre 2/3 del traffico di attraversamento, grazie anche alle politiche di contingimento del traffico stradale da parte della Confederazione) e sono vicini a un

anticipato conseguimento a quella austriaca (dove la quota modale del ferro è risultata il 29,5% (2016) del totale, quasi raggiungendo l'obiettivo 2030). Questi risultati rispecchiano un'evoluzione del sistema di trasporto orientato alla circolazione di treni più lunghi e pesanti, i cui requisiti influenzano e modificano le caratteristiche delle reti (archi e nodi) e degli impianti per il trasporto che alimentano i traffici internazionali in direzione Nord-Sud.

Gli obiettivi europei restano invece assai lontani dalla realtà alla frontiera francese, dove la quota modale su ferrovia (in t.km), dopo aver toccato un massimo del 23% nel 1997, è ora scesa ben sotto il 10%.

La ferrovia può esprimere il suo vantaggio competitivo:

- sulle lunghe distanze, a condizione di poter operare con continuità e senza la necessità di cambiare mezzi di trazione e personale ad ogni frontiera;
- trasportando grandi quantità di merci, facendo viaggiare treni lunghi e pesanti, anche su corto raggio se impostati come servizi a navetta, ad esempio nei retro-porti, dove le quote modalì su ferrovia sono tipicamente le più elevate.

Illuminante il confronto con i valichi verso la Svizzera: Italia-Svizzera su ferrovia il 71%, Italia-Francia su ferrovia il 7,7%



2016

**SHIFT MODALE
GOMMA FERRO**



Il traffico ferroviario con la Svizzera è in aumento, raggiungendo nel 2016 una quota di mercato pari al 71%, e intercetta una parte crescente di quello del Fréjus, nonostante la maggior percorrenza (per Parigi oltre 200 km in più).

Il traffico ai valichi con la Francia (42,4 milioni di ton.) cresce e continua ad essere maggiore di quello con la Svizzera (40,4 milioni di ton.).

Negli ultimi 4 anni il traffico con la Francia è cresciuto di quasi 2,524 mil/ton di merci, il 6,5% in più.

Quello con la Svizzera è cresciuto di 2,473 mil/ton di merci, il 6,4% in più. L'interscambio economico ha recuperato i valori pre-crisi, l'interscambio fisico non ancora, perché manca una linea ferrovia competitiva. Quindi entrambi i sistemi di valico sono cresciuti in modo significativo negli ultimi 4 anni.

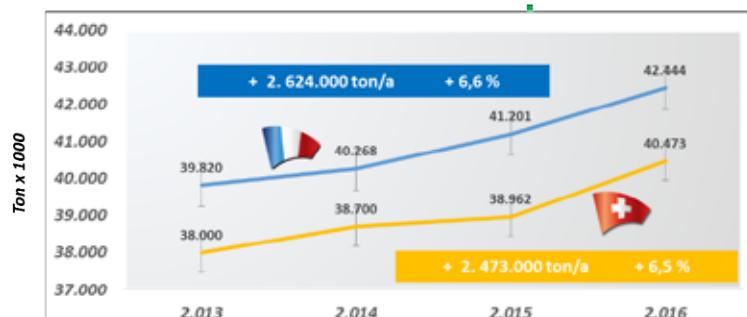
EVOULUZIONE DEL TRASPORTO MERCI AI VALICHI CON LA FRANCIA E CON LA SVIZZERA 2013 -2016

Passaggi di merci ai valichi
TOTALE
(ton/a trasportate 2013 indice=100)

NON È VERO CHE IL TRAFFICO ALLE FRONTIERE CON LA FRANCIA SIA «MARGINALE» O IN «DIMINUZIONE».

IL TRAFFICO AI VALICHI CON LA FRANCIA +6,6 %, + 2,5 milioni ton IN 4 ANNI CRESCE PIÙ DEI VALICHI SVIZZERI.

TOTALE Ton x 1000	FRANCIA		SVIZZERA	
	Ton x 1000	2013=100	Ton x 1000	2013=100
2.013	39.820	100,0	38.000	100,0
2.014	40.268	101,1	38.700	101,8
2.015	41.201	103,4	38.962	102,5
2.016	42.444	106,5	40.473	106,4



A2. PREVISIONI DEL TRAFFICO MERCI EST-OVEST

Interscambi merci via terra che attraversano l'arco alpino occidentale

Confrontando dati di fonti diverse (Commercio Estero e Alpinfo) ma sostanzialmente concordanti, il transito annuale est-ovest si colloca tra 41 e 42 milioni di tonnellate (dato riferito al 2015 e nel frattempo ulteriormente in crescita).

È importante notare che una parte rilevante dei flussi ha origini e destinazioni molto distanti, che sono perciò indicate per utilizzare il trasporto ferroviario e facilitano la scelta modale; esiste al contempo una quota consistente d'interscambio locale, su strada (autostrada), tra Piemonte e Regione Rhône-Alpes, che può comunque essere attratta dalla ferrovia.

Nuovo materiale rotabile per trasportare anche merci deperibili

L'analisi delle merceologie oggetto di scambio segnala che il trasporto ferroviario può svolgere un ruolo di assoluto primo piano, considerate le quantità di beni con elevati pesi specifici e valori economici medio bassi in relazione al peso, ruolo che può essere certamente ampliato cercando di attrarre altre tipologie merceologiche che oggi viaggiano su strada (alimenti, profumi, farmaci, arredi, prodotti chimici e vernici nonché vari oggetti termicamente vulnerabili).

Ovviamente il materiale rotabile dovrà rinnovarsi ispirandosi alla tecnologia dei convogli passeggeri ad Alta Velocità: avremo pertanto elettrotreni con l'energia elettrica distribuita in modo omogeneo lungo l'intero convoglio che sarà dotato di ambienti climatizzati e dunque in grado di trasportare ogni tipo di merce, anche deperibile.

Dal 2012 i traffici merci attraverso le Alpi sono tornati a crescere

Confrontando la dinamica 2004-2007 con quella 2014-2016 sembra possibile dare ragione alle previsioni di traffico poste a base della analisi costi benefici, ipotesi denominata "decennio perduto", secondo cui la crisi avrebbe prodotto, appunto, la perdita della crescita di un decennio per proseguire poi lungo la tendenza precedente.

L'obiettivo di trasportare 20-25 milioni di tonnellate di merci con la ferrovia, con un sistema efficiente che operi 250 giorni pieni equivalenti l'anno, con carichi medi di 800 tonnellate utili e un fattore di carico elevato dell'80%, richiede il transito di un numero di treni compreso tra i 125 e i 156 treni giorno. Ciò conferma la previsione, indicata nel Modello di Esercizio - tappa 1 (al 2030) di 162 treni/giorno.

Tendenze evolutive del trasporto passeggeri

Analogamente al traffico merci, anche le previsioni evolutive della domanda passeggeri si inseriscono nella cornice delle politiche di trasporto europee che stanno mettendo in sempre maggiore evidenza la necessità di attribuire ai servizi ferroviari un ruolo primario con le nuove reti AV a supporto della mobilità regionale, metropolitana e di connessione centro città - centro città.

A scala nazionale, il recente allegato infrastrutture al DEF 2017 ha ridefinito il quadro prospettico della pianificazione di settore secondo due orientamenti principali:

- La graduale evoluzione dei servizi di medio-lunga percorrenza dal modello Alta Velocità rivelatosi efficace sulle principali direttrici di traffic, al modello AVR (Alta Velocità "di Rete") configurato su standard differenziati al fine di assicurare la sostenibilità economica delle necessarie estensioni ai territori oggi non serviti.
- Un sostanziale rafforzamento dei servizi a carattere regionale e metropolitano, cui attribuire anche funzioni di alimentazione dei servizi AVR, in modo da assicurarne l'attrattività anche per le zone non direttamente raccordate.

Oltre alla circolazione dei convogli internazionali fra Milano/Torino e Lione/Parigi, dovrà pertanto essere assicurata, da un lato, la corretta integrazione nei nodi intermedi di Torino e Chambéry e, dall'altro, la complementarietà con il servizio ferroviario nelle Alte Valli, cui attribuire funzioni turistiche transnazionali, attestate sulle stazioni di Modane, Bardonecchia, Oulx ed indirettamente anche a supporto dell'area di Briançon.

La domanda di treni a lunga percorrenza (Alta Velocità)

Per quanto concerne la circolazione dei treni a lunga percorrenza, sia merci che passeggeri, in sede di Osservatorio è stato confermato il quadro di previsione del 2012 per la «tappa 1», precisamente 18 treni AV e 4 treni notturni/giorno.

Una conferma di questa valutazione può essere trovata nel servizio che è stato attivato utilizzando la nuova galleria di base del San Gottardo tra Milano e Zurigo: 8 coppie di treni al giorno con possibilità di rinforzo di una coppia di treni alla sera.

La domanda di treni regionali e metropolitani

Nel dicembre 2011 sono stati realizzati il potenziamento e la completa revisione dei servizi Torino-Susa/Bardonecchia. L'anno successivo, con l'apertura del Passante ferroviario è nato il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).

Per quanto riguarda lo sviluppo futuro dei servizi metropolitani e regionali sulla linea Torino-Modane, il sistema risulta così articolato:

- Linea SFM3 Avigliana-Torino Stura/Aeroporto (con cadenzamento semiorario)
- Regionali Veloci (RV) Susa-Torino (con cadenzamento orario)
- Regionali Veloci (RV) Modane/Bardonecchia-Torino (con cadenzamento orario), con un prolungamento ogni due ore su Modane.

LA SALUTE DEL CITTADINO OGGETTO DI MASSIMA ATTENZIONE



Monitoraggio ambientale e controllo continuo delle sorgenti

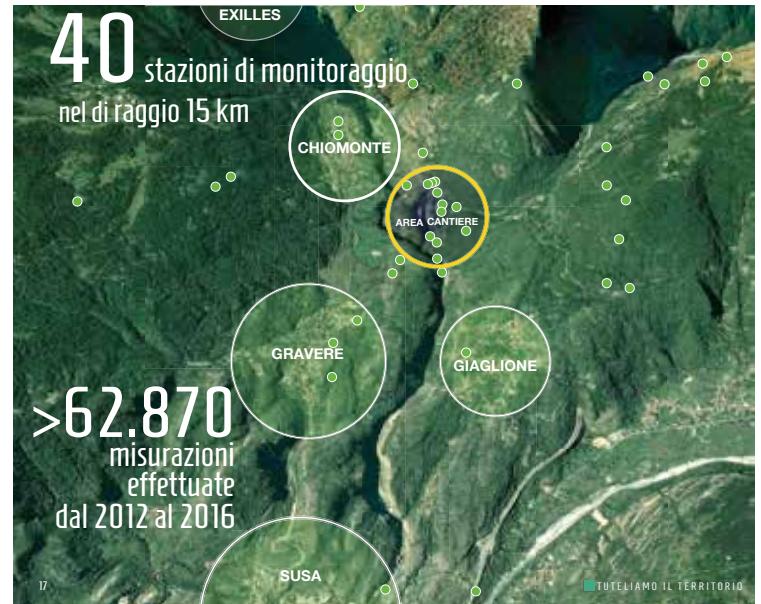
Gli oltre 62mila controlli ambientali effettuati alla Maddalena da Ispra, Arpa e Asl su 135 parametri, rilevati da 26 centraline nel perimetro del cantiere e 40 nel raggio di 15 km, non hanno fatto emergere criticità di rilievo.

La Commissione tecnica per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Ministero ha recentemente promosso il cunicolo esplorativo alla Maddalena di Chiomonte, specificando che l'opera non solo ha consentito di confermare il quadro conoscitivo dell'ammasso roccioso d'Ambin, fondamentale per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio, ma in alcuni casi le condizioni reali sono risultate ancora migliori delle previsioni progettuali, soprattutto per gli aspetti geomeccanici e idrogeologici.

Inoltre TELT monitora da sette anni 170 punti d'acqua lato Italia, inviando report mensili a tutti i Comuni interessati dalla costruzione della nuova linea. Sull'equilibrio delle risorse idriche, sia sotterranee sia di superficie, non sono mai state riscontrate interferenze.



Da sinistra: Il Ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti, Il Sen. Mauro Libé, Il Commissario di Governo Paolo Foietta e il Direttore Generale TELT Mario Virano in visita al cantiere di Chiomonte in occasione della presentazione della VIS.



La Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS)

TELT ha siglato una convenzione con l'Università di Torino per condurre una Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) relativa a tutti i comuni limitrofi all'area di scavo della Maddalena. Lo studio, realizzato dal Dipartimento di Scienze della Sanità pubblica e pediatriche dell'Ateneo torinese sulla base dei dati raccolti in 18 mesi di lavoro, ha indicato "una situazione di rispetto dei valori ambientali e dei fattori di pressione che risultano non modificati rispetto alla fase ante operam e contenuti entro i limiti proposti dalla Comunità scientifica e verificati dagli enti di controllo". Il modello di monitoraggio ambientale su cui poggia la VIS verrà applicato per tutta la fase di lavori definitivi e per gli altri cantieri della Torino-Lione.

**Si ringrazia TELT per aver messo gratuitamente a disposizione il fascicolo allegato a questo giornale:
"Galleria geognostica di Chiomonte – Valutazione di Impatto sulla Salute".**



COMUNE DI BUTTIGLIERA ALTA
www.comune.buttaglieraalta.it