



Ragioni numeri e dati di un'opera necessaria

# Breviario sulla nuova linea Torino-Lione

Il fronte del **NO** alla Nuova Linea Torino Lione è diventato un marchio trasversale, cavalcato dai diversi pezzi della galassia antagonista ed anti-governativa, contraria sempre e comunque per scelta, opportunismo, cultura politica.

Ha attratto ed aggregato di tutto: centri sociali, ultraliberisti, decresciti più o meno felici, reduci della "rivoluzione mancata", movimenti anti-politica, e poi cantanti, comici, attori, intellettuali, sedicenti scienziati, giornalisti e scrittori.

Ha costruito una propria retorica del **pensiero contro**, che ha prodotto **montagne di carta** e di **megabyte** su web, in una sorta di saga auto-celebrativa, piena di mistificazioni, omissioni e licenze letterarie.

L'ha fatto, naturalmente, dimenticando, censurando e nascondendo i numeri veri e tutti

quei dati e fatti, davvero molti, che potevano e possono disturbare la narrazione di un'epopea.

Ha fatto quindi propaganda, in modo certamente efficace, ma **fare propaganda non significa dire la verità**.

Con queste prime **dodici schede informative**, Veritav ha voluto sintetizzare in un **breviario** le ragioni, i numeri e i fatti relativi alla Nuova Linea Torino Lione.

Ognuna delle schede è il distillato di migliaia di pagine di studi, documenti e rapporti, redatti in sede nazionale ed europea da istituzioni pubbliche, istituti di ricerca, studiosi ed esperti; ci scusiamo per le necessarie semplificazioni e diamo la piena disponibilità a sostenere ogni affermazione con i documenti e le fonti originali.

#NLTavorincorso



Una ferrovia inutilizzabile per le merci

# La vecchia Torino Modane è su un binario morto

La linea attuale è 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 e strettoie consentono solo il transito di treni corti, leggeri, limitati nella sagoma: sul Fréjus si può trasportare con un 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.

E' un problema di **costi di produzione**: 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 è progressivamente crollato, dai 10 milioni di tonnellate del 1997 ai 3 milioni di oggi. Ma 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 ed 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, percorrendo 270 km in oltre 3 ore, sono un paradosso, come una Ferrari che percorre una mulattiera: senza il **tunnel di base** il trasporto via ferrovia scomparirà progressivamente per far posto al tutto strada.

#NLTlavorincorso



Più treni, meno TIR, meno emissioni

# 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 (quasi **140 miliardi di euro** l'anno), con un export in crescita.

C'è maggior traffico rispetto ai **valichi svizzeri**: 40,3 milioni di tonnellate all'anno transitano ai valichi con la Francia ed appena il 9% (3,7 milioni di tonnellate) viaggia su ferrovia, con un carico ambientale insostenibile di **2,6 milioni di TIR** all'anno sulle nostre tratte autostradali, una cifra superiore di quasi tre volte a quella relativa ai valichi svizzeri.

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.

#NLTavorincorso

2

Un'idea nuova e vincente

# La ferrovia moderna: sostenibilità ed efficienza

Il grande progetto di migliorare i collegamenti tra i Paesi dell'Europa puntando su modalità green e dando priorità alla ferrovia nasce con la **Convenzione Alpina (1991)**, passa attraverso il **Libro Bianco di Delors (2001)** per essere ribadito e rafforzato dalle più recenti politiche dei **Core Network Corridors (2013)** e dall'accordo di Parigi sul clima di **COP21 (2015)**. Ci sono quindi ragioni **ambientali**, vecchie e nuove, alla base della decisione europea di incoraggiare un massiccio trasferimento modale dalla gomma al ferro (con l'obiettivo del 30% al 2030).

In tutta Europa si stanno costruendo tunnel di base e linee ferroviarie Alta velocità/Alta capacità di nuova generazione: in Italia, Spagna, Francia, Svizzera, Austria, Germania, Olanda, Belgio, nei

Paesi scandinavi. Si tratta di una **contagiosa scelta mondiale**: anche nelle Montagne Rocciose, in Tibet, Russia, Cina, Israele, Turchia e sulle Ande si stanno progettando e realizzando decine di **gallerie di pianura** e migliaia di chilometri di linee moderne ad essi connesse.

La Torino Lione è la risposta moderna a questa rivoluzione del sistema di trasporto in chiave **ambientalista**. Il nuovo progetto del Tunnel di Base del Moncenisio è tutt'altro che **datato**, come si vuol far credere: elaborato nel 2011, deliberato dal CIPE nel 2015, è stato oggetto di scelte e verifiche continue, approvate lo stesso anno dall'Unione Europea e nel 2016 da Italia e Francia.



Un tunnel che avvicina

# Un'opera connessa alla rete nazionale ed europea

Sia Italia che Francia hanno già predisposto i progetti di adeguamento delle **tratte di adduzione** che consentiranno di rendere funzionale e pienamente efficace il Tunnel di Base ed a connetterlo, nel 2030, con la rete a standard europeo.

La scelta perseguita fin dal 2012 dall'Italia - e formalizzata nel luglio 2016 dal Ministro Delrio - è stata quella del **riuso**, ove possibile, della linea esistente: l'adeguamento agli **standard europei** avverrà infatti attraverso interventi di miglioramento della capacità delle linee esistenti e solo in parte con la realizzazione di nuove tratte.

In Italia, da Bussoleno ad Avigliana saranno **riusati ed adeguati** oltre 25 km di linea ferroviaria ed analogamente sarà completato il passante

ferroviario di Torino, aumentandone capacità e sicurezza. L'unica tratta per cui si sta valutando la necessità di una variante è la Buttigliera-Orbassano.

La rete attuale tra Torino/Novara e Milano è già conforme agli standard europei, mentre sarà adeguata anche la linea verso Alessandria consentendo così un'ulteriore connessione dell'area di Torino, e della nuova piattaforma logistica di Orbassano, con il corridoio TEN-T Reno-Alpi verso la **portualità ligure**.

La programmazione finanziaria avrà corso dal 2017, naturalmente dopo la ratifica finale dell'accordo Italia Francia che dà il via ai lavori definitivi del Tunnel di base.



Al lavoro!

# La nuova Torino Lione in funzione nel 2030

L'esercizio del tunnel di base è previsto per il primo gennaio 2030, come indicato nel **calendario** presentato alla Commissione Europea in occasione della richiesta di finanziamento per il periodo 2014/2019. Tale calendario individua 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 del tunnel di base. **Nel 2030 passerà il 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 tunnel di base, discenderie, pozzi di ventilazione, collegamenti ed aree di sicurezza

sotterranee. Più di **10%** dei lavori è già stato concluso, sono già state scavate 17,5 km di gallerie (discenderie e tunnel geognostici) ed altre 12,5 km saranno scavate nei prossimi due anni. Complessivamente circa il **20%** dei lavori di scavo (circa 30 km), è già stato contrattualizzato o è in corso di esecuzione.

Resta lo scavo del tunnel di base, che sarà condotto operando contemporaneamente su almeno **15 fronti di scavo**, tra tradizionale e meccanizzato.

I **tempi** previsti sono assolutamente analoghi con quelli svizzeri, per il tunnel di base del San Gottardo, e con quelli programmati per il tunnel del Brennero.

#NLTavorincorso

5

Nonostante violenze e sabotaggi

# Avanti secondo il programma dei lavori!

La protesta contro il cantiere della Torino Lione non è solo quella pacifica dei sedicenti *tribunali dei popoli*, dei concerti e delle feste ad alta felicità, dei libri e delle *barricate di carta*. E' anche e soprattutto quella fatta di violenza e sabotaggi praticati da una minoranza, in gran parte di importazione, organizzata militarmente, ma che mai è stata sconfessata ed isolata dai leader del movimento. Quasi **200 attacchi** al cantiere tra il 2012 ed il 2014, 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 ed i bar della valle che servono il caffè agli operai, contro i giornalisti, rei di raccontare i fatti e non celebrare il movimento.

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 stanno svolgendo nel pieno rispetto dei tempi contrattuali. Sono stati ad oggi scavati **6,3 km sui 7,6** previsti ed i cantieri danno **lavoro** direttamente, tra Francia ed Italia, a quasi 800 persone.



I professionisti del sabotaggio

# Quanti soldi ci hanno fatto perdere?

Gli oppositori dell'opera accusano di aver perso tempo e soldi.

Sulla base delle richieste delle comunità locali, esaminate ed accolte nell'**Osservatorio**, si è rifatto completamente il progetto della parte italiana, che è stato sottoposto a nuove procedure di concertazione ed autorizzazione.

La Commissione Europea ha condiviso le ragioni della scelta ed ha autorizzato un periodo supplementare per l'utilizzo dei fondi. Nonostante ciò, il cantiere di Chiomonte è stato ancora oggetto di **aggressioni violente**, ora in drastica diminuzione, grazie all'azione intelligente ed efficace delle forze dell'ordine e della magistratura.

Per questo non è stato possibile utilizzare la

totalità dei finanziamenti previsti: non si tratta però di fondi revocati, ma di importi non spesi per i quali è stato ottenuto il finanziamento sul periodo successivo. Intanto i lavori sono andati avanti e sono oggi quasi conclusi.

Ma ci sono anche altri costi, questi davvero inutili, tutti da addebitare ai sabotatori: i costi della **sicurezza** e cioè gli oltre **400 milioni** che saranno spesi per difendere i cantieri, risorse che potrebbero essere più proficuamente destinate allo sviluppo della valle.

E' poi davvero surreale che l'accusa di ritardo e di avere perso tempo venga rivolta proprio da chi organizza, giustifica e rivendica le azioni di sabotaggio.

#NLTavorincorso

7

A scuola dagli svizzeri

# L'esperienza del tunnel del San Gottardo

A parità di lunghezza, il costo del tunnel del San Gottardo è di **11.200 milioni di euro**, quello complessivo del Moncenisio di **10.071 milioni di euro**, ed è composto da:

- **1.462 milioni di euro** per i lavori già condotti o appaltati da LTF/TELT per studi, indagini geognostiche, discenderie in Italia e Francia: 30 km di gallerie scavate o in scavo pari a circa il 15% del valore complessivo dei lavori e a poco meno del 20 % del lavoro complessivo di scavo.
- **8.609 milioni di euro** (costo certificato) pari a circa l'80% dei lavori di scavo rimanenti per il completamento e la messa in esercizio (1 gennaio 2030) del Tunnel di Base del Moncenisio.

Le differenze di costo sono legate all'innegabile

vantaggio di poter utilizzare le esperienze di altri. Oggi per la Torino Lione il **contesto economico** è più favorevole: la Svizzera ha iniziato i lavori 18 anni fa in uno scenario pre-crisi meno vantaggioso dal punto di vista finanziario per costo del denaro, costo delle materie prime e rivalutazione finanziaria. Anche il **contesto tecnologico** è oggi più favorevole: il mercato è in continua evoluzione, le frese ed i sistemi di scavo sono meno costosi, più potenti ed affidabili. Oggi una talpa della potenza di quella impiegata nel Gottardo costa quasi la metà.

I tempi di cantiere dei due tunnel sono perfettamente analoghi: **17 anni** per il Gottardo e **17** per il Moncenisio (3 anni di lavori già eseguiti + 14 per il completamento).

#NLTavorincorso



# L'Europa non può 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 rapporto "**Cost of non-completion of the TEN-T**", condotto nel 2015 per la Commissione Europea dal Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung, calcola che «*il piano potrebbe generare al 2030 una **crescita dell'1,8%** del Pil europeo, pari a **2.570 miliardi di euro** e **10 milioni di posti di lavoro** a fronte di investimenti per 457 miliardi di euro*».

Cifre a rischio, se saltano alcune delle tratte che legano stazioni, strade, porti e aeroporti attraverso i 9 Corridoi: in questo disegno la Torino Lione è decisiva, anche per il suo carattere

**transfrontaliero.**

Nello studio si stima infatti che la realizzazione delle tratte transfrontaliere - 35 in tutto - avrà un impatto superiore 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*». La loro **mancata realizzazione** ridurrebbe gli investimenti di 43 miliardi di euro, con una **perdita per il Pil europeo di 725 miliardi**, da oggi al 2030. In termini di **occupazione**, costerebbe quasi **1,9 milioni di posti di lavoro**. Le previsioni riportano che ogni euro investito nei progetti transfrontalieri ne genera 17 in termini di crescita del Pil e ogni miliardo non investito causa la perdita di 44.500 potenziali posti di lavoro.

Una scelta irreversibile

# L'Italia non può rinunciare alla Torino Lione

Interrompere oggi i lavori di costruzione della linea comporterebbe la **violazione** di importanti accordi internazionali con la Francia e l'Unione Europea. Secondo il regolamento europeo 680/2007, nel caso l'Italia decida **in maniera unilaterale** l'interruzione definitiva del cantiere, il governo italiano dovrà:

- **restituire** all'UE i finanziamenti ricevuti;
- **sostenere i costi** necessari per fermare i lavori, mettere in sicurezza i manufatti incompiuti e ripristinare lo stato dei luoghi modificati dai lavori;
- **indennizzare** la Francia per l'intero ammontare delle spese finora sostenute, sia finanziate con fondi UE sia con fondi nazionali;
- **indennizzare** la Francia per le spese che dovrà sostenere per fermare i lavori, mettere in sicurezza i manufatti incompiuti e ripristinare lo stato dei

luoghi modificati dai lavori.

Ecco una prima sommaria **quantificazione dei costi** a carico della collettività (studio CERTeT/ Bocconi 2014 su dati Egis-Isis):

Costi sostenuti per opere non utilizzabili	2.435
Costi per l'interruzione delle opere in corso	229
Costi di mitigazione ambientale e ripristino delle aree con chiusura degli accessi al tunnel di base e alle gallerie geognostiche	102
Costi aggiuntivi del Promotore Pubblico	91
<b>TOTALE costo economico del blocco definitivo</b>	<b>2.857</b>

Senza contare la richiesta di ulteriori risarcimenti a titolo di oneri connessi, danni e mancate utilità, da parte delle imprese coinvolte nei lavori e dei portatori di interesse a diverso titolo danneggiati.

#NLTavorincorso

10



L'Italia non può perdere il treno

# La Torino Lione è una priorità

Il **Corridoio Mediterraneo**, che 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 è al servizio del 18% della popolazione Ue, in regioni che rappresentano circa il 17% del PIL europeo.

Per l'Italia è il **solo asse est-ovest** della rete transeuropea che consente il passaggio a sud delle Alpi ed incrocia i grandi corridoi nord-sud (Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico).

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 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.

Contrapporre, come fanno i detrattori delle grandi opere, le relazioni locali alle relazioni di scala maggiore è un una palese contraddizione: a chi servirebbe una bella metropolitana in una città che **non crea ricchezza e sviluppo** e quindi **non** produce, **non** commercia, **non** esporta, **non** attrae turisti ed investimenti e **non** compete in un sistema globale?



**Fermare la corruzione, non le opere pubbliche!**

# Mafie e corruzione fuori dal tunnel!

Le recenti indagini ed i conseguenti arresti dimostrano che si deve e si può, con coraggio ed impegno, **ripristinare la legalità** nelle opere pubbliche. La scelta dello Stato non può essere quella di arrendersi e rinunciare agli interventi necessari al Paese per paura della mafia ma di **combattere la mafia**: i lavori della Torino Lione sono una grande occasione per dimostrare che, con strumenti nuovi, mafie e corruzione si possono sconfiggere. Contro il rischio di infiltrazioni mafiose nei lavori della Torino Lione è già attivo il continuo monitoraggio da parte del GITAV (il Gruppo Interforze TAV). Ad oggi, solo sul cantiere di Chiomonte, sono state effettuate, con la supervisione della Prefettura di Torino, oltre **600 informative antimafia** per tutte le imprese

presenti a qualunque titolo sul cantiere e le imprese colpite da interdittive sono state immediatamente allontanate.

Ma non basta: il "Regolamento contratti", approvato a giugno 2016 dalla Commissione Intergovernativa italo-francese ed inserito nella legge di ratifica degli accordi Italia-Francia, potenzia le **norme di contrasto alle infiltrazioni mafiose** presenti della legislazione italiana; approvato dai parlamenti, diventerà "legge speciale" e le norme antimafia saranno applicate, in Italia ed in Francia, su tutti i cantieri della sezione transfrontaliera, facendo della Torino Lione il primo caso in Europa di applicazione **binazionale** di una norma per la lotta contro la criminalità organizzata.