

279° RIUNIONE PLENARIA

15 APRILE 2019

SINTESI DEL DIBATTITO E DECISIONI ASSUNTE

Nella sede di Torino Incontra, sala Giolitti, via Nino Costa 8, sono presenti, oltre al Portavoce arch. Paolo FOIETTA, ex Presidente dell'Osservatorio:

PREFETTURA DI TORINO

Dr.ssa Marita BEVILACQUA

REGIONE PIEMONTE

Assessore Francesco BALOCCO

dr. Paolo MILANESIO

arch. Riccardo LORIZZO

arch. Eugenia MOLINAR MIN

ing. Mario ELIA

dr. Bruno ALESSI

COMUNI AMBITO A1 (Sezione Transfrontaliera)

CHIOMONTE

Sindaco Silvano OLLIVIER

arch. Michele RUFFINO

Consigliere Lucrezia Eleonora BONO

GIAGLIONE

Sindaco Ezio PAINI

SALBERTRAND

Sindaco Riccardo JOANNAS

GRAVERE

Sindaco Piero NURISSE

COMUNI AMBITO A2 (varianti in nuova sede)

ORBASSANO

Pres. Cons. C.le Eugenio GAMBETTA

arch. Valter MARTINO

RIVOLI

Sindaco Franco DESSI'

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

TROFARELLO

Assessore Giorgio MILETTO

COMUNI AMBITO B3 (tracciato esistente della Linea Storica in media/alta Valle)

CHIOMONTE

Sindaco Silvano OLLIVIER

arch. Michele RUFFINO

Consigliere Lucrezia Eleonora BONO

SALBERTRAND

Sindaco Riccardo JOANNAS

CESANA TORINESE

Sindaco Lorenzo COLOMB

PROMOTORI

ITALFERR

ing. Vittorio BORSETTI

TELT-sas

D.G. arch. Mario VIRANO

ing. Lorenzo BRINO

ing. Manuela ROCCA

arch. Gian Marco URAS

ing. Carlo OGNIBENE – Tecnimont

ing. Silvio GARAVOGLIA – Lombardi

ASSOCIAZIONI ED ENTI INVITATI

ARPA

dr.ssa Paola BALOCCO

API – ASSOCIAZIONE PICCOLE IMPRESE

dr. Roberto COTTERCHIO

FAI – ASSOCIAZIONE IMPRESE AUTOTRASPORTO

dr. Enzo POMPILIO D'ALICANDRO

SITO

dr. Danilo MARIGO

UNIONE INDUSTRIALE TORINO - FILIERA DELLE COSTRUZIONI- ANCE

dr. Giovanni ROBERTI

FEDERALBERGHI TORINO

Direttore Roberto ANINO

ASS. SI, TORINO VA AVANTI

dr.ssa Giovanna GIORDANO

arch. Roberta CASTELLINA

ASS. OSSERVATORIO21

dr. Luciano LENOTTI

dr. Aldo RAVERA

STRUTTURA OSSERVATORIO

ESPERTI INVITATI

arch. Ilario ABATE DAGA

ing. Franco CAMPIA

ing. Aldo MANTO

prof. Adelmo CROTTI

ing. Silvano RAVERA

dr. Andrea COSTANTINO

ing. Giancarlo BERTALERO

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

Ordine del Giorno:

1. **Comunicazioni del Portavoce**
2. **Percorso e programmazione della attività previste nelle procedure di Gara deliberate dal CDA di TELT sas dell'11 marzo e pubblicate sulla Gazzetta Europea il 15 marzo 2019 – lavori in Francia e programmazione appalti lato Italia**
Arch. M. Virano DG TELT sas
3. **Primi elementi per la redazione del Quaderno 15 – il contributo della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione alla transizione ecologica del sistema dei trasporti: la realizzazione della nuova linea Torino – Lione è la condizione per raggiungere il trasferimento modale programmato e, di conseguenza, per una rilevante riduzione di CO₂, emissioni atmosferiche, incidentalità e congestione**
Arch. P. Foietta, Prof. R. Zucchetti, dott. A. Costantino
4. **Approvazione dei verbali relativi alla Seduta n. 277 del 25 febbraio 2019 e alla Seduta 278 del 25 marzo 2019**
5. **Varie ed eventuali**

Sintesi della riunione del 15 aprile 2019

Il portavoce dell'Osservatorio arch. Paolo Foietta apre la seduta numero 279 alle ore 10:00, dopo l'arrivo dell'Assessore alle Infrastrutture e Trasporti della Regione Piemonte Francesco Balocco. Su richiesta dei relatori il primo punto dell'ordine del giorno viene posposto.

Viene quindi anticipato il secondo punto **“Percorso e programmazione della attività previste nelle procedure di Gara deliberate dal CDA di TELT sas dell'11 marzo e pubblicate sulla Gazzetta Europea il 15 marzo 2019 – lavori in Francia e programmazione appalti lato Italia”**, illustrato dal Direttore Generale di Telt arch. Mario Virano.

Il Portavoce dell'Osservatorio Paolo Foietta introduce il tema ricordando la situazione “surreale” in cui oggi ci troviamo. **La posizione politica del nuovo Governo italiano insediato nel giugno 2018 dopo le elezioni** del marzo 2018¹, ha prodotto un rallentamento del processo di avvio per le gare che avrebbero dovuto essere lanciate già nell'estate 2018. Il “contratto di Governo” tra M5S e Lega Nord dedica alla Torino Lione la seguente frase: *“Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia”*. Non esiste quindi alcun riferimento esplicito a sospensione dei lavori o ad “analisi costi benefici”. Quest'ultima decisione, invece assunta dal Ministro delle Infrastrutture (Danilo Toninelli del M5S) che appena insediato, con l'avvallo del Governo, ha espresso la volontà di procedere ad una nuova valutazione Costi Benefici non limitata alla Torino Lione ma estesa alle principali opere strategiche programmate e già avviate ed in corso di avvio. Nell'attesa della conclusione di tali studi

¹ Le elezioni politiche del 4 marzo 2018 hanno visto il [centro-destra](#) affermarsi come coalizione più votata, con circa il 37% delle preferenze, mentre la singola lista più votata, il [Movimento 5 Stelle](#), ha raccolto oltre il 32% dei voti.

il Ministro ha richiesto prima attraverso dichiarazioni su social e media, successivamente attraverso contatti "informali" con il promotore, di sospendere il lancio delle procedure di gara. Tale richiesta ha trovato una "formalizzazione" in una lettera a firma congiunta a firma dei Ministri Italiano e Francese del 1 dicembre 2018, in cui veniva richiesto a Telt di non procedere all'avvio dei bandi, nell'attesa dello Studio del MIT, prima del 31 dicembre 2018.

Il CdA di Telt (il promotore pubblico binazionale) a metà dicembre ha quindi preso atto della lettera dei Ministri; ha quindi segnalato che tale scelta, nel caso di ulteriori ritardi, avrebbe potuto compromettere gli accordi già concordati nel novembre 2018 con la Commissione Europea (INEA). Il 12 febbraio è stato pubblicato dal MIT lo studio ACB, commissionato ad una nuova struttura tecnica di missione, controversa perché costituita quasi esclusivamente da "esperti" contrari all'opera. Tale studio, come ampiamente previsto, ha ritenuto l'opera economicamente non sostenibile. I contenuti e le risultanze dello studio sono state contestate sia nella forma (metodologia adottata) che nella sostanza in sede tecnica ed accademica dall'intero mondo scientifico e dall'Osservatorio con il Quaderno 13 e 14; in sede parlamentare i risultati della controversa ACB non solo sono stati accettati dalle opposizioni ma neppure condivisi dallo stesso alleato di Governo (Lega Nord).

Lo studio viene considerato improprio da Francia ed U.E.; lo studio, che considera non solo la parte italiana ma anche il territorio francese ed il finanziamento europeo, non è infatti stato concordato con la Francia e con Unione Europea. Si rammenta inoltre che finora nessuna altra ACB sulle opere annunciate dal Ministro Toninelli è stata presentata e/o utilizzata avvalorando il sospetto che l'ACB della Torino Lione sia uno studio ad hoc, commissionato a storici oppositori della Torino Lione e della ferrovia, con l'unico scopo di giustificare una scelta elettorale già fatta dal M5S.

In questa contesto Telt si è trovata ad operare in una situazione confusa ed incerta ed in uno scenario particolarmente complicato:

- La realizzazione della Torino Lione è stata decisa con un trattato internazionale ratificato dal parlamento italiano e divenuto nel 2017 legge dello Stato che impegna lo Stato Italiano e Francese
- Il Governo Francese ha ribadito formalmente la volontà di rispettare gli impegni assunti e realizzare senza altri indugi l'opera
- Il Governo Italiano non ha una posizione univoca ed è diviso al suo interno; non esiste nessun atto formale "adeguato" che attesti quindi una posizione del Governo di contrarietà all'opera che dovrebbe comunque essere ratificata dal Parlamento
- I quasi 30 km di scavi già conclusi, finanziati da UE, Francia ed Italia attestano che i lavori sono "in corso", come verificato anche dal Ministro dell'interno e da numerosi delegazioni parlamentari; risulta oramai accertato che la sospensione dei lavori costituirebbe un rilevante onere per lo Stato per il ripristino e la messa in sicurezza dei lavori già realizzati e causerebbe un contenzioso internazionale per la restituzione delle somme spese
- La sospensione dei bandi, costituirebbe la violazione degli impegni assunti e contrattualizzati con l'U.E. con il Grant Agreement con relativa perdita di finanziamento e danno erariale. La Commissione Europea, tramite INEA ha ripetutamente comunicato che qualora l'attivazione dei bandi fosse ulteriormente ritardata, procederebbe con atto amministrativo a tagliare i primi 300 milioni del primo stock di finanziamento europeo.

Secondo **Foietta**, il promotore pubblico ha quindi il dovere di procedere, ai sensi dell'Accordo Italia Francia 2017 a bandire le procedure di gara, nel rispetto dei contratti sottoscritti con la Commissione Europea (Grant Agreement – CEF 2014-2019). In assenza di tali adempimenti entro il mese di marzo si sarebbero persi immediatamente 300 milioni di euro di finanziamento europeo, e proseguendo

nell'inerzia, si sarebbe perso l'intero finanziamento di 813 milioni, con una probabile responsabilità oggettiva per il danno erariale prodotto.

Nei mesi di **gennaio/febbraio 2019** sia la Francia, scaduti i termini concordati con la lettera del 4 dicembre 2018, che la Commissione Europea hanno richiesto all'Italia di rispettare gli accordi internazionali ratificati dai Parlamenti ed i contratti sottoscritti dagli Stati con la Commissione Europea o di assumersi la responsabilità formale (politica e finanziaria) della rottura di tali accordi.

Nei primi **giorni di marzo** si è assistito ad un forte contrasto all'interno del Governo italiano sulle decisioni da assumere in merito allo **sblocco dei bandi di gara** e sulla **validità dello Studio Analisi Costi Benefici del MIT** considerato, dalla componente governativa della Lega, eccentrico e sbagliato. In esito al vertice notturno dell'8 marzo a Palazzo Chigi, il giorno successivo, il **9 marzo 2019**, il Presidente del Consiglio Conte è intervenuto per mediare la situazione cercando di evitare rotture irreparabili nel Governo.

L'esito è documentato nella lettera di indirizzi a TELT sas, pubblicata sui giornali, in cui il Presidente del Consiglio prova a conciliare la posizione di avversione pregiudiziale del M5S con la posizione favorevole della Lega.

Secondo Foietta, il Presidente Conte, per accontentare il M5S, nella lettera sostiene che:

- L'analisi tecnica effettuata dagli esperti nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (l'ACB di Ponti) e le conseguenti considerazioni politiche ***sin qui effettuate*** ci impongono di ***rivedere la realizzazione dell'opera, la cui corrispondenza all'interesse pubblico non appare affatto scontata.***
- Vi invito ad ***astenermi con effetto immediato, da ogni ulteriore azione che possa produrre, a carico dello Stato Italiano, vincoli giuridici di sorta.*** In particolare, Vi invito a ***soprsassedere dalla comunicazione dei capitolati di gara al fine di evitare che soggetti terzi possano formulare offerte per la realizzazione dell'opera, condizionando, per tale via, le libere, definitive determinazioni che il mio Governo si riserva di assumere nel prossimo futuro.***

Ma la lettera si conclude chiedendo a Telt non solo di ***evitare di assumere impegni di spesa gravanti sull'erario italiano ma di adoperarsi per non pregiudicare gli stanziamenti finanziari posti a disposizione dall'Unione europea***", cosa possibile solo con il lancio delle gare (avis de marché).

La lettera prosegue ancora ribadendo che ***Tutte le prossime iniziative che vorrete intraprendere dovranno rispettare pertanto, questa duplice esigenza, avendo cura che sia garantita la piena reversibilità di qualunque attività giuridica o scelta operativa posta in essere e di voler informare il Governo francese e la Commissione Europea della "posizione" del Governo Italiano, avviando le interlocuzioni necessarie per "renderli edotti".***

Una richiesta perlomeno curiosa rivolta ad un promotore pubblico costituito pariteticamente proprio dal Governo Italiano e da quello Francese.

Il portavoce **Foietta** ritiene che, in uno scenario così confuso, per i fatti prima esposti, già trattati nelle precedenti riunioni dell'Osservatorio, ma che era opportuno sintetizzare e documentare, sia essenziale disporre direttamente dal Promotore di un quadro preciso e dettagliato della programmazione dei bandi di gara per i lotti francesi e per quelli Italiani e sull'avanzamento dei lavori a Saint Martin la Porte ed a Chiomonte.

Da quindi la parola all'arch. Virano per la sua comunicazione.

Il **Direttore Generale (DG) di Telt Mario Virano**, ringraziando per l'invito, ribadisce come sia importante, in un quadro caratterizzato da incertezza e da notizie giornalistiche non sempre corrette, fare chiarezza sullo stato d'avanzamento dei lavori in corso e sulla programmazione delle gare d'appalto e che a breve terrà altri incontri analoghi a Roma, Parigi e Napoli.

Il DG sviluppa nella sua presentazione i seguenti argomenti:

Grant-agreement 2015-2019

Il finanziamento europeo per il piano di attività contrattualizzato nel Grant Agreement (contratto stipulato dai due Governi con la Commissione Europea nel 2015) è disponibile: sono stati messi a disposizione gli 813 milioni (il 40% del primo stock di investimenti pari a 1.915 milioni); la programmazione prevista nel 2015 prevedeva la conclusione dei lavori entro la fine del 2019.

I ritardi nelle autorizzazioni (variante di cantiere) e le incertezze dell'ultimo anno hanno prodotto ritardi che rendono impossibile rispettare queste scadenze. Pertanto nell'aggiornamento 2018 della programmazione con INEA - aggiornamento dell'Action Status Report (ASR)² si è concordato di intendere come termine per il 2019 non la Spesa effettiva (1,915 mil – 813 mil cofinanziamento EU) ma la formalizzazione dell'impegno di spesa. **I termini per la realizzazione delle opere previste era stato quindi previsto per marzo 2021 (15 mesi)**. Tale data avrebbe consentito di mantenere gli impegni pregressi senza incorrere in sanzioni per inadempienza.

L'accelerazione dei tempi della Commissione Contratti TELT per le procedure di gara

Le procedure di gara previste nell'Accordo I-F (regolamento contratti) delegano alla Commissione Contratti un importante ruolo di controllo e garanzia: questo implica però un allungamento dei tempi nelle diverse fasi di esame ed approvazione delle procedure di gara (Motivazioni della gara, Capitolato gara, Pubblicazione bandi, Selezione candidature, Aggiudicazione).

Sarebbero necessari oltre 360 gg di tempo necessario per lanciare le gare.

Tali tempistiche risultano quindi incompatibili con la necessità di lanciare i bandi entro la data limite stabilita del Novembre 2018; Telt è riuscita a dimezzare ridurre i tempi delle procedure dei bandi a 4-5 mesi.

Il ritardo nel "lancio delle gare"

Telt, dopo aver comunicato ai Governi Italiano e Francese il rischio di accumulare ritardi non più rimediabili, ha convocato il **19 febbraio 2019** il CdA a Parigi per procedere al lancio degli *avis de marchés public* per 2,3 miliardi di Euro di lavori (in territorio francese).

Il Ministero delle Infrastrutture italiano ha richiesto a poche ore dal CdA di rimandare il consiglio già convocato. Tale proposta risultava non praticabile; il Cda ha accettato invece di rinviare il punto all'OdG mantenendo aperta la seduta per *"acquire i necessari approfondimenti tecnico-procedurali"*.

In parallelo Telt ha presentato ad INEA una nuova proposta di cronoprogramma del Grant Agreement, per garantire il rispetto degli impegni presi ed indicando i nuovi limiti temporali delle scadenze (garantendo così un margine per gli imprevisti di sorta). Telt ha concordato con INEA, il 6 marzo 2019 il nuovo spostamento dei termini per la realizzazione da marzo 2021 a dicembre 2021 (ASR2). Di tale accordo è stata data comunicazione ai Governi che hanno trasmesso la nuova ASR ad INEA entro la scadenza del 31 marzo.

² L'Action Status Report (ARS) descrive le fasi concluse di un progetto in corso, fasi da aggiornare per stimare le attività rimanenti e per facilitare un controllo continuo dell'implementazione in itinere.

L'11 marzo 2019 il CdA, dopo uno scambio di lettere con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha approvato e dato il via libera alla **pubblicazione agli "avis de marchés", (lato Francia) per un importo complessivo di 2,3 MLD, con l'obiettivo di "salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo, consentendo l'approfondimento ed il libero confronto".** "Gli avvisi contengono l'esplicitazione (ovvia e scontata per una società di proprietà dei Governi italiano e francese) della facoltà di interrompere senza obblighi ed oneri la procedura in ogni sua fase", confermando l'impegno (anche questo ovvio) "di verificare la volontà dei due Governi, al termine della selezione delle candidature, prima di procedere all'invio dei capitolati di gara alle imprese".

L'Assessore Regionale **Francesco Balocco** chiede di intervenire in merito, e ricorda la sua presenza alle ultime sedute del consiglio di amministrazione di Telt. Secondo lui nulla può essere scontato, visto che il Governo italiano è imprevedibile: molta attenzione deve essere posta al tema della tratta nazionale si accesso, da Bussoleno a Torino (l'Assessore cita la minitav che costituirebbe una beffa per il Piemonte e renderebbe inutilizzabile la Torino Lione al sistema economico piemontese).

Un secondo fatto nuovo nella discussione attuale e futura, riguarda il tema del cofinanziamento europeo che dal 40% potrebbero passare al 50% per i progetti transfrontalieri + un eventuale 5% per i promotori pubblici binazionali (come TELT) e risulta altamente probabile anche una quota riguardante le tratte nazionali.

L'arch. **Foietta** prima di dare la parola a Virano per la seconda parte del suo intervento, ricorda come il cofinanziamento per le tratte di accesso nazionale italiane e francesi sia già stato trattato in sede di CIG e già sollecitato all'U.E. ; un'opzione simile è già in discussione per il Brennero; ricorda anche come al Brennero una quota di entrate dal traffico autostradale è destinata alla realizzazione di infrastrutture ferroviarie (trasferimento modale) ed auspica che un analogo ragionamento possa essere fatto su autostrade e tunnel alpini ai confini con la Francia.

L'arch. **Mario Virano** sviluppa quindi la seconda parte della sua presentazione che tratta il dettaglio sui contenuti dei bandi pubblicati e sullo stato di avanzamento dei lavori (si allega presentazione).

La rete Ten-t Europea comprende circa 30.000 km di linea, il Corridoio Mediterraneo 3.000 km e la Torino - Lione quasi 300 km. Telt sta completando un'analisi di benchmarking che riguarda tutta la rete europea: tra i risultati dello studio si prospetta un quadro della situazioni lavori sul grado di realizzazione, richiamandone i dettagli per singola maglia. Il livello di dettaglio sarà maggiore per il Corridoio Mediterraneo.

Presenta quindi il dettaglio dell'organizzazione dei lavori per la tratta transnazionale di competenza di TELT.

Sono 12 i lotti in cui sono suddivisi gli interventi; ne fanno parte le quattro discenderie ultimate (Saint Martin la Porte 2.000 + 2.350 m, La Praz 2.665 m, Villarodin Bourget Modane 4.036 m, la Maddalena 7.020 m e Saint Martin la Porte 10.500 su 12.500 - completamento nell'estate 2019) e le opere all'aperto in corso (la stazione internazionale di Saint Jean de Maurienne - prevista in due step, e una galleria artificiale per arrivare al tunnel di base).

I 12 lotti sono suddivisi in tre gruppi: dal primo al nono sono relativi allo scavo, il decimo e l'undicesimo per la valorizzazione del materiale di scavo e il dodicesimo per l'attrezzaggio tecnologico della linea.

Il bando pubblicato, lato francese, comprende tre interventi:

- il primo riguarda lo scavo da Villard Clément che ha estensione da 1,4 a 4 km (180 milioni);
- il secondo da La Praz fino a Saint Martin la Porte di 23 km (1.130 milioni);

- il terzo comprende la parte centrale del tunnel del Moncenisio e la stazione sotterranea per 22 km (1.000 milioni).

Questo poi si ricollega alla tratta sul lato italiano, bando (valore di circa un miliardo) che dovrebbe essere lanciato dopo l'estate.

Concluso l'intervento dell'arch. Virano, il Portavoce dà la parola ai partecipanti per domande o chiarimenti.

Il sindaco di Gravere **Piero Nurisso**, chiede alcune precisazioni sulla pubblicazione dei bandi di gara lato Italia, inoltre chiede se per motivi legati alla riduzione di spesa la stazione internazionale può essere messa da parte; l'ingegner **Franco Campia** chiede un maggior dettaglio per la parte italiana riguardo ai lavori legati alla stazione internazionale prevista; l'ing. **Silvano Ravera** chiede dove si concludono lavori relativi al lotto 1; il sindaco di Chiomonte **Silvano Ollivier** chiede infine se per i lavori riguardanti l'uscita autostradale di Chiomonte è possibile applicare una moral suasion su Sitaf per coinvolgere e creare opportunità di lavoro alla popolazione locale del territorio coinvolto.

Mario Virano nelle sue risposte chiarisce che:

- **Riguardo alla stazione internazionale** non sussiste ad oggi alcun atto ufficiale che abbia modificato il progetto originale; ha ricordato che la stazione internazionale sia prevista in un lotto costruttivo non ancora finanziato e che quindi la questione della stazione internazionale possa essere discussa ed affrontata successivamente.
- **Riguardo all'impiego di lavoratori della valle** ricorda che le clausole sociali per l'accompagnamento di ogni cantiere devono essere considerate ed inserite all'interno del progetto stesso; il ruolo della Regione Piemonte può senz'altro aiutare a definire i parametri che si possono utilizzare.

Il Portavoce ringrazia a nome dell'Assemblea il Direttore Generale di Telt arch. Mario Virano per la presentazione e lo invita nel prossimo autunno ad una prossima riunione per relazionare in merito all'esito delle gare ed all'avvio della gara per i lotti italiani.

La seduta prosegue con il **punto 1 dell'ordine del giorno comunicazioni del portavoce**, precedentemente posposte.

La redazione del Quaderno 14 è stata conclusa ed il documento è stato trasmesso al Governo; risulta invece necessario, così come previsto, la realizzazione del sito web dove rendere disponibile i documenti realizzati ed i verbali delle riunioni. Il sito provvisorio dell'Osservatorio (in attesa che il Governo nomini un nuovo Commissario o provveda alla nomina del nuovo presidente, sarà realizzato con l'aiuto della Camera di Commercio che si ringrazia nuovamente per la propria disponibilità.

Il sito, molto semplice, dovrebbe essere attivo tra pochi giorni. Nel sito, che avrà la stessa struttura del sito istituzionale della presidenza del Consiglio (OdG delle Sedute, sintesi della riunioni, documenti, Quaderni) sarà presente anche una nuova sezione news; sarà inoltre aggiornato il Documento della storia dell'Osservatorio fermo a marzo 2018. Vengono quindi presentate schermate del sito dell'Osservatorio – a cui sarà collegato attraverso link il sito istituzionale della Presidenza del Consiglio fermo per aggiornamento al 14 febbraio 2018.

Sono state ricevute le richieste di partecipazione all'Osservatorio provenienti dalle Associazioni "Si, Torino va avanti", "Osservatorio21" e la richiesta formale di "Federalberghi" per la partecipazione, come invitati, all'Assemblea dell'Osservatorio.

Tali proposte sono state accolte dall'Assemblea che ribadisce la volontà dell'Osservatorio di continuare ad essere un "luogo di confronto" aperto alla partecipazione del territorio.

Viene quindi trattato dal Portavoce Foietta il punto tre dell'OdG: "**Primi elementi per la redazione del Quaderno 15 – il contributo della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione alla transizione ecologica del sistema dei trasporti**".

Come deciso nella riunione n.278 del 25 marzo 2019 – " programma di attività nei mesi di aprile e maggio" risulta necessario sviluppare gli effetti ambientali della ferrovia ed in particolare della linea Torino-Lione; i costi ed i benefici ambientali della costruzione e del trasferimento modale del trasporto merci e passeggeri dalla strada e dall'aereo alla ferrovia rappresenta un tema più volte citato ma mai approfondito in modo organico e completo e, per questo utilizzata dagli oppositori per intimorire l'opinione pubblica e ostacolare la realizzazione dell'opera.

Si propone quindi di realizzare in quest'ultimo mese un'ulteriore Quaderno, il n. 15, da completare nel mese di maggio (prima delle elezioni europee e regionali): per fare questo si propone di costituire un gruppo di lavoro dell'osservatorio aperto all'aiuto di tutti gli esperti che hanno già offerto la propria collaborazione gratuita e volontaria.

Molti sono gli studi, i dati, le analisi scientifiche e statistiche esistenti, aggiornate di anno in anno, riguardanti l'impatto che il settore dei trasporti produce sull'ambiente e sulla salute: la presentazione di alcune slide proiettate in questa seduta dimostrano che le fonti si suddividono in più livelli (globale, europeo, nazionale e regionale); le principali provengono dalla UIC, da Eurostat, dall'European Environment Agency, da Ispra, da Arpa Piemonte.

In generale, il settore dei trasporti manifesta tendenze differenti rispetto agli altri settori: mentre tutti i settori hanno registrato, rispetto all'anno base del 1990, una diminuzione dei consumi energetici o delle emissioni inquinanti in atmosfera, il settore dei trasporti negli ultimi 30 anni circa ha registrato un'importante crescita nei consumi e nelle emissioni totali (il trasporto stradale ha il maggiore impatto del settore dei trasporti). Le slide proiettate dimostrano che il settore dei trasporti, in Europa, è molto impattante per l'ambiente: i punti che saranno trattati in dettaglio nel Quaderno riguarderanno gli effetti prodotti dal sistema dei trasporti sui consumi energetici, sull'inquinamento atmosferico - sia la produzione dei gas climalteranti che alle emissioni dannose per la salute umana - , l'inquinamento acustico, il consumo di suolo ed i costi esterni dei trasporti (incidentalità e sicurezza); gli effetti ambientali dei diversi modi di trasporto saranno tra loro confrontati.

Il Quaderno 15 verificherà inoltre il reale impatto del sistema di trasporto ferroviario rispetto al trasporto stradale ed aereo nella movimentazione di passeggeri e merci: verrà quindi verificato il contributo che può dare la ferrovia alla transizione ecologica del sistema dei trasporti e con quali vantaggi.

Una seconda parte del quaderno dovrà poi entrare in merito al progetto della Torino Lione ed in particolare della sezione transfrontaliera (tunnel di base del Moncenisio) rappresentando:

- Gli **impatti ambientali nella realizzazione del progetto**; in esito ad anni di scavo, di cantieri, di sondaggi, di cunicoli geognostici, di monitoraggio ambientale e di valutazione di impatti sulla salute sarà misurata la differenza tra paure ed allarmi evocati e spesso indotti e gli "impatti reali" realmente riscontrati.
- I **benefici attesi dalla realizzazione della nuova linea**; vengono sintetizzati e misurati gli effetti della realizzazione della nuova linea sul trasporto delle merci e delle persone: la quantità delle merci trasferite dalla strada al treno, la misura dei passeggeri su treni a lunga percorrenza

(trasferimento da aereo a treni) e sui servizi regionali e metropolitani (SFM) (da auto e/o bus a treno).

- Il **bilancio del carbonio**; consente di misurare la redditività ambientale dell'investimento, valutando i costi e i benefici ambientali (indicizzati in quote di CO₂ equivalente) del progetto (FASE 1 – 2030).

Terminata la presentazione si apre il dibattito in merito alla proposta.

Tutti gli interventi sono favorevoli all'impostazione prospettata, che viene accolta dando mandato al Portavoce di costituire il Gruppo di lavoro e presentare entro il mese di maggio il Quaderno 15 all'Osservatorio.

L'ing. **Bertalero** chiede inoltre di considerare anche la tematica delle sanzioni per i limiti di superamento consentiti rispetto alla concentrazione di inquinanti atmosferici (la Regione Piemonte dovrebbe essere multata dall'Europa per avere superato i limiti max di sfornamento PM₁₀ e NO₂).

Il dr. **Lenotti** aggiunge alcune informazioni in termini di smaltimento delle batterie esaurite delle auto elettriche.

L'ing. **Ravera**, ritiene la proposta molto interessante, da la sua disponibilità per partecipare al gruppo di lavoro.

Il prof. **Crotti** e l'arch. **Castellina** denunciano le bufale ambientali strumentalizzate dai No Tav, che sono abitualmente utilizzate e veicolate in ogni contesto e spazio possibile: dal Ministero dell'Ambiente fino alle scuole.

La seduta numero 279 dell'Osservatorio Torino Lione termina alle ore 13:30 con la discussione e l'approvazione del punto 4 dell'OdG: "Approvazione dei verbali relativi alla Seduta n. 277 del 25 febbraio 2019 e alla Seduta 278 del 25 marzo 2019".