

**280° RIUNIONE PLENARIA**

**24 MAGGIO 2019**

**SINTESI DEL DIBATTITO E DECISIONI ASSUNTE**

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

**REGIONE PIEMONTE**

ing. Luigi ROBINO  
ing. Andrea CARPI  
arch. Riccardo LORIZZO  
ing. Luca FRANZI

**COMUNI AMBITO A1 (Sezione Transfrontaliera)**

**CHIOMONTE**

Sindaco Silvano OLLIVIER

**GIAGLIONE**

Sindaco Ezio PAINI

**SALBERTRAND**

Sindaco Riccardo JOANNAS

**GRAVERE**

Sindaco Piero NURISSO

**COMUNI AMBITO A2 (varianti in nuova sede)**

**ORBASSANO**

arch. Gianfranco FIORA

**BUTTIGLIERA ALTA**

Sindaco Alfredo CIMARELLA

arch. Alberto BALLARINI

**COMUNI AMBITO B1 (adeguamento linea storica)**

**CHIANOCCO**

arch. Livio DEZZANI

**SANT'ANTONINO DI SUSÀ**

arch. Livio DEZZANI

**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**

arch. Michele RUFFINO

**SALBERTRAND**

Sindaco Riccardo JOANNAS

**COMUNI AMBITO C (interventi connessi)**

**CHIANOCCO**

arch. Livio DEZZANI

**BUTTIGLIERA ALTA**

Sindaco Alfredo CIMARELLA

arch. Alberto BALLARINI

**PROMOTORI**

**TELT-sas**

ing. Lorenzo BRINO

ing. Manuela ROCCA

ing. Matteo BERTELLO

arch. Gian Marco URAS

ing. Fabio POLAZZO

ing. Carlo OGNIBENE – Tecnimont

ing. Silvio GARAVOGLIA – Lombardi

**ASSOCIAZIONI ED ENTI INVITATI**

**ARPA**

dr. Giuseppe CRIVELLARO

**API – ASSOCIAZIONE PICCOLE IMPRESE**

dr. Roberto COTTERCHIO

**ASCOM TORINO**

dr. Marco CICCHELLI

**COMITATO TRANSPADANA**

dr.ssa Ida CAPPELLETTI

**SITO**

dr. Danilo MARIGO

**LEGACOOPIEMONTE**

dr. Renzo BRUSSOLO

**CONFAGRICOLTURA**

dr. Paolo DENTIS

**UNIONE INDUSTRIALE TORINO - FILIERA DELLE COSTRUZIONI- ANCE**

ing. Roberto VINCHI

dr. Giovanni ROBERTI

**ANIEM PIEMONTE**

dr. Salvatore RAPISARDA

**ASS. SI, TORINO VA AVANTI**

arch. Roberta CASTELLINA

**ASS. OSSERVATORIO21**

dr. Luciano LENOTTI

dr. Gian Luigi AROASIO

**STRUTTURA OSSERVATORIO**

**ESPERTI INVITATI**

arch. Ilario ABATE DAGA

ing. Franco CAMPIA

arch. Pasquale Bruno MALARA

prof. Fabio MINUCCI

ing. Michele PANTALEO

ing. Silvano RAVERA

prof. Mario VILLA  
dr. Andrea COSTANTINO  
ing. Fulvio QUATTROCCOLO  
dr. Livio AMBROGIO  
ing. Giancarlo BERTALERO  
prof. Enrico FERRERO  
arch. Valter MARTINO  
prof. Mario GROSSO

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

### Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni del Portavoce
2. Presentazione del Quaderno 15 dell'Osservatorio "Perché Greta viaggia in treno ? – il contributo della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione alla transizione ecologica del sistema dei trasporti".  
*Arch. P. Foietta, dott. A. Costantino*
3. Discussione e condivisione del Quaderno 15
4. Varie ed eventuali

### Sintesi della riunione del 24 maggio 2019

La **seduta n. 280** dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione si apre alle ore 10:15.

**Paolo Foietta**, nel ruolo di Portavoce designato dall'Assemblea, precisa che alla data odierna **non è pervenuta nessuna risposta alla lettera inviata dal Commissario il 28 dicembre 2018 alla Presidenza del Consiglio.**

Pertanto si prende nuovamente atto che, in data 24 maggio 2019:

- **Il Governo non ha proceduto alla nomina del nuovo Commissario di Governo e/o del Presidente dell'Osservatorio così come previsto all'art. 3 del DPCM 1/12/2017.**
- **Il Governo non ha espresso indicazioni contrarie alla proposta del Presidente dell'Osservatorio, di garantire "la continuità delle attività dell'Osservatorio".**

Pertanto la seduta n.280 è stata convocata ed è presieduta dal portavoce dell'Assemblea dell'Osservatorio designato con voto unanime dei presenti<sup>1</sup> nella seduta n. 277 dell'Osservatorio del 25 febbraio 2019. Si ricorda che tale **designazione è temporanea, in attesa delle determinazioni del Governo.**

Il portavoce ribadisce quindi le **determinazioni e decisioni assunte nel seduta n. 277 del 25/2/2019, ovvero:**

---

<sup>1</sup> Con la sola astensione del rappresentante della Città Metropolitana di Torino (per mancanza di un mandato esplicito).

1. l'Assemblea considera la scelta del dialogo e del confronto l'unico sistema per gestire i conflitti; per questa ragione **l'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione, "luogo di confronto" formalmente istituito dal Governo nel 2006 e rinnovato fino ad oggi deve essere preservato, potenziato ed esteso;**
2. l'Osservatorio, in attesa delle determinazioni del Governo, ritiene indispensabile **garantire la continuità delle attività di analisi, elaborazione, condivisione e confronto**, attrezzandosi così, come fatto finora, per **partecipare in modo attivo alla fase di discussione sull'opera voluta dal Governo.**

**Comunica che la Regione Piemonte, la Camera di Commercio di Torino, le Associazioni di categoria e sindacali e gli Enti Locali**, si sono rese disponibili per garantire all'Osservatorio, dopo lo scioglimento della struttura commissariale, una limitata ed essenziale struttura operativa e logistica; nell'attesa che il Governo assuma le proprie determinazioni, il Portavoce **utilizzerà quindi per le proprie necessità operative il loro supporto e la loro collaborazione.**

**Questa seduta così come le prossime riunioni saranno pertanto ospitate nella sede di Torino Incontra, via Nino Costa 8.**

### **Punto 1 dell'OdG: "Comunicazioni del Portavoce"**

Ai saluti iniziali del Portavoce nominato dall'Assemblea, **arch. Paolo Foietta**, segue la precisazione che l'attuale seduta dell'Osservatorio sarà l'ultima della fase pre-estiva dato che molti dei Comuni membri saranno chiamati a rinnovare i propri rappresentanti domenica 26 maggio. Seguirà pertanto una ridefinizione degli assetti interni all'Osservatorio che richiederà del tempo e di conseguenza la prossima riunione sarà convocata dopo l'estate.

Nella chiusura della fase attuale, su mandato dell'Osservatorio autoconvocato e in nome dell'impegno preso nella riunione n. 279 del 15 aprile scorso, si presenta l'ultimo elaborato realizzato che ricostruisce ed organizza tutta la questione ambientale.

### **Punto 2 dell'OdG: "Presentazione del Quaderno 15"**

Viene quindi introdotto il contesto nel quale il Documento è stato pensato ed organizzato: il precedente titolo richiamava infatti anche i movimenti ecologisti di sensibilizzazione alle tematiche ambientali e climatiche, ma per coerenza con gli altri Quaderni è stato poi utilizzato nell'elaborato finale un livello più opportuno, capace di diversificare gli aspetti tecnici e scientifici che caratterizzano gli elementi documentati.

Per coincidenza, la presentazione di questo Documento avviene in concomitanza con alcune manifestazioni legate al "*Friday for future*", eventi pensati per sensibilizzare l'opinione pubblica rispetto ai mutamenti climatici ed alle problematiche che ne derivano.

Dalla lettura dell'elaborato risulta chiaro che il treno è la vera scelta ambientalista nel trasporto; ad oggi non esistono alternative migliori per spostare merci e persone capaci di ridurre emissioni climalteranti ed inquinanti, in grado di dimezzare la dipendenza da combustibili fossili (riducendo i consumi energetici) e tutti gli impatti negativi per natura e persone.

Il treno moderno per attuare la transizione ecologica nel settore dei trasporti deve intercettare un'importante quota modale di merci e passeggeri proveniente dalle modalità di trasporto più impattanti.

Il Quaderno 15, dal titolo "Transizione ecologica del sistema dei trasporti: il contributo della ferrovia e della nuova linea ferroviaria Torino-Lione" è il risultato di un impegnativo lavoro realizzato con la collaborazione di un cospicuo gruppo, composto da alcuni membri dell'Osservatorio a cui si sono aggiunti esperti, tecnici ed accademici. Il Documento è stato suddiviso in due parti principali.

La prima offre una panoramica generale dell'impatto dei sistemi di trasporto su ambiente e qualità della vita: attraverso una scala di analisi differenziata per modalità di trasporto e strutturata secondo il dettaglio ricercato, si sono esaminati ed individuati temi ed elementi da un contesto globale fino al livello locale. Per il settore dei trasporti quindi sono stati analizzati e comparati i consumi energetici, le emissioni climalteranti prodotte, le emissioni di inquinanti in atmosfera, l'inquinamento acustico, il consumo di suolo e l'incidentalità stradale e ferroviaria. Successivamente, considerati gli obiettivi e i percorsi intrapresi dall'Unione Europea e dagli Stati membri verso una tutela sempre maggiore dell'ambiente, sono stati verificati i risultati raggiunti nell'ultimo anno.

Infine sono state confrontate le differenti modalità di trasporto per merci e passeggeri, concludendo che per energia, emissioni, impatti, incidentalità la ferrovia risulta essere ad oggi la soluzione più sostenibile esistente.

La seconda parte analizza invece, nel particolare, il bilancio ambientale dell'asse ferroviario Torino-Lione per la realizzazione dell'opera, confrontando i costi ed i benefici ambientali/energetici legati all'infrastruttura, considerando tutti gli aspetti, dalla costruzione all'esercizio.

Il primo punto di questa seconda parte presenta tutti gli elementi che riguardano il progetto e gli impatti per la realizzazione dell'opera: sono stati analizzati, attraverso la lunga serie di dati disponibili - provenienti da tutti i rilevamenti e gli studi effettuati in questi anni - la dimensione reale del rischio idrogeologico, l'impatto del cantiere sul territorio, il materiale di scavo, l'inquinamento atmosferico, il consumo energetico dovuto alla realizzazione dell'opera ed il reale consumo di suolo delle opere in progetto.

Il secondo punto riprende le analisi già effettuate nei *Quaderni* precedenti attestanti i benefici portati dalla nuova linea ferroviaria, in questo caso dettagliati per il contesto ambientale, benefici che la ferrovia può offrire all'obiettivo di transizione ecologica nel sistema dei trasporti, grazie allo shift modale di passeggeri e merci da sistemi di trasporto più impattanti (strada e aereo).

Prima delle conclusioni, si analizza infine il bilancio cumulato del carbonio (legato alla vita utile dell'infrastruttura) confrontando le simulazioni del 2011 con gli ultimi studi del 2019: il bilancio del carbonio risulta positivo dopo 15 anni dall'entrata in esercizio del tunnel di base.

Un trasporto efficiente, legato ad una ripartizione modale che vede al 2050 strada e ferrovia partecipare equamente alla distribuzione e allo spostamento di merci e passeggeri, si concretizza in un risparmio annuale di oltre un milione di tonnellate di CO<sub>2</sub> emesse, per oltre cento anni.

Terminata la presentazione del corpo del Quaderno, il Portavoce analizza le conclusioni condivise dall'intero gruppo di lavoro: il messaggio ultimo viene affidato nella chiusura del Documento dove, superate le "presunte criticità ambientali" sollevate dalle visioni degli oppositori (tra loro contrastanti e riguardanti anche la critica del modello di sviluppo economico attuale), si valuta favorevolmente l'aumento della sensibilità generalizzata sui problemi ambientali (basti ricordare l'azione di *Greta Thunberg* e il consenso che sta riscuotendo).

E' necessario pertanto affrontare con incisività le problematiche relative al riscaldamento globale anche nel settore dei trasporti migliorando la disponibilità di energia rinnovabile, riducendo consumi ed emissioni nocive alla salute e all'ambiente.

La libera circolazione delle persone e delle merci è un diritto essenziale ed irrinunciabile; risulta pertanto necessario garantire una mobilità equa, sicura e sostenibile, proprio la soluzione che la realizzazione della Torino-Lione persegue.

Il nostro tessuto economico, competitivo su scala globale, si poggia su un sistema manifatturiero rivolto principalmente all'import/export: le nostre imprese manifatturiere trasformano le materie prime (che arrivano in gran parte dall'estero) in beni materiali, per poi esportarli sul mercato europeo o globale.

Gli scambi con i partner vicini sono molto importanti anche se sono sostenuti, quasi completamente sull'arco Occidentale, dai trasporti stradali, mentre è sempre più critica la situazione della tratta di valico dell'attuale infrastruttura ferroviaria: obsoleta, insicura, inadeguata al traffico ferroviario moderno e per questo inutilizzabile ed abbandonata dagli operatori.

Sostenere quindi la transizione ambientale del sistema dei trasporti, diminuendo l'impronta ecologica e gli effetti sulla nostra ecosfera, costituisce l'unica prospettiva ragionevole perseguibile. Il sistema dei trasporti si rivela infatti nel mondo odierno una condizione indispensabile ed irrinunciabile per garantire competizione, sviluppo e lavoro.

Qualora si perseguisse il modello richiesto dagli oppositori, che sostiene decrescita e dematerializzazione, le disuguaglianze e le difficoltà tra la popolazione aumenterebbero.

Per tutte queste ragioni, l'esito dei lavori condotti in Osservatorio per la redazione del Quaderno 15 rafforza la convinzione che è indispensabile realizzare quest'opera e che occorre farla in fretta, senza ulteriori indugi. L'ammortamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> impiegate nella costruzione di quest'opera, descritto in dettaglio nella Parte II – Cap. 3, avviene in 12/15 anni dall'apertura del nuovo tunnel; i benefici ambientali si registreranno poi per tutto il ciclo di vita utile dell'opera, stimato in 120 anni. Non realizzare l'opera o ritardarla significa continuare a "produrre" almeno tre milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> l'anno, causati dal traffico stradale che transita ai valichi tra Italia e Francia, impegnando la rete autostradale, a partire dalla tangenziale di Torino, i cui livelli di congestione sono particolarmente critici. Pensare che la soluzione sia potenziare l'infrastruttura stradale, ormai ridotta ad una autostrada metropolitana senza separazione di flussi, realizzando nuove corsie aggiuntive che saranno presto saturate, richiamando altro traffico ed ulteriori emissioni climalteranti, inquinanti ed incidenti, ci pare una folle idea.

### **Punto 3 dell'OdG: "Discussione e condivisione del Quaderno 15"**

Concluso l'intervento, l'**arch. Foietta** chiede se tra i presenti qualcuno voglia fare osservazioni o domande in merito.

Così, alla presentazione del Quaderno 15, seguono gli interventi del **prof. Mario Villa** e dell'**arch. Livio Dezzani** che apprezzano l'organizzazione del lavoro e il Documento realizzato. Il primo propone di aggiungere alla questione ambientale un ragionamento più ampio che includa il Corridoio Mediterraneo, sviluppandone il ruolo logistico e di collegamento con la rete europea e le nuove "Vie della Seta", mentre il secondo richiede di concentrare lo studio anche sulle tratte di accesso della parte nazionale, visto che, a breve, saranno le questioni più dibattute.

Prende poi parola il **dr. Marco Cicchelli** che pone l'accento sul ruolo chiave della corretta informazione (ambientale e di altra natura..), la quale - ora più che mai - è da effettuare principalmente sul territorio, viste anche le campagne di controinformazione degli oppositori all'opera che intimoriscono la popolazione residente in vista delle prossime elezioni.

L'**ing. Andrea Carpi** propone di inserire il riferimento alla costi benefici del Terzo Valico, dove si può leggere che i problemi ambientali (amianto tra gli altri) sono stati oggi superati e pertanto la realizzazione dell'opera può continuare in sicurezza. Quindi secondo il suo ragionamento, visto che tali problemi non sussistono nell'opera ferroviaria della Torino-Lione, ricordare ed inserire l'analisi relativa al Terzo Valico come termine di comparazione, potrebbe essere un punto di forza ulteriore per il Documento.

Il **prof. Enrico Ferrero** osserva che in Italia sussiste il grosso problema della mancata informazione scientifica, riferendosi alle *fake news* o alla generalizzata credulità popolare. La corretta informazione e le pubblicazioni scientifiche sono pertanto da rafforzare per impedire che bufale senza alcun fondamento possano diventare rischiose per tutti. Il suo aiuto nella stesura del

Documento vuole essere considerato come un contributo alla corretta informazione tecnica e scientifica.

Le repliche dell'**arch. Foietta** consolidano tutti i ragionamenti sull'importanza di un'informazione puntuale, completa e corretta per tutti i vari contenuti trattati e diversificata su ogni livello di ascolto. Tale compito non può però essere organizzato e strutturato direttamente dall'Osservatorio, ma esistono persone ed uffici qualificati in grado di gestire la corretta informazione, fondamentale per il prosieguo dei lavori.

In risposta all'ing. Carpi, Foietta afferma che l'importante è non creare confusione: ricorda infatti, che la situazione ambientale della Torino-Lione è molto migliore rispetto allo scavo del Terzo Valico, non avendo trovato alcuna fibra di amianto in tutti i sondaggi effettuati.

Le polemiche elettorali, sia protav che notav, sono temporanee, pertanto non rappresentano un reale problema; molto più importante è organizzare una corretta informazione che riesca a raggiungere la popolazione più ampia possibile.

Per il contesto delle reti di trasporto, proposto dal prof. Villa, già sviluppato all'interno del Documento, è possibile fare un più ampio riferimento alle motivazioni del progetto per l'asse ferroviario Torino-Lione accentuando in dettaglio il ruolo della rete per l'Italia, l'Europa e il continente euroasiatico. L'ing. **Fulvio Quattroccolo** chiede anche di citare il collegamento con il porto di Genova.

Il Portavoce, **arch. Foietta**, chiude la fase di discussione e con il parere favorevole dell'Assemblea tutta il Quaderno 15 viene condiviso nei contenuti ed approvato dall'Osservatorio.

Alle ore 12:40 il Portavoce dell'Assemblea dell'Osservatorio Paolo Foietta dichiara chiusa la seduta.