

A che punto è il Tav Torino-Lione?

written by ContrOsserv. Valsusa

Nel 2017 il Controsservatorio aveva curato la pubblicazione di un breve opuscolo diffuso anche in pdf: [Il punto sulla Torino-Lione: marzo 2017](#)

A distanza di cinque anni riteniamo utile fare di nuovo il punto della situazione. Chi segue saltuariamente le vicende ha sicuramente difficoltà a orientarsi in presenza di una campagna di disinformazione dei media che, a differenza dei cantieri, procede sempre a ritmo serrato. Ci auguriamo che la ricostruzione che qui proponiamo possa risultare utile ([disponibile anche in pdf](#)).

Premessa

Nel quadro generale determinato da due anni di pandemia e dalla crisi energetica aggravata dalla guerra Russia-Ucraina, davanti alle drammatiche conseguenze sanitarie, economiche e sociali di questi fenomeni risalta ancora più stridente l'assurdità di investire ingenti risorse nell'opera inutile, antieconomica e climaticida che è il Tav.

Eppure le lobby politico-imprenditoriali del partito trasversale degli affari non mollano, tanto che TELT non pare turbata dall'aumento generalizzato dei prezzi dei materiali e dell'energia e piuttosto disponibile a offrire garanzie alle imprese già impegnate nei primi lotti costruttivi.

Anche se non mancano le contraddizioni: a maggio 2022 è stato revocato un bando di gara del febbraio 2020 per i lavori di un'opera accessoria (autoporto di S. Didero): evidentemente hanno pesato le incertezze delle proiezioni economiche per i prossimi anni ma in compenso l'area è fortemente militarizzata da aprile 2021 (con costi rilevanti a carico della collettività)



Che la situazione sia confusa e contraddittoria lo si deduce da tanti segnali, ne citiamo solo un paio:

A febbraio 2021, in un'audizione al Senato francese l'allora presidente di Telt, Hubert du Mesnil, dichiarava testualmente: *"...Non mi sento in grado di decidere quale sia la curva di traffico che giustifica l'esistenza del tunnel. Dopo la crisi finanziaria del 2008 e il calo del traffico che ha causato, si è pensato che il progetto non fosse più giustificato. Ma due o tre anni dopo, il traffico aveva ricominciato ad aumentare. Questi sono di nuovo tempi difficili. Sono totalmente incapace di fare qualsiasi tipo di previsione. Gli studi devono essere fatti, certo, ma non spetta a loro dettare quella che è innanzitutto una decisione politica"*.

Tradotto: ogni previsione di crescita del traffico è totalmente inaffidabile, ma la politica decide a prescindere.

A Febbraio 2022 il Governo italiano nomina un suo nuovo Commissario straordinario per l'intero asse ferroviario da Torino al confine francese (comprendendo anche la linea storica): si tratta di Calogero Mauceri, che diventa anche Presidente dell'Osservatorio Tav. Fioletta mantiene la presidenza della delegazione italiana nella Commissione Intergovernativa e Virano la direzione generale di Telt. Tutti noi garantiamo loro lautissimi stipendi.

L'intraprendenza del nuovo commissario e le manovre tese a dimostrare che la valle è pacificata puntano a rilanciare **un progetto che molti ritengono sia parcheggiato in un binario morto**.

Tra il dire e il fare, tra promettere e realizzare in ogni caso corre sempre parecchia distanza. Quanto alla concreta realizzazione della complessa infrastruttura: qualche appalto viene effettivamente assegnato, alcuni lavori preliminari vanno in qualche modo avanti tra intoppi che non mancano e soprattutto ritardi che si accumulano. Ritardi sia rispetto alle previsioni, sia rispetto agli impegni assunti con la Ue. Verificare pubblicamente se questi ritardi siano tali da mettere in discussione i fondi promessi non è possibile, perché la Commissione europea ha secretato, per ragioni di sicurezza e ordine pubblico (!), i dati su tempi e costi pattuiti nel contratto di finanziamento ([vedi l'ultima lettera ricevuta dalla commissione europea e il documento fornito con le censure operate sui dati](#)).

I progetti delle varie tratte Tav, già fortemente ridimensionati nel 2016 ([versione "low-cost"](#)), devono fare i conti con gravi imprevisti, come il forte inquinamento del sito (Salbertrand) scelto per il cantiere italiano più grande, oltre che con un Movimento No Tav che non molla, nonostante una repressione militare e giudiziaria senza precedenti. Anche molte amministrazioni comunali della bassa

Valsusa mantengono la loro posizione di contrarietà istituzionale all'opera e qui chi tenta di romperne la compattezza è la Regione Piemonte. Investita dal Cipe del ruolo di "soggetto aggiudicatore" dei soldi delle compensazioni associate al Tav, la Regione li offre a Comuni che avendo il portafoglio vuoto non riescono a realizzare interventi indispensabili di messa in sicurezza del territorio dopo incendi ed alluvioni devastanti.

Lavori per la tratta internazionale

La situazione è sensibilmente diversa tra i due lati delle Alpi.

Lato Francia:

A fine Aprile 2022 risulta completato lo scavo della galleria geognostica tra le discenderie di La Praz e Saint Martin La Porte: essendo quest'opera in asse con il tunnel di base, potrà costituire i primi 10 Km di una delle due canne del tunnel.

Lato Italia:

Sono in corso le gare di appalto per le opere principali.

Il 15 Aprile 2022 vi è stata la prima assegnazione: affidati al raggruppamento ISP guidato da RFI/Italferr i compiti di "direzione lavori ed alta sorveglianza" per il tunnel Susa-Bussoleno ed i cantieri nella piana di Susa.

In concreto, però, si è ancora fermi ad operazioni preliminari che incontrano non poche difficoltà e procedono a rilento:

-in merito all'ampliamento ed adeguamento del cantiere di Chiomonte per poter effettuare da lì lo scavo del tunnel di base nelle due direzioni - verso Susa e verso la Francia- (variante 2017), in val Clarea si sono realizzate poche opere a cielo aperto (come il nuovo ponte sul Clarea) mentre nella galleria geognostica vengono scavate nicchie laterali allo scopo di consentire ai mezzi di cantiere in ingresso ed uscita di potersi incrociare);

quanto alla costruzione dei due svincoli della A32 ad uso del cantiere chiomontino, la Sitaf non ha ancora realizzato alcunché;

-a Salbertrand continua la rimozione di rifiuti pericolosi e la bonifica dei terreni sul sito destinato ad ospitare il cantiere industriale per i conci del tunnel di base; l'operazione potrebbe richiedere dai 4 ai 7 anni e ciò ha spinto Telt a presentare una [ulteriore variante di progetto](#) che sposta a Susa parte delle funzioni previste a Salbertrand; ma questo comporta la preventiva liberazione di aree della piana susina che si potrà realizzare solo ricollocando l'autoporto della A32 a San

Didero.

-a S. Didero è stato militarmente insediato ad Aprile 2021 il cantiere per il nuovo autoporto, da allora presidiato giorno e notte (con elevati costi) dalle forze dell'ordine, ma non è iniziato alcun lavoro; per di più la gara di appalto per quest'opera, indetta da Sitaf nel 2020, è stata addirittura [revocata ad Aprile 2022](#) per la lievitazione dei costi a preventivo che è intervenuta. E' dunque prevedibile che per altri 2 anni non si inizierà.

Progetti per le tratte nazionali francese ed italiana

Per le tratte nazionali siamo ben lontani dal poter parlare di lavori di realizzazione; c'è semmai da rimettere mano ai progetti, sempre che esista la volontà di farlo.

Lato Francia:

Per la tratta da Saint Jean de Maurienne a Lyon i Francesi rimangono sulla loro nota posizione di sempre: non darebbe benefici economici e dunque un eventuale progetto è "rinviato a data da destinarsi" e comunque oltre il 2038, se mai i futuri volumi di traffico lo dovessero richiedere.

Ad Aprile 2019 l'allora Ministra dei trasporti d'oltralpe, Elisabeth Borne (oggi capo del Governo) sanciva che per il traffico merci col tunnel di base la Francia avrebbe puntato [sull'ammodernamento della ferrovia esistente tra Modane e Dijon](#) (200 Km a nord di Lyon). Questa deviazione compromette anche per l'Italia la possibilità di avere dalla Ue finanziamenti che erano stati fatti balenare anche per le tratte nazionali.

Lato Italia:

Qui la volontà di rimettere mano ai progetti c'è "a prescindere", figuriamoci.

Non potendosi fare affidamento su un progetto formale vero e proprio della tratta italiana del Tav (il preliminare del 2011 è morto in culla, mai approvato) il riferimento di partenza per arrivare ad una concreta definizione si va a cercare nella già citata "[revisione low-cost](#)" delineata nel 2016 dall'Osservatorio; lì, però, siamo a livello di idee (la principale: utilizzare la linea esistente da Bussoleno in giù) e non di progetti strutturati.

A Novembre 2021 il neo-commissario Mauceri, che si interessava della tratta italiana già da Giugno, ha semplicemente riesumato dall'Osservatorio queste idee

("Tappa 1" - Scenario 2030 lato Italia, tratta di adduzione), estraendo [l'elenco degli interventi realizzativi](#) necessari. Su tale base ha incontrato l'Unione montana bassa valle e tentato approcci con singoli Comuni.

Gli interventi in questione, graduati nel tempo sono:

-l'ammodernamento della linea esistente tra Bussoleno ed Avigliana (eliminazione di 2 passaggi a livello, ristrutturazione di 3 stazioni, barriere fonoassorbenti, 2 nuove sottostazioni elettriche, nuovo sistema di segnalazione - Ertms livello 2 -)

-la progettazione "definitiva" (che prendendo il via ora richiederebbe almeno 2 anni) e futura realizzazione della nuova linea Avigliana-Rivalta-scalo-di Orbassano (24Km a preventivo iniziale di 1,7 Miliardi) comprendente la galleria "S. Antonio" di 14 Km sotto la collina morenica

-si considera invece rinviata a dopo il 2030 la gronda merci tra Torino e Settimo T.se

Compensazioni

Gli stanziamenti Cipe per "[opere di accompagnamento alla Torino-Lyon sono 3](#): il primo risale alla delibera 23 del 2012 ed è di circa 10 milioni (c.d. "prima fase"); il secondo è fissato dalla delibera 19 del 2015 di approvazione del progetto definitivo in 32,1 milioni (c.d. "seconda fase") in cui il "soggetto aggiudicatore" intermedio, quello che di fatto eroga i soldi ai Comuni, è la Regione Piemonte; una terza fase prevede poi altri 57,26 milioni di euro per ulteriori opere compensative, al momento non ancora finanziati.

Della prima fase hanno beneficiato Chiomonte (4 milioni per rete metano, paravalanghe ...) e Susa (5,6 milioni per un ponte, varie viabilità, ristrutturazioni dell'Istituto tecnico statale e del teatro civico...)

La seconda fase è in itinere in questi primi mesi del 2022 e c'è già un [quadro completo delle opere](#) con l'indicazione dei rispettivi promotori e degli importi concessi; le relative richieste erano state presentate all'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, incaricato di fare selezione.

Tra i promotori/beneficiari compaiono alcuni Comuni (e l'Unione Comuni) dell'Alta valle di Susa, ma anche alcune associazioni di categoria (Ascom, Coldiretti, Cna) Non stupisce più di tanto che delle associazioni si infilino in un processo del genere candidandosi a beneficiari. Fece scuola il caso emblematico dell'associazione privata Imprend'Oc a Chiomonte, prolifica generatrice di grandi

progetti per il paese tra il 2014 ed il 2017, il cui presidente, Roberto Garbati, nel 2019 è infine diventato sindaco.

Ultima notazione: 4,5 milioni se li tiene in mano la Regione Piemonte, che dichiara di volerli spendere a vantaggio di alcuni Comuni della bassa valle di Susa (Bussoleno, Mompantero, Venaus). Vediamo successivamente in che modo.

Comuni dell'alta valle (che avevano presentato elenchi di richieste per opere compensative):

A marzo 2022 [Chiomonte](#) approva la convenzione con la Regione che assegnerà al Comune ben 14 milioni per sentieri turistici, recupero della viticoltura, fotovoltaico su edifici pubblici, parcheggi, nuova strada per il Frais...)

Ad aprile 2022 anche [Giaglione approva la convenzione](#) con la Regione per ricevere 335.000 euro destinati ad opere di sistemazione di sentieri turistici tra cui una variante alla strada gallo-romana; due consiglieri abbandonano la seduta per coerenza con la loro posizione No Tav

Comuni della bassa valle:

La Regione ricatta Comuni che hanno subito negli scorsi anni gravi calamità, come Mompantero (incendi devastanti nel 2017) e Bussoleno (alluvioni del 2018) dicendo loro, in buona sostanza: potete avere i fondi per la risistemazione del territorio solo se li accettate come compensazioni del Tav. I due Consigli comunali approvano un ordine del giorno che respinge questo ignobile ricatto ed evidenzia come le opere di messa in sicurezza del territorio, i servizi essenziali, la sanità e la scuola non possano diventare merce di scambio.

Impatto climatico

Con la narrazione che il TAV porterebbe via i TIR dalle strade con conseguente riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera i proponenti dell'opera hanno sempre sorvolato sui dati reali soffermandosi sugli aspetti che più facilmente possono far crescere il consenso e ridurre le aree di resistenza. Due dati in particolare sono invece da tenere in conto: la fase di cantierizzazione e le previsioni di traffico nella nuova linea.

La bibliografia che affronta questi aspetti non manca: già nel 2005 studi dell'Università di Siena mettevano in guardia sulla necessità che il bilancio energetico (e quindi quello delle emissioni di Co2) tenesse conto dell'intero ciclo.

Di seguito ci limiteremo però a considerazioni sulla base di dati e documenti prodotti dagli stessi proponenti l'opera che, a ben guardare, sono sufficienti a smentire la narrazione corrente. In particolare ci riferiremo all'ultimo (ad oggi) quaderno dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del Governo Italiano: Quaderno n. 15, pubblicato nel 2019

Dal [Quaderno n. 15](#) risulta che la fase di cantiere per la realizzazione del solo tunnel internazionale a due canne emetterebbe complessivamente 8 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti. La fonte dichiarata è TELT. Il valore è indicato nella Fig. 51 a pag. 105. In precedenza tenendo conto anche delle vie di accesso, era stato indicato un valore di quasi 10 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti.

La durata del cantiere desumibile dal grafico citato è 12 anni. Notare che in precedenza era prevista una durata di 14 anni, vedi [Quaderno n. 8](#) pubblicato nel 2011. Ciò implica che, secondo i proponenti e ammettendo che lo scavo del tunnel inizi nel 2023, la conclusione della fase di emissioni nette aggiuntive si estenderebbe almeno fino al 2035. Le statistiche per altro indicano, per opere complesse come lo scavo del tunnel di base, durate generalmente superiori a quelle preventivate.

Sempre dal Quaderno n.15 risulta che i proponenti ipotizzano che l'attivazione del tunnel di base comporterà un trasferimento modale del trasporto merci dalla strada alla ferrovia in misura tale da recuperare, con le minori emissioni della ferrovia, i GHG (gas climalteranti, principalmente CO2) immessi in fase di cantiere in circa 15 anni dall'entrata in esercizio dell'opera e quindi non prima del 2050. Dopo tale data si avrebbe un risparmio netto sulle emissioni dovute al trasporto lungo la direttrice. In realtà però i proponenti ipotizzano un traffico merci complessivamente in aumento lungo l'asse di collegamento Val Susa/Maurienne; se così dovesse essere, dopo un transitorio iniziale, le emissioni nette tornerebbero a crescere al di sopra dei valori iniziali con lo stesso tasso di crescita del trasporto nel suo insieme. Notare che i proponenti ipotizzano flussi di traffico crescenti tanto per i passeggeri che per le merci.

Rispetto alle previsioni di aumenti del traffico vale la pena ricordare che Il PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima) approvato e pubblicato in via definitiva il 17/01/2020 fissa come obiettivi (pag. 9 del documento) tanto il contenimento del fabbisogno di mobilità di passeggeri come di merci quanto, nel

puntare al trasferimento delle merci da gomma a ferro, la necessità di sviluppare gli strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità. Essendo questi obiettivi anche europei, se queste politiche verranno perseguite non è ragionevole aspettarsi un incremento dei traffici sull'asse Torino-Lione e in generale attraverso le Alpi. L'Unione Europea con il Regolamento 2021/1119, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 9/7/2021, ha fissato per tutti gli stati membri l'obiettivo vincolante di riduzione delle emissioni climalteranti (GHG) del 55% rispetto ai livelli del 1995, entro il 2030, e poi il raggiungimento della parità carbonica (zero emissioni nette) entro il 2050.

Riassumendo:

-Le emissioni di CO2 per lo scavo del tunnel di base (escluso tutto il resto) aumenterebbero di almeno 8 milioni di tonnellate fino al 2035 (tra parentesi non è dato di sapere il valore delle emissioni prodotte fino ad oggi per i lavori preliminari, sia in Italia che in Francia).

-Tale crescita verrebbe compensata soltanto nel 2050 a patto che il traffico complessivo non aumenti (altrimenti la compensazione si verificherebbe più tardi). Il tutto a condizione che si realizzi il trasferimento da strada a rotaia previsto dai proponenti sulle cui previsioni pesano peraltro non poche incognite legate ad esempio alle politiche di incentivo o penalizzazione del trasporto su gomma.

-Raggiunto l'equilibrio le emissioni riprenderebbero poi ad essere maggiori di quelle attuali a causa dell'aumento del traffico. Punto a capo.

Domanda: come si concilia tutto ciò con i vincoli imposti dalle stesse norme nazionali ed europee richiamate prima?

Né vale l'obiezione che per una grande opera che fa crescere le emissioni ce ne sono altre che le riducono in modo che il bilancio sia negativo: oltre ai colluttori green utilizzati per sciacquarsi la bocca sperando di farla franca con gli elettori sono mai stati forniti dati che lo dimostrano? A noi non risulta.

In conclusione: anche dal punto di vista delle emissioni di CO2 il TAV Torino-Lione è insostenibile.

E la narrazione che il TAV Torino-Lione ridurrà le emissioni?