

278° RIUNIONE PLENARIA

25 MARZO 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:

PREFETTURA DI TORINO

dr.ssa Marita BEVILACQUA

REGIONE PIEMONTE

Assessore Francesco BALOCCO

dr. Paolo MILANESIO

ing. Andrea CARPI

arch. Riccardo LORIZZO

arch. Eugenia MOLINAR MIN

COMUNI AMBITO A1 (Sezione Transfrontaliera)

CHIOMONTE

Sindaco Silvano OLLIVIER

arch. Michele RUFFINO

dott. Lucrezia BONO

GIAGLIONE

Sindaco Ezio PAINI

SALBERTRAND

Sindaco Riccardo JOANNAS

GRAVERE

Sindaco Piero NURISSO

COMUNI AMBITO A2 (varianti in nuova sede)

RIVOLI

Assessore Adriano SOZZA

ORBASSANO

Presidente del Consiglio Comunale Eugenio GAMBETTA

arch. Valter MARTINO

BUTTIGLIERA ALTA

Sindaco Alfredo CIMARELLA

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

Sindaco Gian Franco VISCA

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

CESANA TORINESE

Sindaco Lorenzo COLOMB

PROMOTORI

RFI

ing. Luca BASSANI

ing. Roberto ROLLE

ITALFERR

ing. Enrico PIOVANO

TELT-sas

ing. Lorenzo BRINO

ing. Matteo BERTELLO

arch. Gian Marco URAS

arch. Elena GANDOLFO

ing. Carlo OGNIBENE – Tecnimont SpA

ASSOCIAZIONI ED ENTI INVITATI

ARPA

dr.ssa Paola BALOCCO

API – ASSOCIAZIONE PICCOLE IMPRESE

Presidente Corrado ALBERTO

ASCOM TORINO

dr. Marco CICCHELLI

dr. Marco COSSA

dr. Patrizia FERRARINI

CCIAeA

Presidente Vincenzo ILOTTE

COLDIRETTI TORINO

dr. Michele MELLANO

CONFARTIGIANATO TORINO

dr. Dino DESANTIS

CONFINDUSTRIA PIEMONTE

dr.ssa Ida CAPPELLETTI

FEDERALBERGHI TORINO

dr. Roberto ANINO

IMPRED'OC

Presidente ing. Roberto GARBATI

SINDACATO CGIL – FILLEA

Sig. Marco BOSIO

SINDACATO CISL – FILCA

Sig. Gerlando CASTELLI

SINDACATO UIL – FENEAL

Sig. Giuseppe MANTA

SITO

dr. Danilo MARIGO

UNIONE INDUSTRIALE TORINO - FILIERA DELLE COSTRUZIONI- ANCE

Dr. Pierluigi CARENA

Ing. Guglielmo DEMICHELIS

Dr. Carlo COLOMBINO

Ing. Giovanni ROBERTI

STRUTTURA OSSERVATORIO

ESPERTI INVITATI

prof. Roberto ZUCCHETTI

dr. Andrea COSTANTINO

arch. Ilario ABATE DAGA

ing. Franco CAMPIA

arch. Pasquale Bruno MALARA

ing. Michele PANTALEO

ing. Silvano RAVERA

prof. Mario VILLA

Ing. Fulvio QUATTROCCOLO

Dr. Roberta CASTELLINA

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

Ordine del Giorno:

- 1. Contenuti e rilievi critici in merito alla ACB del Gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti**
Prof. R. Zucchetti - Università Bocconi
- 2. 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 – importo stimato di 2,3 mld € di lavori in Francia**
Arch. M. Virano DG TELT sas
- 3. Comunicazione in merito alla riunione degli “Stati generali della logistica del Nord Ovest” tenuta a Milano il 15 marzo 2019**
Ass. Francesco Balocco Regione Piemonte
- 4. Le ipotesi di “MINITAV” riportate dai media; possibili effetti e conseguenze sulle funzionalità della Torino Lione e sul territorio**
Arch. Paolo Foietta - Portavoce Osservatorio
- 5. Programmazione delle attività per il mesi di Aprile e Maggio**
- 6. Varie ed eventuali**

La seduta ha inizio alle ore 10.15

Paolo Foietta, nel ruolo di Portavoce designato dall'Assemblea introduce i contenuti dell'OdG precisando che nella 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, alla data odierna:

- **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 è stata convocata ed è presieduta dal portavoce dell'Assemblea dell'Osservatorio designato con voto unanime dei presenti¹ nella seduta n. 277 dell'Osservatorio del 25 febbraio 2019. Tale **designazione è temporanea, in attesa delle determinazioni del Governo.**

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

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.

Foietta ringrazia e saluta il Presidente della Camera di Commercio, Industria ed Artigianato che ha intanto raggiunto l'Assemblea e lo invita a prendere la parola per un breve saluto.

Il Presidente Vincenzo Ilotte, interviene augurando un buon lavoro all'Assemblea.

Le Associazioni del mondo economico e del mondo del lavoro che costituiscono la struttura camerale hanno bisogno di un progetto per il futuro, per lo sviluppo della comunità e del territorio; la Torino Lione è diventato il simbolo della necessità di modernizzare il sistema delle infrastrutture connettendosi in modo sostenibile al mondo. Per questa ragione, per conto delle Associazioni che costituiscono la Camera di Commercio, ribadisce la sua disponibilità ad ospitare e sostenere l'Osservatorio ed il metodo dell'approfondimento tecnico e del confronto istituzionale che in esso viene da 10 anni praticato.

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

Foietta, dopo aver ringraziato il Presidente, conclude il suo intervento comunicando che alla seduta dell'Osservatorio seguirà una **conferenza stampa**, invitando i partecipanti a presenziare, per chiarire ai media le modalità che l'Assemblea si è data per garantire in questa fase caratterizzata dal "silenzio del Governo" la prosecuzione dei lavori dell'Osservatorio, confidando che la Presidenza del Consiglio assuma presto qualche determinazione in merito.

Da inoltre notizia che, per la concomitanza della visita al cantiere di Saint Martin la Porte del Presidente del Senato Francese, **il punto 2 dell'Ordine del Giorno 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 – importo stimato di 2,3 mld € di lavori in Francia a cura dell'Arch. M. Virano DG TELT sas è rimandato alla riunione successiva.**

PUNTO 1 dell'OdG

Viene quindi introdotto **il punto 1 dell'OdG "Contenuti e rilievi critici in merito alla ACB del Gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti"** e prende la parola il **prof. Roberto Zucchetti – dell'Università Bocconi.**

Il **Prof. Zucchetti** presenta in dettaglio i contenuti del QUADERNO 13 - LETTURA CRITICA DELLA ACB SUL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE REDATTA DAL GRUPPO DI LAVORO SULLA VALUTAZIONE DEI PROGETTI DEL MIT che, per la sua giustificata assenza non sono stati illustrati nella seduta n. 277 del 25 febbraio 2019.

Il documento viene condiviso dall'Assemblea dell'Osservatorio.

Concluso l'intervento, **Foietta** prende la parola ed esprime la necessità di integrare e completare il Quaderno 13, elaborato "a caldo" nelle 36 ore successive alla pubblicazione dello studio del MIT e trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 febbraio 2019.

Ricorda come nelle settimane successive all'uscita del documento "Analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione" redatto dal Gruppo di Lavoro sulla valutazione dei progetti composto da Marco Ponti, Paolo Beria, Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin, Francesco Ramella² e reso pubblico dal Ministero il 12 febbraio 2019, numerosi interventi tecnici e scientifici sono stati elaborati, pubblicati ed hanno avuto ampia risonanza mediatica e politica. Il dibattito è stato molto ampio e variegato: interviste, articoli di taglio informativo e divulgativo, contributi tecnici e metodologici. Il giudizio complessivo è ampiamente negativo e smentisce quanti si ostinano a dire che l'analisi sia stata condivisa da molti esperti: di queste "condizioni" non abbiamo trovato in rete che flebili tracce, puntualmente riportate.

Rammenta che l'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione nella seduta n. 277 del 25 febbraio 2019 ha già espresso la necessità di integrare e completare il *QUADERNO 13* e, come insieme a Roberto Zucchetti ed Andrea Costantino, già estensori del quaderno 13, si sia lavorato in queste settimane per raccogliere ed ordinare i diversi contributi, predisponendo una prima bozza di rapporto, che ha come titolo provvisorio **"RASSEGNA DELLE VALUTAZIONE E DEI COMMENTI DI ACCADEMICI, TECNICI ED ESPERTI SULL'ANALISI COSTI BENEFICI DELLA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE A FIRMA DI MARCO PONTI ED ALTRI, RESA PUBBLICA DAL MIT IL 12 FEBBRAIO 2019"**.

Da quindi nuovamente la parola a **Roberto Zucchetti** per la presentazione della bozza di rapporto.

² Del Gruppo di Lavoro ha fatto parte anche il prof. Coppola, che non condividendo metodo e conclusioni, non ha firmato il documento dell'ACB e ha redatto una *dissenting opinion*, riportata in questa rassegna.

Roberto Zucchetti spiega che nella rassegna verranno raccolti ed analizzati solo quegli interventi che sono entrati in modo documentato nelle scelte di carattere metodologico o relativi ai parametri in grado di influenzare in maniera rilevante i risultati delle analisi.

In premessa alla Rassegna, che conterrà una cinquantina di documenti per oltre 150 pagine di testo, ci sarà una traccia di lettura critica dei diversi contributi analizzati, organizzata sulle seguenti tematiche:

- 1. L'analisi costi benefici non è uno strumento adatto ed esaustivo;** ignorare che la Torino Lione sia un arco (o un *missing link*) di un corridoio europeo di 3.000 km tra Budapest ed Algeciras è "sovranista", arbitrario e sbagliato. Molti sono gli autori che esprimono questo giudizio: l'analisi costi benefici è uno strumento utile ma non è in grado di analizzare tutti i fattori in gioco e quindi non può essere l'unica base analitica su cui fondare un giudizio di convenienza.
- 2. La mancata chiarezza sul mandato assegnato, produce ambiguità e confusione sulla interpretazione dei risultati dell'analisi;** l'ACB valuta i vantaggi per l'Italia (analisi sovranista), per l'Italia e la Francia (l'Accordo binazionale), oppure per l'Europa?
- 3. Gravi limiti ed arbitrarietà inaccettabili nell'impostazione metodologica generale;** quasi tutti gli autori hanno evidenziato gravi limiti nell'impostazione metodologica, tali da inficiare l'attendibilità dei risultati. Raccogliamo in questo punto le critiche mosse in modo generale all'impostazione, lasciando ai punti successivi l'approfondimento di aspetti specifici.
- 4. Non aver seguito le linee guida del MIT e C.E. inficia i risultati dell'analisi;** diversi autori hanno messo in evidenza che non aver seguito le linee guida MIT e CE è una scelta che inficia l'oggettività dell'analisi: le linee guida sono state introdotte proprio al fine di limitare scelte metodologiche orientate ad ottenere i risultati voluti.
- 5. Manca la definizione e quantificazione dello scenario di riferimento;** diversi autori hanno messo in evidenza che l'ACB è sempre sviluppata in un'ottica incrementale, quale confronto tra la situazione di progetto e la situazione che si avrebbe senza di esso: quest'ultima deve quindi comprendere i costi necessari per consentire il mantenimento degli standard di servizio programmatici anche senza la realizzazione del progetto.
- 6. L'analisi non si basa su previsioni di traffico ma semplicemente su scenari ipotetici ed arbitrari e non motivati;** la mancanza di previsioni di traffico ottenute mediante modelli di simulazione è un punto di estrema debolezza dell'analisi: gli autori non attribuiscono questo ad una mancanza del gruppo di lavoro ma sottolineano che, di fronte a questa oggettiva carenza, occorrerebbe molta più cautela nella esposizione di risultati che sono basati su ipotesi soggettive.
- 7. Il calcolo delle accise tra i costi comporta la grave distorsione del risultato;** è senza dubbio il punto più dibattuto, sul quale si sono esposti quasi tutti gli autori che hanno preso parte al dibattito. Nessuno, ad eccezione ovviamente degli estensori, ha giustificato la scelta metodologica di conteggiare le accise tra i costi e molti hanno espresso le ragioni per cui considerano questo inserimento un grave errore, molto distorsivo dei risultati.
- 8. Anche il computo dei minori pedaggi tra i costi comporta una grave distorsione sistematica dei risultati;** un analogo ragionamento, seppur con qualche distinguo, è fatto da diversi autori per i pedaggi autostradali: il loro inserimento tra i costi distorce i risultati dell'analisi e con le accise è uno degli elementi che determinano il risultato negativo.
- 9. Accise e pedaggi sono utilizzati come strumento (e pretesto) per mettere in discussione la scelta europea di rilancio del settore ferroviario;** la particolare scelta metodologica di considerare tra i costi accise e pedaggi, porta a valutare negativamente qualunque investimento infrastrutturale che realizzi gli obiettivi della politica europea di trasferimento modale di parte del traffico merci dalla strada alla ferrovia. L'analisi del gruppo di lavoro non bocchia quindi la nuova linea Torino Lione ma la stessa politica europea.

10. **Surplus del consumatore, del produttore e regola della metà;** entrando maggiormente nei dettagli tecnici dell'analisi alcuni autori hanno messo in evidenza che la stima del surplus del consumatore e del produttore è deformata, in maniera ingiustificata, dalla contabilizzazione delle accise e dei pedaggi. Questo passaggio interferisce poi con l'applicazione della "regola della metà" che molti contestano quando applicata al traffico che cambia modo di trasporto.
11. **Gravi errori nei dati di input;** il Quaderno 13 dell'Osservatorio per la Torino Lione, ha documentato la presenza di un grave errore di stima del costo di investimento posto a base dell'analisi. A questo errore, si aggiunge un utilizzo dei dati di spesa che aggiunge ulteriore incertezza all'analisi.
12. **Grave sottostima della vita utile dell'opera e quindi del valore residuo;** diversi autori hanno messo in evidenza che stimare la vita utile dell'opera in 60 anni è del tutto inadeguato e comporta una evidente sottostima del valore residuo, gonfiando in modo artificioso i costi di investimento.
13. **Sottostima dei benefici di natura ambientale;** alcuni autori hanno messo in evidenza che i benefici di natura ambientale sono arbitrariamente sottostimati rispetto a situazioni comparabili.
14. **Il tasso sconto sociale del 3% è giudicato troppo elevato;** CE e MIT consigliano proprio il 3% come tasso di sconto standard ma lasciano la possibilità di applicare un tasso diverso purché la scelta sia motivata. Diversi autori hanno messo in evidenza come un investimento così prolungato (oltre 15 anni) in un contesto di scarsa crescita economica richieda per "equità intergenerazionale", l'applicazione di un tasso minore.
15. **Mancata valutazione del danno reputazionale;** ci sono infine due autori che evidenziano un aspetto direttamente connesso alla ipotesi di interruzione unilaterale del progetto: un grave danno reputazionale, che l'analisi dovrebbe considerare.
16. **Difese d'ufficio;** gli autori del documento sono direttamente intervenuti in difesa del loro studio ed in risposta agli interventi critici pubblicati su *lavoce.info*. Nei giorni successivi alla pubblicazione il *Fatto Quotidiano* ha ospitato gli scritti di Ugo Arrigo consigliere economico del Ministro Toninelli e del Ministro Stefani. I suoi interventi, senza entrare in merito ai contenuti della ACB ed utilizzando dati sbagliati, propongono una difesa ideologica d'ufficio dell'azione del Ministero e del Gruppo di lavoro che ha redatto l'analisi. Per completezza, e con tale avvertenza sono stati comunque proposti.

Conclusa la presentazione, l'Assemblea condivide il Documento presentato dal Prof. Zucchetti e dà mandato al Portavoce di concludere la redazione del testo e procedere alla sua pubblicazione, nella forma di *Quaderno 14* dell'Osservatorio.

PUNTO 3 dell'OdG

Viene quindi introdotto il punto 3 dell'OdG "**Comunicazione in merito alla riunione degli "Stati generali della logistica del Nord Ovest" tenuta a Milano il 15 marzo 2019**", dando la parola all'Assessore Francesco Balocco della Regione Piemonte.

L'Assessore Balocco interviene richiamando il ruolo ed il significato degli **Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che nascono nel 2015** nel quadro della istituzione della Cabina di Regia tra le regioni Liguria, Piemonte e Lombardia. <http://www.logisticanordovest.it/>

Il metodo e la "struttura" interregionale ha consentito di:

- rivendicare un ruolo centrale delle Regioni del Nord Ovest nel sistema della logistica Nazionale;

- presentare un **piano comune della logistica tra le tre Regioni** (strategie, opere strategiche prioritarie, elenco infrastrutture...);
- integrare in un disegno comune di sistema le grandi infrastrutture strategiche appartenenti ai corridoi europei: Mediterraneo (Torino - Lione, Brescia - Padova), Alpi - Reno (Terzo Valico ed accessi ai tunnel svizzeri), Porti Liguri ... ;
- formulare, attraverso il confronto, proposte concrete e operative per far crescere il trasporto ferroviario di merci (ferrobonus);
- proporre la logistica del Nord Ovest al mercato e agli operatori come un sistema integrato e "unitario" in grado di competere con i sistemi del Nord Europa.

In uno scenario politico caratterizzato da scelte governative perlomeno "confuse", l'Incontro di Milano del 15 marzo ha consentito di parlare con un linguaggio comune di logistica e di infrastrutture, un tema fortemente connesso con quello ambientale giustamente rappresentato dalle manifestazioni che stanno mobilitando i ragazzi di tutta Europa e speriamo di tutto il mondo.

Le tre Regioni condividono azioni e progetti comuni che vanno verso la transizione ecologica e la sostenibilità ambientale dei sistemi di trasporto con:

- il potenziamento della rete ferroviaria (intanto questo Governo taglia investimenti già programmati);
- il completamento dei grandi corridoi Europei; il corridoio Mediterraneo con la condivisa priorità dell'anello mancante della Torino-Lione ed il corridoio Alpi-Reno (Terzo valico ed accessi a Torino, Miano, Novara, e tunnel svizzeri) ;
- il trasferimento modale dei traffici delle merci dalla gomma alla rotaia, riducendo in modo significativo la nostra dipendenza dai combustibili fossili e la riduzione di emissioni climoalteranti.

Gli Stati generali della logistica sono quindi l'occasione per rilanciare l'iniziativa comune delle tre regioni sulle infrastrutture, ma anche su aspetti come il rinnovato ferrobonus per incentivare il trasporto merci su ferro e la formazione di nuove professionalità legate al mondo della logistica.

Durante la conferenza stampa che ha concluso i lavori sono anche stati sottoscritti due protocolli:

- ✓ il primo prevede una dichiarazione congiunta per consolidare il confronto con gli stakeholder della logistica e del trasporto merci e per la presentazione condivisa di istanze strategiche al governo riguardanti il sistema logistico del nord ovest;
- ✓ il secondo testo, incentrato sull'istituzione di un tavolo permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord, sarà firmato dalle tre Regioni, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti , Rfi e Ferrovienord.

A questi temi se ne aggiungono altri oggi particolarmente strategici per la Regione Piemonte.

- Il lavoro: il tema delle infrastrutture è fortemente collegato a quello dell'occupazione. Investire in infrastrutture anzichè in assistenzialismo significa creare buona occupazione, ricchezza e sviluppo.
- Lo "sblocca cantieri"; **nella nostra Regione i cantieri sono fermi proprio a causa di scelte di questo Governo**. Dalla Torino-Lione al completamento dell'Asti-Cuneo (che avrebbe potuto partire già da mesi, ma che il Governo ha irresponsabilmente fermato), dai numerosi investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria (fermi per i ritardi nell'approvazione del Contratto di programma di RFI), agli interventi sul dissesto idrogeologico per la messa in

sicurezza del territorio che sono stati defianziati, dalla Pedemontina Masserano -Ghemme alla Variante di Demonte, per citare i più importanti.

La Regione Piemonte sostiene direttamente e con forza la prosecuzione delle attività dell'Osservatorio; l'enorme lavoro fatto di concertazione e condivisione dei progetti con il territorio e di elaborazione, analisi ed approfondimento non può essere vanificato per ragioni ideologiche o per "eliminare" la voce di chi non è conforme al Consiglio Comunale di Torino o al Ministro delle Infrastrutture. Nell'Osservatorio deve essere centrale e strategica la **difesa del tracciato della tratta nazionale Torino-Lione**, che consente l'utilizzo ed il rilancio dello scalo di Orbassano.

Le bizzarre idee di *minitav* della Lega o dei Cinquestelle, oltre che creare impatti insostenibili al territorio, corrono il rischio di escludere il sistema economico del Piemonte occidentale dalle opportunità aperte con la nuova linea Torino Lione. Una beffa atroce che è indispensabile evitare.

L'Assemblea condivide la comunicazione dell'Assessore.

PUNTO 4 dell'OdG

A seguire prende la parola. **Paolo Foietta**, riguardo al **punto 4 dell'OdG: "ipotesi di MINITAV riportate dai media; possibili effetti e conseguenze sulle funzionalità della Torino Lione e sul territorio"**.

Dopo aver ringraziato l'assessore Balocco per le sue parole e per aver introdotto con efficacia il tema del suo intervento, presenta ed analizza le tre proposte estemporanee di "Minitav" diffuse sui media per parlar d'altro e giustificare il blocco dei progetti già approvati del nuovo tunnel di base.

Tutte le proposte sono in assenza di progetti o di qualsiasi valutazione tecnica ed economica.

1. LA MINITAV DEI NOTAV: rammendare la Linea Storica, ovvero riparare una infrastruttura che non funziona e mai potrà funzionare.
2. LA MINITAV DI NILO DURBIANO (Sindaco di Venaus): costruiamo una infrastruttura nuova, inutile costosa e dannosa che non funziona e non potrà mai funzionare.
3. LA MINITAV DELLA «LEGA»: rimandiamo la tratta nazionale, pregiudicando la funzionalità dell'opera per lunghi anni, con l'obiettivo di sbloccare intanto il tunnel di base, proponendo per risolvere i problemi di capacità, il raddoppio in asse della linea storica nella tratta Torino-San Paolo-Avigliana con effetti devastanti sul territorio attraversato e rendendo di fatto inutilizzabile lo scalo merci di Orbassano.

Vengono quindi descritte le tre proposte e per ogni proposta gli effetti collaterali molto rilevanti ed impattanti sia dal punto di vista sociale che economico ed ambientale.

L'assemblea condivide la presentazione fatta e si impegna a contrastare la riproposizione di proposte "vecchie ed eccentriche", già esaminate e scartate dopo studi, approfondimenti e discussioni in sede di Osservatorio, che hanno come unico scopo la "dilazione" e il "perdere tempo".

PUNTO 5 dell'OdG

Viene quindi illustrato il **punto 5 dell'Ordine del Giorno** "Programmazione delle attività per il mese di Aprile e Maggio".

Dopo ampia ed approfondita discussione si condivide la seguente proposta in cinque punti:

1. **Approfondimento critico della Analisi Costi Benefici del MIT coordinata da Marco Ponti:** viene considerato necessario approfondire e documentare i numerosi rilievi critici prodotti in modo

pressoché unanime dagli accademici e dagli esperti italiani. La raccolta e l'elaborazione di tutti gli elementi utili è funzionale ad una attiva partecipazione dell'Osservatorio al dibattito in corso sulla inadeguatezza ed inutilità di tale studio anche attraverso la redazione di documenti di analisi e di approfondimento da mettere a disposizione nelle prossime fasi di discussione e confronto nazionale ed internazionale.

2. **Gli effetti della nuova Torino Lione sulla riduzione delle emissioni climo-alteranti;** la nuova linea ferroviaria Torino Lione rappresenta uno strumento efficace per la transizione ecologica del sistema dei trasporti. L'Osservatorio intende smontare le *fake news* diffuse dagli oppositori e dimostrare come l'infrastruttura non solo non aggravi i problemi delle emissioni climo-alteranti ma rappresenti la migliore soluzione praticabile per un trasporto sostenibile delle merci e delle persone.
3. **Le "Minitav":** l'Osservatorio è la sede adeguata per approfondire e valutare la fondatezza e la sostenibilità sociale, economica ed ambientale delle proposte che ad oggi senza alcuna verifica tecnica ed economica vengono lanciate sui media in particolare per la tratta di accesso italiana al tunnel di base.
4. **La Torino-Lione e la VIA della SETA:** la Torino Lione in quanto anello mancante della rete europea TEN-T è una delle componenti strategiche della Belt and Road initiative (BRI); il progetto BRI è funzionale proprio alla realizzazione di una grande rete di connessione internazionale di Infrastrutture portuali, di reti ferroviarie e di poli logistici. Ignorare per ragioni "ideologiche" il passaggio a nord ovest e quindi la necessità di realizzare la tratta Torino-Lione, è assurdo, irragionevole ed immotivato. L'Osservatorio si impegna ad approfondire e riaffermare questo fatto evidente.
5. **Attivazione degli strumenti di accompagnamento dell'opera previsti dalla legge regionale 21 aprile 2011, n. 4 e sviluppo delle azioni stabilite nel protocollo di intesa tra Regione Piemonte, TELT e Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino - Lione siglato in data 23.11.2018 (dgr n. 1-7744 del 30/10/2018).**

Il **Patto del Territorio** relativo all'area interessata dalla sezione transfrontaliera è lo strumento condiviso di programmazione degli interventi sia compensativi che di accompagnamento ai cantieri (L.R. 4/2011); il protocollo d'intesa è stato sottoscritto dal Commissario di Governo, dalla Regione Piemonte e da Telt, in data **23 novembre 2018** ed ha definito le regole principali per l'elaborazione del **primo programma delle opere e delle misure compensative**. Il documento è stato approvato nella seduta n.276 dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino Lione dell'11 febbraio ed è stato trasmesso il 14 febbraio 2019 al Ministero delle Infrastrutture ed al CIPE.

L'Osservatorio è impegnato nel suo ruolo di rappresentanza delle amministrazioni locali a seguire le fasi realizzative del **programma** che avrà come soggetto attuatore la Regione Piemonte. I progetti trasmessi nel primo programma costituiscono un primo gruppo di interventi condivisi ancora da perfezionare. Ulteriori interventi potranno essere definiti successivamente a partire dalle proposte presentate dalle Amministrazioni Locali, dalle Associazioni Datoriali e di categoria.

Conclusa la presentazione l'Assemblea, condivide il programma presentato e dà mandato al Portavoce di predisporre la documentazione utile alla trattazione di tali temi nelle prossime riunioni dell'Osservatorio.

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