

TELT

Tunnel Euralpin Lyon Turin

LA TORINO-LIONE: UNA SVOLTA STORICA





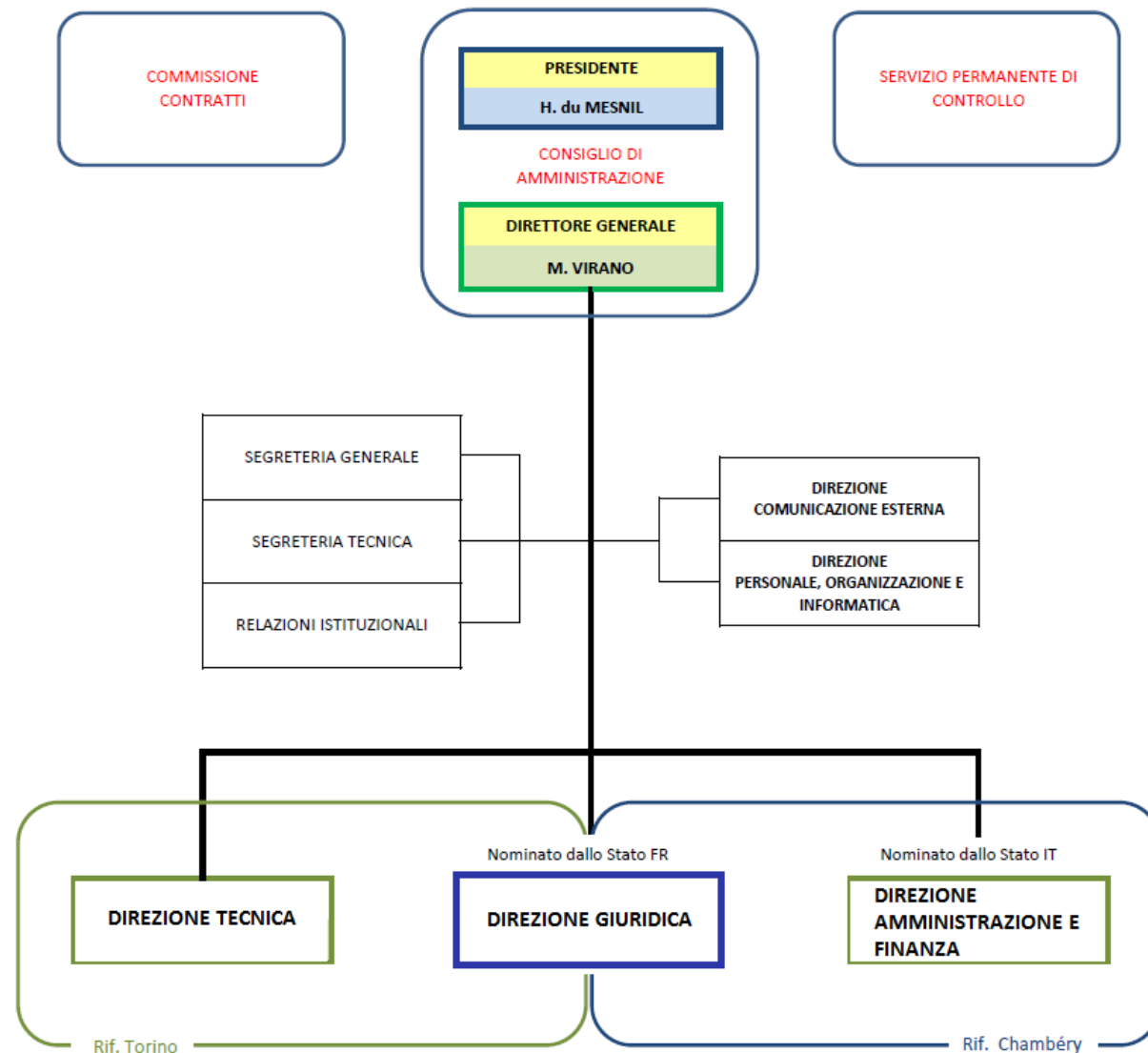
TELT

Tunnel Euralpin Lyon Turin

Promotore Pubblico costituito da Francia e Italia il 23 febbraio 2015 a Parigi per realizzare e gestire per 99 anni la Sezione Transfrontaliera della linea ferroviaria, merci e passeggeri, Torino-Lione.

Un tracciato di circa 65 km, tra Saint-Jean-de-Maurienne in Savoia e Susa/Bussoleno in Piemonte, che comprende il Tunnel di Base del Moncenisio di 57 km.

L'assetto societario si configura con una partecipazione delle quote al 50% tra Ferrovie dello Stato Italiane (FS) e Ministero Economia e Finanza francese.



SEDI: Torino e Chambéry

DIPENDENTI: Oggi 55 tra Italia e Francia, con previsione di triplicare il numero, come le società del Brennero e del Gottardo

TELT

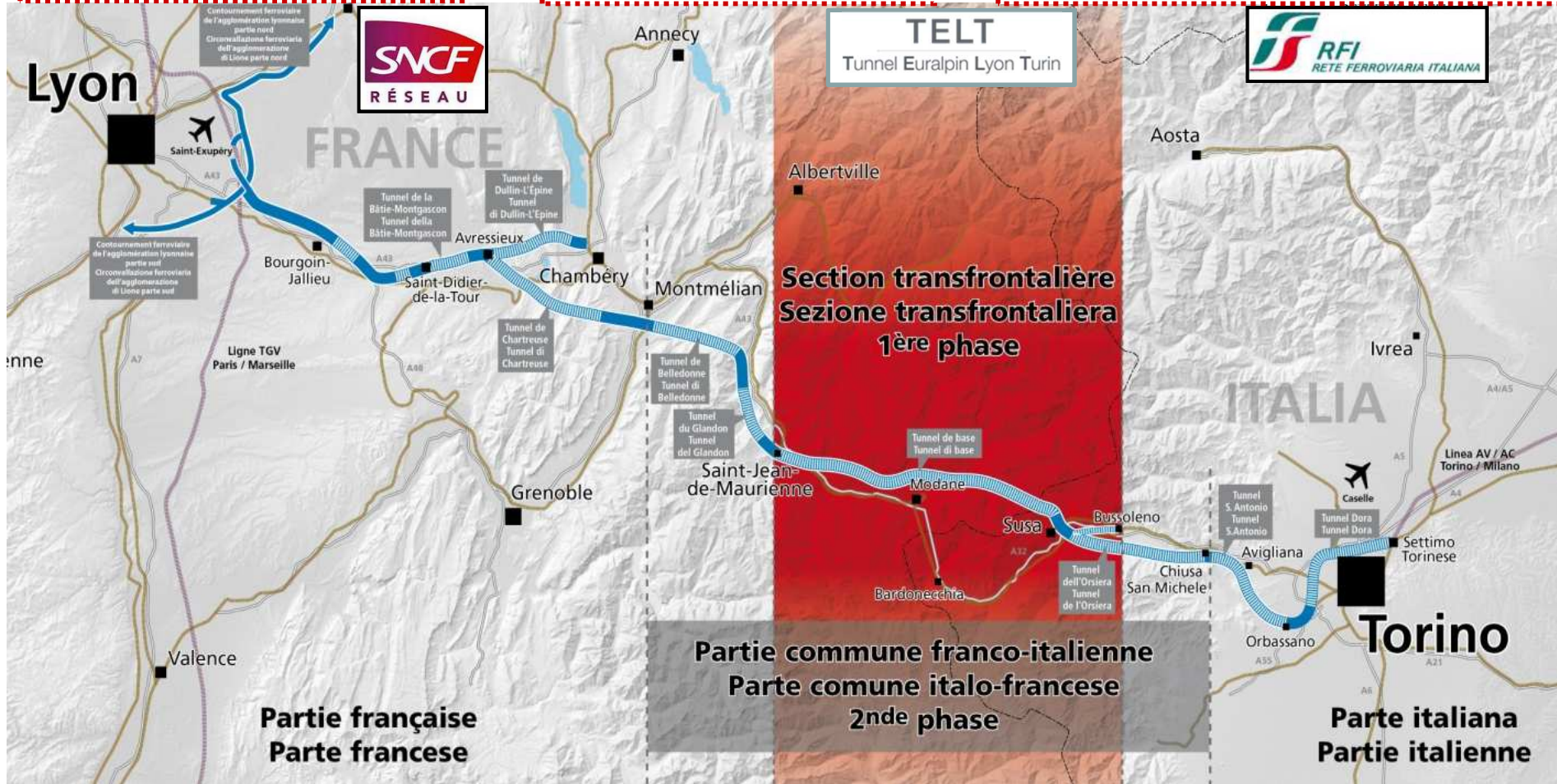
Tunnel Euralpin Lyon Turin

Nuova Linea Torino Lione - il progetto globale

269,8 Km tra Torino e Lione
70 % in Francia 30 % in Italia

Tunnel di Base: 57 km
45 km in Francia 12 in Italia

81,1 km in Italia: solo 10 Km in superficie,
di cui 70% interessa aree già antropizzate



SNCF Réseau
agglomération lyonnaise
Saint-Jean de-Maurienne.

Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT)
Saint-Jean-de-Maurienne
Susa-Bussoleno

Rete Ferroviaria Italiana (RFI)
Susa-Bussoleno
Nodo di Torino

CARTA GENERALE SECONDO L'ACCORDO DEL 30 GENNAIO 2012

LA TORINO LIONE: IL PROGETTO BINAZIONALE

La Metropolitana europea



L'IMPATTO PER I VIAGGIATORI

TORINO LIONE: 1h47 (oggi 4h)

MILANO PARIGI: 4h02 (oggi 7h)



MILANO BARCELLONA: 6h30 (oggi 12h22)

PARIGI FIRENZE: 6h (oggi 10h50)

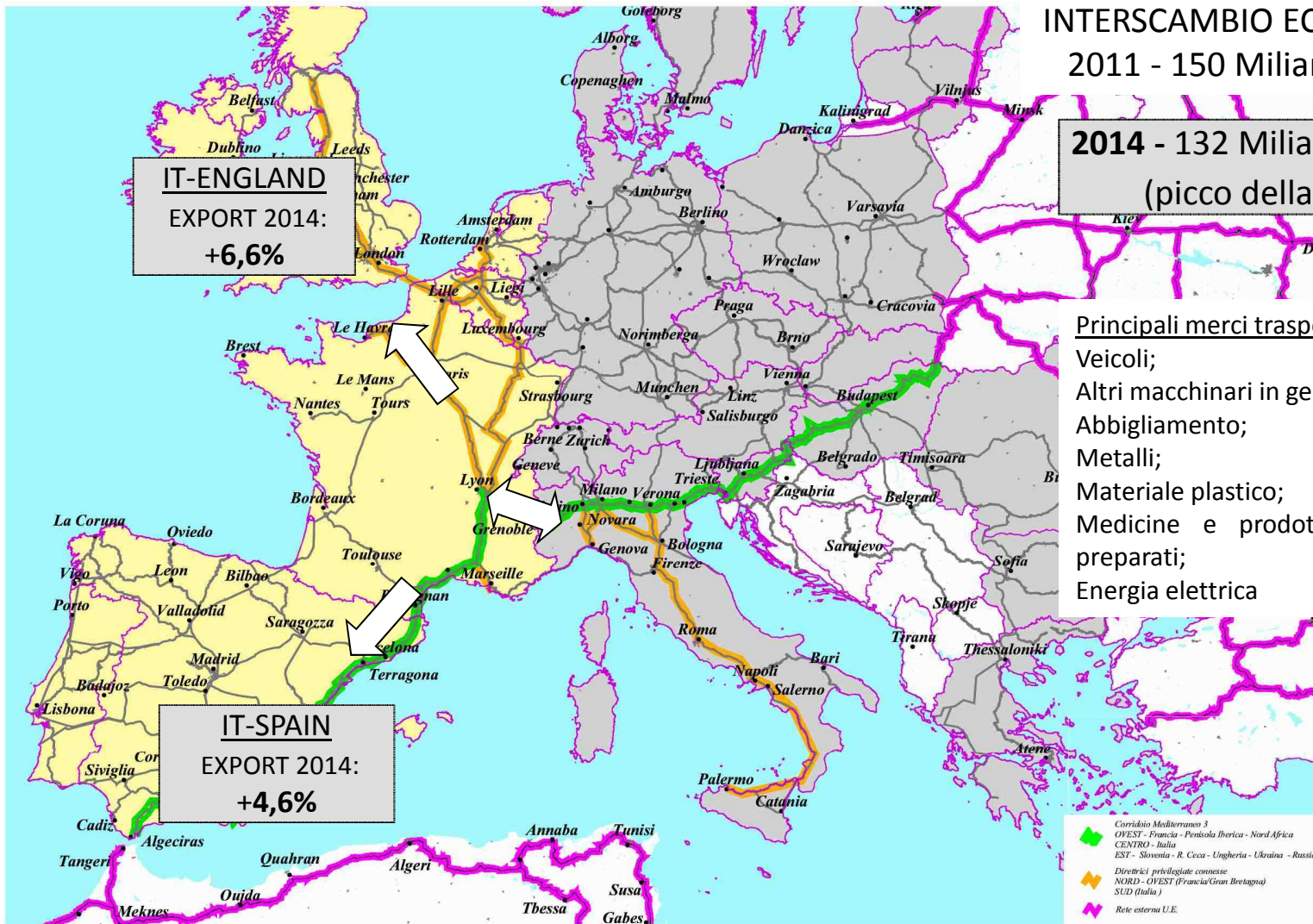


Le regioni lungo il corridoio mediterraneo rappresentano una rilevante area socio-economica. Con il **18% della popolazione dell'UE**, le regioni Corridoio ne generano circa il **17% del PIL**. La sezione principale mancante è il nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero tra la Francia e l'Italia (Lione-Torino).

Fonte: Mediterranean. Work Plan of the European Coordinator Laurens Jan Brinkhorst – Pricewaterhousecoopers – dicembre 2014

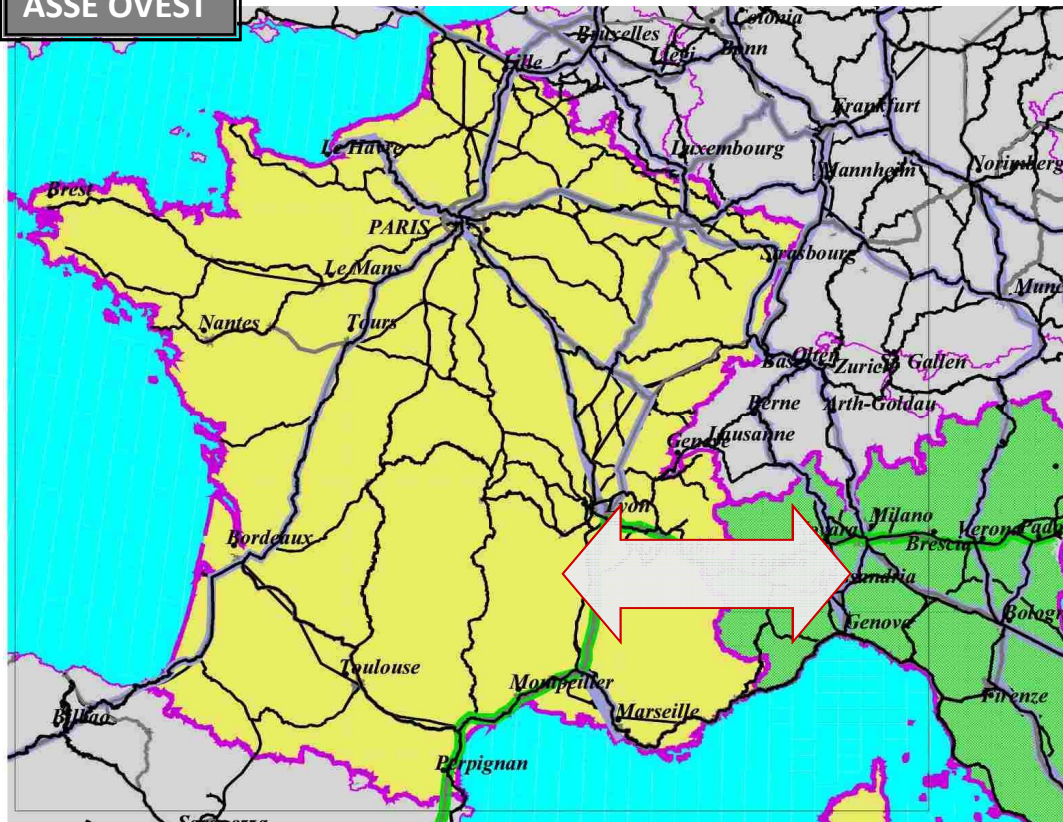
La Torino – Lione è il principale anello mancante nel corridoio che collega l'Europa sud-occidentale con i Paesi dell'Europa centrale e orientale. In mancanza di tale collegamento ad alte prestazioni, le relazioni di trasporto sarebbero ostacolate, in particolare per il commercio tra la Spagna, la Francia e l'Italia e tra la Spagna, la Francia e l'Italia e l'Europa centrale e orientale.

INTERSCAMBIO: Il Corridoio Est-Ovest



Il valore dell'import-export lungo il corridoio della Torino-Lione ammonta a circa 132 MLD di euro (2014) e per l'Italia rappresenta il 40% dell'interscambio con tutti i 28 paesi dell'Unione Europea. Il valore delle esportazioni è superiore a quello delle importazioni.

ASSE OVEST



Gli scambi commerciali Italia-Francia (senza considerare i paesi vicini) assumono un valore **tra 70 e 80 miliardi l'anno** e vi è una leggera prevalenza delle esportazioni sulle importazioni.

Il volume delle merci trasportate mostrano l'importanza degli scambi commerciali **tra l'Italia e la Francia con circa 43 milioni di t/anno** (superiore ai dati della Svizzera).

La Regione Rhône-Alpes è la più industrializzata della Francia e rappresenta uno dei "quattro motori della manifattura europea" con la Catalogna, il Baden-Wuttenberg e la Lombardia.

Il Piemonte è l'anello che congiunge il Rodano-Alpi e Lombardia. Parigi e Milano, per la rilevanza socio-economica, sono rispettivamente la 2 ° e 3 ° l'area metropolitana in Europa (dopo Londra) e il loro collegamento ferroviario più breve e naturale è la linea Torino-Lione.

TRAFFICO

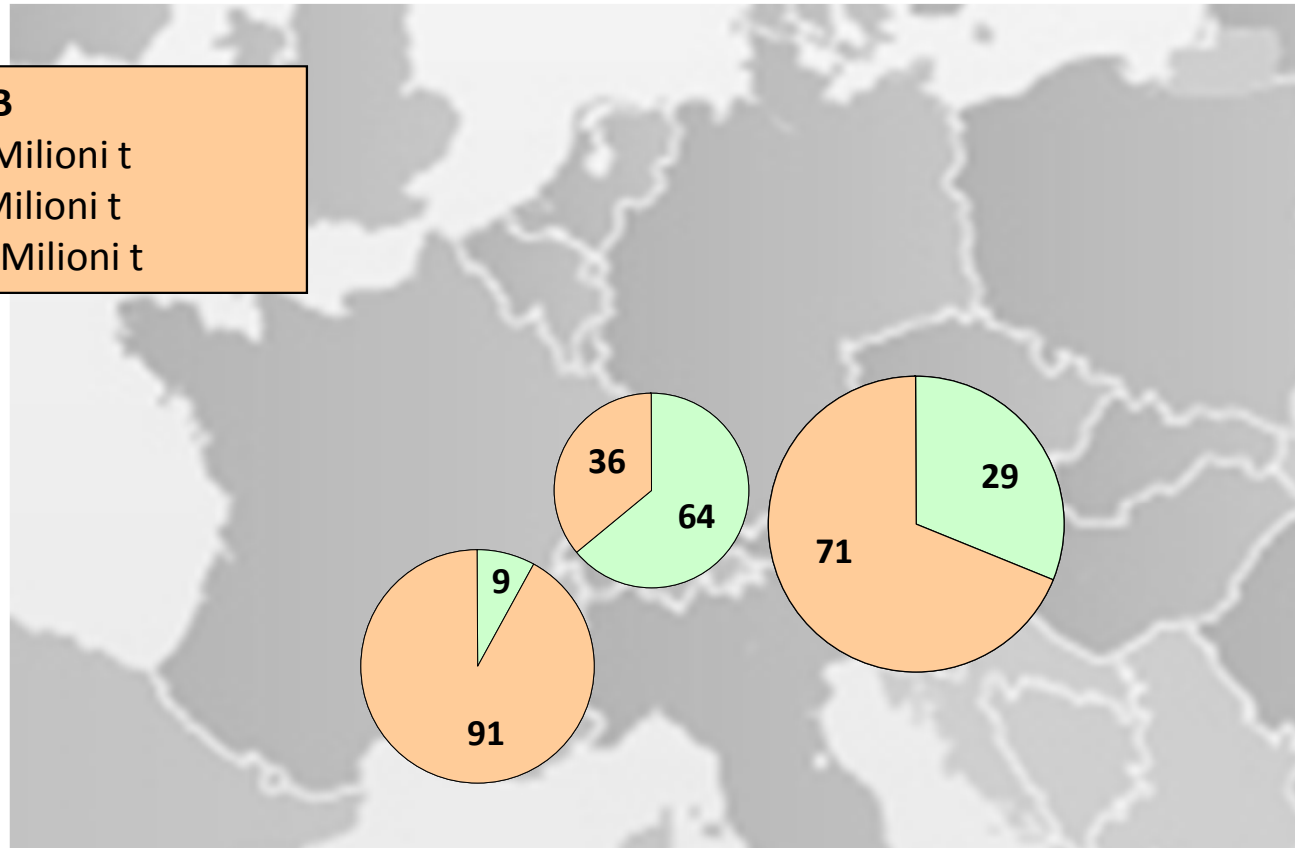
Alpinfo 2012 - arco B

Asse francese: 40.3 Milioni t

Asse svizzero: 37.4 Milioni t

Asse austriaco: 63.9 Milioni t

- Autostrada
- Ferrovia



Il traffico merci tra la Francia e l'Italia è rilevante, ma la modalità ferroviaria è in grado di attrarre solo una piccola parte di esso: il **9% del totale**, rispetto al **29% dell'asse tedesco** e il **64% degli svizzeri** (dati 2012). Questo a causa dei vincoli in termini di tempo e costi associati alla vecchia linea ferroviaria.

Tra Italia e Francia i flussi di merci sono attualmente concentrati sul trasporto su strada o scelgono altre vie, causandone la congestione, e generando costi aggiuntivi. La Confederazione Elvetica nel 1996 ha deciso, dimostrando lungimiranza, di costruire a proprie spese e senza la partecipazione finanziaria di altri Stati o dell'Europa due gallerie ferroviarie di base. Il traffico totale di merci attraverso il suo territorio allora era di soli 22,7 milioni di tonnellate, circa la metà del traffico merci attuale tra l'Italia e la Francia.

La vecchia linea è fuori dal mercato

STORIA

TRAFORI ALPINI IN ORDINE DI APERTURA			STANDARD		
AUTOSTRADA		FERROVIA	Lunghezza	Pendenza massima	Quota
	2050		[km]	[‰]	[m s.l.m.]
	2000	BBT Brennero	55	≤12,5	749 (imbocco lato Italia)
		TELT - NL Torino Lione	57		474 (imbocco lato Italia)
		Koralm	32,9		
		Semmering	27,3		442 (imbocco di Klagenfurt)
		NFTA Gottardo	57		300 (imbocco di Biasca)
		NFTA Loetschberg	34,6		637 (imbocco di Raron)
	1950	Gottardo		25÷33	
		Frejus			
		Brennero			
		San Bernardino			
		Monte Bianco			
	1900	Loetschberg	15		1217
		Sempione	19		700
	1850	Gottardo	15		1.151
		Frejus	13,6		1.258
		Brennero	28,8*		1.371
		Semmering Bahn			

* Più gallerie consecutive

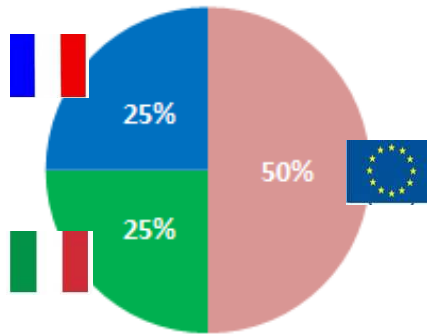
Il tunnel di Cavour è tra i più antichi delle Alpi (progettato nel 1856 - aperto al traffico nel 1871), tra i più alti (1258 m), i più penalizzanti (pendenze fino al 32 ‰) e angusti (341 cm di interbinario, contro 450 della nuova linea). Per percorrerlo un treno merci necessita di due locomotive supplementari a causa della pendenza, e il modulo ridotto (lunghezza massima treno 550 m e carico massimo di 1.150 tonnellate) assieme ai **vincoli della galleria sono la causa di maggiori costi di trasporto fino al 50%**, rispetto ai suoi concorrenti. La vecchia linea è semplicemente fuori dal mercato.

I costi di realizzazione

8,6 Md€ costanti in valuta 2012 (all'approvazione del PD)



Finanziamento studi e lavori di ricognizione



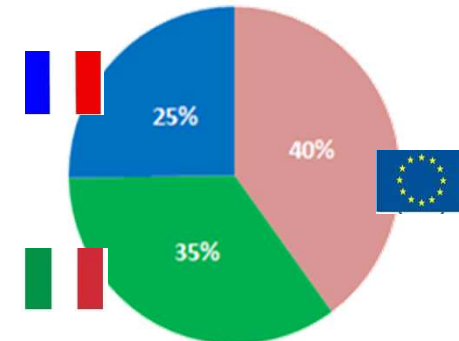
In corso la **certificazione dei costi** della Sezione Transfrontaliera affidata al raggruppamento.

TRACTEBEL Engineering
GDF SUEZ



In base all'art. 3 dell'Accordo 2015: *"il suddetto costo certificato è validato in un protocollo addizionale"*.

Finanziamento lavori principali



COSTI UNITARI (€/mln / km)	LUNGHEZZA (km)	COSTO (per canna)
CENERI	15,4	83,8
BRENNER	55,0	83,7
MONCENISIO	57,0	86,0
LOETSCHBERG	35,0	87,0
GOTHARD	57,0	96,2

Tutti i progetti si equivalgono dal punto di vista economico (parametro costo/km)

2014 – L'Analisi Costi Benefici aggiornata allo scenario del "fasaggio"

L'ACB è stata aggiornata al 2014, al fine di valutare l'influenza di alcuni fatti importanti avvenuti dopo il 2011, che modificano sostanzialmente gli scenari di riferimento:

- a) l'evoluzione del processo di progettazione
- b) una diversa realizzazione del progetto secondo le fasi di costruzione, cioè la nuova tempistica di alcuni componenti principali del progetto rispetto al calendario previsto nel 2011.

La modifica del progetto ("fasaggio degli interventi") ha migliorato l'impatto socio-economico del 53% in termini di valore attuale netto.

	Approccio I2 2011	Approccio I2 2014
VAN tot	11 533	17.696
TIR	4,68%	5,63

Tratto da: "Aggiornamento dell'analisi di impatto socioeconomico del nuovo progetto TEN-T Torino – Lione con il fasaggio" – CERTeT Bocconi 2014

*VAN: Valore attuale Netto - TIR: Tasso Interno di Rendimento
Figure in euro 2010, prezzi costanti*

Potenziale perdita di benefici economici derivanti dal fallimento dell'attuazione del progetto della NLTL a livello europeo: **20,307 Miliardi Euro**

66

CENTRALINE DI RILEVAMENTO

40

ESTERNE NEL RAGGIO DI 15 KM

26

INTERNE AL CANTIERE



La Valutazione di Impatto della Salute integrerà l'attuale Sistema di Gestione Ambientale che, ad oggi, ha rilevato dati in linea con i monitoraggi ante operam e la mancanza di alterazioni per l'ambiente.

20mila

MISURAZIONI

135

PARAMETRI

0

CRITICITÀ DI RILIEVO

AMIANTO:
nessun ritrovamento di amianto. Valori attuali inferiori a quelli precedenti il cantiere.

RADIAZIONI:
al di sotto delle soglie; all'interno della galleria radon pari alla metà della media all'aperto della Regione Piemonte.

POLVERI:
costante rispetto del valore limite ambientale normativo.

ACQUE, RUMORE, VIBRAZIONI, COMPONENTI BIOLOGICHE:
nessuna osservazione di deterioramento qualitativo o quantitativo rispetto a prima dell'insediamento del cantiere.

BIOSSIDO DI AZOTO:
costante rispetto del valore limite ambientale normativo.



Il cantiere occuperà 8 ettari di terreno attualmente liberi e ne restituirà 7 oggi compromessi, che saranno rinaturalizzati. Il bilancio del consumo di suolo è di 1 ettaro.

3 km in superficie, su aree già compromesse

TELT

Tunnel Euralpin Lyon Turin

Un'opera che rispetta e valorizza il territorio



IL PROGETTO DEL POOL FRANCO-GIAPPONESE
**KUMA & ASSOCIATES EUROPE / AIA INGÉNIERIE / LUCIGNY
TALLHOUËT** È RISULTATO IL VINCITORE DEL CORCORSO
INTERNAZIONALE DI ARCHITETTURA



La nuova Stazione Internazionale di Susa

TELT

Tunnel Euralpin Lyon Turin

Un'opera che rispetta e valorizza il territorio



La nuova stazione di St Jean de Maurienne

	CHIOMONTE	SAINT MARTIN LA PORTE
Valore commessa	143 milioni €	400 milioni €
Ricadute economiche della provincia della valle	54.520.769 € 21.230.338 € (38,94%) 11.350.176 € (20,82%)	In attesa dei primi riscontri
Imprese della provincia della valle	486 230 77	15
Lavoratori della provincia della valle	150 18 49	150 45
Inizio scavo	settembre 2012	gennaio 2015
Avanzamento	2770m	Galleria Parte1: 10m Galleria Parte3: 80m

59,76%

Oltre 620 informative antimafia richieste

TELT

Tunnel Euralpin Lyon Turin

Chiomonte: VISTA DEL CANTIERE

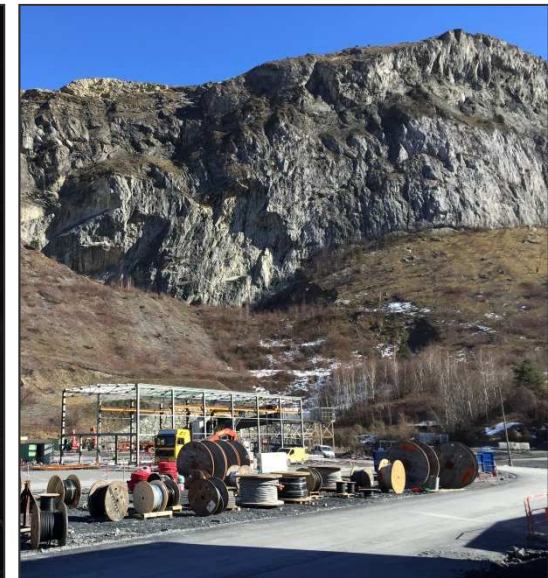


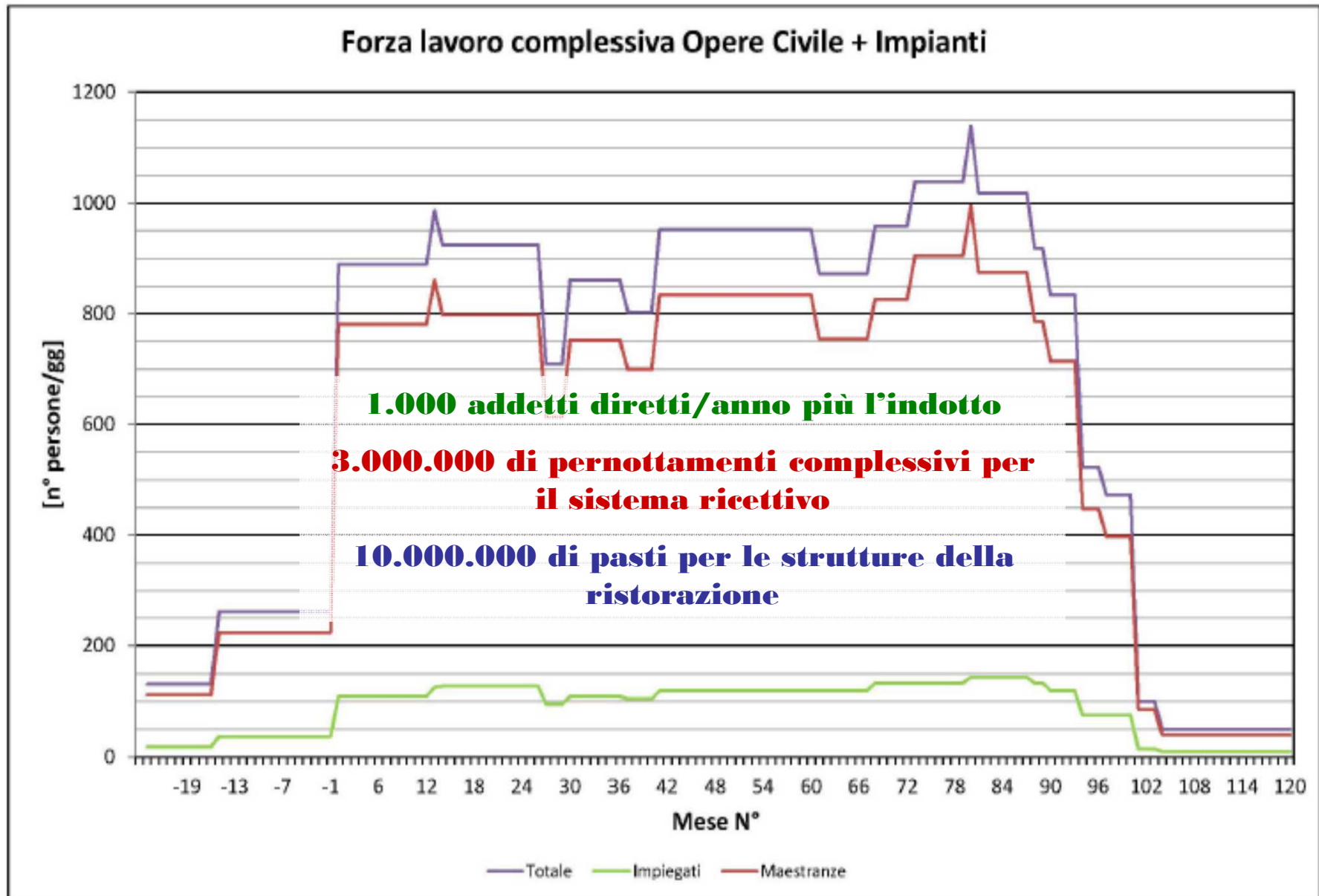
CHIOMONTE e SAINT MARTIN LA PORTE: lavori in corso



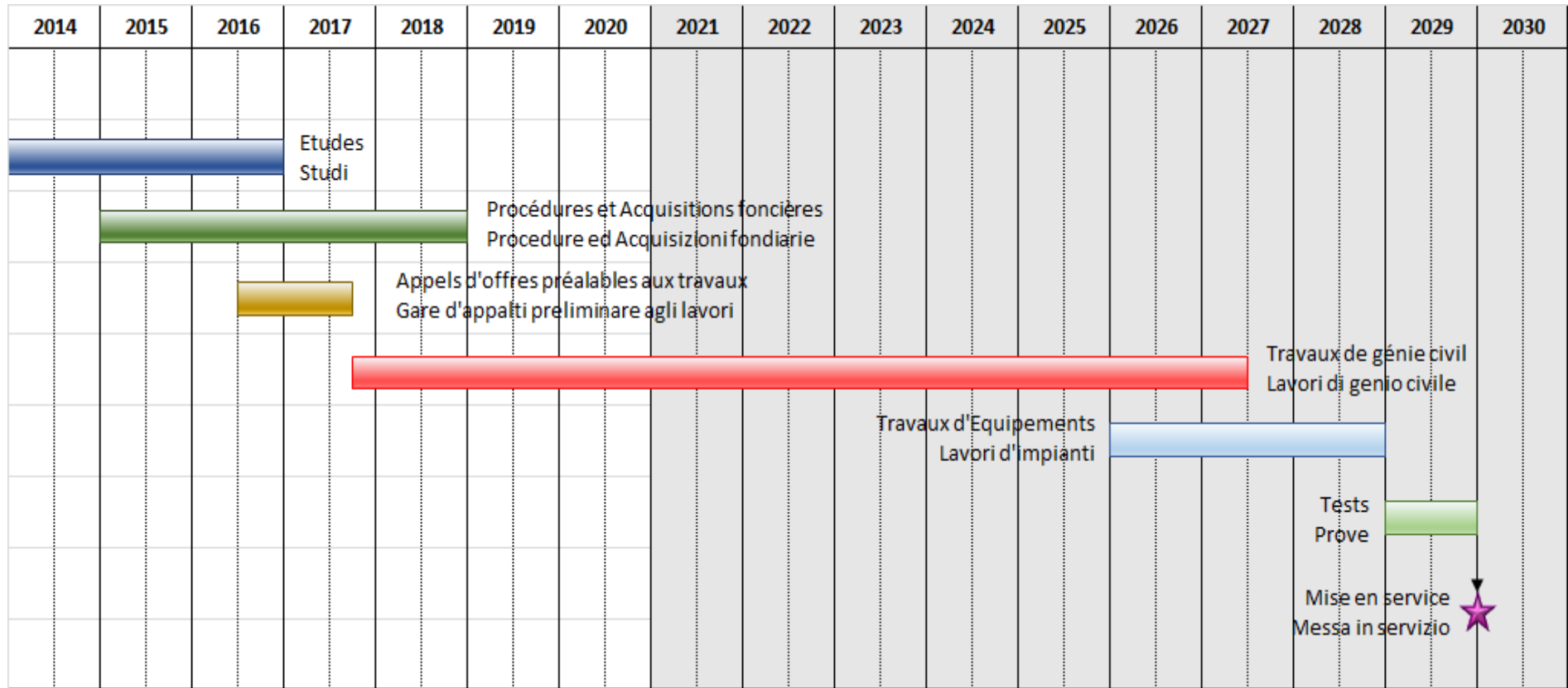
1 ottobre 2014: Ordine di servizio per l'avvio dei lavori della galleria esplorativa di Saint Martin La Porte.

11 febbraio 2015: Avvio dello scavo del secondo ramo della discenderia.



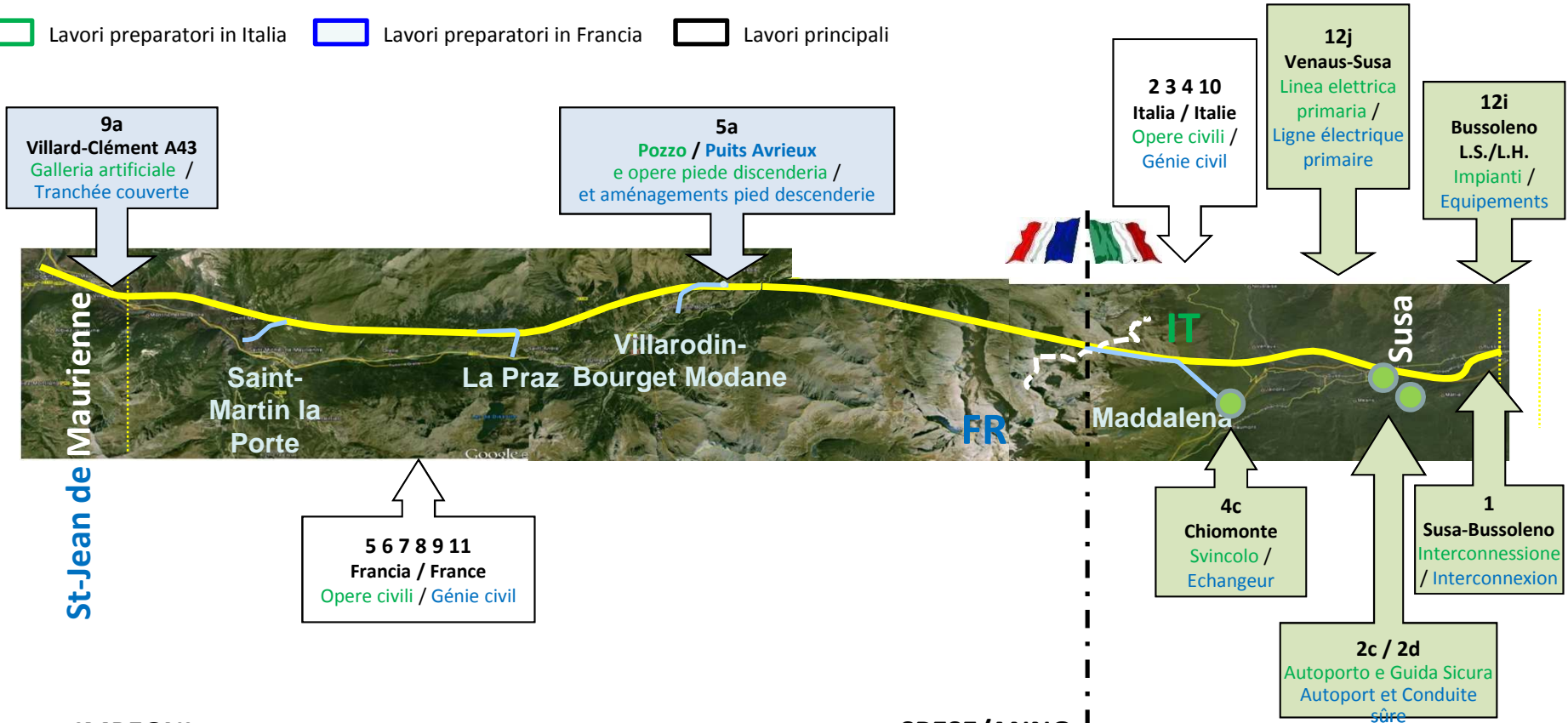


In risposta all'invito a presentare progetti lanciato dalla Commissione Europea l'11 settembre 2014, TELT SAS ha presentato il 26 febbraio 2015 uno schema ambizioso di **domanda di sovvenzione**: quasi **1,28 Miliardi di Euro** sulla base di 3,06 Miliardi di spesa prevista nel periodo 2014-2020.



Richiesta cofinanziamento UE: Previsione di spesa

Lavori preparatori in Italia
 Lavori preparatori in Francia
 Lavori principali

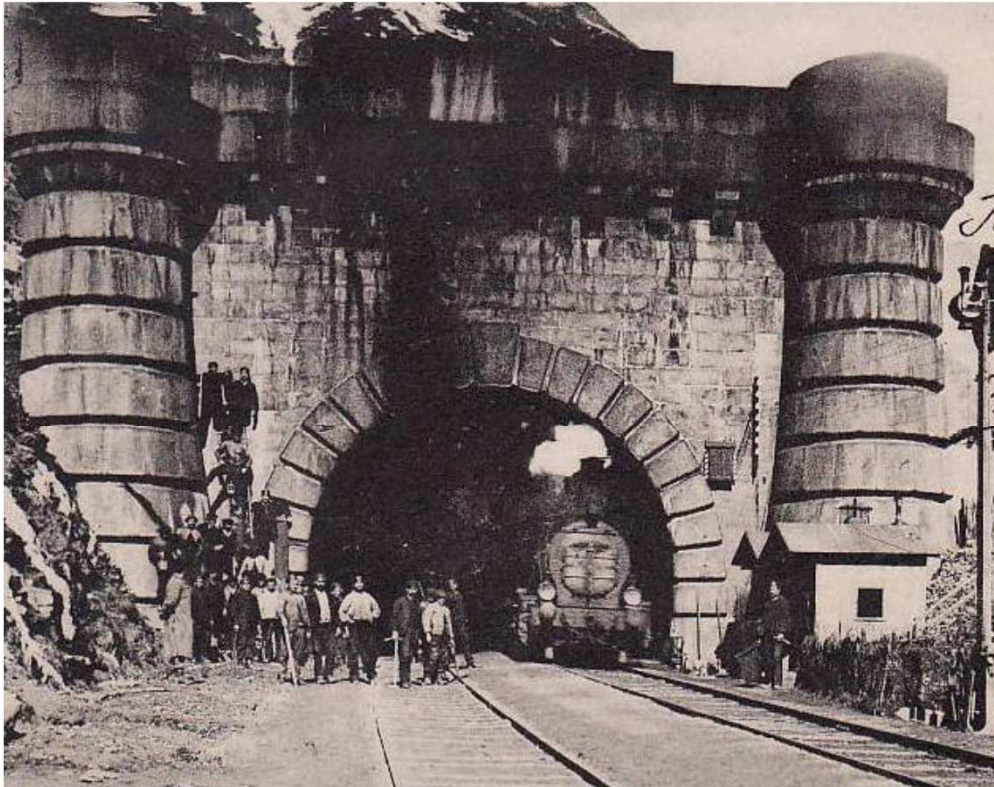


IMPEGNI	SPESE/ANNO
2016	179 Mln €
2017	288 Mln €
2018	673 Mln €
2019	873 Mln €
2020	1043 Mln €
Totale 3056 Mln €	

TELT

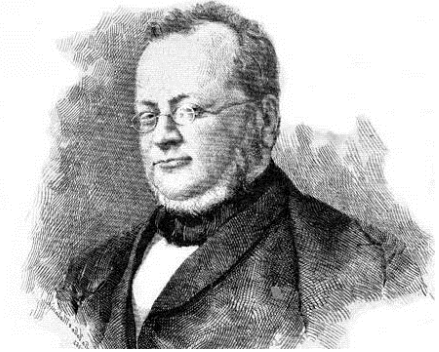
Tunnel Euralpin Lyon Turin

POSSIAMO CONTARE SU UN'OPERA DEL XIX SECOLO PER IL NOSTRO FUTURO ?



1871

... SOLO IL TUNNEL È RIMASTO LO STESSO



IN 140 ANNI I TRENI E LA TECNOLOGIA
SONO CAMBIATI....

2015



Cosa chiediamo

- ✓ *Abbandono della violenza*
- ✓ *Condanna degli atti intimidatori*
- ✓ *Rifiuto delle apologie dei sabotaggi*
- ✓ *Rispetto della legalità*

Cosa offriamo

- ✓ *Condivisione massima delle ricadute occupazionali e dello sviluppo dei territori*
- ✓ *Formazione*
- ✓ *Revisione delle iniziative giudiziarie*
- ✓ *Riduzione della presenza delle forze dell'ordine a presidio del cantiere*

1° Consiglio di Amministrazione di TELT sas del 16 marzo 2015 APPELLO PER LA PACIFICAZIONE, IL RISPETTO DELLE POSIZIONI E IL DIALOGO.

Il primo Consiglio di Amministrazione di TELT sas conferma il carattere pienamente operativo della società che Francia e Italia hanno costituito il 23 febbraio 2015 per realizzare e gestire (per i prossimi 99 anni) la Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

E' un punto di non ritorno nella lunga e travagliata storia di quest'opera che consentirà al Corridoio Mediterraneo, una delle 9 direttrici fondamentali della rete europea TEN-T, di attraversare le Alpi alla quota di pianura come al Loetschberg, al Gottardo e al Brennero, consentendo il riequilibrio modale dalla gomma alla ferrovia, obiettivo della Convenzione delle Alpi per la tutela dell'ambiente montano.

Consapevole di questa svolta, la nuova società TELT sas rivolge un appello, a quanti si oppongono alla Torino-Lione, per il superamento dei conflitti e per aprire una nuova fase di dialogo.

Le intimidazioni e ogni forma di violenza contro le persone e le cose, non possono costituire una risposta a progetti di crescita e di sviluppo basati su legittime decisioni dell'Europa, dei Governi, dei Parlamenti e delle Regioni.

Su tali basi TELT auspica una nuova fase di dialogo basata su:

- *riconoscimento del dissenso e della piena legittimità purché espresso nella legalità;*
- *una nuova fase di condivisione delle ricadute occupazionali possibili e dello sviluppo dei territori attraverso la realizzazione dell'opera.*

Una pacificazione dei conflitti sotto il controllo delle Istituzioni potrà condurre a:

- *una revisione delle iniziative giudiziarie intraprese da LTF per la tutela dei suoi interessi, dei suoi diritti e del personale coinvolto;*
- *una revisione, da parte delle Autorità, della presenza delle forze dell'ordine a presidio del cantiere.*

Se questo appello verrà recepito, la realizzazione della nuova linea potrà diventare un normale lavoro pubblico da realizzare al meglio, in una dialettica democratica tra favorevoli e contrari, in cui l'opposizione si fa stimolo e garante dei controlli e del rispetto degli interessi dei cittadini.

La Torino-Lione è un'opportunità che si concretizza. Aderiamo all'appello di TELT per la pacificazione in Valle. Attiviamoci concretamente, ognuno nel proprio ambito, per superare i conflitti e per lo sviluppo del territorio.

Chiediamo alle Pubbliche Amministrazioni di farsi interpreti di questo messaggio di pace e di lavoro, utilizzando tutti gli investimenti disponibili e tutte le opportunità che l'opera può offrire.

Non dobbiamo perdere un minuto.

Adesso, è ora!