

INUTILITÀ E REDDITIVITÀ

- La ferrovia Torino-Lione esiste già, è efficiente e sottoutilizzata.
- Il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa è costantemente in calo. I dati storici reali hanno via via smentito tutte le previsioni di crescita dichiarate nei decenni scorsi.
- Nella Analisi Costi/Benefici (ACB) i proponenti ipotizzano crescite del PIL e conseguenti incrementi dei traffici del tutto irrealistici e scollegati dalla situazione economica italiana ed europea.
- I vantaggi indicati dalla ACB sono dovuti per oltre il 90% ad effetti esterni allo scopo della NLTL e sono legati in gran parte alla riduzione - secondo parametri non giustificati - degli incidenti stradali.
- In ogni caso qualsiasi supposto beneficio si otterrà soltanto con l'opera completata e in funzione. La NLTL verrà eseguita a stralci, la tratta italiana sarà rimandata a dopo il 2030 e i presunti vantaggi saranno raggiunti oltre il 2070.

COSTI E FINANZIAMENTI

- La NLTL costerà 24 miliardi di euro a preventivo. I consuntivi saranno maggiori, come l'esperienza dimostra: i costi della facile e piatta Torino-Milano sono saliti da 8,6 milioni di euro al km a 66,4. Gli accordi internazionali succedutisi tra il 2001 e il 2012 hanno accorciato il tratto comune in territorio italiano e così l'Italia dovrà sopportare, per le opere di sua pertinenza, un costo che nel 2001 era di 70 M/km e oggi è di 235 M/km. Un incremento di oltre il 300% in 10 anni senza aver ancora cominciato!
- I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40% non sono garantiti. In ogni caso si tratta sempre di soldi pubblici. E riguarderanno solo la parte italofrancese, non quella italiana.
- La Corte dei Conti nel 2008 ha denunciato l'iniquità intergenerazionale dei costi dell'Alta Velocità. I prestiti necessari per finanziare la NLTL innalzeranno il debito pubblico gravante su tutti i cittadini.
- Le ferrovie italiane dedicano quasi tutti gli investimenti all'AV nonostante la maggioranza degli utenti siano pendolari con viaggi quotidiani minori di 100 km.

IMPATTI AMBIENTALI

- Il Progetto Preliminare prevede perdite consistenti di acque profonde e superficiali, pesanti emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto, invasione di terreni fertili, rumori, vibrazioni, traffico pesante, per un periodo minimo di dieci anni per la sezione comune e per un tempo non definibile per le parti restanti. Lo stesso progetto descrive la possibilità di trovare rocce amiantifere o radioattive e calcola aumenti di malattie respiratorie e cardiocircolatorie per il 10% della popolazione sensibile.
- Le valutazioni ambientali hanno dato parere positivo - nonostante centinaia di prescrizioni - alle fasi progettuali, ma sono state criticate severamente dalle Associazioni Ambientaliste e dalla Commissione Tecnica della Comunità Montana per la loro superficialità e per i dati trascurati, modificati o falsi.

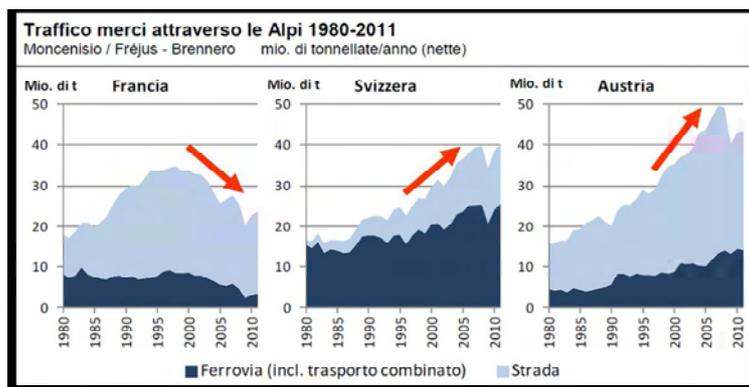
INGANNI E INFORMAZIONE

- I servizi televisivi riguardanti il TAV sono fuorvianti e suggeriscono l'idea che i lavori del traforo siano in fase avanzata di realizzazione. I veri documenti progettuali descrivono realtà completamente diverse da quelle proclamate sui giornali o annunciate nelle presentazioni pubbliche.
- Il cunicolo geognostico di Chiomonte appena iniziato serve a indagare la geologia della montagna per progettare correttamente il tunnel di base. Ma il Progetto Definitivo del traforo è già stato redatto.
- I costi sono stati stimati prima di completare tutti gli elaborati. Eppure, si afferma che il preventivo conferma pienamente quello del progetto preliminare del 2011. Come è possibile?
- La parte comune oggi finisce a Susa/Bussoleno anziché a Chiusa San Michele: 18 km in meno il cui costo sarà interamente a carico dello Stato italiano senza che compaia nelle presentazioni ufficiali.
- Il Presidente dell'Osservatorio è contemporaneamente Commissario del Governo e Presidente della commissione intergovernativa "per" la Torino-Lione. Come si può garantire l'imparzialità?
- L'Osservatorio è stato istituito per concordare un patto tra la valle e la grande opera. Ha fallito. In otto anni i Comuni contrari non sono diminuiti, l'opposizione si è consolidata, i ricorsi sono aumentati, la tensione è cresciuta. Il coinvolgimento del territorio è stato solo sbandierato.

Nelle pagine successive i quattro capitoli verranno discussi in dettaglio

INUTILITÀ E REDDITIVITÀ

- Il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa è costantemente in calo. I dati storici reali hanno via via smentito le previsioni degli anni '80, '90, 2000. Alcune sono state distorte palesemente per ottenere risultati ottimistici ma falsi (*vedi scheda 2*). Dal suo primo abbozzo nel 1989, la linea AV Torino-Lione è stata immaginata per il traffico passeggeri, come tutte le altre linee veloci. E' rimasta così fino al nuovo millennio, quando il costo non era più giustificabile con il solo trasporto di persone. Allora è stata ripensata come linea mista, per uomini e cose, ma sempre nuova e ad alta velocità. Peccato che traffici misti siano reciprocamente incompatibili, per usura, sicurezza, manutenzione e velocità relative. Infatti non esistono in nessuno Stato al mondo, nemmeno in Francia.
- Indipendentemente dalla diminuzione costante dei traffici, molte nazioni (Russia, Ucraina, Austria, Giappone, Germania, California, Portogallo) ripensano le politiche trasportistiche su rotaia riducendo la velocità dei treni alla luce dei crescenti costi energetici. L'energia richiesta, infatti, quadruplica al raddoppiare della velocità. Persino RFI declassa per mancanza di treni lo scalo merci di Orbassano - elemento portante della nuova linea - e pianifica un ridimensionamento drastico della sua Divisione Cargo in tutta Italia.



- La ferrovia Torino-Lione esiste. Costruita alla fine del 1800, è stata continuamente ammodernata e migliorata. Lo stesso Governo dichiara che può sopportare il passaggio di 32 milioni di tonnellate di merci all'anno quando ne transitano soltanto 3,4 (AlpInfo 2011). Con i lavori finiti a dicembre 2011 il tunnel ferroviario del Fréjus è idoneo al transito di treni merci a sagoma elevata (Gabarit UIC B1-PC45), quindi compatibile con il trasporto di container di grandi dimensioni e con i servizi di autostrada ferroviaria (AFA). Si noti che mezzi di profilo maggiore di PC45 non possono transitare sulla maggior parte delle ferrovie italiane, francesi e spagnole, che accettano soltanto sagome inferiori.
- Alla controversia sull'utilità della Torino-Lione avrebbe dovuto mettere fine la relativa Analisi Costi/Benefici (ACB) resa pubblica a giugno 2012. In realtà ne conferma l'inutilità per i motivi di seguito elencati.

I proponenti considerano i benefici generali ed i costi particolari della NLTL da oggi al 2072, e, tra tre possibili scenari futuri, ne scelgono uno intermedio, il cosiddetto "decennio perduto": la crisi in corso rimanda di dieci anni la crescita del PIL, che poi riprenderà a salire con lo stesso andamento costante. Le prospettive per il PIL sono tuttora nefaste, ma prendendo per buoni i dati forniti nella ACB, il vantaggio dell'opera è dovuto a effetti esterni per oltre il 99% (11.891 milioni di euro su 11.972).

Millioni di euro	Shock permanente		Decennio Perduto		Rimbalzo	
	F ²	I ²	F ¹	I ²	F ¹	I ²
VAN ³ economico	-8.981	-10.228	1.142	81	10.377	9.428
VAN ³ effetti esterni	7.824	6.974	13.149	11.891	16.678	15.391
VAN ³ Totale	-1.156	-3.253	14.291	11.972	27.055	24.818
TIR ⁴	3,51%	3,09%	5,09%	4,72%	6,12%	5,78%

Di questi 11.972 milioni di vantaggio totale all'orizzonte 2072, ben 8.3 sono rappresentati dalla "sicurezza". Il calcolo di questo fattore ha subito critiche severe persino all'interno della stessa ACB, ma prendendolo per buono si capisce che la NLTL usa 24 miliardi di euro per ridurre gli incidenti

stradali. Cioè per uno scopo non suo che potrebbe essere raggiunto a costi infinitamente minori con strumenti alternativi (tutor, dissuasori, cartelli segnaletici, pattuglie di polizia stradale, ecc.).

Esternalità per tipologia (VAN in €/mld)		
	I1	F1
- Inquinamento atmosferico	0,6	0,6
- Effetto serra	0,9	3,1
- Inquinamento acustico	0,4	0,3
- sicurezza	8,3	8,0
- congestione traffico aereo	0,3	0,3
- congestione traffico stradale	1,3	1,5
Totale	11,8	12,8

Infine, ogni beneficio ipotizzato si otterrà soltanto con l'opera completata e in funzione. Se, come è stato annunciato, la NLTL verrà spezzettata e la tratta italiana rimandata a dopo il 2030, i vantaggi si allontaneranno verso un futuro remoto, ben oltre il 2072. I costi, no.

COSTI E FINANZIAMENTI

- Secondo la Corte dei Conti francese, la NLTL costerà 26 miliardi di euro. Secondo i proponenti, un po' meno di 24. Questi, però, sono i preventivi. In tutto il mondo i consuntivi sono più alti: la tratta facile Torino-Milano è passata da 8,6 milioni di euro al km a 66,4. La Torino-Lione, senza essere iniziata, ha già dimostrato la stessa voracità: dall'accordo italo-francese del 2001 a quello del 2012 il costo chilometrico per l'Italia è salito da 70 milioni a 235 (*vedi scheda 2*). Più del 300% in dieci anni!
- I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40% non sono garantiti. In ogni caso si tratta sempre di soldi pubblici. E riguarderanno solo la parte italo-francese, non quella italiana. Il ministro Passera ha recentemente dichiarato *“abbiamo compiuto un mezzo miracolo assicurando i finanziamenti alla Torino-Lione fino al 2029”* dimenticando che la Corte dei Conti italiana già nel 2008 denunciava l'ingiustizia intergenerazionale dei debiti futuri contratti per tutto il sistema dell'Alta Velocità. L'ingiustizia, però, è già presente. Le ferrovie italiane dedicano quasi tutti gli investimenti all'AV nonostante la maggioranza degli utenti siano pendolari con viaggi quotidiani inferiori a 100 km. I soldi per il cantiere di Chiomonte sono stati tolti *“alla sicurezza delle scuole, alle opere di risanamento ambientale, all'edilizia carceraria, alle infrastrutture museali ed archeologiche, all'innovazione tecnologica e alle infrastrutture strategiche per la mobilità”* (Delibera CIPE 86/2010 del 6.4.11).
- Costi pubblici sicuri, guadagni privati certi, risultati ambigui e per pochi: il sistema TAV è stato, è e sarà la più grande causa del debito pubblico italiano.

IMPATTI AMBIENTALI

- Fino alla presentazione di nuovi documenti, fa fede il progetto preliminare. Esso prevede perdite consistenti di acque profonde e superficiali, pesanti emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto, invasione di terreni fertili, rumori, vibrazioni, traffico pesante, per un periodo minimo di dieci anni per la sezione transfrontaliera e per un periodo non definibile per le parti restanti. Descrive la possibilità di trovare rocce potenzialmente amiantifere o radioattive e aumenti di malattie respiratorie e cardiocircolatorie per il 10% della popolazione sensibile. Il tanto annunciato progetto definitivo dovrebbe ridurre gli impatti più gravi persino di 10 volte, ma, fino alla sua pubblicazione, è impossibile conoscere quali accorgimenti scientificamente attendibili sono stati adottati per riuscirci.
- In astratto, gli impatti potrebbero essere i danni che una comunità sopporta - ricompensata in qualche modo - in nome di un superiore vantaggio collettivo. Ma questi benefici generali non ci sono proprio. Ci sono solo interessi privati. E dunque i cittadini si oppongono in ogni forma possibile alla devastazione ingiustificata del loro territorio.
- Le valutazioni ambientali hanno dato parere positivo - nonostante centinaia di prescrizioni - alle fasi progettuali trascorse, ma sono state criticate severamente dalle Associazioni Ambientaliste e dalla Commissione Tecnica della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone per la loro superficialità e per i dati trascurati, modificati o falsi (il numero di sorgenti interferite, il vento valsusino, i valori emissivi di fondo, i monitoraggi riferiti a Venaus, ecc.).

- Ad esempio, il cunicolo di Chiomonte ha ottenuto il parere positivo (sempre con decine di prescrizioni) in quanto temporaneo, di impatto ridotto e reversibile, e perché depositava in loco il materiale estratto senza trasportarlo per la valle. Ricevuta l'autorizzazione, è stato trasformato in discenderia e galleria di sicurezza al servizio del futuro tunnel di base, con danni più ingenti e permanenti, e con il materiale di scavo trasferito lontano dal cantiere. La modifica non è stata sottoposta ad una nuova VIA, nonostante lo imponga la legge.

INGANNI E INFORMAZIONE

- Il tunnel sotto le Alpi in Val Susa non è ancora iniziato. E nemmeno in Francia. La progettazione dei suoi 57 km è ben lontana dall'essere terminata. Ogni servizio televisivo riguardante la NLTL mostra cantieri laboriosi, operai indaffarati, scavi profondi, tubi, ventole, macchine operatrici. Sono immagini di repertorio, ferme a giugno 2010, quando sono state ultimate, dal lato francese, tre brevi gallerie di accesso. Da allora è stato installato soltanto il cantiere a Chiomonte a fine giugno 2011. L'area, però, è stata inattiva fino a febbraio 2013: per due anni è stata recintata e difesa dai militari senza che fossero intrapresi i lavori veri e propri del cunicolo geognostico.

- Giovedì 31 gennaio 2013 a Roma non è stato presentato il progetto definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione. Nonostante gli annunci, il presidente dell'Osservatorio Mario Virano ha soltanto esposto l'ennesimo plastico della piana di Susa con la stazione internazionale, ha proiettato suggestive tavole di indirizzi progettuali ed ha illustrato l'impegno economico compilato da LTF. Con piccole varianti, lo stesso spettacolo è stato rappresentato a Susa sabato 16 febbraio 2013. Le presentazioni così concepite sollevano molti dubbi, di seguito elencati.

- I proponenti l'opera hanno fretta, perché sono in gran ritardo rispetto ai tempi prefissati. Ad esempio, secondo il finanziamento UE il cantiere di Chiomonte doveva partire entro il 31 gennaio 2010 ma ha cominciato a scavare - lentamente - soltanto il mese scorso. Se il progetto definitivo della tratta internazionale fosse davvero pronto, perché non viene reso pubblico al più presto, considerando i lunghi tempi che ancora comporterà ultimare le procedure autorizzative? La giustificazione fornita - il progetto definitivo è stato accettato dal CdA di LTF che lo trasmetterà al Gruppo Tecnico Speciale della Commissione Intergovernativa (CIG), che lo approverà e infine lo invierà ai Ministeri competenti - appare forzata: nessuno dei progetti precedenti (preliminare e definitivo di Chiomonte, preliminare internazionale, preliminare nazionale) è stato considerato "pronto" in questa fase né sottoposto ad una procedura simile.

- Il cunicolo geognostico di Chiomonte è stato approvato dal CIPE il 18.11.10 al fine di indagare le formazioni geologiche del massiccio d'Ambin per progettare il tunnel di base con cognizione. Ancora prima, nel 2005, per lo stesso scopo era stata prevista l'esplorazione a Venaus fermata dalla protesta popolare. Come già detto, le macchine operatrici hanno appena cominciato a scalfire la montagna. Dove sono le conoscenze necessarie per redigere un progetto "definitivo", cioè serio e completo? Parimenti questo cunicolo non può servire a testare le metodologie e gli strumenti di scavo per la preparazione dei documenti d'appalto - come affermato più volte dal commissario Mario Virano - perché i risultati saranno disponibili tra alcuni anni, quando cioè gli appalti saranno già aggiudicati.

- La stima dei costi è stata redatta senza che tutti gli elaborati - oltre 1500 per le sole opere civili - siano stati completati. Termineranno forse a fine marzo. Eppure, si afferma che il preventivo di oggi conferma pienamente quello del progetto preliminare del 2011. Come è possibile?

- In seguito all'accordo tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012, non ancora ratificato dal Parlamento italiano, la tratta internazionale termina oggi a Bussoleno, mentre nel 2011 raggiungeva Chiusa San Michele, 18 km più a est (Delibera CIPE n. 57 del 3.8.11). Il costo di questa tratta è di circa 1,8 miliardi e sarà a totale carico dell'Italia (se i lavori ricominceranno davvero dopo il 2030) e andrebbe considerato correttamente in ogni paragone economico.

- "Presentare" un progetto definitivo significa metterlo a disposizione, compiutamente, di tutti. Sottoporlo al vaglio non solo dei cittadini, delle associazioni, dei movimenti e degli oppositori, ma soprattutto delle istituzioni che hanno il diritto/dovere di analizzarlo in ogni dettaglio, valutarne la corrispondenza con le disposizioni emanate ai tempi dell'approvazione del progetto preliminare, imporre eventualmente altre prescrizioni e infine approvarlo. Queste istituzioni, imperante la Legge Obiettivo, si riducono in pratica al Ministero dell'Ambiente e in ultima istanza a quello dei Trasporti. Infatti tutte le altre, Comuni, Comunità Montane, Regioni, non hanno legalmente il potere di imporre

le proprie valutazioni. Magari, se ritenute collaborative, vedranno riconosciute alcune richieste e potranno sedersi a tavola (da ospiti tollerati, non certo da padroni di casa). Persino le poche Amministrazioni considerate bendisposte, comunque, vogliono analizzare gli elaborati progettuali conclusivi. Solo allora, infatti, potranno dimostrare, carte alla mano, che la loro disponibilità ha generato davvero vantaggi per il loro territorio.

- Il Progetto Definitivo, nonostante la corsia preferenziale della Legge Obiettivo, ha davanti a sé ancora molta strada prima di poter dare origine ad appalti concreti. Dal momento del suo deposito ufficiale vi saranno 60 giorni di tempo a disposizione per trasmettere osservazioni ai ministeri (90 giorni nel caso di Enti Pubblici). Se, come sembra, alcune parti saranno diverse rispetto al progetto preliminare approvato il 3 agosto 2011, dovranno essere sottoposte ad una nuova Valutazione di Impatto Ambientale, i cui tempi non sono certi. In seguito, tutto dovrà essere vagliato dalle strutture tecniche del Ministero e finalmente approvato dal CIPE. Solo a quel punto potrà iniziare la procedura per le gare d'appalto. Ragionevolmente, trascorreranno almeno due anni prima di aprire i cantieri. A Susa Mario Virano, presidente dell'Osservatorio, rispondendo a specifica domanda, ha previsto l'apertura dei cantieri a fine 2014 o inizio 2015.

C'è da fidarsi di questa indicazione? Confrontiamola con altre analoghe.

- Nell'Audizione alla Commissione Parlamentare VIII del 28.10.09 lo stesso Virano ha messo a verbale *“Siamo sostanzialmente nel pieno rispetto del calendario europeo, che deve portare all'apertura del cantiere principale nell'autunno del 2013, come previsto dal dossier di finanziamento europeo. Considerando che il progetto definitivo, come elaborato tecnico, richiederà un anno - quindi se ne andrà tutto il 2011 per la redazione del progetto definitivo e del relativo studio di impatto ambientale - è ragionevole ritenere che il 2012 sia la data relativa al tempo approvativo dell'intero pacchetto e della contemporanea costituzione del soggetto promotore.”*... *“Inoltre, è possibile valutare che, con l'inizio del 2013, comincino le procedure di gara che richiedono alcuni mesi - qui bisogna anche tener conto di eventuali ricorsi - ed è per questo necessaria una certa prudenza. Tuttavia, siamo nel calendario che ci può consentire, attribuendo sei mesi alle indizioni di gara e agli esiti - trattandosi di opere di enorme rilevanza, parteciperanno i maggiori soggetti di tutto il mondo, quindi ci sarà anche una particolare delicatezza procedurale nello svolgimento dei vari adempimenti - di arrivare nell'autunno del 2013 all'apertura dei cantieri principali. Stiamo parlando del lato valico, tunnel di base e via dicendo.”*

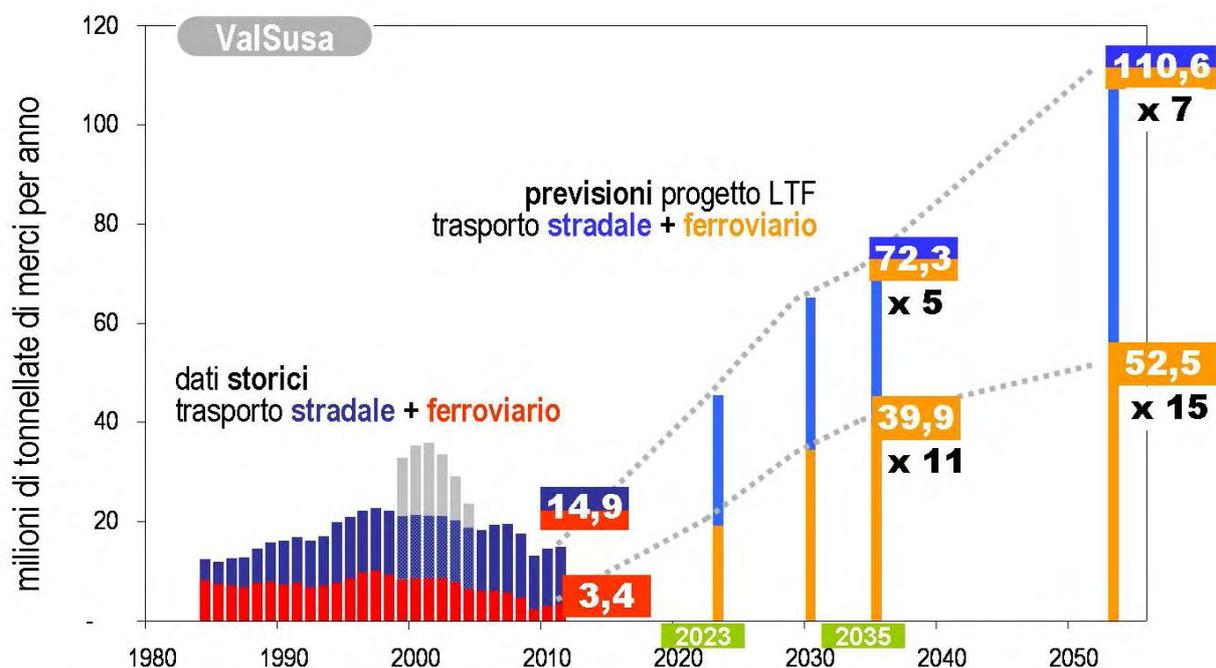
- Nella lettera inviata a tutti i cittadini della Val Susa l'8 aprile 2011 sempre Virano ha scritto: *“Nel 2005 si partì da un Progetto Definitivo che lasciava poco spazio a correttivi: oggi si comincia la discussione da un Progetto Preliminare che serve a raccogliere critiche e proposte migliorative. Abbiamo due anni di tempo per arrivare nel 2012 al Progetto Definitivo con tutte le approvazioni.”*. E ancora: *“Soprattutto sarà essenziale la conoscenza geologica ottenibile mediante la galleria esplorativa de “La Maddalena”, approvata il 18 novembre e finanziata per 143 milioni dal CIPE. Il relativo cantiere a Chiomonte è previsto nel 2011.”*

- Infine, l'Analisi Costi/Benefici informa che nel 2013 apriranno i cantieri tra Settimo e Orbassano (Gronda Mercè) e tra Orbassano e Avigliana. Aperture del tutto impossibili: nessun progetto per la tratta nazionale è stato approvato fino ad oggi, nemmeno preliminare.

Come si vede, una lunga fila di affermazioni ufficiali annunciate e sbagliate. Dunque è lecito diffidare anche delle ultime ipotesi.



- La Nuova Linea Torino Lione è garantita? Chi la sostiene ha davvero in mente soltanto benefici generali e progresso sociale per tutti? C'è da dubitarne, a partire dal presidente dell'Osservatorio - in teoria un organismo imparziale - che nello stesso tempo presiede la commissione intergovernativa "per" la Torino-Lione e soprattutto è commissario del Governo "per" la medesima. Comunque, se dal 2005 il suo compito è raggiungere una qualche intesa tra la valle e la grande opera, dopo otto anni è manifesto che abbia fallito. Nessun accordo è stato sottoscritto dagli amministratori, l'opposizione non è diminuita, le denunce e i ricorsi sono aumentati, la tensione è cresciuta. Il coinvolgimento del territorio è stato tanto sbandierato quanto falso. L'"Accordo di Pra Catinat" del giugno 2008, spesso descritto come l'intesa finalmente raggiunta con gli amministratori locali, non è stato firmato da nessuno di loro. I Comuni che hanno votato delibere ufficiali contrarie all'opera sono ben 25: Oulx, Giaglione, Gravere, Venaus, Novalesa, Mompantero, Moncenisio, Bussoleno, Mattie, San Giorio, Bruzolo, Chianocco, Villarfocchiardo, San Didero, Sant'Antonino, Vaie, Chiusa San Michele, Sant'Ambrogio, Caprie, Villardora, Almese, Caselette, Avigliana, Alpignano e Rivalta. Persino i Comuni "favorevoli" non hanno mai approvato incondizionatamente la NLTL, esprimendo anzi pareri dubitativi (ad esempio le Delibere della Giunta e del Consiglio comunale di Susa n. 71/10, 22/11 e 11/11). Inoltre la Comunità Montana della Val Susa e della Val Sangone, territorialmente competente, è sempre stata contraria ed ha continuamente presentato osservazioni ai progetti e ricorsi legali.
- L'elenco delle carte truccate è lungo:
 - La Legge Obiettivo, che usurpa alle comunità locali il diritto di decidere avocandolo al potere centrale, è stata imposta, poi tolta per ammorbidire le proteste, poi rimessa surrettiziamente.
 - Le richieste ripetute e accorate di un confronto imparziale sui numeri e sui dati sono state continuamente respinte. Lo scorso anno l'appello indirizzato al Presidente del Consiglio da centinaia di esperti nazionali è stato addirittura deriso.
 - I veri documenti progettuali descrivono realtà completamente diverse da quelle proclamate sui giornali o in televisione. Persino il nome TAV è sbagliato: per essere classificato "alta velocità" secondo gli standard europei un treno deve viaggiare a velocità superiori a 250 km/h mentre questo non supererà i 220 km/h (120 km/h nel caso di convogli merci).
 - Mentre si sostiene che l'opera ridurrà i camion lungo la Val Susa, al Fréjus si sta costruendo la seconda canna del traforo autostradale.
 - Per giustificare la necessità della Torino-Lione si immagina che al 2035 il traffico di merci attuale sulle strade e sulle ferrovie valsusine aumenterà di 5 volte, e di 7 volte nel 2050. Per i proponenti la nuova linea sottrarrà transiti agli altri valichi alpini e nel 2035 in Val Susa passeranno 72.3 Mt di merci di cui 39.9 su ferro e 32.4 su strada. 32.4 Mt equivalgono a circa 2.156.000 camion: più di 3 volte i TIR attuali. A forza di togliere camion dalla strada, bisognerà raddoppiare l'autostrada A32 e la tangenziale di Torino!



- A regime, la NLTL prevede 364 treni al giorno di cui 312 merci. Un numero molto alto che serve a motivare la necessità dell'opera, altrimenti ingiustificabile. Parte dei treni merci (191) saranno instradati sulla direttrice AV/AC Torino-Milano, completata nel 2009. Peccato che il suo modello di esercizio preveda 160 treni al giorno fino a Novara (di cui 60 merci) e soltanto 60 (di cui 6 merci) tra Novara e Milano. Attualmente sulla nuova linea AV/AC Torino-Milano circolano meno di 50 treni passeggeri al giorno e nessun convoglio merci.
- Sulla stessa direttrice ad alta velocità, il TGV francese che collega già oggi Parigi a Milano non può viaggiare per l'incompatibilità dei sistemi di segnalamento e di restituzione del segnale adottati dalle ferrovie italiane e da quelle francesi.
- Si sostiene l'opportunità della NLTL in tempi di crisi perché produrrà posti di lavoro e immetterà liquidità nell'economia reale. Ma qualsiasi progetto, soprattutto dai costi così alti, crea occupazione. Anzi, le grandi opere sono "*capital intensive*" e generano pochi addetti - di scarsa qualificazione professionale - in rapporto agli ingenti investimenti. Il fatto che, durante una crisi, le opere pubbliche portino *keynesianamente* lavoro, era sensato nel 1930 quando, fatto 100 il capitale pubblico, 80 pagava maestranze e materiali. Oggi avviene il contrario e i tempi per la ricaduta locale degli investimenti sono lunghi e per niente anticiclici.
- I sondaggi propedeutici, i primi bandi di gara e gli appalti a Chiomonte hanno già sollevato seri dubbi di regolarità e di congruità contabile, causando numerose richieste ufficiali di chiarimenti. In oltre venti anni gli esposti, le denunce e i ricorsi, avanzati da cittadini, associazioni e istituzioni contro varie parti dell'opera sono decine. Nessuno, a oggi, è stata giudicato nel merito. A Firenze la Procura indaga funzionari ministeriali disonesti che hanno firmato pareri compiacenti sul progetto TAV toscano. Ma là i guasti sono già avvenuti e i giudici inevitabilmente ne cercano i responsabili. In val Susa si prova a fermarli prima che i danni siano fatti.
- Recentemente, l'architetto Virano ha dichiarato che, se si abbandonasse il progetto, l'Italia dovrebbe pagare penali per 1,6 miliardi. Tale valore - ha detto - deriverebbe dai finanziamenti da restituire, dalla liquidazione di LTF, dal ripristino delle aree di cantiere e dalla chiusura dei tunnel già scavati in Francia. Non ci sono fondi da rimborsare né sanzioni da pagare, come è scritto chiaramente al punto III.4.2.1. del contratto stipulato il 5.12.08 dai governi italiano e francese con l'Unione Europea: "*Il beneficiario del contributo può sospendere i lavori se vi sono circostanze eccezionali che li rendono impossibili od eccessivamente difficoltosi*". E: "*In casi debitamente giustificati il beneficiario può in qualsiasi momento rinunciare in tutto o in parte al contributo finanziario ... senza dover versare alcuna indennità*". Lo scioglimento di LTF è già in agenda nei prossimi mesi per far posto al nuovo soggetto che gestirà gli appalti. Le aree di cantiere dovranno comunque essere ripristinate al termine dei lavori ed i relativi costi sono già indicati negli elaborati progettuali. Le gallerie scavate non devono essere nuovamente riempite: di solito si chiudono con paratie o muri dal costo di qualche centinaia di migliaia di euro. E' invece plausibile che si aprano contenziosi con le ditte che hanno vinto gli appalti (la tratta Milano-Roma ne ha generato molti non ancora risolti). Le sanzioni eventualmente dovute, però, non possono superare l'importo complessivo dei contratti, che al momento riguardano soltanto il cantiere di Chiomonte. Le penali di solito sono riconosciute per "lucro cessante e danno emergente" e si attestano tra il 20% e il 30% del conto preventivo non potendo ovviamente superare spese generali e utile d'impresa. E potrebbero ricadere in capo ai funzionari pubblici che hanno generosamente o incautamente firmato quei contratti...
- Studiosi di diverse discipline (Calafati, Roccato, Mannarini, Della Porta, Piazza, Caruso, Revelli, Pepino, Algostino) hanno scritto interessanti saggi evidenziando, alla luce delle loro competenze sociologiche e giuridiche, gli errori di supponenza e arroganza che connotano non solo la Torino-Lione ma tutte le grandi opere inutili e imposte.

*Tutti documenti citati sono ufficiali e consultabili in rete o rivolgendosi agli autori.
Il sito web della Comunità Montana o quello di Wikipedia offrono eccellenti approfondimenti.*

*A cura della Commissione Tecnica della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone.
Bussoleno, 23 marzo 2013*

Scheda 1: TRASPORTO MERCI IN VALLE DI SUSAL

Analisi dei dati storici del traffico ferroviario e stradale, capacità della linea ferroviaria esistente e confronto con le previsioni dei proponenti della nuova linea Torino-Lione

Commissione Tecnica "Torino-Lione"

istituita dalla Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone e dal Comune di Rivalta di Torino

Aggiornamento: Marzo 2013

Il monitoraggio del traffico merci sulle Alpi

Dall'inizio degli anni '80 i dati di traffico merci sui valichi alpini sono oggetto di monitoraggio da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) del Dipartimento Federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC) della Confederazione Svizzera (sito web: <http://www.bav.admin.ch>). A partire dal 1° giugno 2002 tale attività viene svolta congiuntamente con l'Unione Europea, nell'ambito dell'Osservatorio del Traffico Merci nella Regione Alpina, previsto nell'ambito dell'Accordo sui Trasporti.

L'andamento storico del traffico merci in Valle di Susa

Il corridoio transalpino della Valle di Susa costituisce la principale direttrice lungo la quale si muovono i traffici merci con origine o destinazione in territorio italiano e francese. La lettura dei dati storici disponibili dal 1984 (Fig. 1) permette di formulare le considerazioni seguenti.



Fig. 1 – Traffico merci nel corridoio transalpino della Valle di Susa : dati storici vs capacità

Il traffico merci trasportato su ferrovia (curva rossa in Fig. 1) registra da oltre un decennio una notevole riduzione. Il dato più recente (3,4 milioni di tonnellate nel 2011) è pari a circa un terzo del massimo storico (10,1 milioni di tonnellate nel 1997).

Il traffico merci trasportato su strada (curva blu in Fig. 1) è sostanzialmente stabile dalla prima metà degli anni '90. I valori registrati nel quinquennio 1999-2004 (curva grigia in Fig. 1) costituiscono un'anomalia di carattere temporaneo dovuta alla forzata deviazione dei flussi di traffico per effetto dell'incidente nel tunnel autostradale del Monte Bianco (24 marzo 1999). A seguito della sua riapertura ai mezzi pesanti (9 marzo 2002), in pochi anni il trasporto su strada in Valle di Susa si è ricondotto al livello pre-anomalia. Il dato più recente (11,5 milioni di tonnellate nel 2011) è di poco inferiore alla media registrata nel quindicennio precedente (12,5 milioni di tonnellate tra 1996 e 2010, esclusa l'anomalia citata).

L'attuale capacità di trasporto merci della linea esistente Torino-Lione

L'attuale linea ferroviaria in esercizio a doppio binario tra Torino e Lione ha una capacità massima di trasporto merci (retta viola in Fig. 1) corrispondente a 32,1 milioni di tonnellate annue, valutata dall'Osservatorio Tecnico istituito dal Governo Italiano (Quaderno 1 "Linea storica - Tratta di valico"). Tale capacità è pertanto pari ad oltre 9 volte l'attuale traffico merci ferroviario (2011) nella Valle di Susa e oltre 3 volte il massimo storico registrato (1997).

Il Tunnel ferroviario del Fréjus attualmente in esercizio è stato oggetto di recenti lavori di ammodernamento, già completati sia sul tratto italiano che su quello francese. Grazie a questi interventi il tunnel ferroviario del Fréjus è idoneo al transito di treni merci a sagoma elevata (Gabarit UIC B1), quindi compatibili con il trasporto di container di grandi dimensioni e di servizi di autostrada ferroviaria (AFA).

Le previsioni di traffico merci formulate dai proponenti della nuova linea Torino-Lione

A giustificazione della necessità della realizzazione di una nuova linea ferroviaria da Torino a Lione, la società Lyon-Turin Ferroviare (LTF), appositamente costituita dai gestori ferroviari italiano (RFI) e francese (RFF), ha formulato alcune previsioni di traffico merci sul corridoio della Valle di Susa. Queste previsioni sono riprese dall'Osservatorio Tecnico istituito dal Governo Italiano come base per le valutazioni della convenienza economica dell'opera proposta (Quaderno 8, "Analisi Costi-Benefici - Analisi globale e ricadute sul territorio").

Le previsioni sono espresse sul periodo 2004-2053 e si riferiscono al traffico merci su strada (curva azzurra tratteggiata in Fig. 2) e su ferrovia (curva arancione tratteggiata in Fig. 2), nello scenario in cui la nuova linea ferroviaria venga costruita ed entri definitivamente in esercizio nel 2035 (come da crono-programma indicato nell'attuale progetto preliminare della tratta internazionale, approvato dal Governo Italiano con Deliberazione CIPE n. 57/2011).

Osservando il periodo 2004-2011 emerge con evidenza come tali previsioni siano fortemente eccedenti rispetto all'andamento reale indicato dai dati storici. L'errore è presente sia in termini quantitativi (con sovrastime comprese tra 2 e 3 volte) sia soprattutto in termini di tendenza. Infatti, secondo le previsioni di LTF, tra 2004 e 2010 nel corridoio in esame si sarebbe dovuta registrare una crescita del trasporto merci complessivo superiore al 30%, mentre i dati storici dello stesso periodo indicano una significativa riduzione.

Inoltre le tendenze di medio e lungo termine indicate da LTF (Fig. 2), basate su crescite ancor più sostenute (al 2035 merci su ferrovia decuplicate e merci complessive quintuplicate), appaiono quantomeno incompatibili con gli effetti indotti dall'attuale congiuntura economica mondiale, europea e nazionale.

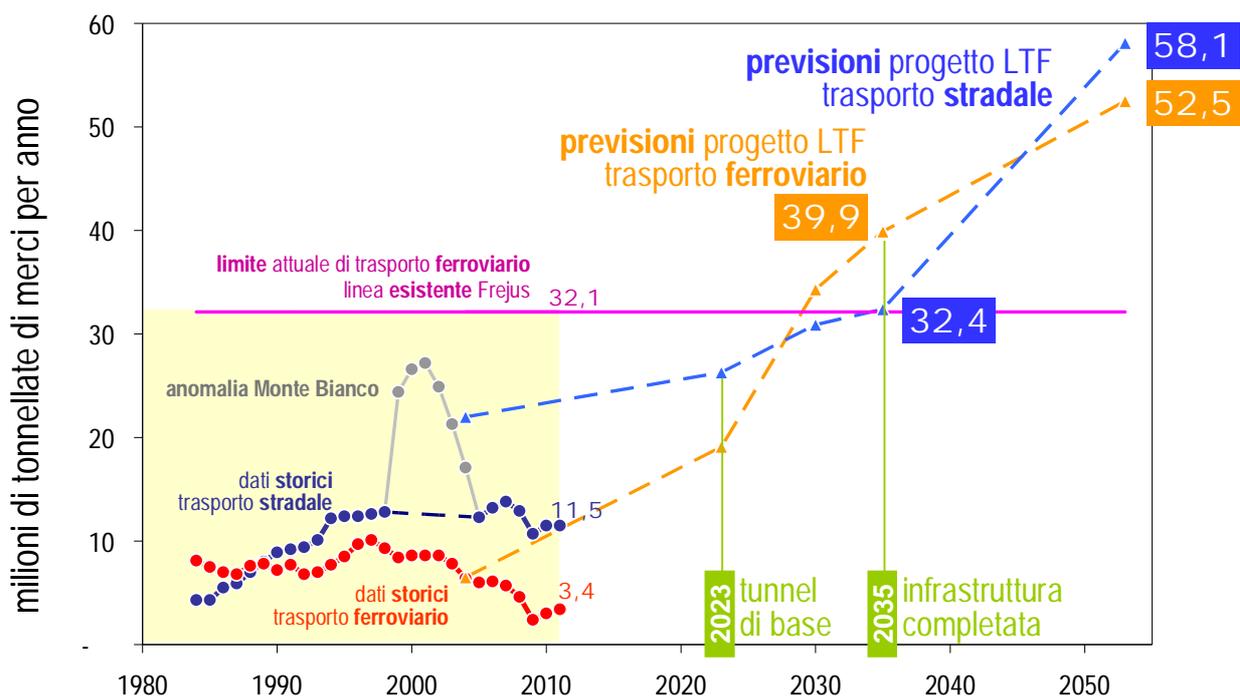


Fig. 2 – Traffico merci nel corridoio transalpino della Valle di Susa : dati storici vs previsioni

Scheda 2: AUMENTO DEL 300% DEI COSTI IN 10 ANNI
Analisi dell'aumento del costo chilometrico della NLTL tra il 2001 e il 2012
a seguito dei vari accordi tra Italia e Francia

Commissione Tecnica "Torino-Lione"

istituita dalla Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone e dal Comune di Rivalta di Torino

Formula utilizzata:

preventivo ufficiale / lunghezza ufficiale x percentuale di ripartizione concordata
sempre al netto dell'ipotetico contributo dell'UE per il 40%

- 29 gennaio 2001

Accordo Italia - Francia (*Ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani*)

Tratta "Saint-Jean-de-Maurienne – Bussoleno"

72 chilometri (43,5 in Francia e 28,5 in Italia)

Preventivo **6,7 miliardi** di euro

Francia 50 % - Italia 50 %

Italia = **70 M€/km** - Francia = **46 M€/km**

- 5 agosto 2004

Nuovo accordo Italia - Francia (*Ministro dei Trasporti Pietro Lunardi*)

Tratta "Saint-Jean-de-Maurienne – Bussoleno"

72 chilometri (43,5 in Francia e 28,5 in Italia)

Preventivo **6,7 miliardi** di euro

Francia 33 % - Italia 66 %

Italia = **93 M€/km** - Francia = **32 M€/km**

- 2007

Presentazione congiunta del nuovo progetto (*Ministro dei Trasporti Antonio Di Pietro*)

Tratta "Saint-Jean-de-Maurienne – Chiusa San Michele"

78,4 chilometri (45 in Francia e 33,4 in Italia)

Preventivo **10,4 miliardi** di euro

Francia 33 % - Italia 66 %

Italia = **123 M€/km** - Francia = **47 M€/km**

- 30 gennaio 2012

Nuovo accordo Italia – Francia (*Ministro dei Trasporti Corrado Passera*)

Tratta "Saint-Jean-de-Maurienne – Susa"

57,1 chilometri (45 in Francia e 12,1 in Italia)

Preventivo **8,2 miliardi** di euro

Francia 42,1 % - Italia 57,9 %

Italia = **235 M€/km** - Francia = **46 M€/km**

Il costo per l'Italia è aumentato da 70 a 235 milioni di euro al chilometro mentre per la Francia si è mantenuto praticamente costante. L'apertura dei cantieri per il tunnel di base è ipotizzata per la fine del 2014 o l'inizio del 2015.