

1. INTRODUZIONE

1.1. Storia e stato progettuale della Torino Lione

Le prime voci di un progetto TAV risalgono al 1988 con un collegamento Grenoble-Tunnel Monginevro-Torino che non ebbe seguito, ma nell'anno successivo l'associazione Tecnocity presenta ad un gruppo di politici ed esperti riuniti presso la fondazione Agnelli, l'idea della Torino-Lione con il tunnel da 50 Km.

Nel 1990, l'idea comincia a prendere piede, inizia il dissenso dei gruppi ambientalisti, mentre alla fine dell'anno ci sono i primi accordi Italo-Francesi, seguiti da un opuscolo contenente i risultati di uno studio della CEE per lo sviluppo di reti ferroviarie europee, compatibili con i più moderni mezzi allora disponibili, in Italia c'era il pendolino, invidiato dagli altri stati per la sua capacità di andar veloce sulle linee normali.

Nel 1991 viene fondato il gruppo Habitat che avvalendosi di professori universitari di alcune pregiate università italiane, cominciano a commentare e smontare tecnicamente tutte le idee che man mano vanno maturando, tutto ampiamente diffuso dai giornali locali, tra cui la Valsusa e Luna Nuova con tiratura che copre parte della cintura Torinese. A Giugno Pininfarina succede ad Angelli, affermando: *La nuova linea ad Alta Velocità costerà 7.200 miliardi e sarà necessaria per portare i 7,7 milioni di passeggeri internazionali ed i 18,6 Mt (milioni di tonnellate) di merci che si prevedono entro il 2002, contro un utilizzo attuale di 1 milione e mezzo di persone ed 8 Mt di merci.*

Studi vengono assegnati a varie società e cominciano a comparire le prime stime e ancora opuscoli che pubblicizzano la linea, alti e bassi di personaggi politici e responsabili delle ferrovie, mentre l'opposizione si allarga ai vari comuni interessati, alle comunità montane, istituti di ricerca indipendenti, a tutte le associazioni ambientaliste, i coltivatori diretti e così via.

A fine 1994 viene creata la società Alpetunnel con il compito iniziale di definire modalità dei finanziamenti e gestione del tunnel, subito dopo avviene la conferenza di Essen dove la linea Torino-Lione viene collocata tra 14 progetti su cui la UE deve pronunciarsi. Nel 1995 anche se i ministri di Berlusconi e Mitterand siglano l'accordo per finanziare gli studi di fattibilità, alla fine dell'anno sembra che ci sia una battuta di arresto, la stampa afferma che la TAV è al capolinea, dovuto alle fortissime opposizioni e battaglie locali "esempio la mozione dei 4 NO", sostenute soprattutto dalla Comunità Bassa Val Susa.

Solo nel 2000 compaiono i primi tracciati della tratta Internazionale che si estende da Bruzolo fino a Saint Jean de Maurienne, preparati dalla società incaricata Alpetunnel e quello alternativo dalla Provincia, ma la regione Piemonte opta per il tracciato di Alpetunnel, che passa sul versante nord della valle. Nel 2001 la società Alpetunnel accusata dalla Bressa di aver già speso 200 miliardi e di volerne altri 600 per altri studi, viene smentita da uno studio effettuato da Polinomia per la comunità Bassa Val Susa, che stronca i termini di fattibilità e di ritorno economico dell'opera. La stessa fattibilità viene smentita dalla società francese Setec-Economie a cui il CIG, Commissione Inter Governativa Italo-Francese, affida uno studio di valutazione economica, tramite Alpetunnel. E' la fine di Alpetunnel, ma subito un'altra società a partecipazione Italo Francese viene costituita per portare a termine gli studi, i sondaggi e i progetti, la Lyon Turin Ferroviaire, mentre nel frattempo il governo vara la legge obiettivo, che semplifica le procedure di verifica ambientale e taglia fuori dalla concertazione tutti gli enti locali.

Per la tratta Nazionale della Gronda di Torino, tutto il materiale rimane secretato su richiesta della CIG presieduta allora da Pininfarina e la presentazione del tracciato preliminare si fa attendere fino all'Aprile 02.

Nella primavera del 2003 compare il primo progetto preliminare della tratta nazionale, poi commentato e smontato tecnicamente da tutte le componenti dell'opposizione per via degli impatti ambientali, delle grossolane dimenticanze, tanto che nell'autunno RFI ritira il progetto.

La Comunità Montana Bassa Val Susa, richiede alla comunità Europea il parere su presunte violazioni della procedura VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). La risposta dell'UE pervenne il 12/02/04 e cita testualmente *"nessuna ipotesi di violazione alla direttiva 85/337/CEE ha potuto essere identificata riguardo al progetto di linea ferroviaria Torino Lione, in relazione al quale nessuna autorizzazione alla realizzazione dell'opera risulta essere stata concessa. Tale opera risulta ancora nella fase dello studio di "fattibilità".* Questo documento fa giustizia delle tante, troppe affermazioni sul fatto che l'Unione Europea ha già deciso, ha già finanziato, ecc

Nel 2004 viene redatto il secondo progetto preliminare, con molti più dettagli, con un certo numero di buoni propositi, ma la giustificazione tecnica ed economica dell'opera è ancora inesistente, mentre l'impatto ambientale permane insostenibile. Nel frattempo il CIPE approva la tratta internazionale, dove la redazione dei progetti di dettaglio richiede lunghi studi e sondaggi, tra i quali la galleria geognostica di Venaus all'imbocco italiano del tunnel.

Nel 2004 la Regione Piemonte con il Decreto del Presidente della Giunta Regionale (E.Ghigo) 14 ottobre 2004, n. 110, nomina la commissione di monitoraggio dei sondaggi geognostici. Ovviamente la commissione è composta da membri della Regione Piemonte Provincia e Comune di Torino, ministero dei Trasporti, RFI, A.A Giugno/2006

LTF, ma nessun componente delle amministrazioni locali o esperti indipendenti da essi nominati. In Francia le commissioni di controllo sono composte in ben altro modo, con osservatori indipendenti e diritto di convocazione controlli in tempi brevissimi.

Ad Agosto 2005 viene istituita la Commissione Tecnica Rivalta (dal nome dell'omonimo architetto) in cui sono rappresentati Ministero dei Trasporti, Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino, ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente), LTF, RFI come pure la Comunità Montana Bassa Val Susa. Le riunioni (circa settimanali) iniziano il 29 Agosto. Nelle sedute successive vengono trattati diversi argomenti, si evidenzia la mancanza dell'analisi delle criticità della tratta internazionale, si menziona l'approvazione della tratta nazionale da parte del CIPE del 3 Agosto 2005, ma non si riesce ad ottenere, né la delibera, né il progetto a cui si riferisce, né le modifiche approvate contestualmente alla delibera. La delibera, bloccata dalla Corte dei Conti, verrà pubblicata e messa agli atti solamente ad inizio Marzo 2006, con il titolo "Nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino.

Al 26 di Ottobre 2005, la commissione continua a premere sull'inizio dei lavori della galleria geognostica e a forzare decisioni, i rappresentanti degli enti locali, in assenza della delibera del CIPE (ormai son passati più di 4 mesi), prendono le distanze dalle commissioni. L'insistenza a discutere e a prender decisioni senza conoscere i termini di ciò che è stato approvato dal CIPE, è stata una grave forzatura.

La galleria geognostica, lunga 10 Km, con 6.3 metri di diametro e con 400-500 mila metri cubi di materiale estratto ed è in realtà una galleria a tutti gli effetti, una galleria di servizio. Si vuole far passare una galleria come questa come un sondaggio, senza verifica di impatto ambientale, senza analisi di criticità, senza verifiche locali idrogeologiche, senza piani di cosa bisogna fare in presenza di minerali pericolosi e senza una concertazione con le amministrazioni locali. Questo crea la protesta della popolazione locale, condotta però sempre in modo civile, i presidi, il blocco degli accessi al cantiere e i fatti dell'inizio di Dicembre del 2005.

Con tali vicende l'opposizione al TAV della Val Susa ha ottenuto rilievo a livello nazionale ed estero, i problemi non possono più esser nascosti dai mass media.

Tutti comuni della bassa Val Susa continuano compatti l'opposizione e s'instaurano i presupposti per un dialogo tra il governo e tutti gli enti coinvolti, mentre discussioni e eventuale ripresa dei lavori di sondaggio sono rinviati a dopo le Olimpiadi Invernali, magari anche a dopo le elezioni di Aprile 2006.

Il progetto definitivo della tratta nazionale è atteso per la primavera del 2006.

Il progetto della tratta internazionale è più avanzato e gli attuali obiettivi di LTF sono di iniziare al più presto i lavori per i sondaggi, in modo da arrivare al progetto preliminare e a quello definitivo entro il 2007, mentre i lavori di ricognizione proseguiranno fino al 2009. Nel 2007 Italia e Francia dovranno esprimere una reciproca dichiarazione di pubblico interesse all'opera. Se questa dovesse andare a buon fine, allora entro il 2009 saranno dati gli appalti e, finanziamenti permettendo, si avvieranno i lavori.

All'inizio del 2006, ISPA ha iniziato a pubblicizzare per televisione l'importanza della società e delle grandi opere da essa realizzate, promettendo prosperità e benessere all'opinione pubblica e ai potenziali investitori privati.

Nulla è ancora definitivo e soprattutto come si vedrà in seguito, i finanziamenti per la realizzazione dell'opera non è detto che ci siano.

Dopo anni e anni di richieste, nessuno è riuscito a dimostrare che sia necessaria un'opera così invasiva.

1.2. Inquadramento geografico

Per chi non la conoscesse, la Val Susa è un valle glaciale, una delle maggiori valli dell'ovest Piemontese e che si estende per più di 100 Km dal confine con la Francia fino alla pianura ad Ovest di Torino. Nota per i diversi siti dei Giochi Olimpici Invernali del 2006, la Val Susa è stata fin dall'antichità una valle di passaggio, per via dei suoi due passi naturali; il Moncenisio ed il Monginevro, rispettivamente a 2000 e 1800 metri di quota. Il Moncenisio sbocca sulla valle Francese dell'Arc, che passando a Modane scende stretta fino ad Aiton, qualche decina di chilometri prima di Chambéry. Dal Monginevro si accede invece a Briançon a da qui al sud della Francia.

Dai tempi delle legioni Romane all'unità d'Italia, quasi tutte le popolazioni del nord-nord-ovest dell'Europa hanno attraversato la valle di Susa, Galli, Longobardi (famosa fu la battaglia delle chiuse nel 773 dC), Barbari, Francesi, incluso i Cartaginesi, che guidati da Annibale scesero dal Moncenisio verso Susa con i loro elefanti.

Le frequenti scorribande sul fondo-valle ed i lunghi periodi in cui la nebbia si espandeva dalla pianura Padana, hanno contribuito a spostare la popolazione sui versanti delle montagne, creando numerosi centri ancora oggi in parte abitati permanentemente e mete di villeggiatura estiva. Mentre sul fondo valle si sono sviluppate agricoltura, industrie ed attività commerciali, sulle montagne rimangono vaste aree naturali di estrema bellezza e centinaia di testimonianze della vita e dei sacrifici della popolazione di montagna, delle guerre, della resistenza, la dove soltanto il rumore del treno rompe il sibilo del vento.

I numeri della Val Susa

- Popolazione: circa 76,500 residenti di cui 63,500 in bassa valle e 13,000 in alta.
- Superficie: 1047 Km quadrati, 468 in bassa valle ed 579 in alta.
- Comuni: 23 comuni in bassa valle 14 in alta valle, raggruppati nelle rispettive comunità montane "Comunità Montana Bassa Val Susa e Val Cenischia" e "Comunità Montana Alta Val Susa"
- Ferrovie esistenti: Torino – Bussoleno – Modane - Confine di Stato e Bussoleno Susa, per un totale di 89Km, non considerando il segmento della Bussoleno Torino facente parte della città e della cintura.
- Autostrade: A32 – Rivoli-Bardonecchia-Confine di Stato, 82 Km
- Strade Statali: SS24 del Monginevro (82 Km) e SS25 del Moncenisio (60Km), SS23 Cesana-Sestriere (11Km) e SS 335 Oulx-Bardonecchia (14Km). 167 Km in totale non considerando i segmenti in Torino e cintura.
- Fiume principale: Dora Riparia, lunghezza totale dalla sorgente alla confluenza con il fiume Po, 105 Km
- Bacini artificiali: Lago del Moncenisio, 333 milioni di metri cubi che alimenta centrali sia sul versante Italiano (Venaus) che Francese. L'impianto di Pont Ventoux con il bacini della Val Clarea e delle Gorge della Dora, nonché la relativa centrale sotterranea. Il lago di Rochemolles e la centrale di Bardonecchia.
- Valichi Internazionali: Colle del Monginevro, Colle del Moncenisio (maggio-ottobre), Colle della Scala (turistico - giugno-settembre), Traforo autostradale del Frejus, Traforo ferroviario del Frejus.
- Densità della popolazione: 22 abitanti/Km² in alta valle e 135 abitanti/Km² in bassa valle, contro una media nazionale di 192 ovviamente più alta per via del fatto che 85% della superficie della valle è costituito da monti e strette valli laterali.
- Densità ferroviaria: 85 Km ferrovia ogni 1000 Km² contro una media nazionale di 53. La valle ha una densità ferroviaria del 50% superiore a quella media nazionale.
- Densità autostradale: 78Km di autostrada ogni 1000 Km² mentre la media nazionale è di soli 22 Km. La densità autostradale in Val Susa è 3.5 volte superiore alla media nazionale.
- Densità strade statali: 159 Km di strade statali ogni 1000 Km² pari all'incirca della media nazionale di 152 Km .

La Val Susa si può definire un'area naturale abbastanza occupata, considerando le ampie zone montane e l'esigua striscia di terreno intorno al fiume, impegnata dalle strade statali, l'autostrada e la ferrovia. Una grande infrastruttura come una linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità crea inevitabilmente un impatto notevole sull'ambiente e sulla popolazione. Un impatto difficile da accettare anche nel caso esista una reale giustificazione tecnica economica per una infrastruttura così invasiva.

Km di Rete Ferroviaria		Km di Ferrovia per 100,000 abitanti		Km di Ferrovia per 1000Km2		Densità Abitanti Abitanti/Km2	
Germania	35,804	Val Susa	116	Belgio	115	Paesi Bassi	385
Francia	29,352	Finlandia	113	Lussemburgo	105	Belgio	338
Regno Unito	16,652	Svezia	111	Germania	100	Regno Unito	245
Italia	15,985	Austria	70	Val Susa	85	Germania	231
Spagna	12,298	Lussemburgo	69	Piemonte	74	Italia	192
Svezia	9,860	Irlanda	51	Regno Unito	68	Piemonte	167
Europa (media)	9,818	Francia	50	Paesi Bassi	68	Lussemburgo	154
Finlandia	5,850	Piemonte	44	Austria	67	Danimarca	123
Austria	5,647	Germania	43	Francia	54	Unione Europea	117
Belgio	3,518	Unione Europea	39	Italia	53	Portogallo	109
Portogallo	2,881	Danimarca	39	Danimarca	48	Francia	108
Paesi Bassi	2,806	Belgio	34	Unione Europea	46	Austria	97
Grecia	2,383	Spagna	31	Portogallo	31	Spagna	80
Danimarca	2,047	Portogallo	29	Irlanda	27	Grecia	76
Irlanda	1,919	Regno Unito	28	Spagna	24	Val Susa	63
Piemonte	1,870	Italia	28	Svezia	22	Irlanda	54
Lussemburgo	274	Grecia	24	Grecia	18	Svezia	20
Val Susa	89	Paesi Bassi	18	Finlandia	17	Finlandia	15

Fonte: Union international chemin de fer (Uic.) - Anno 2002 e ISTAT per i dati locali

Prima di passare all'esame dell'opera si vuole ancora dare una panoramica dei trasporti ferroviari in Piemonte in Italia ed in Europa e fare qualche confronto.

Nel nostro paese su 15,985 km di rete ferroviaria, solo 6221 sono a doppio binario ed elettrificati, quando la rete a doppio binario in Francia è quasi estesa come l'intera rete italiana (14.135 km pari al 44.6% dell'intera rete SNCF), ed in Germania la rete a doppio binario elettrificata è di poco inferiore a quella francese (12.267 km pari al 43% di tutta la rete). Ciò comporta che nel nostro paese abbiamo l'84% del traffico ferroviario complessivo concentrato su poco più di 6000 km di linee (38 % del totale).

La rete ferroviaria Italiana è la quarta per estensione, dopo Germania, Francia e Regno Unito, ma la densità di ferrovia per abitanti e tra le più basse d'Europa. Solo 28Km di ferrovia ogni 100,000 abitanti, contro i 43 Della Germania, i 50 Km della Francia o i 113 Km Finlandia. Le media del Piemonte e Val Susa sono maggiori di quella Italiana. Questo parametro indica che il servizio in Italia è meno capillare che in Germania o Francia.

Rete ferroviaria in esercizio per tipologia e zona territoriale - Anno 2002 (in chilometri)									
Compartimento Fonte Istat-FS	Binario Doppio		Binario Singolo		Totale	%Regione	bin doppio		binario singolo
	Elettrificate	Non-elettrificate	Elettrificate	Non-elettrificate			elettrif	totale	
Torino	498	520		851	1,869	12%	27%	54%	46%
Milano	677	667		203	1,547	10%	44%	87%	13%
Genova	360	188		3	551	3%	65%	99%	1%
Verona	409	235		165	809	5%	51%	80%	20%
Venezia	376	95		316	787	5%	48%	60%	40%
Trieste	298	82		98	478	3%	62%	79%	21%
Bologna	452	404		30	886	6%	51%	97%	3%
Firenze	907	226	18	578	1,729	11%	52%	66%	34%
Ancona	360	336		453	1,149	7%	31%	61%	39%
Bari	298	352		581	1,231	8%	24%	53%	47%
Roma	645	373		80	1,098	7%	59%	93%	7%
Napoli	422	318		275	1,015	6%	42%	73%	27%
Reggio Calabria	378	237	10	386	1,011	6%	37%	61%	39%
Palermo	141	637		621	1399	9%	10%	56%	44%
Cagliari			16	412	428	3%	0%	0%	100%
Italia continentale	6,080	4,033	28	4,019	14,160	89%	43%	71%	29%
Italia	6,221	4,670	44	5,052	15,987	100%	39%	68%	32%

Il Piemonte, o meglio, il compartimento di Torino, è quello con la rete ferroviaria più estesa d'Italia, ben 1870Km di ferrovia, ma solo il 27% è a doppio binario ed elettrificata, un altro 27% è a doppio binario senza elettrificazione e il 46% sono ferrovie a binario singolo, non elettrificate (vedi tabella). La percentuale media italiana di ferrovie a doppio binario elettrificate è del 39% e 43% dell'Italia continentale. Questo colloca il compartimento di Torino al penultimo posto nell'Italia continentale, davanti alla Puglia.

Gran parte delle merci scorrono sui 500 Km a doppio binario, essenzialmente nelle direttrici Torino, Milano, Genova, Piacenza, Bardonecchia e Sempione, mentre gran parte delle linee passeggeri tra cittadine piemontesi su altre direttrici sono principalmente servite da linee a binario unico, non elettrificate, molte delle quali in stato di degrado pronunciato e non in grado di fornire un servizio degno dell'epoca in cui viviamo.

RIFERIMENTI

La documentazione con i titoli nella lingua originale, utilizzata per preparare quest'opuscolo sulla Torino - Lione è la seguente:

Documentazione di progetto

1. *Italferr - L161 00 R13*, secondo progetto preliminare della tratta Nazionale con in suoi annessi, mappe, etc
2. *LTF - PP 2085 TSE3*, progetto preliminare della tratta Internazionale, annessi e mappe.

Documentazione tecnica della commissione tecnica Rivalta

3. *Com Tec Rivalta – Programma dei lavori 29 AGOSTO*
4. *Com Tec Rivalta – Ubicazione cantieri e siti di stoccaggio dello smarino. 12 ottobre 2005*
5. *Com Tec Rivalta – Cunicolo esplorativo di venaus proposte di variazioni/integrazioni al progetto 09 novembre 2005*
6. *Com Tec Rivalta – Stato di avanzamento dei lavori Settembre – Novembre 2005*
7. *Qualche risposta sulla questione dell'ammodernamento della rete ferroviaria internazionale Torino-Lione (TAC-TAV) 10 dicembre 2005*
8. *Com Tec Rivalta - Proposte per approfondimenti sul tema dell'impatto acustico. 13 dicembre 2005*
9. *Com Tec Rivalta – Verbali riunioni dal 29 Agosto al 13 Dicembre*
10. *Com Tec Rivalta – Modello di Esercizio – 13 Dic 2005*

Studi e statistiche

11. *Federtrasporto, Centro Studi Indagine congiunturale sul settore dei trasporti, 1° semestre 2002, No 14 Luglio 2002*
12. *Region Rhone-Alpes – Expertise sue le projet de livraison ferroviaire voyageurs et marchandises Lyon-Turin 30 Sept 1977.*
13. *GIP Transalps – Prevision de Trafic d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie dans un cadre du projet Lyon-Turin – Rapport Final Novembre 2000.*
14. *Polinomia - La Valle di Susa nel contesto del traffico merci transalpino: il progetto Alpetunnel e le sue prospettive, Maggio 2001.*
15. *Ecole Polytechnique Federale de Lausanne e Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Infrastrutture Civili del Politecnico di Torino. Progetto "Primola".*
16. *Setec Economie – Previsione di traffico merci senza vincoli di capacità, Giugno 2000*
17. *FS, RFF e SNCF e Alpetunnel l'Etude de modernisation de la ligne à l'horizon 2020.*
18. *Dott. M.Federici, Analisi termodinamica integrata dei sistemi di trasporto in diversi livelli territoriali –Università di Siena, 2001.*
19. *Università di Siena, Centro di Geotecnologie, Progetto Ferroviario Torino-Bussoleno, Gennaio 2003*
20. *ANPA, Rassegna degli effetti derivanti dall'esposizione al rumore, RTI CTN_AGF 3/2000*
21. *M.Zambrini, WWF Italia, La costruzione della rete AV/AC dalla finanza di progetto alla finanza creativa, Maggio 2004*
22. *ISTAT, Statistiche dei trasporti 2003-2004.*
23. *A.Debernardi, Dai buchi nei monti all'esercizio integrato: uno scenario alternativo per il rilancio del trasporto ferroviario attraverso le Alpi.*
24. *S.Lenzi - "Indagine sullo stato di attuazione della Legge-Obiettivo in materia di infrastrutture e insediamenti strategici", elaborata dalla Sezione centrale di controllo della Corte dei Conti sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato (approvata con Delibera 8/2005 il 22 marzo 2005), Roma, 4 aprile 2005*
25. *Memoria Per La Commissione Petizioni Del Parlamento Europeo. S.Lenzi. Torino, 28 novembre 2005*
26. *OECD, Statistics of the Member states, edition 2005.*
27. *Eurostat, european database of transport*
28. *Eurostat – Energy, transport and environment indicators – Data 1997-2002*
29. *Commissione Intergovernativa Franco-Italiana per la nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione - Relazione del gruppo di lavoro Economia e Finanza Dic 2000.*
30. *LCPC-LIVIC-INRETS - Route Automatisee Poids Lourds- Rapport final – June 2004*

Documentazione ufficiale della Regione Piemonte e delibere

31. *Integrazioni alla DGR 26-12997 del 21 luglio 2004 relativa al parere regionale sul "Nodo Urbano di Torino, potenziamento linea Bussoleno - Torino e Cintura Merci" con annesso elettrodotto a 132 KV*
32. *D.G.R. n. 40-9816 OGGETTO: Art. 3 comma 9 D.lg. 190/2002 espressione dell'intesa di competenza Regionale per l'autorizzazione Ministeriale relativa al Progetto prot. n. 2682/26-26.5 presentato in data 06/03/2003 "Cunicolo esplorativo di Venaus"*
33. *D.G.R. n.67-10050 e D.G.R. n.68-10051 Torino, 21 Luglio 2003 Parere favorevole progetti LTF e RFI*
34. *D.G.R. n. 69-1011 OGGETTO: Istituzione di Commissione Tecnica a supporto degli Enti Locali piemontesi interessati dalla linea AC/AV Torino-Lione, 3 Ottobre 2005.*
35. *Decreto del Presidente della Giunta Regionale 14 ottobre 2004, n. 110 Nomina dei componenti il Comitato di Monitoraggio relativo ai Sondaggi Geognostici per la caratterizzazione del sottosuolo attraversato dalla infrastruttura ferroviaria Torino-Lion.*
36. *Reg Piemonte Prot 14431/26.5 Risposta puntuale alle osservazioni della Comunità Montana... 1/12/2004*
37. *D.Lgs. Governo del 13 gennaio 1999 n° 41. Attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia.*

Documentazione ufficiale del Governo Italiano e delibere

38. *Memorandum di intesa tra l'Italia e la Francia sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, 5 Mag 2005*

39. *Legge 27 marzo 1992 n. 257. Norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto. E successive modificazioni.*
40. *DECRETO LEGISLATIVO 20 agosto 2002, n. 190 (in G.U. n. 199 del 26 agosto 2002- Suppl. Ordinario n. 174 - in vigore dal 10 settembre 2002) - Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.*
41. *DECRETO LEGISLATIVO 24 maggio 2001, n.299 Attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.*
42. *DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 18 novembre 1998, n. 459. Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.*
43. *LEGGE 27 settembre 2002, n.228 Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001*
44. *LEGGE 21 dicembre 2001, n. 443 Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive (G.U. n. 299, 27 dicembre 2001, Supplemento Ordinario)*
45. *PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001):*
46. *CIPE - Nuovo Collegamento Ferroviario Transalpino Torino-Lione, Approvazione Tratta Internazionale, Roma, 5 dicembre 2003*
47. *CIPE – Nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: Potenziamento linea ferroviaria Torino Bussoleno, 05/08/2005.*
48. *E CINTURA MERCICorte dei conti - delibera n. 5/2004/g della sezione centrale di controllo della corte dei conti sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, 21 Gennaio 2004*

Documentazione ufficiale della Comunità Europea (ottenibile anche in altre lingue sui siti EU e TEN-T)

49. *Analisi degli studi condotti da LTF in merito al progetto Lione-Torino (sezione internazionale) TREN/05/ADM/S07.54919/2005 revised Version 2*
50. *TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK European Commission TEN-T priority projects ISBN 92-894-3963-7*
51. *TEN-T Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005.*
52. *LIBRO BIANCO La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte ISBN 92-894-0343-8 –ed 2001*
53. *Direttiva del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati*
54. *Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al Libro verde sui partenariati pubblico/privato e sul diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni COM(2004) 327 def. (2005/C 120/18).*
55. *Parere del Comitato delle regioni in merito al Libro verde sull'approccio dell'Unione europea alla gestione della migrazione economica (2006/C 31/09)*
56. *REGOLAMENTO (CE) n. 1159/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 6 luglio 2005 che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee*
57. *REGOLAMENTO (CE) N. 807/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 aprile 2004 recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee*
58. *DECISIONE N. 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti*
59. *DECISIONE DELLA COMMISSIONE del 30 maggio 2002 relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema energia del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE [notificata con il numero C(2002) 1949]*
60. *DIRETTIVA 2001/14/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 febbraio 2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza*
61. *DIRETTIVA 96/48/CE DEL CONSIGLIO del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità*
62. *DIRETTIVA 95/19/CE DEL CONSIGLIO del 19 giugno 1995 riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura*
63. *COMMISSION DECISION of 30 May 2002 concerning the technical specification for interoperability relating to the rolling stock subsystem of the trans-European high-speed rail system referred to in Article 6(1) of Directive 96/48/EC (notified under document number C(2002) 1952)*
64. *Oggetto: Aiuti di Stato N 810/2002 – Italia Piano di incentivazione per il trasporto di merci per ferrovia -articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166 - C(2003)4538fin*

Documentazione Locale

Tutte le osservazioni, petizioni, lettere, articoli preparati dal 2002 ad adesso ed inviati alle Istituzioni da:

- *Amministrazioni locali come le Comunità Montane e i Comuni,*
- *Associazioni ambientaliste, e.g. Legambiente Valsusa, WWF, Habitat, Pro Natura Torino,...*
- *Comitati spontanei contro la Torino-Lione*
- *Lettere di solidarietà di associazioni ed istituzioni.*