

2.5. Chi partirà da Torino sul TAV...

- Potrà beneficiare dell'alta velocità solo in Francia, infatti, la mancanza del collegamento in Torino, fa sì che i treni continueranno a viaggiare sulla vecchia linea fino a San Didero, dopodiché nelle gallerie i TAV viaggeranno a velocità intorno ai 120-130 Km/h.
- Non troverà alcuna fermata in Val Susa, neppure nelle stazioni sciistiche. Il treno passerà centinaia di metri sotto terra e lontano dal centro valle. L'unica stazione (di servizio) sarà a Modane, a 360 metri di profondità. Chissà magari i Francesi potrebbero un giorno aprirla al pubblico, farvi fermare qualche treno ed avvicinare le distanze tra Torino, Milano e le località sciistiche francesi, notoriamente meno care.
- Arriverà a Lione in non meno di 2 ore e 10 minuti, questo perché la velocità sarà limitata dai merci sulla tratta internazionale ed in parte dalla linea storica tra Torino e Bruzolo. Il risparmio di 1 ora e 25 minuti sulla percorrenza attuale (3 ore 35 min, dati Artesia 2005) è dovuto alla maggior velocità della linea (risparmio 45 minuti) ma anche al fatto che la linea è circa più corta (risparmio 30 minuti) e che non vi è rallentamento per sosta a Modane per cambio personale (risparmio 5 min) e a Chambéry (risparmio 5 minuti). L'ipotesi di RFI di poter raggiungere Lione in 1 ora e 45 minuti non è credibile.
- Potrà arrivare a Parigi via Lione in non meno di 4 ore e 20 (tipicamente 4 ore e 30 minuti) visto che il più veloce TGV sulla tratta Lione Parigi impiega 1 ora e 55 minuti, ma quasi tutti i TGV su questa tratta impiegano 2 ore e 15 minuti (dati SNCF 2005). Sulla tratta Torino Parigi il risparmio sarà solo di 1 ora.

2.6. Il trasporto passeggeri

Il costo di un biglietto di seconda classe, Torino Parigi e ritorno, sugli attuali TGV è di 220 € mentre in prima classe è di 330 € (tariffe Trenitalia e SNCF 2005). Quando la Torino-Lione sarà in funzione il costo per gli utenti del TAV sarà intorno a 400 - 450 € per un biglietto d'andata e ritorno in seconda classe.

Le compagnie aeree sono già oggi in grado di offrire la tratta Torino - Parigi a tariffe compatibili con quelle ferroviarie. Chi ha fretta continuerà a prender l'aereo (3,5 ore da Torino Porta Susa a Parigi Gare de Lyon) e chi non potrà permettersi i costi dell'aereo, continuerà a viaggiare sui treni ordinari o in auto.

LTF e RFI ammettono che il trasporto passeggeri non è sufficiente a giustificare economicamente l'opera ed è tutto da dimostrare che si riescano a riempire giornalmente 18 treni a lunga percorrenza, 14 treni ETR o TGV lunghi 350 metri e 4 treni ordinari lunghi 250 metri (dati RFI). Si tratterebbe di una capacità superiore a 10,000 persone al giorno per ciascun senso.

2.7. Il trasporto delle merci

LTF prevede che la linea storica sia saturata nel 2015, che nel 2020 oltre 3 milioni di mezzi pesanti attraverserebbero ogni anno le Alpi centrali, e la nuova linea Torino - Lione darà la possibilità di:

- trasferire su rotaia 1 milione di mezzi pesanti all'anno (che corrisponde ad annullare il traffico pesante nel traforo stradale del Frejus)
- arrivare a trasportare 40 Mt nel 2030. Stima del promotore al 1991, vedi Fig 2.7-2 [29].
- trasportare 20Mt nel 2020 (stima del 1997) [10].
- 4000 passeggeri al giorno, oltre alle merci

La capacità della linea storica è stata analizzata in diversi studi e bisogna sapere che non esiste un metodo matematico unico, ce ne sono svariati, ottimistici o conservativi.

- Lo studio congiunto SNCF-RFF-FS del Marzo 2000, piuttosto conservativo, calcola la capacità in 20Mt all'anno (185 treni merci + 66 passeggeri al giorno).

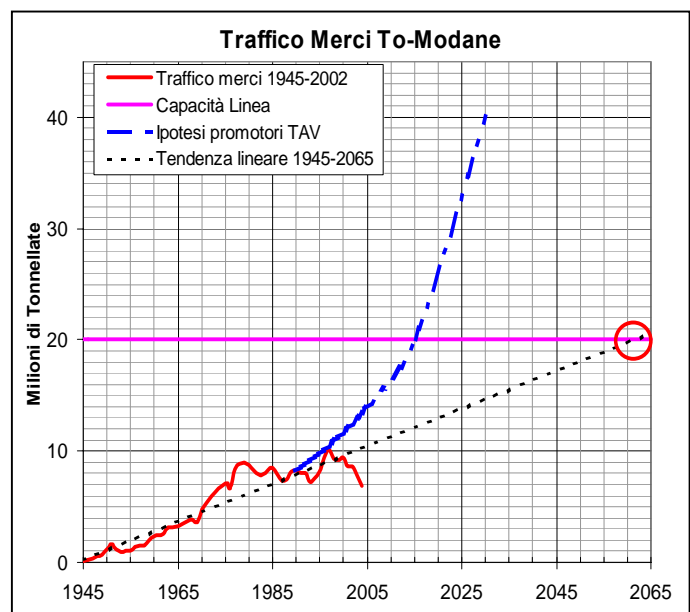


Fig. 2.7-1 Traffico Merci To - Modane e ipotesi TAV

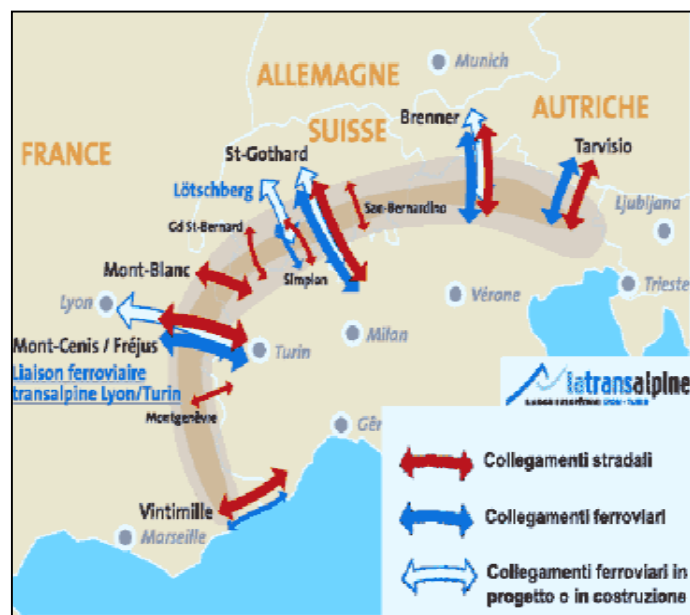


Fig. 2.7-2 Trasporti merci nell'arco alpino

- Lo studio Polinomia del Maggio 2004, calcola la capacità in 27 Mt all'anno, 150 treni merci e 70 passeggeri al giorno, assumendo miglioramento tecnologico delle sottostazioni elettriche.

Dalle previsioni di trasporto e dall'andamento nel passato della Fig 2.7-1 si possono osservare diversi aspetti interessanti:

- L'anno in cui occorre iniziare i lavori, pari all'anno in cui si prevede di saturare la linea, meno la durata dei lavori, pari a 9 anni, ovvero inizio nel 2007 secondo i promotori (vedi 2.13).
- I fautori del TAV hanno previsto che partendo da 8 Mt di merci nel 1991, si arrivasse a 12.5 Mt nel 2002 e a 20Mt (saturazione) nel 2015. Peccato che nel 2002, ovvero a metà strada tra il momento in cui è stata fatta la stima e la data in cui l'opera dovrebbe essere funzionante, il traffico si sia incrementato di 1.6 Mt invece che di 4.5 Mt (era sovrastimato di quasi 3 volte).
- Nel 2004 è anche peggio visto che le merci trasportate sono state solo 6.9 MT, ovvero più o meno quelle del 1991, anno in cui si è fatta la stima.
- Questo porta a dire senza alcun errore o dubbio che nel 2002 i promotori avevano stimato un incremento della domanda di trasporto 3 volte superiore a traffico che in effetti c'è stato, questo perché per definire la curva di crescita della domanda è stato usato un modello di sviluppo non realistico.
- Con l'andamento attuale del traffico merci si otterrebbe la saturazione della linea storica solo intorno al 2055, quindi l'inizio dei lavori potrebbe essere tranquillamente rimandato a dopo il 2040.

Una percentuale rilevante delle merci che transitano sulla linea storica, sono dirette o provengono dal Nord-ovest dell'Europa (Francia del Nord, Olanda, Belgio, Inghilterra) o dal Sud della Francia, pur non essendo questa la via più breve.

Non è che in questi anni si è cercato di aumentare il traffico al Frejus deviando altri flussi, per dar prova della necessità della linea ad alta capacità? Sarà così anche in futuro?

Tab 2.7-1 Matrice Internazionale dei trasporti – anno 2004 – (elaborazione da dati Eurostat)

International transportation matrix year 2004 (tons x 1000)	Austria - Switzerland	Belgio Luxembourg	East Europe	France	Germany	Italy	North East Europe	Netherland	Scandinavia	South East Europe	Spain Portugal	Total
Austria - Switzerland	656	429	2,007	558	7,307	5,510	995	425	204	2,223	44	20,358
Belgio Luxembourg	767	1,937	39	5,617	4,699	3,249	131	1,764	267	24	192	18,686
East Europe	3,146	88	3,169	22	926	600	26,017	13	20	1,077	15	35,093
France	247	5,914	9	0	2,399	5,746	170	361	351	130	386	15,713
Germany	8,834	3,741	1,338	4,698	0	11,326	5,707	2,257	2,290	421	756	41,368
Italy	1,141	2,007	225	1,813	4,576	0	394	728	467	239	31	11,621
North East Europe	11,610	277	3,184	556	14,522	822	22,641	352	326	1,008	59	55,357
Netherland	246	1,261	131	1,044	13,484	1,318	587	0	94	2	9	18,176
Scandinavia	243	260	4	367	2,175	862	148	62	17,310	9	3	21,443
South East Europe	3,283	166	1,384	108	105	1,222	379	3	19	823	8	7,500
Spain Portugal	15	199	13	433	676	35	33	9	2	6	1,126	2,547
Total	30,188	16,279	11,503	15,216	50,869	30,690	57,202	5,974	21,350	5,962	2,629	247,862

Legenda

- North East Europe: Poland, Czech Rep, Slovakia, Latvia, Lithuania, Estonia
- East Europe: Hungaria, Romania, Ukraine
- South East Europe: Croatia, Serbia-Montenegro, Macedonia, Bosnia-Hzergovina, Bulgaria, Albania, Greece
- Scandinavia: Denmark, Finland, Norway, Sveden

Per cercare di capire il flusso di trasporti tra gli stati occorre ricorrere alle matrici di traffico, che sono disponibili presso Eurostat. La Tab 2.7-1 raffigura una di queste matrici per l'anno 2004, per semplificare la lettura alcuni stati sono stati raggruppati in aree geografiche. Il traffico del 1995, 2001 e 2002 è stimato perché nelle matrici mancano i dati Italiani. Le righe rappresentano il traffico merci uscente da un paese, le colonne quello entrante. Le merci transitanti tra il confine italiano e quello francese, passano o dal Frejus o da Ventimiglia, e si possono dividere in due gruppi: 1) le merci scambiate tra Italia ed i paesi limitrofi (Francia - Spagna - Portogallo) e 2) quelle in transito, per esempio le merci tra la Spagna e il sud est Europeo. Le prime sono evidenziate in

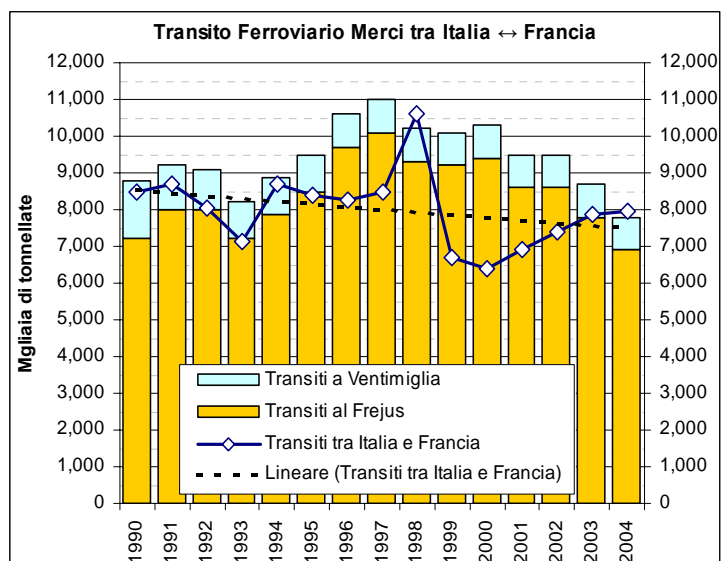


Fig 2.7-3 Transito Ferroviario Merci Italia – Francia

caselle verdi ed in giallo le seconde. Nella matrice si possono identificare quantità di merci che non dovrebbero passare per il Frejus perché non è il percorso più corto, sono evidenziate nelle celle in bianco (esempio Francia - Svizzera), e merci che con certezza non passano ne' al Frejus ne' a Ventimiglia (celle in grigio).

Il totale delle merci che sarebbero dovute transitare tra il Frejus e Ventimiglia dovrebbe essere 7,964 milioni di tonnellate.

Facendo lo stesso esercizio per diversi anni, si può comparare la serie di dati ottenuti con i dati delle merci transitate al Frejus (dati RFI), come in Fig 2.7-3. Nella figura si nota che il totale delle merci in transito tra Italia e Francia è inferiore alla somma dei traffici realmente transitati al Frejus e Ventimiglia, nel 2000 è addirittura inferiore di 3 milioni di tonnellate. Questa è la spiegazione che dal Frejus passano anche merci il cui tragitto preferenziale sarebbe un altro e come vedremo in seguito questo sarà confermato anche da studi istituzionali.

La risposta alla seconda domanda è più complessa, e occorre fare delle considerazioni qualitative partendo da quanto il traforo del Frejus contribuisce all'intero traffico merci attraverso le alpi. Per tanti anni nel traforo del Frejus è passato circa il 25% di tutte le merci che hanno attraversato l'arco alpino su ferrovia (Fig 2.7-4). Dal 2000 il rapporto ha preso a diminuire fino al 16% nel 2004, sia per l'aumento di traffico sugli altri trafori alpini, sia per la riduzione della quantità media di merce per treno e della densità media della merce trasportata, (vedi 4.1).

Come è presumibile il traffico su un valico delle alpi dipende in qualche modo da quello che accade su tutti i valichi alpini. Ci sono altri 3 trafori ferroviari (vedi Fig 2.7.-2) in fase di costruzione o ammodernamento Lötschberg (2007) collegato al Sempione, Gottardo (2014) e Brennero. Sempione/ Lötschberg e Gottardo porteranno via dal Frejus tutto il traffico merci destinato alla direttrice nord-ovest.

Purtroppo le linee a binario unico Genova – Savona - Ventimiglia e la Nizza – Cuneo - Torino, non aiuteranno in futuro ad alleggerire il traffico sul Frejus, se non quando adeguatamente potenziate ed ammodernate. Sulla linea Genova - Ventimiglia si sta eseguendo il raddoppio e le stime prevedono che la parte Italiana possa essere completata entro il 2010 e quella Francese entro il 2015. Pertanto dal 2015 in poi tutto il traffico proveniente dalla penisola Iberica e dal sud della Francia destinato al centro-sud Italia verrà instradato via Ventimiglia. L'eventuale potenziamento, per ora non previsto della Torino – Cuneo - Nizza fornirebbe un ulteriore collegamento tra il nord Italia e la penisola Iberica, anche perché la Francia ha in previsione di triplicare i binari fino a Ventimiglia.

Per capire l'influenza degli altri trafori ci si può limitare per semplicità ai valichi adiacenti, ovvero Ventimiglia e Sempione, il loro traffico merci e passeggeri odierno (medie su 365gg), le capacità delle linee, e stimare l'andamento globale del traffico su tre valichi con la crescita del 1% per i treni passeggeri (ottimistico perché è in calo) e del 2% per i treni merci, la media Europea. Non si ipotizzano per ora variazioni di politiche di trasporti (e.g ferroustage) perché si sommerebbe un'ulteriore incognita, ovvero la loro riuscita (vedi para 4.3).

La capacità dei tre valichi passa da un valore attuale di 388 treni al giorno a 598 dal 2015 in avanti (Fig 2.7-5). Il primo incremento si ottiene nel 2007 quando il completamento del Lötschberg porta la capacità del Sempione da 140 a 220 treni al giorno. Il secondo nel 2010 al completamento del raddoppio della Genova - Ventimiglia, la cui capacità aumenterà da 90 a 200 treni al giorno. Il terzo incremento si otterrà nel 2015 quando verrà ultimato il raddoppio della Ventimiglia - Marsiglia, che farà ulteriormente aumentare la capacità a 220 treni al giorno. La capacità del Frejus rimane invariata a 158 treni al giorno. La Fig 2.7-5 mostra che al

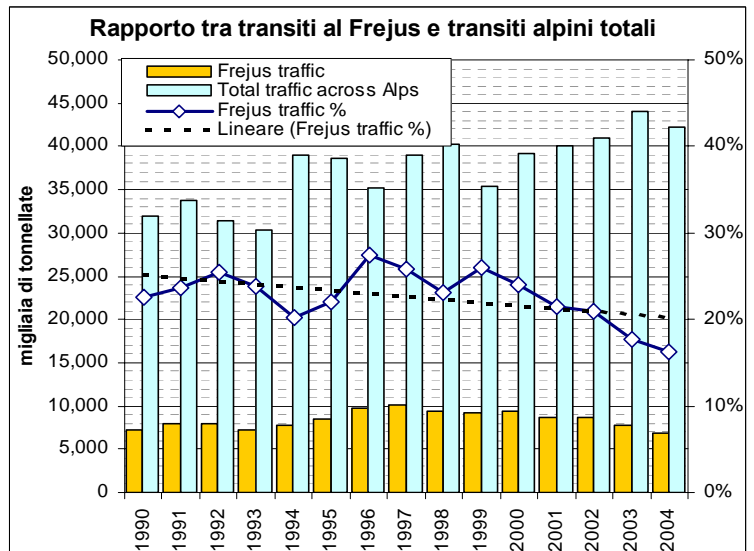


Fig 2.7-4 Rapporto tra transiti al Frejus e arco Alpino

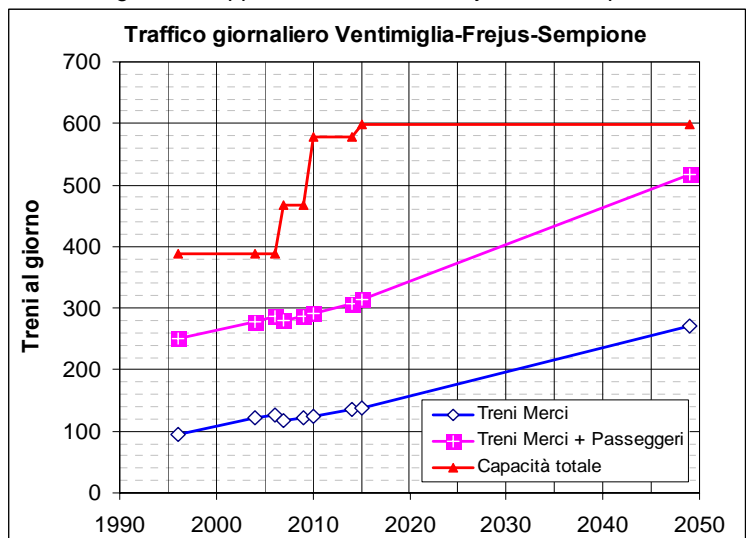


Fig 2.7-5 Traffico ferroviario totale Ventimiglia-Frejus-Sempione

2030 ci saranno ancora 200 tracce libere tra i tre valichi.

Per cercare di descrivere l'effetto del potenziamento della linea di Ventimiglia e del traforo del Lötschberg sul traffico al traforo del Frejus, occorre trovare un criterio di ripartizione del traffico. Si potrebbe pensare al criterio del percorso minimo, ma è complesso e impossibile da attuare, meglio un criterio semplice ed intuitivo come quello della ripartizione e riequilibrio del traffico. Come esempio si può citare la linea di Ventimiglia, la cui capacità attuale è di 90 treni al giorno, satura di treni passeggeri e con circa una decina di treni merci al giorno. Nel momento in cui sarà completato il raddoppio, i treni merci diventeranno subito magari 50 al giorno, togliendo al Frejus 30-40 treni, e questi 10-20 al Sempione e sua volta, 5 o 6 treni che prima passavano a Luino-Chiasso. Il fatto di aver limitato questo breve studio ai soli valichi adiacenti non è limitativa perché l'influenza dei valichi immediatamente successivi, Luino e Chiasso, è sicuramente meno rilevante sul traffico di Ventimiglia e del Frejus.

La Fig. 2.7-6 mostra l'evoluzione del traffico al traforo del Frejus derivante dai potenziamenti definiti precedentemente, assumendo che nulla venga fatto sulla Torino-Modane. Non è un calcolo preciso, le variazioni non saranno in realtà così brusche, ma le previsioni a lungo termine non sono mai precise perché dipendenti da condizioni economiche e politiche del complesso di stati. **L'importante è prendere atto che in un sistema chiuso come l'arco alpino, l'aumento di potenzialità di un valico si riflette su tutti i valichi dell'arco.**

Non è corretto fare una proiezione di traffico sul singolo valico ignorando, come fatto dai promotori della Torino-Lione, i lavori nei valichi adiacenti.

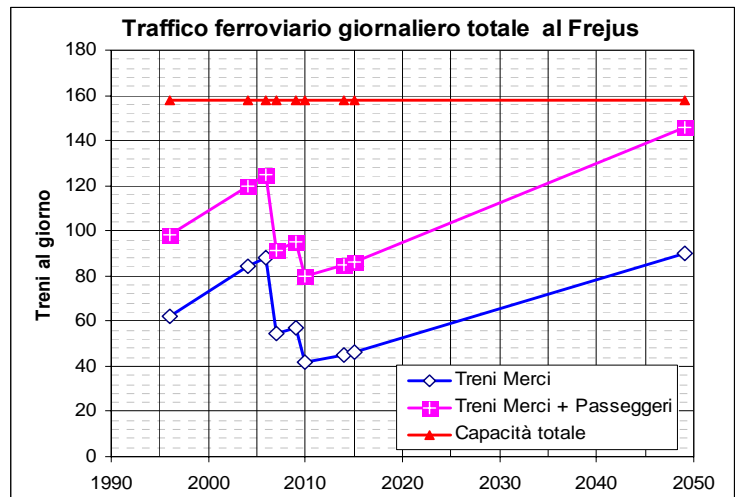


Fig. 2.7-6 Evoluzione del traffico ferroviario medio al Frejus

Nel libro bianco dei trasporti dell'U.E, la velocità del trasporto ferroviario delle merci internazionale è di soli 18 km/h (nel 1972 era di 30km/h), questo non è dovuto alla velocità dei convogli, ma bensì ai tempi necessari per comporre i treni, per smistare i vagoni, per i cambi dei locomotori, per il cambio del personale alle frontiere, per operazioni doganali, per verifiche tecniche, per tempi morti, etc, etc.

In tali condizioni, è evidente che il recupero di velocità globale delle merci, e quindi la possibilità per la ferrovia di essere commercialmente competitiva, non dipende né dalla riduzione del percorso (100 Km di differenza di percorso influiscono per meno del 2%) né dall'aumento della velocità di fiancata.

Una fonte indipendente quale il progetto PRIMOLA, realizzato nell'ambito del programma Interreg II, ed in particolare l'estratto pubblicato su Ingegneria Ferroviaria, dicembre 2001, afferma: "Il tunnel ferroviario del Sempione **non ha visto aumentare il suo traffico** quanto gli altri itinerari ferroviari alpini più prossimi a causa dell'evoluzione spaziale della domanda, ma anche **per la preferenza accordata all'itinerario di Modane anche per alcuni flussi il cui percorso più breve sarebbe via il tunnel del Sempione**".

Lo studio presentato nel 2001 da Alpetunnel (società allora incaricata per il tunnel) per conto della CIG, commissione Inter-Governativa Italo-Francese (allora presieduta da Pininfarina) afferma:

*La Torino Lione non è assolutamente competitiva e per farla utilizzare si dovrebbe far pagare da 100 a 200 € a tutti gli altri camions che valicano le Alpi Occidentali, cosa che potrebbe essere più difficile che scavare il tunnel. Del resto le previsioni di traffico non sono certo incoraggianti: secondo il rapporto presentato, il traffico merci su ferrovia, in Europa è sceso del 23 % in trent'anni, con proiezioni al 2025 ancora peggiori. Anche sul valico del Frejus, che rappresenta un punto privilegiato, si è arrivati appena a 10 Mt: cioè ad un incremento nel periodo 1990 - 2000 del 18 % contro il 118% previsto dagli studi del Comitato Promotore del 1991, in base a cui si è deciso di costruire una nuova linea. Ancora più disastrosa è risultata essere la situazione del traffico passeggeri, che è sceso nel decennio 1990- 2000 del 15 % contro la crescita del 500 % che era nelle previsioni. Il TGV farà risparmiare **50 minuti sulla tratta Torino Lione** (e non una ora e mezza come si era detto, ndr), che la autostrada ferroviaria **potrà attirare 2 o 3 mila TIR**, (cioè quanto si è aggiunto al traffico del Frejus a causa della tragedia del Bianco).*

*Lo stesso rapporto stabilisce che la linea Torino - Lione riuscirà a spostare solo lo 0.8% delle merci che viaggiano nel traforo autostradale del Frejus. Nel 2015 questo significa 27 TIR in meno al giorno su 350, ben lungi dall'obbiettivo di ridurre **1 milione di veicoli all'anno dal traforo del Frejus**.*

Viene spontanea la domanda sul perché si insista tanto sul fare questa linea, quando i promotori stessi avevano in mano fin dal 2001 una serie di studi commissionati da loro stessi, in cui appariva l'inutilità dell'opera. Al di là di frasi di circostanza quali "è necessaria, è indispensabile, è strategica", una risposta vera non esiste, ma qualche spunto lo si può trovare nel libro del giudice Ferdinando Imposimato "Corruzione ad Alta Velocità (viaggio nel Governo invisibile)" Ed. Koinè.

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 merchandises Lyon-Turin 30 Sept 1977.*
13. *GLP Transalps – Prevision de Trafic d'un service de feroutage 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.Deb Bernardi, 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 elettrodotta 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.*