



# Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011/50.96.618 - Fax: 011/50.31.55

e-mail: torino@pro-natura.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì – venerdì 14-19

Organizzazione Regionale  
della Federazione  
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica  
(Deliberazione Giunta Regionale  
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

*Comunicato Stampa*

28 febbraio 2014

## Facciamo il punto sulla Torino – Lione

Il 31 dicembre 2013 si è concluso il periodo di sette anni oggetto del programma di finanziamento della rete di trasporto intereuropea TEN per il periodo 2007-2013, da cui è scaturito il finanziamento europeo alla Torino–Lione di 671 milioni di euro, quale contributo su una spesa di circa 2 miliardi e 115 milioni di euro a carico dello Stato italiano e francese.

Anche se la Commissione Europea, con atto benevolo, ha concesso una proroga dei termini di due anni, rimodulando il cronoprogramma, Pro Natura Piemonte ritiene utile fare una valutazione del lavoro eseguito da LTF (Lyon Turin Ferroviare), Commissione Inter Governativa (CIG) e Commissario del Governo, quest'ultimo anche come presidente della C.I.G. e dell'Osservatorio della Torino–Lione.

Al 31 dicembre 2013 LTF è riuscita a spendere nei 7 anni (2007 – 2013) circa 300 milioni, con il margine d'incertezza dovuto al fatto che l'Unione Europea non ha ancora comunicato i saldi degli ultimi due anni, ma ha solo fornito indicazioni di massima. In pratica LTF, con l'apporto degli Enti e dei responsabili sopra citati, è riuscita a fare realmente solo il 15% (anziché il 100%) degli interventi per i quali i due Stati si erano impegnati.

Nella tabella allegata abbiamo fatto riferimento alle date del cronoprogramma conseguente all'atto di contributo europeo firmato da Italia, Francia e Unione Europea il 5 dicembre 2008; questo riferimento ci sembra corretto, considerato che le successive rimodulazioni sono correzioni in negativo del programma originario in base al quale è stato concesso il finanziamento.

Risulta quindi che su 14 “tappe” e azioni individuate, il ritardo medio al 31 dicembre 2013 è di 34 mesi, su un periodo di 7 anni, equivalente al 40%. Poco o nulla di questo è dovuto all'azione fisica dei “No TAV” che, con la loro presenza, hanno spostato di alcuni giorni il termine di un paio di azioni, certamente non di alcuni mesi. Le responsabilità e le inefficienze sono quindi nel sistema, anzi nel progetto della Torino – Lione, ed è su questi aspetti che chiediamo una riflessione al nuovo Governo.

Pro Natura Piemonte chiede una riflessione anche alla Magistratura. La documentazione inviata dalla Unione Europea dimostra che il meccanismo di adeguamento e di revisione del contributo comunitario è profondamente diverso da quello diffuso tramite i vari organi d'informazione. La galleria geognostica della Maddalena di Chiomonte non è un'opera strategica perchè rappresenta solo il 7% del programma e delle relative inefficienze del settennato appena trascorso.

Pertanto Pro Natura Piemonte ritiene che la Magistratura debba porre attenzione anche al restante 93% del programma. In particolare ricordiamo che i ritardi verificatisi alla Maddalena di Chiomonte nel 2011 sono dovuti a problemi tecnici, finanziari e autorizzativi legati alla procedura di riaffidamento dell'incarico alla CMC, non alla presenza dei “No TAV” autorizzata dal comune di Chiomonte; se tale riaffidamento non fosse stato effettuato, pur con una discussa soluzione sancita con la firma del 20 dicembre 2011, si sarebbe dovuta indire una nuova gara di appalto con ulteriori enormi ritardi.

Pro Natura Piemonte evidenzia che il tunnel geognostico della Maddalena, secondo quanto risulta dai primi 14 mesi di scavo con metodo tradizionale e con la “talpa” TBM, verrà completato non prima del 2025, data prevista nel progetto complessivo come termine dell'intera opera. Tuttavia si deve ricordare che l'abolizione del tunnel della Maddalena avrebbe comportato, a fronte di una spesa per lo Stato italiano di 80 milioni di euro, un mancato finanziamento europeo di 40 milioni di euro, cifra inferiore ai costi derivanti dal massiccio impiego delle Forze dell'ordine nei primi due anni, con i disagi e le tensioni causati a tutti, compresi gli agenti stessi.

Il Presidente

(dott. Mario Cavargna)

## **FACCIAMO IL PUNTO SULLA TORINO LIONE**

**Dal crono programma dell'atto di concessione di contributo finanziario UE del 5.12.2008, che è il riferimento di base . Le date tra parentesi, riferite ad opere già iniziate, sono quelle di inizio e termine; altrimenti la prima data è quella prevista dal crono programma e la seconda quella effettiva. In neretto è il ritardo effettivo dovuto alla gestione di LTF e/o del Commissario del Governo.**

Termine della discenderia di Modane (tappa 2) (2.2002 - 31.1.08) Tot 6 anni (+ 2 anni e 8 mesi)

Termine della discenderia di La Praz (tappa 4) (1.2006- 30.4.09) Tot 38 mesi (+ 1 anno )

Accordo tra gli stati (tappa 6) previsto il 31.7.2009 in parte sottoscritto il **30.1.2012** (+ 2 anni e 5 mesi)

Inizio dei sondaggi in Italia (tappa 7) prev. 30.9.09; 11.1.10 (+ 3 mesi) è stata la sola relativamente a tempo

Decisione C. d. S (CIPE) per la galleria della Maddalena (tappa 8) prev..30.11.2009 18.11.10 (+1 anno)

Inizio dei lavori alla galleria della Maddalena (tappa 10) prev 1.1. 2010 iniziati 2.1.13 (+3 anni)

Creazione del Promotore Pubblico che sostituirà LTF (tappa 11) prev. 31.1.2010 **rinv. al 2016** (+ 5 anni)

Termine dei lavori a St Martin La Porte (tappa 12) (3.2003 - 31.5.10) Tot 86 mesi (+ 5 anni)

Ulteriori 600 m da St Martin La Porte (attività 5) inizio 1.9.10 **già 2 anni e 3 mesi di ritardo**

Fine dei sondaggi in Italia( tappa 15) prev 30.9.10 per LTF **ne sono stati fatti 5 (+ 3) su 34**

Sondaggi (attività 9) termine prev. 30.11.10 per LTF **ne sono stati fatti 5 (+ 3) su 34**

Approvazione del Progetto Definitivo in Italia (tappa 17) prev. 28.2.12 (in corso) (+ 2 anni....)

Acquisizione dei terreni, inserimento dei cantieri per la fase di lavori del tunnel di base (attività 10); inizio 1.1.2009 (**già 5 anni di ritardo**)

Lavori di prima fase (attività 12) risoluzione delle interferenze e sistemazioni territoriali di mitigazione e compensazione inizio 1.4.12. Sono ancora alla presentazione della VIA e si devono prevedere altri 6 mesi come minimo. (+ **2,5 anni al minimo**) idem come Inizio dei lavori di prima fase del Promotore Pubblico (tappa 19) con inizio il 30.4.12

Ordine di servizio per i lavori di seconda fase (attività 13) prev. 1.9.12 e per il Bando (tappa 20) prev. 30.9.12, da parte del Promotore Pubblico per la acquisizione di mezzi ed impianti, l'installazione del cantiere e la logistica per i lavori per il tunnel di base per i 10 anni a venire: rinvio per gli impianti e le strutture a dopo il 31.12.2015 (+ **3,5 anni come minimo**) . Sarebbe comunque oneroso predisporre una area cantiere vuota con almeno 3 anni di anticipo sull'utilizzo e senza una conferma da parte di trattati

Progetto preliminare con gli studi ambientali della parte comune di LTF (tappa 3), prev. al 28.2.2008, poi (come tappa 5) prev.al 30.5.09, con autorizzazione entro primo semestre 2010 Il PP della tratta comune è stato presentato il 10.8.2010 ed autorizzato il 3.8.2011 (**almeno 15 mesi di ritardo**)

Progetto preliminare della parte Italiana (i cosiddetti "accessi" al tunnel) avrebbe dovuto essere presentato in contemporaneità con la parte comune E' stato presentato a marzo 2011. Ancora in attesa del CIPE **almeno 3 anni e mezzo di ritardo**

Progetto definitivo della parte italiana (accessi al tunnel) **neppure iniziato, già 5 anni di ritardo**