

2.11. I costi di realizzazione

Costi della Tratta Internazionale				
Dati in milioni di €	Italia	Francia	Totale	Criterio di ripartizione
Tunnel di Base 53.1 Km	432	2448	2880	Proporz. a 7.97Km in Italia e 45.13 Km in Francia
Tunnel Venaus-Chianocco 12.5 Km	960		960	Costi completamente italiani
Opere allo scoperto	236	123	359	Proporzionalmente alle parti non in galleria
Impianti ferroviari	255	480	735	Proporz. A 25.5Km in Italia e 47.7Km in Francia
Impianti non ferroviari	40	224	264	Proporz. a 7.97Km in Italia e 45.13 Km in Francia
Imprevisti	273	466	739	Proporzionalmente a costi Italia e Francia
Altri (non dichiarati)	282	481	763	come sopra
Totale Tratta Internazionale	2479	4221	6700	<i>Dati sito LTF (agg 2005)</i>
	37%	63%	100%	

Tabella 2.11-1 Ripartizione geografica dei costi della tratta internazionale (Condizioni economiche 2001)

Nel 2001 il costo stimato per la tratta internazionale era di 6,7 miliardi di € (per l'esattezza 6,695 miliardi di €), quello della tratta nazionale era stimato di 2,3 miliardi, mentre per la tratta francese si stimava un costo di circa 4,1 miliardi di €. Per tutta l'opera si stimavano circa 13.1 miliardi di €.

All'approvazione del CIPE del 23 Dic 2004, il costo tratta internazionale è stato adeguato a 6957 milioni di € (+3.8%), mentre per la tratta nazionale si fa solo menzione alla stima del 2003. Sarà approvata ad Agosto 2005 per 2375 milioni di Euro, pari a circa 2300 milioni di Euro a condizioni economiche 2003.

Dalla definizione delle tratte fatta al paragrafo 2.1 si può calcolare che il costo della tratta internazionale che incide sul territorio italiano è di 2,479 miliardi di € (37%), mentre 4,221 (63%) ricadono in territorio francese. Vedi Tab 2.11-1. I totali e le percentuali sono esatti mentre la ripartizione dei singoli dettagli è stimata.

La ripartizione geografica dei costi dell'intera linea Torino Lione, da non confondersi con quello che gli stati finanzieranno, è tale che il costo delle opere in Italia rappresenti il 37% del costo totale, mentre le opere francesi rappresentano il 63% (Tab 2.11-2), esattamente ancora lo stesso rapporto della tratta internazionale.

Il costo medio della tratta internazionale è di 91 milioni di € al chilometro (180 miliardi di vecchie lire al chilometro !!), mentre i costi per tipologia variano da un minimo di 70 milioni di € per le parti all'aperto, in trincea o rilevato, a un massimo 114 milioni di € al km per il tunnel di Bussoleno.

Il costo della tratta nazionale sembra sottostimato perché il costo medio è solo (!) 51 milioni di € al chilometro, costo che non è sufficiente neppure per le parti esterne e non lo è sicuramente per le parti in galleria. Infatti, una parte lunga 23 Km della Torino – Novara senza gallerie, è costata 1426 milioni di €, 62 milioni di € al Km. Utilizzando questo dato per la parte esterna e circa 100 milioni di € per la parte in galleria, si otterrebbe una stima di 3800 milioni di Euro, invece che 2300, ovvero il 65% in più.

L'approvazione del CIPE, relativa alla tratta nazionale, acconsente alla realizzazione del nodo di Torino previa presentazione del progetto, ma a pari costo, cosa impossibile visto che per tale collegamento cittadino il costo stimato è dell'ordine di 1000 milioni di €.

Ripartizione geografica dei costi	Italia	Francia	Totale
Tratta Italiana	2300		2300
Tratta Internazionale	2479	4221	6700
Tratta Francese		4085	4085
Totale (milioni di €)	4779	8306	13085
	37%	63%	100%

Tab 2.11-2 Ripartizione geografica dei costi della To-Lione

Costi Alta Velocità (Miliardi di Lire)	Agosto 1991	Agosto 2001	Maggio 2002
Napoli-Roma	3900	9650	12700
Roma- Firenze	400	680	1500
Firenze- Bologna	2100	8150	9900
Bologna- Milano	2900	11100	13400
Milano- Torino	2100	5400	9300
Milano Verona	2200	nd	9100
Verona- Venezia	1700	nd	8200
Genova – Milano	3100	nd	12100
Totale miliardi di Lire	18400	34980	76200
miliardi di Euro	9.5	18.1	39.4
Aumento%	0%	90%	314%

(fonte: Istituto di Servizi alle Imprese, QUASCO - Bologna)

Tab 2-11-3 Evoluzione costi TAV in Italia

I costi delle linee TAV in Italia (vedi Tab 2.11-3) mostrano che in 10 anni i costi consolidati sono complessivamente 4.14 volte superiori i preventivi iniziali, ovvero +314%. Considerando che dal 1991 al 2002 l'inflazione contribuisce ad aumentare i prezzi del 42% (ISTAT), si evidenzia un aumento netto del 292% in 11 anni, ovvero più del 10.2% composto annuo. Se per la Torino-Lione considerassimo una durata dei lavori di 15 anni, il costo finale si aggirerebbe intorno ai 64 miliardi di €, partendo da 16 iniziali.

A tali costi andranno a sommarsi tutte le voci trascurate o non quantificabili al momento, inclusi lo smaltimento materiali pericolosi, eventuali difficoltà incontrate nelle gallerie per presenza di acqua, gas, reperti archeologici, per azioni locali atte a mitigare l'impatto ambientale, per imprevisti e così via.

2.12. Chi finanzia la TAV e come ?

Nonostante che la linea sia per il 65% in Francia e 35% in Italia, i rappresentanti del nostro governo hanno concordato con la controparte francese di suddividersi i costi in parti circa uguali. Il memorandum di intesa definito in seguito e siglato da Lunardi e Robien nel Maggio 2004, prevede:

- Che i costi della tratta internazionale siano così suddivisi: 37% Francia, 63% Italia. Il valore di riferimento totale è 6,7 miliardi di €, a condizioni economiche Gennaio 2003, per cui 2,579 miliardi di € per la Francia 4,221 per l'Italia.
- Che i costi della tratta Francese e di quella Italiana siano a carico dei rispettivi paesi,
- Che i costi addizionali saranno ripartiti in ragione del 50% a testa, se l'aumento rimane entro il 15% di 6.7 miliardi di €. La ripartizione degli aumenti di costo superiori al 15% sarà concordata tra le parti. I francesi sono consci degli aumenti di costo verificatisi in Italia per le linee TAV.

La legislazione CEE (2236/95) prevede finanziamenti per le sole opere sui confini tra stati in ragione del 10% del costo totale, ma li estende al 20% nel caso di opere di particolare importanza citate nell'allegato III della decisione 1692/96/CE (come la Torino – Lione), purché iniziate nel 2010.

Alcune considerazioni:

- Non bisogna confondere l'importanza dell'opera con la necessità di realizzarla a tutti i costi, ovvero: nessuna direttiva europea prescinde dall'impatto sull'ambiente.
- La condizione d'inizio lavori entro il 2010 per accedere a finanziamenti del 20% del costo dell'opera può aver diverse chiavi di lettura, come per esempio "per facilitare il reperimento di finanziamenti necessari a breve termine" ma anche per "scoraggiare progetti a lungo termine che non riescano a giustificare nel presente la loro necessità". Sicuramente questa condizione spinge le varie società a procedere con gli studi e ad iniziare i lavori entro il 2010.
Sarà anche il caso della Torino – Lione ? Sicuramente, infatti il punto 4 dell'accordo Lunardi-Robien sancisce << I due Stati si impegnano a mettere in opera **tutti i mezzi per massimizzare il contributo conferito dall'Unione Europea**>>
- I contributi europei non piovono da cielo e alla fine, o in un modo o in un altro, lo pagheranno i cittadini di tutti gli stati, direttamente (e.g. tasse) o indirettamente (e.g. riduzioni quote produttività).

In assenza di contributi dall'Unione Europea il totale dell'opera appare finanziato al 50%, circa 6.5 miliardi di € a testa, come mostrato in Tab 2.12-1. Ma l'Italia contribuisce per 1,8 miliardi di € in più dei costi su proprio territorio (4,779 miliardi di €) e per la Francia questo rappresenta un bello sconto.

Supponendo che la UE contribuisca con il 10% della tratta internazionale, l'accordo Lunardi-Robien si tradurrebbe in una ripartizione dei costi come mostrato nella tabella, 2.12-1. La Francia si troverebbe a dover finanziare solo 6,316 dei 8,306 miliardi di € che ricadono sul suo territorio (Tab 2.11-2). Uno sconto di circa 2 miliardi di € coperto in parte dall'Italia ed in parte dalla UE. Con questo tipo di ripartizione, i costi del tunnel di base sono coperti per il 63% dall'Italia e per il 37% dalla Francia.

Ripartizione dei Finanziamenti	Senza Contributo UE			Con contributo UE (10%)			
	Italia	Francia	Totale	Italia	UE	Francia	Totale
Tratta Italiana	2300		2300	2300			2300
Tratta Internazionale (accordo)	4221	2479	6700	3799	670	2231	6700
Tratta Francese		4085	4085			4085	4085
Totale (milioni di €)	6521	6564	13085	6099	670	6316	13085
(%)	50%	50%	100%	47%	5%	48%	100%

Note: These are initial estimated costs (EC 2003) and the figures provide the overview.

Tab 2.12-1 Stima della ripartizione di costi – con e senza contributo UE (condizioni economiche 2001)

Dalle note relative alla delibera n. 5/2004/g della sezione centrale di controllo della Corte dei Conti sulla gestione delle amministrazioni dello stato si legge:

La legge finanziaria 2003 (art. 75) ha sostanzialmente superato le questioni legate alla percentuale dell'investimento da porre a carico dello Stato, disponendo una profonda modifica dell'intero schema di finanziamento del Sistema TAV/TAC secondo la quale ISPA (Infrastrutture S.p.A). finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi, subentrando allo Stato nel finanziamento dell'intero Sistema." La logica in cui si muove la predetta disposizione normativa è che lo Stato non finanzia la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (nel caso in esame: la rete AV/AC) sicché il gestore della stessa, per realizzarla, dovrà accedere al credito; ma i ricavi delle "vendite" non saranno sufficienti per rimborsare il debito contratto, per cui lo Stato dovrà intervenire ad indennizzare il gestore.

Particolare rilevanza poi assume la nuova imputazione del sistema dei finanziamenti per la realizzazione del programma AV/AC stabilito dell'art. 75 della legge 289/2002, per le ripercussioni che certamente avrà sulla finanza pubblica a partire dal 2009, anno a partire dal quale è previsto che lo Stato intervenga con somme considerevoli per integrare l'onere per il servizio del debito nei confronti di ISPA.

Nella delibera 5/2004 della Corte dei Conti, la Torino – Lione non è citata tra le opere che il governo riesce a finanziare entro il 2009, pertanto i lavori commissionati dalla ISPA prima della fine del 2009 saranno finanziati

da prestiti bancari, garantiti dallo Stato tramite Patrimonio S.p.A che ipotecherebbe beni demaniali (spiagge, monumenti, strade...) restituendoli con interessi nei successivi 20-30 anni.

Un "geniale" trucco dei maghi della finanza creativa per non far apparire il deficit nel bilancio pubblico, evitando la violazione dei parametri europei, addossando i costi alle generazioni future, impegnando denaro pubblico di domani per sostenere gli immediati profitti privati di finanziatori e costruttori. Il medesimo schema verrebbe applicato a numerose altre infrastrutture messe in cantiere dal Governo.

- L'Eurostat (ente Europeo di statistica che ha anche il compito di convalidare i bilanci degli stati membri) a Maggio 2005 evidenzia che il rapporto deficit pubblico – PIL Italiano per gli anni 2003 e 2004 è stato di fatto superiore al 3% (uno dei parametri di Maastrich) perché alcuni elementi, tra i quali i finanziamenti a ISPA per alta velocità/capacità erano sviati dal bilancio.
- I promotori dell'opera sperano nell'apporto di finanziamenti privati, ma le previsioni di scarsa redditività di esercizio e l'esempio eclatante del fallimento del tunnel anglo-francese sotto la Manica tengono lontani gli investitori. Quasi tutti i soldi necessari a sostenere l'opera dovranno allora provenire da fonte pubblica e saranno quelli sottratti, in ultima analisi, a welfare, istruzione, sanità e così via.
- Dal 1 Gennaio 2006 non sarà più possibile sviare dai bilanci degli stati i finanziamenti pubblici destinati a progetti europei prioritari.

2.13. I costi di gestione

LTF dichiara che il costo di gestione della sola tratta internazionale ammonterà a 65 milioni di € all'anno, per lo sfruttamento, incluso il personale, manutenzione, ammodernamenti, etc, etc.

Lo Studio di Ingegneria Polinomia su incarco dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa ha calcolato che, ad opera ultimata, i costi di gestione potrebbero essere a pareggio solo se sulla linea transitassero almeno 40 Mt di merci l'anno, ovvero 350 treni al giorno, uno ogni 4-5 minuti, lunghi 1500-2000 metri, alla velocità di 150 Km/h, alternati a treni passeggeri con velocità fino a 300 Km/h. Sarà necessaria, una continua e costosa manutenzione per garantire sicurezza alle alte velocità e tentare di minimizzare l'impatto acustico.

Si dubita però fortissimamente della possibilità di costringere i flussi di merci che ora attraversano i confini in diversi punti (su ferrovia a Ventimiglia, Bardonecchia, Domodossola, Chiasso, Brennero...) a concentrarsi su di un unico tunnel, anche quando si ipotizzi un forte, artificioso aumento dei pedaggi per i TIR nei tunnel autostradali e sulle strade di valico.

E' pertanto già prevedibile una gestione in perdita economica per decine d'anni, ipotecando il denaro pubblico futuro per coprire il disavanzo, come sta' succedendo per il tunnel sotto la manica.

2.14. I tempi di realizzazione

Tratta Internazionale - Pianificazione Lavori (dati LFT 2005)										
Descrizione	Durata	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	N+8
Lavori preparatori	10 mesi									
Costruzione Ingegneria Civile	5 anni e 6 mesi									
Assemblaggio attrezzature	2 anni e 3 mesi									
Periodo di prova	1 anno									
Messa in servizio										▼
Collocazione lavori su asse temporale (esempio)		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018

Fig 2.14-1 Pianificazione Lavori per la tratta internazionale.

Tratta Nazionale - Pianificazione Lavori (dati Italferr 2005)										
Descrizione	Durata	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	N+8
Aggiudicazione		▼								
Preparaz. Progetto Esecutivo	365 giorni									
Gallerie naturali	2157 giorni									
Tratte all'aperto e gallerie artif.	1873 giorni									
Attrezzature e prove	600 giorni									
Messa in servizio									▼	
Collocazione lavori su asse temporale (esempio)		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014

Fig 2.14-2 Pianificazione lavori per la tratta nazionale

Sul progetto e sul sito LTF si apprende che per la costruzione del tunnel, lavori preparatori inclusi, ci vogliono circa 6 anni e 4 mesi, attaccando la montagna da 12 punti. Ci vorranno poi ancora altri 2 anni e mezzo per completare e attrezzare la linea, i servizi, le opere di sicurezza e per condurre la prova. Poco meno di 9 anni per ottenere la messa in funzione. Se la tratta dovesse entrare in funzione nel 2018, secondo LTF, A.A Giugno/2006

bisognerebbe cominciare i lavori ad inizio 2010. Secondo Italferr, la tratta nazionale dovrebbe essere approvata entro metà Agosto del 2006, la ditta che vincerà l'appalto avrà 1 anno di tempo per eseguire il progetto esecutivo, il quale potrà anche esser un po' diverso da quello della Italferr, iniziare i lavori e completarli in poco più di 6 anni, con una messa in servizio della tratta entro fine 2012.

Dall'esperienza in altre parti del paese e per altre opere nella stessa area si presume che sarebbero necessari, minimo 10-15 anni e quindi molto probabilmente si dovrà oltrepassare il 2020 per veder la linea funzionante, sempre che i lavori non vengano sospesi per mancanza di fondi. Per la tratta nazionale c'è già un forte ritardo sulle attività di preparazione ed approvazione che vengono a monte.

La durata dei lavori dipenderà inoltre anche dalla disponibilità dei finanziamenti nominalmente richiesti per l'opera, come pure i fondi addizionali, che si renderanno necessari in caso avvengano seri imprevisti (il 12% dei costi della tratta è destinato a coprire gli imprevisti) o per cambi in corso d'opera

Il raddoppio della Bussoleno – Bardonecchia effettuato negli anni 60-70 insegna, allora i lavori furono bloccati per qualche anno a causa delle difficoltà incontrate dalla ditta appaltatrice nelle gallerie tra Exilles e Salabertrand, per via della roccia inconsistente, impregnata d'acqua. Altro esempio è la serie di gallerie realizzate recentemente nella zona del tunnel di base (ma più in superficie) attinenti la costruzione della centrale elettrica di Pont Ventoux, che doveva concludersi dopo 3 anni, ma ce ne sono voluti 7.

2.15. E la Francia ?

- Negli ultimi anni, su incarico del Governo di Parigi, varie commissioni di esperti si sono pronunciate con fredda perplessità sul progetto TAV Torino-Lione, giudicato ad esempio, dal prestigioso audit francese diffuso nel 2003, **non prioritario** per la Francia e **problematico nel rapporto costi-benefici**. Il rapporto dei superesperti d'oltralpe consigliava piuttosto di puntare, nell'imminente futuro, ad un miglioramento della linea storica, visto che è improbabile che le attuali infrastrutture siano sature nel 2015, ed è **troppo presto per dire quando lo saranno**.
- Certo che l'accordo Italia Francia dei finanziamenti è appetibile per la Francia che ora spinge per la realizzazione dell'opera. Molti amministrazioni della Valle della Maurienne sono a favore dell'opera, ma non tutte, in passato ci sono state molte opposizioni e valutazioni negative di ambientalisti e società di studi economici (Setec economie).
- Occorre citare che in Francia si sono sviluppati concetti alternativi al Ferroutage, scomodo con lunghe attese per carico e scarico. Tali concetti sono sostenuti dal fatto che per migliorare la velocità media delle merci ferroviarie, che è di soli 18 Km/h (libro bianco UE) si ottengono più benefici ad agire sulla logistica e tempi morti che sull'effettiva velocità dei convogli. I progetti R-Shift-R e il Goldor si basano su piattaforme di carico pivotanti e su materiale rotante specifico ed innovativo, che permette di caricare container, l'intero autocarro o solo il rimorchio fino a 44t per carro merci (Goldor). Hanno quindi un'alta efficienza energetica.

2.16. La comunità europea e l'alta velocità.

- In ambito europeo la legge L 245/296 (Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea del 12 Sett 2002) definisce le specifiche e le caratteristiche delle linee ad alta velocità e le suddivide in tre categorie:
 1. linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori ai 250 km/h,
 2. linee specialmente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
 3. linee specialmente adattate per l'alta velocità e aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli topografici, di rilievo o di ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.Il miglioramento, potenziamento e adattamento dell'attuale linea può far rientrare la Torino-Lione nei criteri della terza categoria.
- La CEE (2002/733/CE) definisce 5 requisiti essenziali per l'implementazione della rete ferroviaria Europea: **1) la sicurezza**, 2) l'affidabilità e la disponibilità, **3) la salute**, **4) la tutela dell'ambiente** e 5) la compatibilità tecnica. Per un servizio, il termine disponibilità tradotto direttamente dall'inglese "availability" deve essere letto come "capacità che il servizio sia prestato quando stabilito".
- Il corridoio 5 menzionato più volte dai politici ed amministratori fu definito nella conferenza di Helsinki del 1997, come il collegamento tra Trieste e Lubiana – Budapest – Leopoli, che negli anni successivi si è allungato verso ovest. Fin dalla fine del 2002 la comunità europea si è mossa alla definizione di direttrici e progetti TEN-T (Trans European Network - Transport), per reti ferroviarie, autostradali e di navigazione, dove la Torino – Lione viene collocata all'interno del progetto 6.
- L'ultimo aggiornamento (*final report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005*), definisce 30 assi prioritari di trasporto, tra cui il progetto 6 relativo alla linea Lione – Torino- Trieste - Lubiana – Budapest - confine Ucraino ed il progetto 3 Lisbona – Lione.

- Il corridoio 5 attualmente è soltanto una direzione, non più legata esclusivamente alla Torino – Lione, tanto è vero che il Trail Liguria che si occupa del raddoppio della Genova-Ventimiglia-Nizza, lo considera passare per Ventimiglia – Genova - Milano su linea ordinaria.
- Sebbene i nostri politici ripetano che ci sono dei precisi impegni sul corridoio 5, risultano soltanto gli accordi bilaterali siglati dai vari stati e non risulta che la comunità europea abbia mai richiesto un'opera così invasiva anzi, i 30 assi prioritari sono stati scelti in modo da coprire l'Europa in modo flessibile, per cui è possibile definire percorsi più lunghi combinandone fra loro. Secondo il documento ufficiale nessuno di questi assi prioritari è privilegiato rispetto agli altri: è possibile creare un percorso da Lisbona a Budapest unendo gli assi 3 e 6 e attraversando il Nord Italia, ma è altrettanto possibile creare lo stesso percorso utilizzando parti degli assi 3, 24, 17 e 22, passando a nord delle Alpi. Sembra quindi che l'Unione Europea non privilegi affatto un percorso a sud delle Alpi a scapito di un percorso a nord, ma che al momento dia loro la stessa importanza.
- Spagna e Ucraina hanno scartamenti rispettivamente di 1676 mm e 1434 mm e diversi da quelli adottati in Francia, Italia, Slovenia e Ungheria, che misurano 1524 mm. Non si può parlare di un corridoio in termini operativi fino al momento in cui viene raggiunta l'interoperabilità tra i sistemi dei diversi stati.
- Le disposizioni ambientali sono contemplate dalla direttiva 85/337/CEE (4.2.3.2) la quale richiede dati progettuali specifici riguardanti gli impatti ambientali, relativamente ai piani di riduzione o mitigazione degli impatti e dei rischi, oltre all'impegno degli stati di vigilare sull'attuazione delle norme e alla pubblica diffusione delle informazioni. In Italia, per questo tipo di opere la legge Obiettivo limita la valutazione ambientale al progetto preliminare, normalmente non molto approfondito, dopodiché più nulla è dovuto.
- Nel 2004 la Commissione Europea ha aperto procedure di infrazione nei confronti dello Stato italiano per violazione alle norme del Trattato che regolano la concorrenza proprio in relazione all'affidamento a trattativa privata ai General Contractor della progettazione/realizzazione delle linee ad AV e per il contrasto con la normativa comunitaria della procedura semplificata di VIA (Verifica Impatto Ambientale) prevista dal decreto attuativo (DLgs. n. 190/2002) della Legge Obiettivo (L. n. 443/2001).
- A seguito della visita della Signora De Palacio il 24 Nov 2005 e su sua proposta, la Commissione ha deciso di utilizzare una consulenza indipendente per valutare la coerenza e l'affidabilità dei risultati degli studi condotti da LTF sulla base delle principali critiche espresse dagli oppositori. Tale consulenza ha generato il report finale "*Analisi degli studi condotti da LTF in merito al progetto Lione-Torino (sezione internazionale)*" disponibile in versione francese sin dal 25 Apr 2006 e successivamente in versione italiana.

Entrambe le versioni iniziano dicendo che "*I punti di vista espressi nel presente studio sono quelli degli esperti e non quelli della Commissione europea*", la versione francese a pag 21 include poi una serie di illazioni ignobili e gratuite, omesse nella versione italiana.

Il report si limita allo studio della tratta internazionale perché questa è l'unica in cui la UE entra nel merito anche in tema di possibili finanziamenti, si limita ad un giudizio di come LTF ha indirizzato nei documenti progettuali le obiezioni degli oppositori, senza esaminare la correttezza della procedura di VIA, senza fare alcuna valutazione addizionale. Si limita a citare l'impianto idroelettrico di Pont Ventoux ma non percepisce neppure il dubbio se le due opere possano coesistere. Il rapporto confondendo grossolanamente lo scopo dell'opera, analizza il traffico passeggeri (motivo ormai decaduto da anni) invece che quello merci. Chiaro che la UE ha direttive e specifiche per l'alta velocità ma non ne ha per l'alta capacità.

Il 26 Aprile 2006, presso la prefettura di Torino, la signora de Palacio ha preso le distanze dal report affermando che questi rappresenta il parere della società preparatrice e non della Comunità Europea.

2.17. I benefici per la Val Susa

Tolto gli appalti per il trasporto di materiali, scavi e piccoli lavori locali tutte le altre opere verranno effettuate da ditte specializzate, con la loro manodopera proveniente da altre regioni o stati. Questo si vede un po' in tutti i cantieri stradali o ferroviari sparsi in Italia. Tutti si ricordano degli operai del Comasco quando la Cariboni effettuava il raddoppio ferroviario o altre grandi imprese durante i lavori dell'autostrada A32. Il personale reclutato localmente è sempre stato minimo.

Durante la fase di esercizio, ci si può inoltre aspettare un po' di personale per la gestione della linea, della galleria di base e per la gestione dello stazionamento/interconnessione di Bruzolo, 130 persone in tutto come ipotizzato dal sito ufficiale LTF, metà italiane e metà francesi. Sessantacinque persone, una frazione di quello che era il personale del glorioso deposito ferroviario di Bussoleno, dove venivano riparati i locomotori, smantellato all'inizio degli anni 90.

Tolti eventuali affari per esercenti, ristoratori ed operatori economici, per la durata dei lavori, non si intravedono benefici, né durante la costruzione né durante l'esercizio della linea. Per contro, molteplici sono gli impatti negativi e i danni che la valle ed i suoi abitanti dovranno subire.

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* *Com Tec Rivalta –*
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, I° 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. *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 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.*