

4. LE PROPOSTE ALTERNATIVE

La necessità di poter far passare un maggior numero di merci rispetto alla situazione attuale è riconosciuto come un obiettivo valido per la direttrice del Frejus, il disaccordo è sulla necessità dei volumi e della crescita stimati dai promotori del TAV.

Quando sull'arcata nord delle alpi si procede ad instradare il traffico merci su più direttrici (Sempione, Gottardo, Brennero) non si capisce perché sul lato ovest si voglia concentrare tutto in una singola valle, creando un collo di bottiglia e lunghi black out in caso di incidenti.

La proposta alternativa sta nel distribuire i volumi merci su più direttrici, di fatto questo avverrà per la direttrice nord-ovest (vedi 2.7) e di potenziare l'attuale linea in modo da sfruttare la sua capacità.

Diversi stati Europei invidiavano il nostro pendolino per la sua capacità di andar più veloce sulle linee ordinarie, purché rese scorrevoli e sicure, peccato che il suo sviluppo sia stato limitato ai collegamenti tra le grandi città.

4.1. Il potenziamento della linea storica

A tal proposito esiste uno studio congiunto delle ferrovie Francesi, Italiane e Tedesche a riguardo del potenziamento della linea storica, con possibilità di arrivare nella tratta del traforo del Frejus a 250 tracce giornaliere e circa 27 milioni di tonnellate di merci all'anno. Dopotutto, nella prima fase di esercizio della To-Lione (vedi 2.4) si prevedono 226 tracce, 182 treni sulla linea storica di Modane.

Prima di inoltrarsi nei dettagli dei potenziamenti, la tabella 4.1-1 fornisce un quadro della linea storica, una comparazione tra la parte italiana e quella francese, mettendo in evidenza i punti deboli.

Parametro	Montmelian-C.Stato	C.Stato-Torino	Note
Lunghezza	96.6 Km	91.2 Km	
Potenza elettrica	96 MW	44MW	Potenza insufficiente
Pendenze fino a 1.2%	420KW/Km	480KW/Km	
Pendenze da1.2 a 1.8%	940KW/Km	480KW/Km	Densità di potenza insufficiente
Pendenze da1.8 a 3.0%	1750KW/Km	480KW/Km	Densità di potenza insufficiente
Velocità	Diminuzione Graduale con la pendenza 140 P 90 M 110 P 60 M 75 P 70 M	Diminuzione con strozzature 105 P 100 M 90 P 90 M 85 P 75 M	Strozzature principali: Alpignano 105 -> 130Km/h Blocco autom: 160-> 100 Ponti e scambi 100-> 90
Massa Treno	600 1000 (2T) – 1150 (1T1C) 1600 (1T2C) 1600 t	650 1150 t (2T) 1300 (1T1C) 1600 (2T1C) 1600 t	I vincoli sono dovuti ai limiti dei ganci - 1000 t in Francia -1150 in Italia
Gabarit	B	A eccetto, B+ Bussoleno e Salabertrand	Modifiche sagome da completare nel 2009
Blocco	Automatico dappertutto	Automatico tranne Bussoleno-Bruzolo.	La mancanza comporta riduzione di velocità
Legenda:	P: treni passeggeri M: treni Merci	2T: due locomotive in testa 1T1C: 1 locomotiva in testa e 1 in coda 1T2C: 1 locomotiva in testa e 2 in coda	

Tab 4.1-1 La linea storica caratteristiche e punti deboli. [29] [10]

La tabella da l'idea della mancanza di adeguamento tecnologico della parte italiana e considerato che si sta procedendo con i lavori di ampliamento della sagoma della galleria del Frejus, i punti deboli rimanenti sono la pendenza della tratta montana, Bussoleno – Frejus-Saint Jean de Maurienne, che va vista sotto l'aspetto di carenza di potenza elettrica specie dalla parte italiana ed alcuni limitazioni locali.

La carenza di potenza elettrica fa sì che nelle tratte con pendenze 1.8 – 3%, nella parte francese c'è potenza per alimentare un treno merci che sale in doppia con il massimo sforzo (13 MW) ogni 7 Km, mentre in nella parte italiana si può avere solo un merci ogni 24 Km. E' un conto di massima ma da l'idea della differenza.

Tra Bussoleno e le porte di Torino la linea permette una velocità di 165Km/h per i treni passeggeri e 130 per i merci, eppure ci sono delle limitazioni dovute al curva a stretto raggio di Alpignano, agli scambi dello stazionamento di Bussoleno e soprattutto alla mancanza di blocco automatico tra Borgone e Bussoleno che limita la velocità dei treni passeggeri a 130 Km/h e 100Km/h per i merci.

Anche nella parte in salite tra Bussoleno e Bardonecchia ci sono limitazioni analoghe, ponti vecchi, scambi, etc etc.

Tutti questi sono problemi noti, non risolti per mancanza di finanziamenti e che influiscono sulle prestazioni e scorrevolezza e sicurezza della linea.

Per quest'ultimi gli interventi principali sono i seguenti:

- Adeguamento degli impianti ferroviari di molte stazioni,
- Soppressione di passaggi a livello,
- Interventi sulle sottostazioni elettriche esistenti e costruzioni di altre con nuova tecnologia, per non avere limitazioni sul numero di locomotori in trazione, dovuta ad insufficiente potenza elettrica.
- Adeguamento della catenaria (la linea elettrica aerea)
- Realizzazione del blocco automatico tra Bussoleno e Borgone,
- Miglioramento degli impianti di segnalamento,

Alcuni limiti attuali della linea storica dipendono dalla diversa tensione di alimentazione delle locomotive tra Italia e Francia e dall'organizzazione dei trasporti, come le operazioni di dogana e a non sincronizzazione degli intervalli utilizzati per la manutenzione tra Italia e Francia. Questi problemi sono comuni anche alla nuova linea Torino-Lione, e possono essere risolti sulla linea storica nello stesso modo in cui son proposti per la nuova linea, ovvero:

- Utilizzando locomotive interoperabili (3000 Volt in Italia e 1500 in Francia) su tutti i treni.
- Riducendo le operazioni alle frontiere e delle soste a Modane.
- Istruendo e abilitando personale Italiano e Francese in modo da non avere cambio di personale viaggiante.
- Sincronizzando gli intervalli di circolazione per la manutenzione delle linee.

Particolarmente importante è l'uso di locomotori interoperabili che purtroppo ad oggi sono limitati ai lussuosi treni passeggeri TGV e ETR. Senza di loro anche la nuova linea avrebbe le stesse limitazioni e problemi di quella storica. I locomotori interoperabili sono il vero mezzo per fluidificare il traffico alla stazione di Modane, aumentare globalmente l'utilizzo della linea, risparmiare decine di minuti per i treni passeggeri e anche fino a 1 ora per i treni merci che ancora adottano i locomotori convenzionali.

La sincronizzazione degli intervalli di manutenzione è sicuramente molto più difficile da realizzare sulla nuova linea, per via dei suoi lunghi tratti in galleria, senza stazioni o ricovero per i mezzi di manutenzione.

Il problema della pendenza che richiede trazione in doppia o in tripla è un problema superabile ed in ogni caso non è il solo elemento che limita la capacità di traino, bisogna considerare altresì il limite massimo degli organi di aggancio che è di 1600 t. Anche i lunghi convogli di 1600 t che si vorrebbero far transitare sulla nuova linea, dovrebbero avere due locomotori, uno in coda ed uno in testa, e di conseguenza si creerebbe la necessità di far rientrare locomotori, impegnando tracce, analogamente a quello che succede sulla linea storica.

Il fatto che sulla nuova linea si possano trainare treni fino a circa 1100t con un solo locomotore, mentre sulla linea storica ce ne vogliono 2 al di sopra di 600-650t, crea una necessità di ritorno dei locomotori, in funzione della differenza di flusso di treni nei due sensi. Tuttavia il ritorno di locomotori non può essere usato come elemento discriminante per giustificare l'opera, perché questo si risolve con la corretta gestione, organizzazione e composizione dei treni e con locomotori interoperabili.

Trasporto delle Merci al Frejus						
Questa tabella proviene da: Modello di Esercizio della Commissione Tecnica Rivalta, 13 Dic 2005, allegato 1						
		2000	2001	2002	2003	2004
Italia - Francia	n° treni merci	8,500	9,529	9,632	8,471	8,654
Francia - Italia	n° treni merci	8,555	9,638	9,577	9,140	9,038
differenza		55	109	55	669	384
totale	n° treni merci	17,055	19,167	19,209	17,611	17,692
merci dal Frejus	min di tonnellate	10.41	9.68	9.35	8.83	8.21
carico per treno	tonnellate/treno	610	505	487	501	464
var. carico risp. anno 2000	%	100.00%	<i>82.79%</i>	<i>79.84%</i>	<i>82.13%</i>	<i>76.07%</i>
incr. carico risp. anno 2000	%	0.00%	<i>-17.21%</i>	<i>-20.16%</i>	<i>-17.87%</i>	<i>-23.93%</i>
incr. carico risp. anno prec.	%	-	<i>-17.21%</i>	<i>-2.95%</i>	<i>2.30%</i>	<i>-6.07%</i>
media incrementi % dal 2000	%		<i>-17.21%</i>	<i>-10.08%</i>	<i>-5.96%</i>	<i>-5.98%</i>
nota 1 - Con l'esclusione dei treni di carri vuoti in restituzione e delle locomotive isolate al ritorno						
Si osserva che dal 2000 al 2004 si è avuto una progressiva riduzione del carico medio, evidentemente dovuta alla tipologia di merce (riduzione delle materie prime ed aumento dei semilavorati						
<i>I numeri in corsivo rosso sono ricalcolati e corretti dall'autore</i>						

Fig 4.1-1 Traffico merci sulla linea storica (fonte: Com Tec Rivalta).

Non occorre raddoppiare la linea esistente e passare a 4 binari, la linea in alta valle può supportare fino a 200 treni al giorno, tanto è che tra la 1° e 2 a fase di attuazione della Torino-Lione se ne prevedono 182 al giorno.

L'assunzione di 200 treni al giorno è coerente con i 226 treni/giorno del modello di esercizio [10] perché occorre considerare i treni regionali in bassa valle, Susa-Bussoleno e Torino.

Dai dati RFI in Fig 4.1-1 si evince che negli anni 2000 – 2004 il numero di treni merci che è transitato al traforo ferroviario del Frejus è aumentato da 17055 a 17692, **ma solo dello 0.7% all'anno** e contemporaneamente la quantità di merci trasportate è diminuita da 10,41 Mt a 8,21 Mt. Questo fatto è dovuto ad una serie di effetti tra i quali l'aumento del trasporto di semilavorati a discapito delle materie prime, ma anche ad una minore efficienza del trasporto di ferroutage. Tra la tabella 2.8.3 e 4.1-1 riportanti entrambe le quantità di merci trasportate negli anni, ed entrambe derivanti dallo stesso documento della Commissione Rivalta [10], la differenza è probabilmente dovuta al fatto che i valori della tabella 4.1-1 includono anche la tara dei contenitori trasportati, oltre che probabilmente anche alle motrici dei camion utilizzanti il ferroutage nel 2003 e 2004.

Inoltre, mentre il carico per ogni automezzo pesante che transita al Frejus è rimasto pressoché costante intorno a 16t per automezzo, si nota che il carico medio dei treni merci si riduce da 610t per treno merci del 2000 a 464t per treno del 2004. Nel 2004 in numero medio di treni al giorno è stato di soli 48 treni, ma in certi giorni ne son passati 100. Questi dati provano che non c'è sufficiente domanda, che la linea è sotto-utilizzata e la sua gestione non è ottimizzata.

4.2. Il potenziamento di altre linee

L'altra linea piemontese su cui puntare sia per alleggerire il traffico al Frejus ma anche per creare un collegamento alternativo è la Nizza-Cuneo-Torino.

La Nizza, Cuneo, Torino, costituisce la prima priorità, sarebbe altresì un fatto positivo come collegamento passeggeri e solleverebbe il Frejus dal traffico proveniente dal sud della Francia e parte di quello spagnolo, magari quello a minor priorità. La sola elettrificazione della linea permetterebbe il passaggio di 5 Mt all'anno.

Nel 2001 l'ingegnere torinese Gabriele Manfredi e l'architetto Sergio Nicola presentarono un innovativo progetto, controcorrente rispetto alla Torino-Lione, per un collegamento ad alta velocità Torino-Cuneo-Nizza. Era volto a risolvere gli impellenti bisogni di mobilità pubblica nell'area, e a contenere il traffico stradale rivalutando il ruolo della ferrovia nel Piemonte e oltre i suoi confini. Da più parti si auspica che il progetto venga ripreso in considerazione, visto che era realizzabile con un impatto ambientale minimo, ordini di spesa e tempi ridotti rispetto alla Torino-Lione, e con una genuina vocazione ad un collegamento internazionale.

Non è il caso di realizzare una linea TAV Torino Nizza. Una linea ordinaria moderna, con materiale rotabile moderno e ben mantenuto, consentirà al Piemonte tutti gli scambi merci nel rispetto dell'ambiente, oltre agli scambi culturali e turistici tra due città, legate da storia comune fino alla 1ª guerra mondiale.

Come ultimo punto non ci può dimenticare dello stato delle ferrovie in Italia a cui i progetti del TAV/TAC sottrarranno finanziamenti, impedendo adeguamenti e manutenzione, sia alle linee che al materiale rotabile.

Le altre importanti linee Piemontesi a binario unico da potenziare sono la Casale-Mortara-Novara, questa permette il collegamento tra il porto di Genova ed il Sempione, senza gravare sull'area di Torino e sul Frejus, la Torino-Aosta e molte altre, per trasporto merci e pendolari, perché come si è detto nell'introduzione il Piemonte è la penultima regione Italiana continentale in fatto di ferrovie elettrificate.

4.3. I risultati alternativi

Lo scenario globale si ottiene combinando i miglioramenti descritti nel paragrafo 2.7 con le proposte alternative alla Torino - Lione,

- il potenziamento della Torino - Modane che permette di raggiungere una capacità di 200 treni al giorno, nel segmento Bussoleno - Modane e 220 in quello tra Bussoleno e Torino.
- l'elettrificazione della Cuneo - Nizza che permetterà di ottenere almeno una capacità di 70 treni al giorno

L'effetto globale è rappresentato nelle Fig 4.3-1 per il traffico totale tra i 4 valichi di Ventimiglia, Cuneo/Nizza, Frejus e Sempione, come pure in Fig 4.3-2 per l'evoluzione del traffico al Frejus.

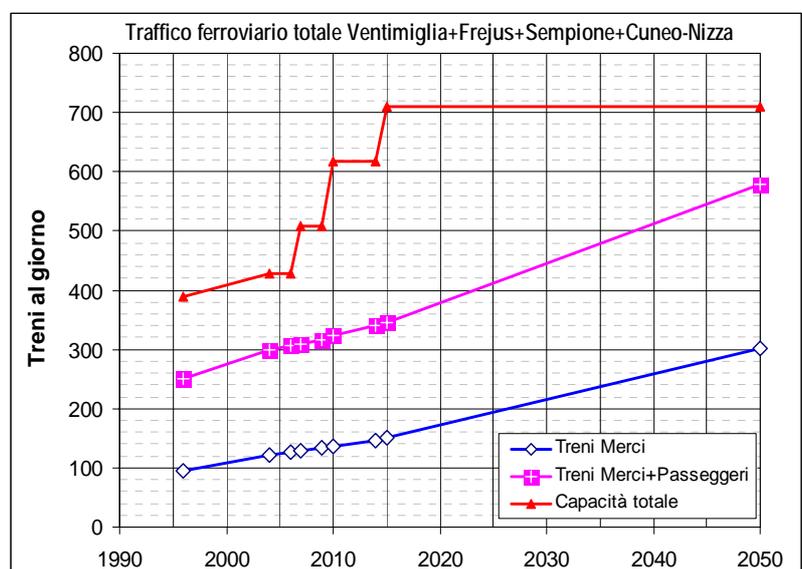


Fig. 4.3-1 Potenziamento To-Modane e Cuneo-Nizza

Per non complicare troppo i grafici, si è ipotizzato che il completamento del potenziamento della Cuneo - Nizza e della Torino - Modane avvengano entrambi nel 2015.

Rispetto a quanto descritto nel paragrafo 2.7, la capacità totale dei transiti sui 4 valichi aumenterà dal 2015 da 598 treni al giorno a 710 treni al giorno e nel 2030 ci saranno ancora quasi 300 tracce libere.

Ovviamente anche al Frejus la situazione migliora e l'effetto di tutti i potenziamenti sulle 4 linee prese in considerazione, Ventimiglia, Cuneo-Nizza e Sempione fa sì che globalmente la situazione di carico attuale si ripresenti solo fra 30 anni, con un utilizzo del 55%. Considerando le possibilità di sosta e priorità in molte stazioni della bassa valle, la capacità del segmento in bassa valle sarà di almeno 220 treni/giorno.

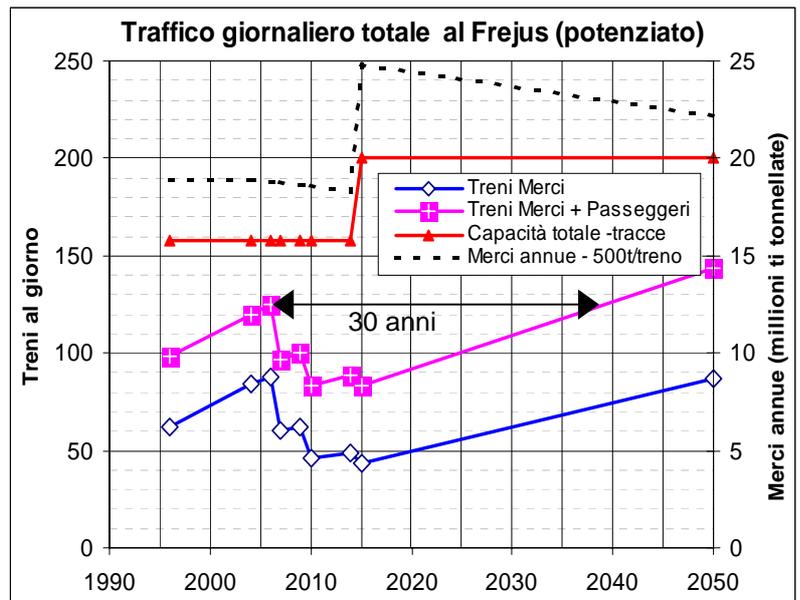


Fig.4. 3-2 Effetto dei potenziamenti sul traffico al Frejus

La stima è ottimistica perché si è assunto di avere una crescita di treni merci del 2% all'anno, mentre dai dati ufficiali presentati dalla commissione tecnica Rivalta, la crescita è stata di soli 0,7% all'anno.

Dal 2015 la capacità annuale di merci, considerando anche solo 500t a treno, per 300 giorni l'anno, varierà tra 25 e 22 Mt, al netto dei treni per trasporto passeggeri. Con treni da 650t si superano i 30Mt di merci l'anno. Volendo trasportare merci tra Italia e Francia

Adesso si può anche indirizzare la questione del ferroustage a cui possono essere dedicate tutte le tracce libere.

Quanti treni per ferroustage potranno essere previsti ? e per quanta merce ?

Per quanto riguarda il Frejus, un'altra settantina di treni Modalhor possono essere aggiunti fin dal 2010, agli 8 che transitano attualmente tra Aiton e Orbassano, raggiungendo così la capacità un'ottantina di servizi di ferroustage al giorno come prefissato dagli obiettivi della TAC, ma:

- 10 anni prima, ovvero proprio alla conclusione dei lavori di ampliamento della sagome del Frejus, il che permetterebbe di remunerare da subito parte degli investimenti.
- senza fare un'infrastruttura così gigantesca ed invasiva
- semplicemente distribuendo lo sforzo su tutte le infrastrutture esistenti nelle Alpi, senza limitare lo sguardo al solo "cortile" del Piemonte.

La quantità che si potrebbe trasportare con 80 Modalhor al giorno, del tipo usato tra Aiton ed Orbassano, è di poco inferiore a 7 milioni di tonnellate all'anno (300 giorni all'anno, 288 tonnellate a treno), all'incirca il 50% delle merci che transitano nel tunnel autostradale del Frejus.

Considerando soluzioni tecniche più moderne, come le piattaforme R-Shift-R e carri Goldor si unirebbero i vantaggi di un veloce carico e scarico e di quantità di merci fino a 44T per carro.

Il vero problema è trovare il giusto meccanismo per spostare su ferrovia le merci, cosa non facile, come stabilito dal rapporto "Prevision de Trafic d'un service de ferroustage entre la France et l'Italie dans un cadre du projet Lyon-Turin - Rapport Final Novembre 2000". Per ora gli 8 Modalhor rimangono scarsamente utilizzati, si vedrà nel 2009 ad ultimazione dell'ampliamento della sagoma del Frejus.

Come detto in precedenza il Ferroustage è un compromesso inefficiente e costoso, che consuma tanta energia e porta poche merci, **sarebbe molto meglio che le merci viaggiassero il più a lungo possibile sui treni, non solo per attraversare le alpi. Questo dovrebbe essere il vero obiettivo del futuro oltre a quello di limitare la crescita dei trasporti.**

5. LE RAGIONI DELL'OPPOSIZIONE

L'opposizione al TAV in Val Susa, sorta nel 1989 con il comitato Habitat, si è allargata a tutte le istituzioni pubbliche locali, comunità bassa e alta Val Susa, Comuni, Legambiente, Pro Natura, Coldiretti e così via. Il consenso motivato da università, istituti indipendenti di ricerca si è allargato nel tempo a gran parte della popolazione, che si riconosce attraverso ai presidi, ai comitati No TAV e a consolidate conoscenze tecniche derivanti da anni di partecipazione a dibattiti e serate informative.

Da anni le ragioni sono sempre le stesse:

1. Perché non porta benefici né alla valle, né al Piemonte, ma solamente alle ditte che la costruiranno.
2. Perché non è vero che il Piemonte resterebbe tagliato fuori dagli scambi con l'estero, e vero il contrario che l'ingente costo svierebbe finanziamenti che sarebbero ben più utili per altri scopi, oltretutto non sono le merci in transito a portar ricchezza. Non esiste un solo studio che provi i benefici economici, in senso generale, al Piemonte.
3. Perché concentra il traffico verso ovest in un singolo corridoio, non è lungimirante e non sfrutta le opere recentemente allestite per lo scalo merci di Orbassano.
4. Perché l'opera, nata inizialmente come alta velocità per trasporto passeggeri (AV) non era e non è tuttora sostenibile, come sottolineato da studi eseguiti per i gli stessi promotori del TAV e dal governo francese.
5. Perché la velocità per i treni passeggeri non sarà quella pubblicizzata, ma sarà poco più di 100 Km/h.
6. Perché l'opera dichiarata adesso come Alta Capacità, non è sostenibile neppure per il trasporto merci.
7. Perché la stima di traffico merci preparata dai proponenti, non tiene in conto del traffico evaso dalle nuove direttrici Nord-Ovest Svizzere, dal raddoppio della Genova-Ventimiglia ed è stata esagerato al solo scopo di giustificare l'opera.
8. Perché la linea esistente, abbandonata tecnologicamente da anni, può sopportare tutto il traffico dei prossimi 50 anni e unitamente al potenziamento della Nizza-Cuneo-Torino si possono ottenere risultati anche migliori, nel rispetto dell'ambiente e delle comunità.
9. Perché istituti internazionali hanno stabilito che non farà diminuire il numero di automezzi pesanti che transitano al traforo autostradale del Frejus.
10. Perché sebbene l'Unione Europea chiedi un impegno per il progetto 6 (Torino-Lione), non è vero che l'Unione Europea chiede all'Italia di fare a tutti i costi un'opera così invasiva.
11. Perché L'Unione Europea non ha ancora approvato i progetti che sono ancora in fase di definizione finale o ci sono ancora degli studi/approfondimenti da eseguire.
12. Perché elevatissimo è l'impatto ambientale durante la sua costruzione, sia per la salute sia per la vivibilità delle popolazioni che risiedono nell'area della valle, ma anche a Torino e cintura.
13. Perché non si vuole che un'intera generazione di bambini cresca fino all'adolescenza in un ambiente inquinato da polveri, gas, amianto, rumore, etc, etc, trasformandosi in seguito in una generazione di malati.
14. Perché non si vuole lasciare in eredità ai nostri figli un ambiente depauperato da opere inutili.
15. Perché sarà molto difficile, se non con ampissime fasce di rispetto, far sì che il rumore prodotto dalle diverse centinaia di treni previsti sia compatibile con la vivibilità delle aree urbane attraversate, ma le ampissime fasce di rispetto non sono compatibili con il tessuto abitativo ed industriale.
16. Perché il suo costo sarà di 3 o 4 volte quello stimato adesso e lo pagheranno tutti gli italiani con tasse e con riduzione dei servizi sociali, istruzione e quant'altro la finanza creativa riuscirà ad individuare.
17. Perché comunque non ci sono i finanziamenti per realizzarla e se iniziata, verrà abbandonata mentre quei finanziamenti potrebbero essere spesi in modo migliore, e.g. per rilanciare la ricerca.
18. Perché non sarà in grado di reggersi economicamente e dovrebbe essere continuamente finanziata dal governo, con meccanismi analoghi a quelli che si renderanno necessari per la sua costruzione.
19. Perché lo stato delle Ferrovie Italiane è a dir poco pietoso, in termini di garanzia del servizio, puntualità, pulizie, manutenzione del materiale rotabile, guasti, etc, etc e che con opere del genere non potrà che peggiorare.
20. Perché con la scusa della sicurezza si vorrebbe realizzare il anche raddoppio del tunnel autostradale del Frejus, in palese contrasto con l'intenzione di trasferire quota di traffico merci dalla gomma al ferro.
21. Perché l'opera è inutile sotto tutti i punti di vista e creerà soltanto danni, da quelli ambientali a quelli economici.

Il messaggio dei Valsusini non si limita agli aspetti ambientali, non ha nulla a che vedere con sindrome NIMBY (che è soltanto un modo anglosassone per sminuire un problema per non doverlo analizzare) e si può sintetizzare chiaramente come segue:

I Valsusini non sono semplicemente disposti ad accettare gli enormi impatti derivanti da un'opera inutile, che creerà soltanto danni locali irrimediabili ed economici a tutto il paese.

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 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.*