

Parte II

Motivazioni e funzionalità dell'opera

Contenuti programmatici

LTF SAS nella documentazione dello SIA e del progetto preliminare presentata per la procedura di VIA aperta il 10 agosto scorso adotta l'artificio, sia nella Sintesi non tecnica che nella Relazione generale descrittiva, di giustificare l'intervento per la realizzazione della NLTL, basandosi essenzialmente sul processo di coinvolgimento degli enti locali a partire da Pracatinat e dei risultati raggiunti nell'Osservatorio Tecnico.

In particolare si fa una manovra fuorviante allorché si parla di "Accordo di Pracatinat" in quanto questo documento non fu mai sottoscritto dagli enti locali e non può, quindi, essere definito tale. Inoltre nel progetto non si tiene comunque conto di alcune parti di quel documento, né si riporta correttamente quanto maturato nell'Osservatorio Tecnico e nei Quaderni prodotti dallo stesso OT.

E' bene partire quindi da dati incontrovertibili e ricordare subito che il traffico ferroviario sulla direttrice Lione-Torino ha subito negli ultimi dieci anni un sostanziale ridimensionamento (-54%) tra il 1997 (10 milioni di t/a) ed il 2008 (4,6 mln di t/a), mentre il flusso complessivo (strada+ferrovia) si è stabilizzato intorno al livello di 50 milioni di t/anno. E' quindi destituito da qualsiasi fondamento l'affermazione (contenuta a pag. 14 della Sintesi non tecnica) che la NLTL sia necessaria *alla luce dei continui aumenti di traffico attraverso le Alpi Occidentali*.

Ad ulteriore conferma di quanto appena detto, si ricorda che, secondo gli scenari dell'OT, il traffico merci ferroviario, pari a 6,5 Mt nel 2004 avrebbe successivamente dovuto crescere ad un tasso medio del 3,6% annuo, per raggiungere i 7,5 M/t già nel 2008, anno nel quale i traffici sono risultati, secondo l'ultimo dato Alpinfo, soltanto, come già richiamato, a 4,6 Mt, con un deficit del 38% rispetto alle attese iniziali e, soprattutto, con un trend pari al -8,3%.

Ciò significa nella sostanza che (come sappiamo dalla metà degli anni novanta quando si fecero le prime verifiche sulla redditività dell'opera) la realizzazione di una nuova linea ad alta velocità, dedicata esclusivamente ai passeggeri, data la scarsità del traffico, non si giustifica in alcun modo, né appare necessario realizzare un nuovo tunnel di base, considerata la potenzialità del valico ferroviario esistente.

Si deve specificare a quest'ultimo proposito che la tratta di valico (da Modane a Bussoleno), già adeguata e ammodernata nel tempo, ha una potenzialità totale di 46 treni passeggeri/giorno e 150-180 treni/merci giorno e una capacità complessiva per le merci tra 19,9 - 32,1 mln di t/a. E' evidente, quindi, che la tratta di valico non è satura e che potrebbe trasportare un traffico più che triplo rispetto ai valori attuali.

Questo è un dato acquisito, acclarato persino nel Primo Quaderno "Linea storica – tratta di valico" dell'OT laddove, a pag. 35 si dice che *"Il potenziale della tratta Modane-Bussoleno pari a 208-226 treni/giorno (di tutti i tipi) rappresenta circa il triplo rispetto al numero dei treni attualmente in esercizio e tra una volta e mezzo e il doppio rispetto al numero massimo di convogli raggiunto nella Linea Storica nel 1997."*

E ancora, sempre a pag. 35 dello stesso Quaderno si ribadisce con chiarezza: *“Pertanto, tutte le anticipazioni giornalistiche emerse sulla capacità della Linea Storica di sopportare il volume di traffico atteso sul nodo o sul corridoio, così come del resto le conclusioni in ordine alla incapacità della stessa linea di far fronte a crescenti flussi di traffico, devono essere considerate al momento come illazioni prive di un riscontro analitico”*.

Risulta altresì chiaro dai contenuti del Terzo Quaderno “Linea Storica – Tratta di Valle” e “Torino – valutazioni preliminari sul nodo” che sia sulle specifiche tecniche della nuova infrastruttura sia sul modello di esercizio non si è mai raggiunta una piena convergenza tra le posizioni assunte dal Governo e dagli enti locali.

Né LTF SAS può attestare che il Governo italiano stia avendo una politica coerente in tema di trasporti e stia facendo tutto quanto sia possibile per perseguire con decisione il trasferimento dalla gomma al ferro del traffico merci, visto che, al contrario di quanto erroneamente riportato a pag. 14 della Sintesi non tecnica e pag. 13 della Relazione generale, anche nell’attuale XVI legislatura è stato bloccato l’iter parlamentare di ratifica degli otto Protocolli attuativi della Convenzione delle Alpi, proprio perché forze interne alla maggioranza che sostiene il IV Governo Berlusconi sono convinte della necessità di realizzare nuovi assi autostradali transalpini, in contrasto con quanto stabilito dal Protocollo Trasporti.

Alla luce di questi indirizzi, risultano sinceramente ridicole e prive di qualsiasi fondamento, dato lo stato di confusione in cui versa il Governo italiano, le opzioni politiche (mai esaminate dai due Paesi. Né affrontate nello stesso OT) descritte da LTF SAS tra pag. 14 e 15 della Sintesi non tecnica, laddove si presentano varie opzioni del “decisore politico” che allo stato dell’arte, vista la poca chiarezza su questi temi in Italia non risulterebbero, paradossalmente, alternative ma complementari (1. aumento della capacità dei tunnel autostradali, 2. costruzione di nuovi tunnel stradali nel 2025-2030; 3. realizzazione della NLTL).

Altra forzatura che compie consapevolmente e colpevolmente LTF SAS si riscontra quando nella Sintesi non tecnica (pag. 17) prende come riferimento per le scelte di progetto e di esercizio compiute il documento di Pracatinat del 26-29 giugno 2008 (documento mai sottoscritto dagli enti locali), dimenticando completamente le scelte programmatiche contenute nel capitolo 1 “Nuove politiche dei trasporti per il territorio” sia per le merci (punto A) che per i passeggeri (punto B).

Scelte programmatiche tese ad esempio: per le merci, ad intervenire per il potenziamento del trasporto combinato, per la formazione di treni da 1.500 – 1.600 tonnellate, per il plafonamento e l’introduzione di misure di tariffazione in linea con l’Unione Europea del traffico pesante; per i passeggeri, ad intervenire per il miglioramento dell’efficienza della linea storica e per la messa a regime del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Infine, LTF SAS, con un’ultima forzatura nella Relazione Generale (pag. 17) certifica che il, progetto preliminare presentato alla procedura VIA il 10 agosto scorso, è stato sviluppato tenendo conto dell’Accordo di Pracatinat, dei Quaderni dell’OT, degli indirizzi operativi forniti dall’OT.

Al contrario, risulta fin troppo evidente dalle poche, ma significative citazioni che abbiamo richiamato che non esistono obiettivi generali e specifiche progettuali condivise in nessuno dei documenti richiamati.

Definizione degli standard progettuali

Nella Relazione Generale (pag. 18-20 e 28) prodotta da LTF si attesta che il progetto assume gli standard di riferimento di una linea ferroviaria ad alta velocità.

Si deve precisare subito che:

1. gli standard assunti sono ridondanti rispetto agli obiettivi primari di trasferimento del traffico merci e comportano rilevanti incrementi di costo, di entità assai superiore ai benefici indotti dalla velocizzazione del traffico passeggeri;
2. l'adozione di standard di alta velocità non è richiesta né dalla Commissione Europea, né dalle Specifiche tecniche emanate dall'OT;
3. la scelta di una tensione di alimentazione differente da quella del resto della rete italiana potrà determinare forti difficoltà per la circolazione dei treni merci nel nodo di Torino, diminuendo anziché aumentare l'efficacia dell'opera.
4. la richiesta di valutare anche l'adozione di standard convenzionali non è stata presa in alcuna considerazione, nonostante le stesse sollecitazioni dell'OT.

Volendo riassumere le specifiche funzionali utilizzate da LTF SAS nella progettazione della nuova linea (come viene ricordato tra l'altro nella Nota 27 del 31/12/2009 prodotta nell'OT da Polinomia), sono le seguenti:

Parametro	Valore
Lunghezza massima dei convogli	750 m <i>(con possibile incremento futuro a 1.500 m)</i>
Carico assiale	25 t <i>(con valutazione delle 30 t)</i>
Interasse tra i binari di corsa all'aperto	4,50 m
Pendenza massima	12,5‰
Velocità massima di esercizio treni passeggeri	220 km/h
Velocità massima di esercizio treni merci	100-120 km/h
Velocità di tracciato	250 km/h
Soprelevazione massima	90 mm
Insufficienza massima normale a 250 km/h	100 mm
Insufficienza massima normale a 220 km/h	110 mm
Raggio planimetrico minimo	3.125 m
Interdistanza massima tra aree di sicurezza	20 km
Segnalamento	ERTMS liv.2
Energia	25 kV c.a.50Hz
Telecomunicazioni	GSM-R
Gestione della circolazione	Euoptirail

Bisogna subito segnalare la notevole rilevanza che la definizione degli standard progettuali appena descritti riveste nella specificazione delle prestazioni ottenibili dall'infrastruttura, ma anche dei suoi costi di costruzione e dei suoi impatti ambientali.

Secondo LTF, la NLTL dovrà consentire il transito di treni passeggeri *ad alta velocità*, impostati in normale esercizio ad un massimo di 220 km/h.

E' bene ricordare che tale indicazione *non* deriva da una specifica richiesta dell'UE, che riferisce il Progetto Prioritario n. 6 semplicemente all'*asse ferroviario* Lione-Trieste-Divača-Ljubljana-Budapest-confine ucraino (Decisione 884/2004/CE), senza alcuna particolare specificazione circa la velocità di esercizio da assicurare ai convogli passeggeri in transito.

L'assenza di prescrizioni europee su questo punto trova un chiaro riscontro nell'accettazione, sulle tratte slovene ed ungheresi del medesimo asse ferroviario, di velocità di riferimento comprese fra 120 e 160 km/h.

In effetti, l'identificazione della NLTL come parte della rete ferroviaria ad alta velocità trae origine essenzialmente in decisioni del Governo Italiano, che fanno rientrare la nuova infrastruttura all'interno dei programmi di sviluppo della rete AV/AC, e che non trovano piena rispondenza nemmeno nel dossier di richiesta di finanziamento all'Unione Europea, il quale fa esplicito riferimento alla realizzazione di una linea ferroviaria *convenzionale*.

Alla luce di queste evidenze si devono considerare altresì i ridotti benefici imputabili ai risparmi di tempo per il traffico passeggeri, che caratterizza questa relazione, nonché i considerevoli sovracosti interni ed esterni che possono presumibilmente associarsi ad ogni incremento della velocità di tracciato.

C'è da aggiungere che la scelta delle specifiche funzionali dell'AV passeggeri adottate da LTF si riflettono pesantemente su sistema delle interconnessioni con il Nodo di Torino e con la cintura merci.

Queste problematiche emergono in maniera evidente ed eclatante nella descrizione della zona di interconnessione e del sito di sicurezza delle Chiuse (così come vengono descritte nella Relazione Generale pagg. da 166 a 170).

Il dimensionamento di tale impianto comporta un rilevante impatto di carattere sia urbanistico che ambientale. Esso deriva dall'adozione di standard ridondanti rispetto alle necessità di circolazione dei treni merci, nonché dalla scelta di una tensione di alimentazione differente da quella della rete ferroviaria italiana (25 kV c.a. anziché 3 kV c.c.)

A ciò si aggiunga le problematiche non risolte legate all'instradamento sulla Gronda Merci del traffico proveniente dalla NLTL, che implicherebbero che tutte le motrici siano politensione per non avere alcuna difficoltà ad impegnare la gronda merci a 3 kVcc. Infatti, sulla Gronda deve poter essere instradata la generalità dei treni merci, diretti non soltanto verso la Francia, ma anche verso lo scalo di Orbassano e le direttrici del Piemonte meridionale; ciò al fine di risolvere le problematiche di circolazione dei treni merci all'interno del Passante, che possono essere generate dal transito di convogli provenienti/diretti da una qualunque delle linee della rete fondamentale afferenti al nodo (oltre alla NLTL ed alla linea AV/AC proveniente da Milano, le direttrici storiche di Novara, Modane, Savona e Genova).

Non ultimo, occorre ricordare che l'instradamento di convogli merci sulla linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano rappresenta a tutt'oggi un'eventualità soltanto teorica, presumibilmente soggetta a vincoli funzionali rilevanti (circolazione notturna) tali da limitare in misura sostanziale la funzionalità della gronda e della stessa NLTL.

Si aggiunga infine, per quanto riguarda il traffico passeggeri che, come documentato nello Studio FARE del giugno 2008 e risulta agli atti dell'OT:

- attualmente, i TGV provenienti da Parigi e diretti a Milano non sono attrezzati a percorrere la linea ad AV Torino-Milano ed in base ai programmi di investimento delle ferrovie francesi questa condizione permarrà ancora per una decina di anni, nel corso dei quali i convogli continueranno a servirsi della linea storica transitante per Vercelli e Novara;
- d'altro canto, gli ETR 500 italiani che percorrono la linea ad AV Torino-Milano non sono attrezzati a percorrere le linee ad AV francesi, né si prevede che lo siano in futuro;
- i TGV di nuova generazione, che dovrebbero essere messi in esercizio dopo l'eventuale costruzione del tunnel di base, potranno circolare sulle linee ad AV italiane, ma non saranno in grado di entrare in nessuna stazione ferroviaria, comprese Torino Porta Susa e Milano Centrale.

Tutto ciò in contrasto con l'obiettivo europeo della piena interoperabilità delle linee, finalizzato al superamento dei vincoli alla circolazione ferroviaria nei diversi Paesi membri.

Modello di esercizio

E' bene a questo punto segnalare che, come viene invece erroneamente riportato nel documento relativo al Traffico di progetto (pag. 6) gli studi condotti dal gruppo di lavoro esercizio attivato in senso all'OT non giustificano la previsione di apertura del traffico del tunnel di base all'orizzonte del 2023 e che comunque, al contrario di quanto affermato sempre nel documento sul Traffico di progetto (pag. 3) non risulta che i Sindaci della bassa Val di Susa abbiano validato il traffico di progetto al 2035.

Anche sulla velocità massima di esercizio di treni viaggiatori pari a 220 km/h non è stata concordata all'interno dell'OT.

A proposito della definizione della velocità di tracciato, è opportuno evidenziare a questo punto che i valori indicati da LTF non rispondono in modo diretto ad alcuna prescrizione contenuta nelle stesse Specifiche Tecniche d'Interoperabilità (STI) relative al "sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità" (art. 6 par.1 Direttiva 96/48/CE).

Come ben noto, infatti, tali specifiche identificano in modo esplicito le tre categorie di linee ferroviarie che seguono:

- *categoria I* – linee specificamente costruite per l'alta velocità, adatte a velocità generalmente uguali o superiori ai 250 km/h;
- *categoria II* – linee specificamente adattate per l'alta velocità, adatte a velocità di 200 km/h;
- *categoria III* – linee specificamente adattate per l'alta velocità e aventi caratteristiche specifiche legate a vincoli topografici, ai rilievi o all'ambiente urbano, per le quali la velocità è determinata caso per caso.

In altri passaggi, le specifiche europee fanno inoltre riferimento a linee di raccordo, finalizzate a garantire la continuità di circolazione dei convogli passeggeri anche nei casi in cui non sia possibile assicurare loro prestazioni ad alta velocità.

Si aggiunga che nella documentazione redatta da LTF non sono menzionate le particolari condizioni di circolazione esistenti in lunghi tunnel ferroviari ad esercizio misto passeggeri/merci, all'interno dei quali risulta impossibile o quanto meno inopportuno prevedere che, in condizioni di normale esercizio, si svolgano manovre di precedenza. In tali casi, infatti, al fine di limitare il consumo di tracce equivalenti da parte dei convogli passeggeri, con conseguente riduzione della capacità disponibile per la circolazione merci, può essere opportuno limitarne la velocità d'esercizio sino a valori che, nel caso del San Gottardo, potranno raggiungere anche i 160 km/h.

Si aggiunga, sempre con riferimento al modello di esercizio descritto nel documento relativo al Traffico di Progetto e alle lacune e approssimazioni che questo presenta che:

- a) per il traffico regionale, lato Italia, si sono considerati come rotabili di riferimento i convogli Vivalto ed i treni Minuetto (TP pag. 8) che risultano inadatti all'esercizio del futuro servizio suburbano, come risulta anche dalla analisi condotte dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino;
- b) i treni regionali ad AV vengono ripartiti tra la linea storica la nuova linea (TP pag. 9) quando questa soluzione configge con le esigenze di cadenzamento e di integrazione degli orari;
- c) le soluzioni proposte per i treni della neve (TP pag. 10 e pag. 24-25). che comportano il trasbordo treno-bus, sono peggiorative rispetto al modello di esercizio attuale, mentre sarebbe più logico che le due coppie di treni previste (sulla direttrice Parigi-Susa e Venezia-st Jeanne de Maurienne) siano instradate sulla Linea storica evitando l'interscambio;
- d) alle due linee suburbane di Torino, FM3 e FM5, è attribuito un traffico a regime di 4° treni giorni (TP pag. 24-25) quando questa soluzione appare subottimale in confronto all'instradamento sulla linea storica.

Si aggiungano, infine, sempre per quanto riguarda il modello di esercizio, alcune ultime valutazioni che riguardano i documenti progettuali PP2-C30-TS3-0077-0-AP-NOT "Relazione Generale Descrittiva" PP2 C2A-TS3-0022A-AP-NOT "Traffico di progetto" e PP2-C2A-TS3-0015-A-AP-NOT "Opzione Zero" vengono definiti i volumi di traffico ipotizzati sulla nuova linea NLTL e sulle direttrici che convergono sul Nodo di Torino.

I numeri relativi al traffico di treni passeggeri e merci indicati nei documenti appena richiamati appaiono alquanto singolari anche ad una semplice verifica effettuata su una sola direttrice: quella della linea AV Torino-Milano.

Occorre innanzitutto ricordare che per questa infrastruttura il modello di esercizio (base anche per il dimensionamento delle barriere rumore) fu il seguente:

sub-tratta Torino/Novara = n° 100 treni passeggeri diurni
+ 60 treni merci notturni

sub-tratta Novara/Milano = n° 54 treni passeggeri (diurni e notturni)
+ 6 treni merci notturni

Ciò comporta una vera e propria "barriera fisica" al passaggio di un numero di convogli maggiore di quello ipotizzato in quanto si dovrebbe interrompere la linea per l'ampliamento, in altezza e lunghezza, delle barriere.

Fatta questa premessa, si analizzano i dati riportati in progetto:

- Allo scenario 2012 (oramai prossimo) si cita che sulla linea AV TO/MI circoleranno 70 treni passeggeri/giorno + 20 treni merci/giorno, quando attualmente (fine 2010) circolano 16 treni passeggeri/giorno (con buona saturazione della domanda) e nessun treno merci (anche per indisponibilità del materiale rotabile ad hoc).
- Al 2018 (nello scenario di Riferimento) sono previsti 72 treni passeggeri/giorno + 116 treni merci/giorno (volume di traffico > modello di esercizio TO/NO e >> modello di esercizio NO/MI);
- Al 2023 vi dovrebbero essere 178 treni/giorno; pertanto valgono le stesse considerazioni di cui sopra;
- Al 2030 si dovrebbe avere una “esplosione” del traffico con 64 treni passeggeri/giorni + 169 treni merci (volumi>> dei modelli TO/NO e NO/MI);

Al 2035 il traffico complessivo dovrebbe raggiungere 255 unità/giorno.

Risulta evidente che i numeri prima indicati entrano in palese contraddizione con i dati di circolazione sulle infrastrutture recentemente progettate e costruite quali la TO/NO e NO/MI.

Funzioni della stazione internazionale di Susa

Anche la progettazione della stazione internazionale di Susa da parte di LTF quale nodo intermodale di confluenza della circolazione stradale e ferroviaria (Relazione Generale, pag. da 130 a 134) è poco funzionale e sostanzialmente sbagliata, a conferma dell'approssimazione con cui vengono descritte e giustificate alcune scelte nodali nel progetto preliminare.

La configurazione prescelta per la nuova stazione risulta problematica sotto molti profili, in particolare perché, come abbiamo già visto, non consente l'interconnessione diretta con i treni circolanti sulla linea storica in direzione dei poli turistici dell'Alta Valle (“treni della montagna”), ponendo così il concreto rischio di un sostanziale ridimensionamento del servizio ferroviario in Alta Valle e la sua sostituzione con autobus.

Tale problematica, che tra l'altro è stata chiaramente illustrata in sede di OT dai rappresentanti degli Enti Locali, viene completamente elusa dal progetto, che si limita a sviluppare i soli aspetti architettonici relativi al fabbricato viaggiatori.

Si aggiunga che la soluzione prefigurata per la stazione di Susa da LTF risulta essere assai problematica sotto il profilo delle sue relazioni con i poli urbani di Bussoleno e dell'interconnessione con la linea storica dell'Alta Valle.

Definizione delle alternative di tracciato e analisi multicriteri

C'è poi da censurare pesantemente la metodologia adottata da LTF nel selezionare ed esaminare le alternative di tracciato e da contestare le conclusioni a cui questa perviene, come anche l'impostazione e la realizzazione dell'analisi multicriteri.

Innanzitutto, c'è da rilevare che l'unitarietà di approccio con la tratta nazionale, dichiarato nella Sintesi non tecnica (pag. 12) è del tutto non dimostrata, mancando qualsiasi esame contestuale del progetto di questa tratta.

Tale affermazione è dunque contraddetta dalla mancanza del progetto preliminare relativo alla tratta nazionale, il cui tracciato è tutt'ora soggetto a rilevanti elementi di incertezza. Da questo punto di vista, il tentativo di governance unitaria del processo da parte dell'OT è chiaramente fallito.

Inoltre, nella Sintesi non tecnica (pag. 19) e nella Relazione generale (pag. 78) si fa riferimento strumentalmente alle alternative di tracciato elaborate dalla società Polinomia.

A quanto risulta, però, le cinque proposte di tracciato contenute nello studio "FARE-verso un assetto territoriale sostenibile per la Valle di Susa e la Val Sangone" del dicembre 2009 risultano essere così configurate:

- opzione 0, corrispondente all'utilizzo della linea storica
- opzione 1, modulata in base alle proposte di tracciato espresse da LTF nell'OT
- opzioni 2, 3, 4, 5, basate su impostazioni alternative.

Il progetto preliminare elaborato da LTF riprende, presentandola come "proposta" dello studio, unicamente l'opzione 1, mentre evita accuratamente di studiare le altre opzioni, che non sono oggetto di alcuna valutazione, né sul piano tecnico, né su quello economico, né su quello ambientale.

Il riferimento risulta in tal senso fuorviante e teso ad indurre l'errata percezione che le scelte progettuali siano conseguenti alle proposte contenute nello studio.

Anche il riferimento contenuto nella Relazione generale (pag. 79) alle alternative di tracciato proposte dalla provincia di Torino si colloca nello stesso quadro dello studio sopra citato: anche queste alternative non sono state oggetto di alcuna valutazione comparata da parte di LTF.

Le stesse alternative di tracciato individuate in fase di revisione del progetto preliminare contenute nella Relazione Generale (pagg. da 79 ad 82) sono state elaborate univocamente da LTF.

Tali alternative, indicate con le lettere A-B-C-D-E-F-G, sono state sviluppate dal gruppo di progettazione e non corrispondono a quelle proposte dai rappresentanti degli Enti Locali in sede di OT. Esse sono le uniche ad essere state approfondite in termini progettuali da LTF.

Ne consegue che, al contrario di quanto affermato nella Sintesi non tecnica (pag. 17), le soluzioni di tracciato non risultano essere in alcun modo condivise tra le parti.

Alla luce delle osservazioni precedenti, tale affermazione è destituita di fondamento: il gruppo di progettazione ha preso in esame unicamente le opzioni di tracciato sviluppate al suo interno, escludendo preliminarmente dalla valutazione tutte le proposte provenienti da altri membri dell'OT.

Si aggiunga che la metodologia di analisi multicriteri utilizzata da LTF per il confronto fra le alternative di tracciato sviluppate da LTF, richiamata nella Sintesi non tecnica (pagg. da 20 a 23) e nella Relazione generale (pagg. da 84 a 90) presenta errori logici rilevanti, tali da far anteporre le alternative peggiori a quelle migliori.

Tali errori, che risulta fossero stati già segnalati in sede di OT, non sono mai stati oggetto di discussione e sono stati semplicemente ignorati dal gruppo di progettazione di LTF.

Né corrisponde al vero quanto affermato nella Relazione Generale (pag. 85) e cioè che l'OT sia pervenuto, sulla base dell'analisi multicriteri, alla scelta del tracciato finale oggetto del progetto preliminare elaborato da LTF.

Risulta che l'OT abbia ricevuto unicamente il documento relativo alla quantificazione dei diversi criteri. La loro composizione attraverso la definizione dei relativi pesi non è mai stata oggetto di discussione, né di conseguenza l'OT ha potuto esprimere un giudizio formale sulle scelte dei tracciati.

Analisi costi-benefici

La documentazione prodotta da LTF non contiene l'analisi costi-benefici del progetto complessivo, analisi che viene semplicemente rimandata.

Contiene invece una serie di valutazioni piuttosto eterogenee circa i possibili impatti del progetto sull'economia locale, essenzialmente a seguito dei cantieri, del potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale e della effettuazione dei 'treni della neve'.

Il documento non chiude un bilancio finale aggregato, ma lascia intravedere l'esistenza di grandi vantaggi sulla base di argomentazioni, quando non del tutto infondate, spesso superficiali o deformate.

Vengono di seguito solo enunciati alcuni punti che bene esemplificano l'impostazione del documento.

A pag. 7 della Valutazione socio-economica si dice che il documento non riporta i valori numerici per l'analisi di carattere globale ma soltanto alcune risultanze della valutazione socio-economica e dell'analisi delle ricadute a livello locale in Italia.

Nella sostanza, quindi, si afferma testualmente che non è stata condotta una analisi di fattibilità a supporto del progetto complessivo. Esso pertanto non dovrebbe nemmeno iniziare la procedura autorizzativa –l'opera non è giustificata- almeno sino a che tale essenziale adempimento non sia stato espletato.

A pag. 8 della Valutazione socio-economica ci si sofferma sulla delocalizzazione dell'area SITAF (autoporto, centro di comando, centro Guida sicura). Il significato dell'operazione non è chiarissimo, anche se sembra dover intendere che le azioni previste (rilocalizzazioni, indennizzi) sono adeguate ad equilibrare il danno arrecato. Dato però che rilocalizzazioni ed indennizzi hanno un costo, non si capisce perché tale aspetto non debba essere incluso nell'analisi.

A pag. 10 della Valutazione socio-economica la domanda turistica relativa ai treni della neve è posta pari al 70%, tale da assicurare la copertura dei costi di esercizio.

Si afferma cioè che la domanda, da cui dipendono quasi 5 milioni di euro di benefici per l'economia locale, sarà quella che servirà per giustificare l'offerta ipotizzata. Non crediamo che servano altri commenti.

A pag. 14 della Valutazione socio-economica tra i benefici del Servizio Ferroviario Regionale che sarà possibile effettuare dopo l'entrata in esercizio della nuova linea si introduce un incremento del valore immobiliare residenziale pari a 26,66 €/km per ogni minuto guadagnato. Tale incremento applicato ai 14' di minori tempi stimati porta ad un incremento del valore di €73/mq, per un totale di 643 milioni di euro.

Si tratta di una quantificazione totalmente fuori misura, anche perché applicata ai tre quarti della superficie residenziale censita in tutti i comuni serviti.

Il montante stimato è di un ordine di grandezza superiore ai valori messi in gioco dai costi e benefici diretti ed indiretti di trasporto e rappresenta il 96% del VAN complessivo stimato per i benefici calcolati per il potenziamento del servizio ferroviario locale.