

THE LYON TURIN TUNNEL PROJECT STOPPING A DISASTROUS SCHEME



By invitation of:
Curzio Maltese
MEP GUE/NGL, TRAN committee
Karima Delli
MEP Greens/EFA, TRAN committee
Tiziana Beghin
MEP MEP EFDD, Movimento Cinque Stelle
With: Michael Cramer
MEP - President of the Committee on Transport and Tourism
IN COOPERATION WITH PRESIDIO EUROPA-NO TAV

European Parliament • room ASP 7 H 1
Tuesday 14 October 2014 • 09:00-12:30



A new railway line Lyon Turin ?

Why invest European money in this project?

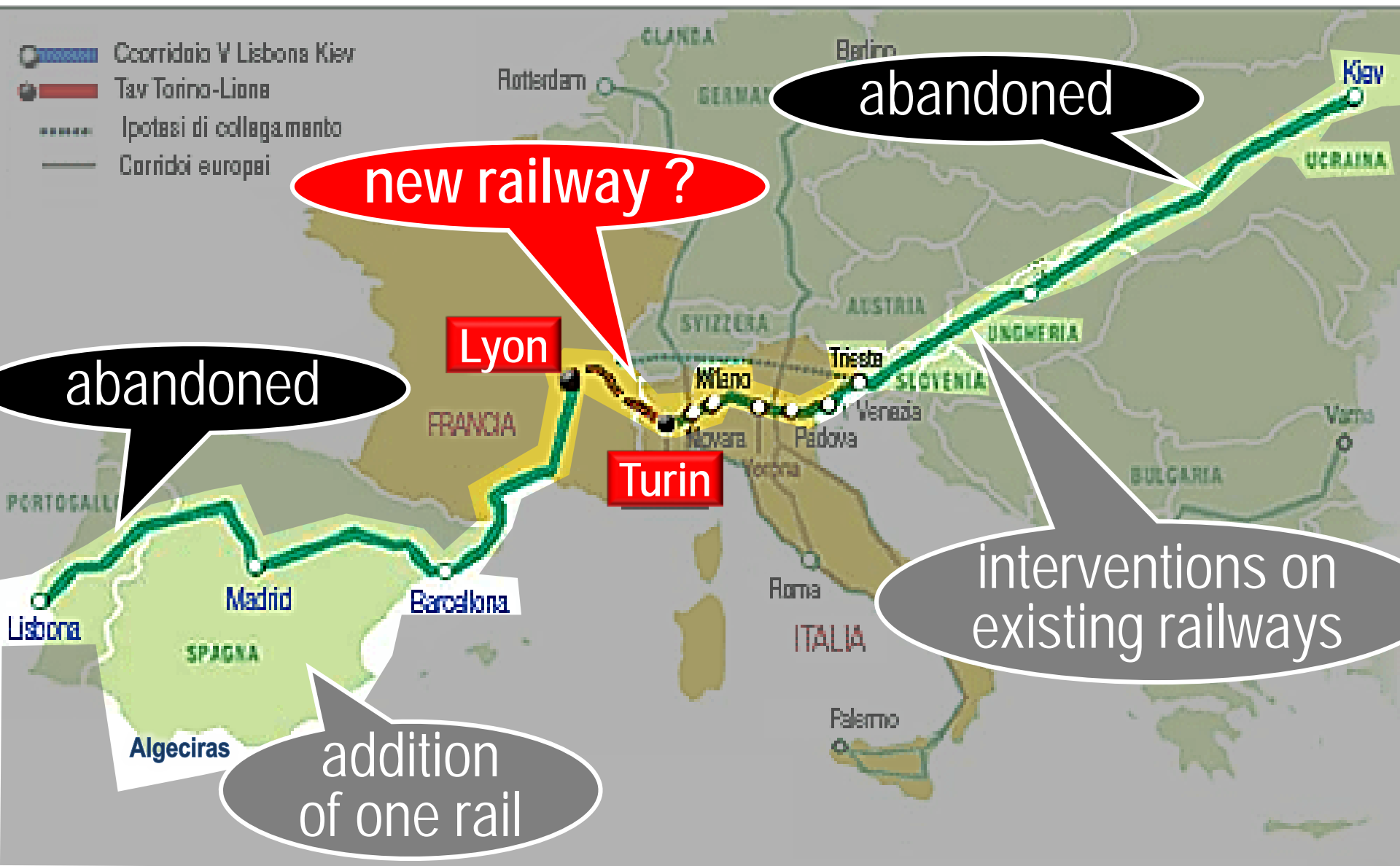


Movimento No Tav | Presidio Europa

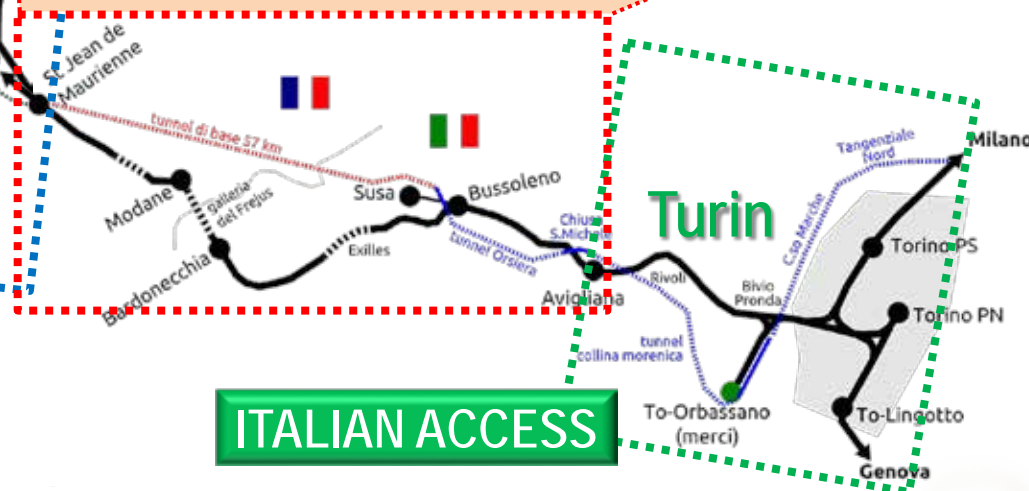
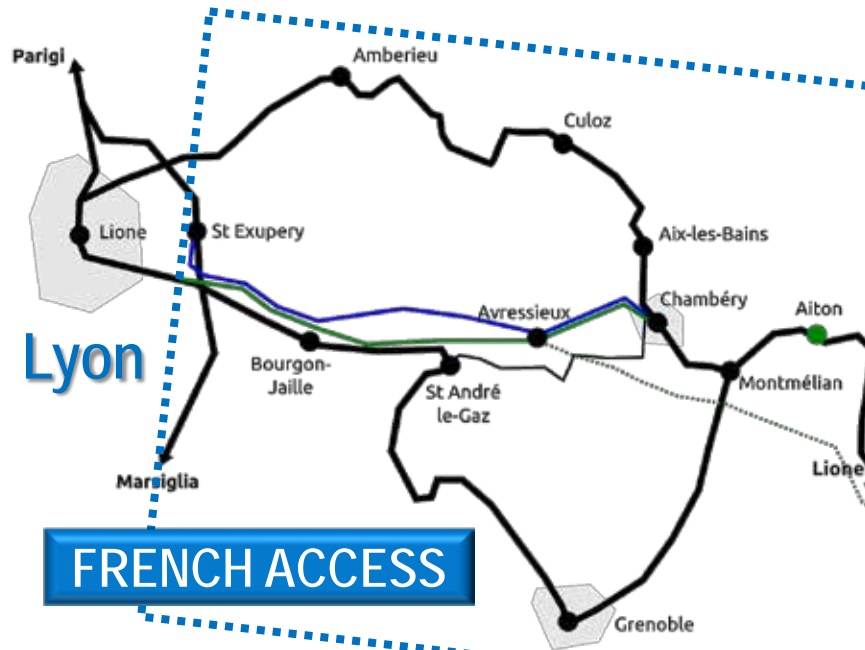
Luca GIUNTI, Silvio MONTESINI, Alberto POGGIO



Mediterranean Corridor | which policy?



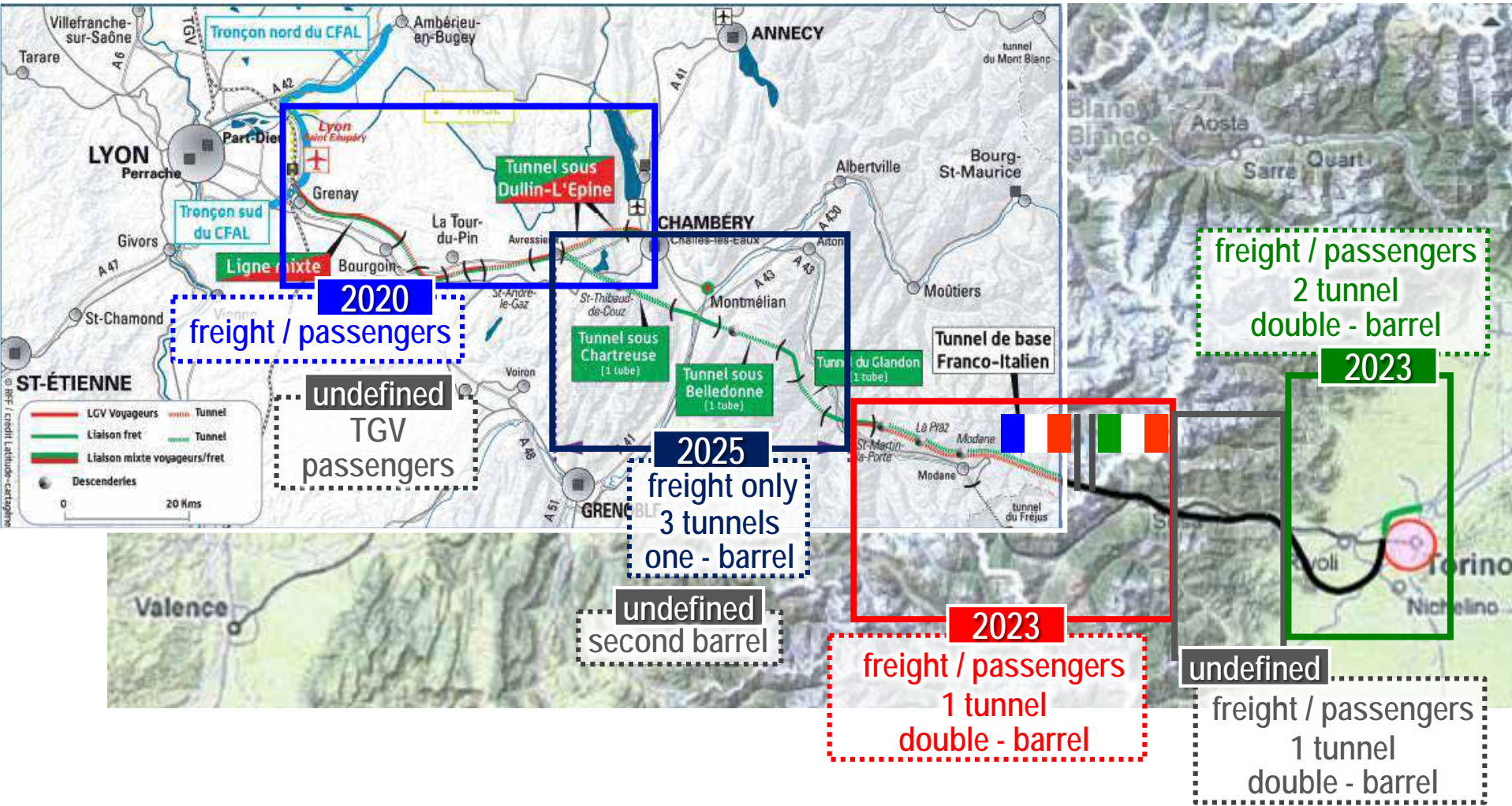
Lyon Turin | overview



— existing Lyon Turin railway lines
 ——— new Lyon Turin railways (proposal)



Lyon Turin | the project "puzzle"



Reference: Réseau Ferré de France, 2012, Dossier d'enquête publique sur les accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon – Turin

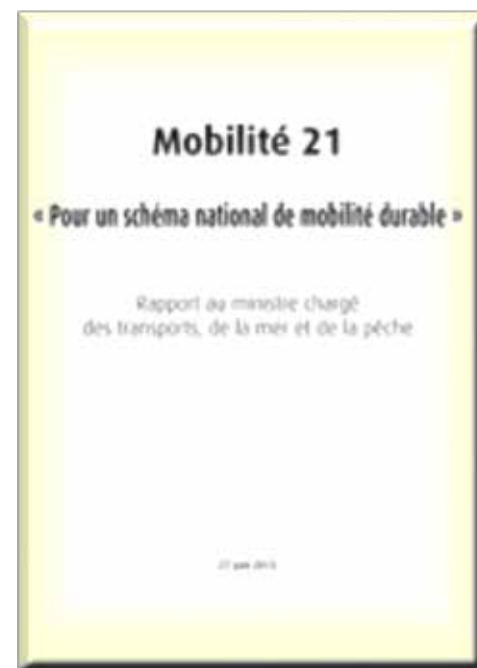
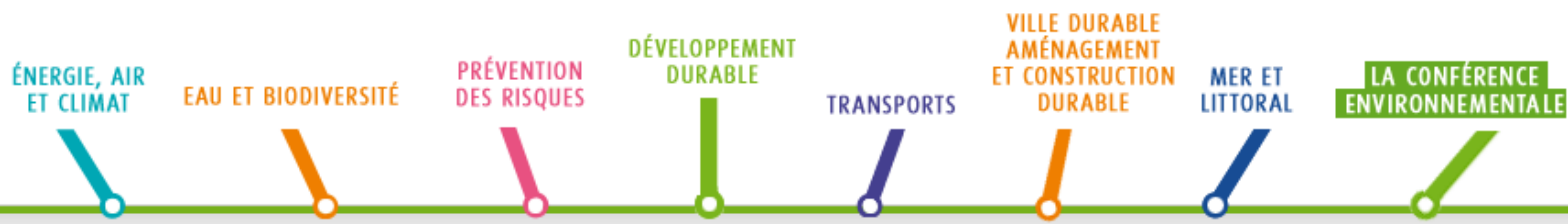
Deliberazione 3 agosto 2011 (<http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV/index.html>)
 Repubblica Italiana, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica



French access | the postponement



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE



Reference : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remise-du-rapport-Mobilite-21-pour.html>



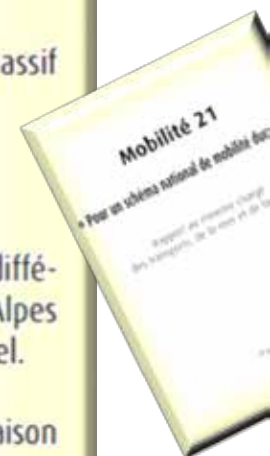
Accès français Lyon-Turin

Le projet des accès français à la liaison Lyon -Turin assure la continuité d'itinéraire avec la section internationale franco-italienne du projet prioritaire n° 6 des réseaux transeuropéens de transport. La liaison binationale étant mixte, ses accès français sont constitués de différents éléments :

- une ligne nouvelle fret entre Lyon et le sillon Alpin, utilisée dans un premier temps de manière mixte fret et voyageur (220 km/h),
- une ligne grande vitesse (LGV 300 km/h) entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry,
- une ligne mixte fret et voyageur entre le sillon Alpin et St Jean de Maurienne, intégrant la traversée en tunnel du massif de Belledonne,
- un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit dans l'est de l'agglomération lyonnaise.

L'ensemble de ces aménagements permet d'éviter la saturation des lignes existantes et les conflits d'usage entre les différents services qui devront y circuler (fret, TER, TGV). C'est aussi l'occasion de renforcer l'accès à la grande vitesse des Alpes du nord. Il organise en outre itinéraire ferroviaire au gabarit international sur l'ensemble de la liaison Lyon et le tunnel.

La commission confirme l'intérêt à terme de la réalisation des accès prévus, en lien avec la réalisation du projet de liaison binationale. Toutefois, compte tenu des incertitudes sur le calendrier du tunnel de base, la commission n'a pas pu s'assurer que les risques de saturation et de conflits d'usage qui justifient la réalisation du projet interviendraient avant les années 2035 à 2040. En conséquence, elle classe le projet d'accès à la liaison binationale en secondes priorités, quel que soit le scénario financier considéré. Elle recommande un suivi spécifique des conditions de développement du projet global, a minima selon la périodicité de 5 ans qu'elle préconise par ailleurs, afin de vérifier régulièrement l'horizon probable de réalisation des accès français.



Lyon Turin | projects: state of the art

French Access

International section

Italian Access

FRANCE

Lyon



St. Jean de Maurienne



Susa Bussoleno



Avigliana



Settimo Torinese



ITALY

AVANT-PROJET
Déclaration d'Utilité Publique

posponed by Mobilité 21

PROGETTO
DEFINITIVO

pending approval

PROGETTO
PRELIMINARE

pending approval



No final decision approved



ECONOMIA E FINANZA

VIA LIBERA DEL COMITATO INTERGOVERNATIVO ALLA LFT, LA SOCIETA' CHE REALIZZERA' IL TUNNEL. DOMANI APRE IL PRIMO CANTIERE

La Torino-Lione pronta a fine 2013

Tre anni di anticipo sulla tabella di marcia

CARATTERISTICHE TECNICHE

• Lunghezza 124 km
• Altezza 124 m

Maurizio Tropeano

TORINO

Nome in codice: Discoasteria. Località: Modano, Francia. D-Day: 19 marzo 2012. Mezzi in dotazione: trivella. Apre dopodomani, con la rimozione della prima pietra della galleria di esplorazione, il cantiere numero 1 della linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino-Lione. Un'inaugurazione simbolica, perché questo primo buco - che scenderà nel sottosuolo ad una profondità di 600 metri - serve solo per effettuare gli studi di progettazione, ma che acquisisce un valore decisamente più forte dopo il via libera al progetto di fattibilità dell'opera arrivato ieri dalla Conferenza Intergovernativa che fissa la fine dei lavori nel 2012, con un anticipo di tre anni prima sui tempi già stabiliti.

Il programma operativo presentato dalla Lft, la società operativa controllata a metà dalla francese RfT e dall'italiana RfI, prevede dopo un periodo di collaudo, l'entrata in servizio della linea nel corso del 2013. Fra 11 anni, dunque, ci vorrà

un'ora e 50 minuti per collegare Torino con Lione. Da lì, usando il Tige, in 90 minuti si arriverà a Parigi. Chi parte da Milano dovrà aggiungere altri quarantacinque minuti.

Il documento prevede un investimento complessivo di 13 miliardi di euro per completare i 254 chilometri del percorso. Cioque miliardi di euro serviranno per realizzare l'opera in territorio francese, due saranno spesi per la rete in territorio italiano. Roma e Parigi tireranno fuori altri sei miliardi di euro per il collegamento internazionale, tra Nussoleno e Saint-Jean de Maurienne, compreso il tunnel di 52 chilometri. Sergio Pininfarina, capo della delegazione italiana, si dice fiducioso che «l'Unione Europea contribuirà fino al venti per cento della spesa».

L'accelerazione è il frutto delle pressioni esercitate dai due ministri dei Trasporti, Jean-Claude Gaspard e Pietro Lunardi e delle costanti sollecitazioni del vicesegretario Ugo Martinat per abbattere i tempi della progettazione. Secondo il capo della delegazione francese, Loais

L'intera opera costerà 13 miliardi di euro
Pininfarina soddisfatto «il 20% della spesa arriverà da Bruxelles»

Direzione se stata la rapidità con cui i parlamenti nazionali hanno ratificato l'accordo stipulato a Torino a permettere di consentire di guadagnare tre anni sulla tabella di marcia».

La Lft ha trasformato queste sollecitazioni in un progetto di fattibilità. E così la fase di studio preliminare si concluderà nel 2003 anziché nel 2006. L'anno dopo dovrebbero partire i primi cantieri sul versante francese mentre su quello italiano i lavori dovrebbero partire alla metà del 2005. Sul tappeto, però, restano due questioni. La prima riguarda le modalità di costruzione del tunnel e dovrà essere risolta dai due governi.

Spiega Pininfarina: «C'è l'inteso sul fatto che il tunnel sarà composto di due canne. Entrò la fine dell'anno, però, Roma e Parigi dovranno decidere se procedere contemporaneamente scavando i due tubi o se realizzeranno uno alla volta. Noi siamo per la costruzione in contesti, ranea».

La seconda questione deve essere risolta dall'Italia. Spiega ancora Pininfarina: «La Francia ha già ratificato il trattato mentre il nostro governo ha garantito che lo farà nei prossimi giorni. Auspichiamo di ottenere l'approvazione del tracciato italiano entro la fine dell'anno». E qui nascono i problemi. Sindaci e presidenti delle comunità montane della Val di Susa hanno sollevato fortissime critiche sui progetti di tracciato e devono anche tener conto della di quella parte della popolazione che si oppone al progetto. William Casoli, vicepresidente della Giunta regionale del Piemonte ed assessore ai Trasporti, ricorda: «Noi abbiamo chiesto che buona parte dell'attraversamento della bassa Val di Susa avvenga in galleria. E poi che lo vincolo

per Torino sia il più possibile vicino alla città. Vedremo cosa ha fatto RfI».

38 to Martedì 15 Ottobre 1991

L'attuale linea Torino-Lione è quasi saturata Treni alta velocità Subito o sarà tardi

Tutti sono d'accordo, ma non basta. Occorre anche fare in fretta nel realizzare, attraverso una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, il collegamento tra la rete europea ad alta velocità e quella italiana che correrà da Torino a Venezia, e da Milano a Napoli. Un'urgenza giustificata dal fatto che, entro il '97, l'attuale ferrovia che attraversa la Val di Susa sarà saturata.

«Se i lavori per una linea di alta velocità tra Torino e Lione iniziassero fra uno o due anni,

14,3 milioni di tonnellate merci l'anno il massimo che la linea Torino-Lione può sopportare. Una saturazione che sarà raggiunta già nel 1997.

Una nuova linea a doppio binario di 224 chilometri (costo stimato in 7200 miliardi) capace di unire Torino a Lione in appena un'ora e mezzo, convoglierebbe sulla nuova direttrice italiana-francese 7,6 milioni di viaggiatori e 18,6 milioni di tonnellate di merci l'anno.

«Il collegamento della nostra

punto sullo stato dei progetti e tempi di realizzazione della nuova infrastruttura. Del Comitato Veneto e le relative associazioni industriali.

Altro obiettivo del Comitato è battersi affinché l'alta velocità non si fermi a Venezia, ma fino a Trieste e, attraverso Tarvisio, colleghi il nostro all'Est europeo.

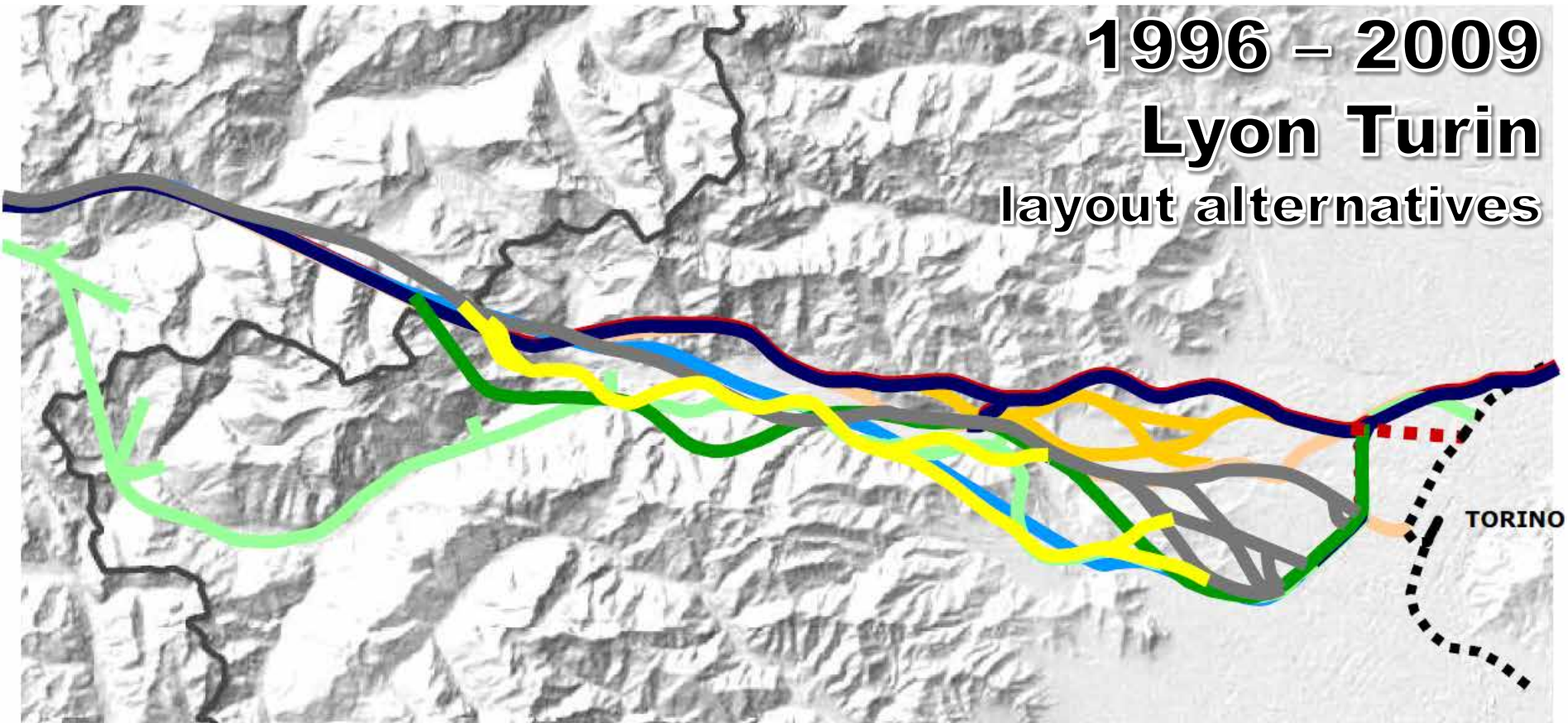
Nella battaglia per realizzare la tratta Torino-Lione il Comitato si è «alleato», nel fu-

LE ROCCAFORTI DEL FENOMENO SONO AL SUD. NON PAGANO SOPRATTUTTO IDRAULICI, ELETTRICISTI E ALTRI FORNIT



Environmental Impact | where is the Assessment ?

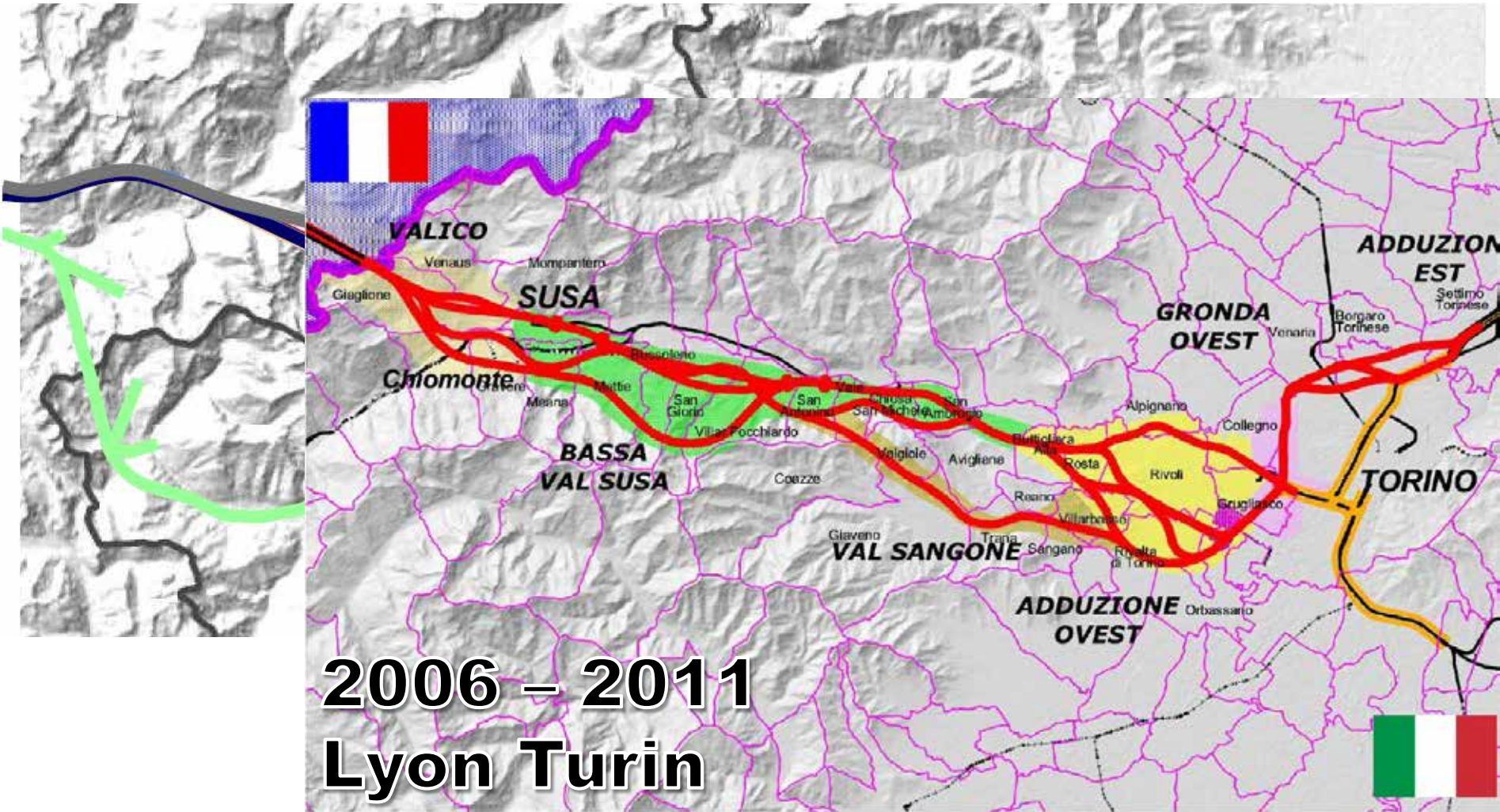
1996 – 2009 Lyon Turin layout alternatives



- 1 – Progetto CCIAA e FEDERPIEMONTE - 1996
- 2 – Progetto ALPETUNNEL - 1997
- 3 – Progetto ATS - Provincia - 1997
- 4 – Progetto Provincia - 2000
- 5 – Progetto RFI-LTF - marzo 2003
- 6 – Proposta Regione (Grosseto) - 2003
- 7 – Proposta RFI (Cso Marche) - 2003
- 8 – Progetto RFI - 2004
- 9 – Osservatorio - La Variante Mista
- 10 – Osservatorio - Studio delle alternative di tracciato



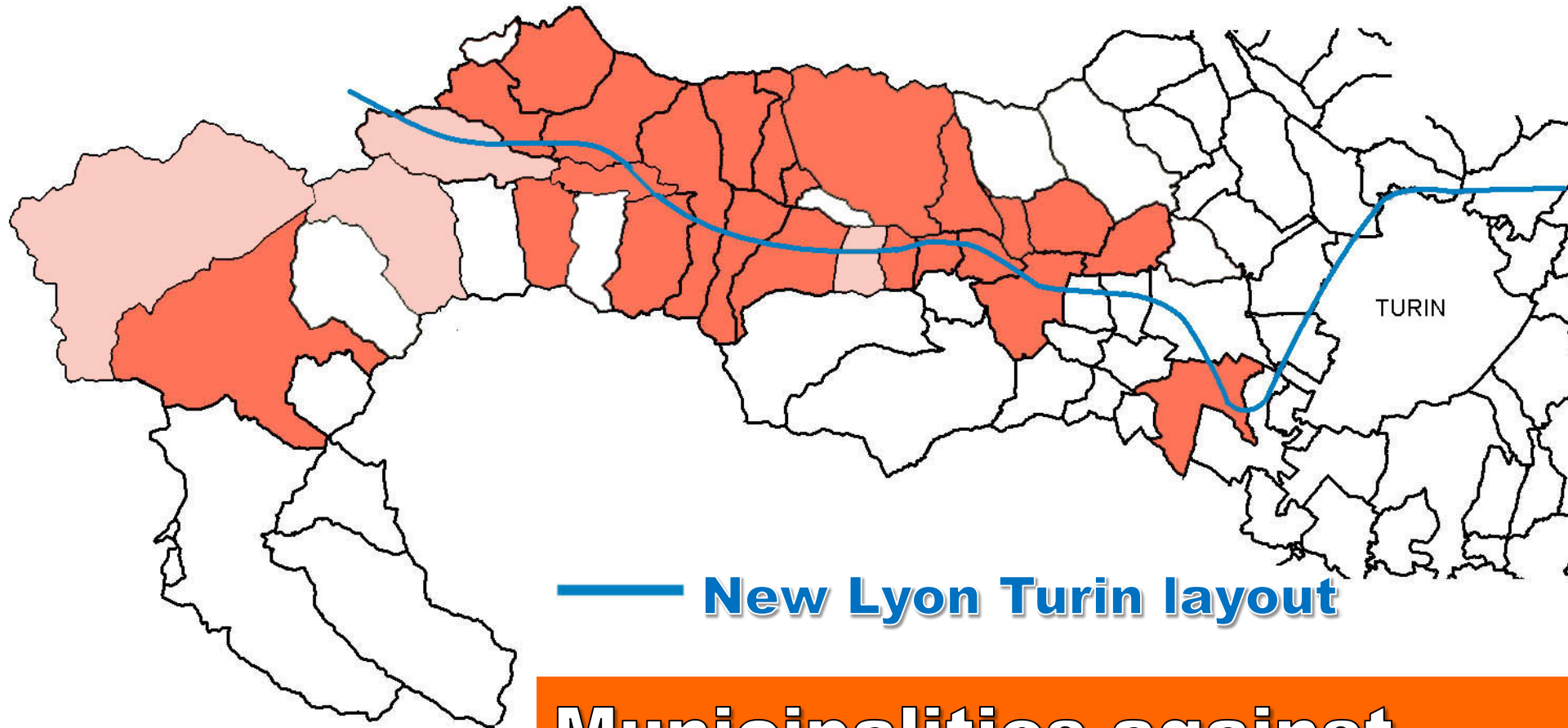
Environmental Impact | where is the Assessment ?



2006 - 2011
Lyon Turin
layout alternatives
(from the "Virano Observatory")



Opposition | about 100.000 citizen live here



— **New Lyon Turin layout**

**Municipalities against
the project of a new Lyon Turin railway**

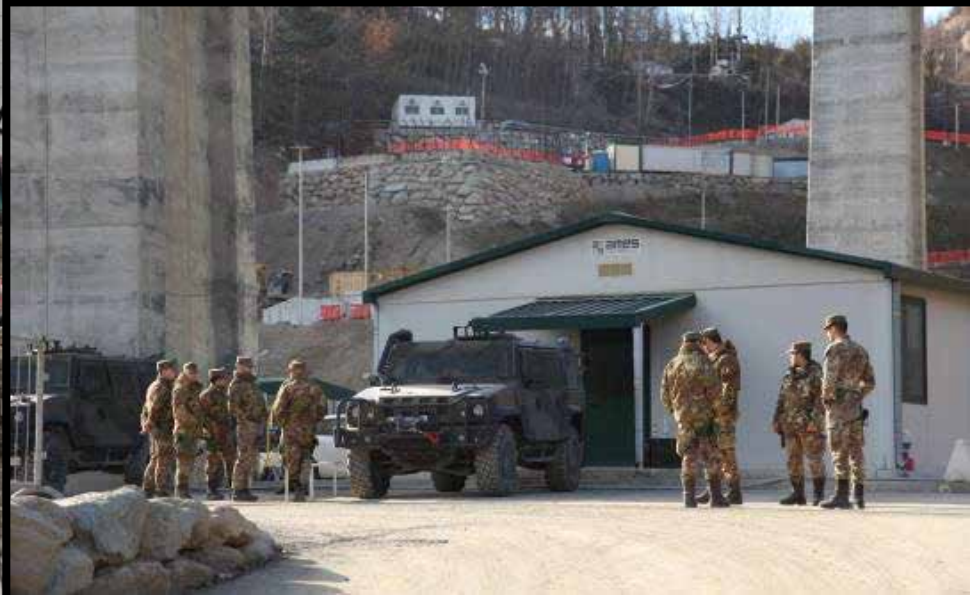
**Municipalities with ambiguous positions
about the project of a new Lyon Turin railway**



Opposition | Majors against Lyon Turin



Militarization | a sustainable decision ?



Legality | who work in Lyon Turin construction?

L'Espresso



Cerca



HOME INCHIESTE PALAZZO ATTUALITÀ AFFARI INTERNAZIONALE VISIONI OPINIONI BLOG FOTO VIDEO

Vodafone Super ADSL. 29 euro al mese per chiamare e navigare.

Scopri

Sel In: HOME > INCHIESTE > In Val di Susa una 'ndrangheta ad...

Consiglia

4,3mila

Tweet

190

Pinterest

0

G+1

6

Email

ARRESTI

In Val di Susa una 'ndrangheta ad Alta Velocità

Gli arresti della procura antimafia di Torino svelano gli interessi dei clan calabresi per la grande opera. Un imprenditore indagato ha lavorato nei cantieri eludendo ogni controllo

DI GIOVANNI TIZIAN

01 luglio 2014

FACEBOOK

TWITTER

PINTEREST

GOOGLE

EMAIL

«Ma guardate un attimo voi che potete... su Rai Tre di Torino, che hanno inquadrato i macchinari lì a Chiomonte.. lì alla Maddalena della Tav... ci siamo asfaltati». Giovanni Toro è l'imprenditore che ha lavorato nei cantieri militarizzati dell'Alta velocità Torino-Lione. Col'ha fatto, e sulla



Suspected 'ndrangheta (Italian Criminal organisation) construction enterprise worked in Lyon Turin construction (Chiomonte site)



Legality | who work in Lyon Turin construction?

Abbonati subito!
24 ORE BUSINESS CLASS



Milano
20°
(cambia)

Il Sole **24 ORE**

ITALIA & MONDO

Lunedì • 13 Ottobre 2014 • Aggiornato alle 11:57

HOME **ITALIA & MONDO** NORME & TRIBUTI FINANZA & MERCATI IMPRESA & TERRITORI NOVA24 TECH PLUS24 RISPARMIO COMMENTI INCHIESTE

Italia Mondo24 Europa USA Americhe Medio Oriente e Africa Asia e Oceania Sport

Notizie ▶ Italia

Nella sezione transfrontaliera della Tav il codice antimafia non si applica

di [Roberto Galullo](#) 26 settembre 2014 Commenti (2)

Tweet 6 Consiglia 20 g+1 2 My24 A A



Le frasi sono state equilibrate ed interlocutorie ma la sostanza del discorso è che nella parte italiana della sezione transfrontaliera della Tav Torino-Lione il codice antimafia, per ora, non si applica. «In effetti la questione, in ragione della sua delicatezza e rilevanza – ha spiegato due giorni fa alla Camera dei deputati il ministro dell'Interno Angelino Alfano nel corso dell'audizione nella I Commissione, Affari costituzionali – è in corso di approfondimento in varie sedi, a

Only **French** (not Italian) **Law** is applied to Lyon Turin construction tenders and works.



Zero controls against **mafia**



Land use | busy valley, how many infrastructures?

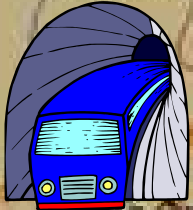
Moncenisio
(international pass)



High voltage
electric lines

Dora Riparia (river)

SS24 + SS25
(2 national roads)



Fréjus (road + rail)
(2 international tunnels)



Torino-Modane (international railway)

A 32 (international highway)



Monginevro
(international pass)



Frejus | new tunnels are just ongoing !

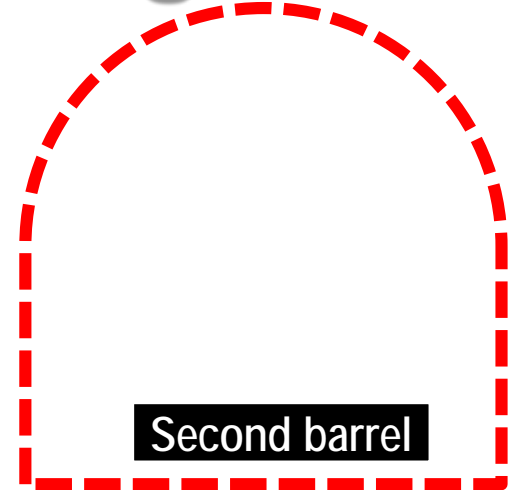
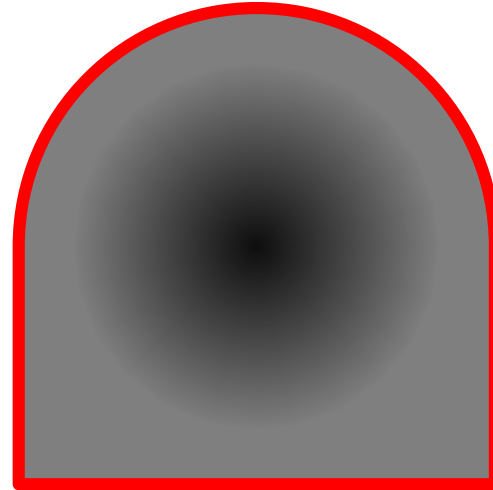
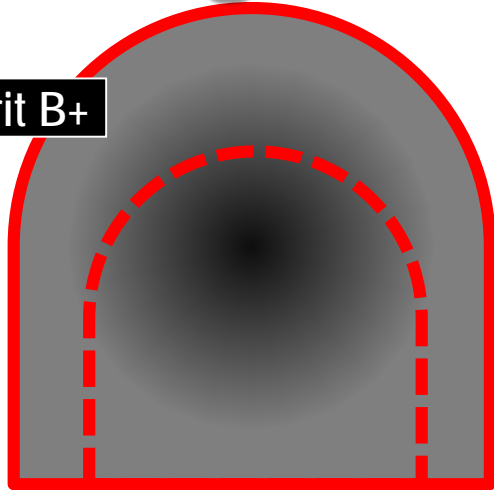
Rail tunnel enlargement

DONE

Road tunnel doubling

ONGOING

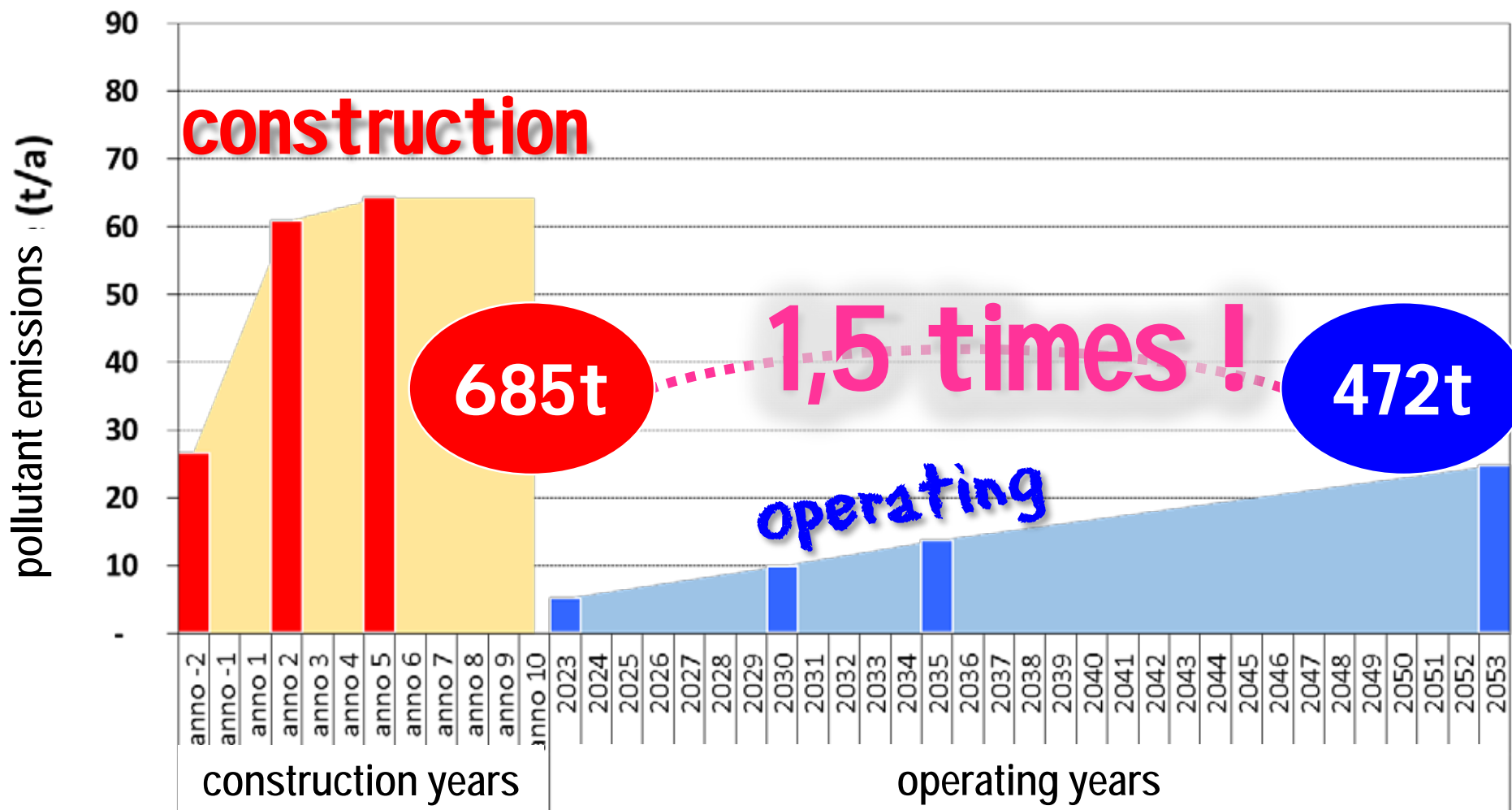
Gabarit B+



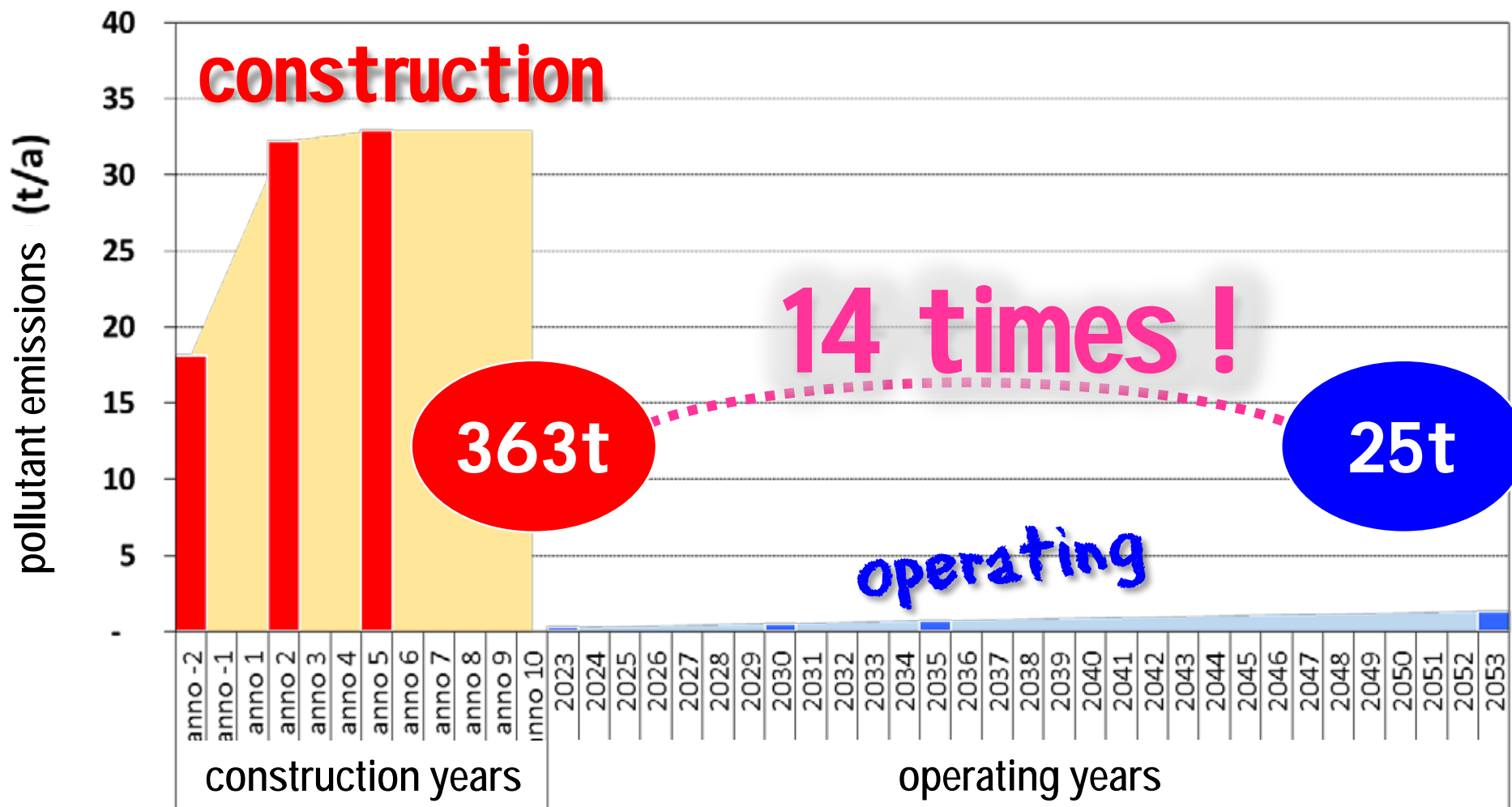
Second barrel



Nitrogen Oxides (NOx)



Particulate Matter (PM)



Environmental Balance | green railway ?

CODE DOC	P	D	2	C	3	C	T	S	3	2	0	0	0	A
	Phase / Fase			Sigla trade / Sigla			Emissione / Emissioni			Numero			Indice	
STATO / STATO	A	P	N	O	T									
	Stato / Stato		Tipo / Tipo											
INDIRIZZO GED	C3C	//	//	01	01	94	10	01						
ECHELLE / SCALA														

construction

Anno di attività	NO _x (t/anno)	PM ₁₀ (t/anno)	PM _{2.5} (t/anno)
Anno -2	26.7	18.1	4.3
Anno 2	60.8	32.2	8.2
Anno 5	64.2	32.9	8.6

Tabella 12 – Emissioni complessive connesse alla realizzazione dell’opera per gli anni -2, 2 e 5 espresse in t/anno.

CODE DOC	P	D	2	C	3	C	T	S	3	0	0	5	7	B
	Phase / Fase			Sigla trade / Sigla			Emissione / Emissioni			Numero			Indice	
STATO / STATO	A	P	N	O	T									
	Stato / Stato		Tipo / Tipo											
INDIRIZZO GED	C3C	//	//	01	01	03	10	02						
ECHELLE / SCALA														

operating

Orizzonte temporale	2023	2030	2035	2053
emiss NOx evitate [t/anno]	5,1	9,92	13,67	24,74
emiss PM10 IIASA evitate [t/anno]	0,27	0,53	0,73	1,33

Tabella 65 – Riduzione delle emissioni con la realizzazione della NLTL



Health Impact | risk for the population

Dall'esame della "modellizzazione" dei dati di concentrazione in fase di cantiere si evince inoltre un incremento, in termini di curve di massima iso-concentrazione, pari a $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il $\text{PM}_{2,5}$ e pari a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM_{10} . Tali incrementi giustificano ipotesi di impatto sulla salute pubblica di significativa rilevanza soprattutto per le fasce di popolazione ipersuscettibili a patologie cardiocircolatorie e respiratorie che indicano incrementi patologici dell'ordine del 10% rispetto ad incrementi della concentrazione di quanto qui ipotizzato.

In tali condizioni ci si può attendere un incremento delle affezioni respiratorie nell'intorno del 10-15% da riferire soprattutto alle popolazioni particolarmente suscettibili quali bambini ed anziani anche già affetti da patologie respiratorie di tipo cronico (asma, allergie, Broncopneumopatie Croniche Ostruttive - BPCO ecc.)



Reference : LTF, Progetto Preliminare, Tratta internazionale
Studio di Impatto Ambientale, PP2 C3C TS3 0105A
APNOT
Sintesi non tecnica, PP2 C3C TS3 03240 APNOT



Environmental Impact | a loss water river

LTF a estimé¹⁸ que les deux tunnels principaux (le tunnel de base et le tunnel de Bussoleno), les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines compris entre 1951 et 3973 L/s dans le cas stabilisé. Ceci équivaut à un débit compris entre 60 et 125 Million m³/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 Million d'habitants. Le drainage des eaux souterraines n'est pas négligeable comparativement à la recharge totale en eaux souterraines dans les zones situées le long du tunnel.

Present project Same tunnels, Same water loss




Reference: ECORYS Nederland BV in co-operation with COWI, ECN, Ernst & Young Europe and Consultrans, Analyse des études faites par LTF sur le projet. Lyon - Turin (section internationale). Framework Contract TREN/CC/03-2005. Lot 2 : Economic assistance activities. April 2006,





Governo italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri

- » Home Page
- » Ufficio Stampa
- » English
- » Rss 
- » Contatti
- » Mappa del sito
- » Cerca:

Vai

Ti trovi in: Home :

Linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione (TAV Torino Lione)



Reference : | <http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV/index.html> | http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm



freight | existing railway infrastructure



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Home | Ministero | Servizi e informazioni | Normativa, Bandi e Concorsi | Documentazione e Statistiche | Comunicazione | Contatti | Mappa | RSS | Twitter | YouTube

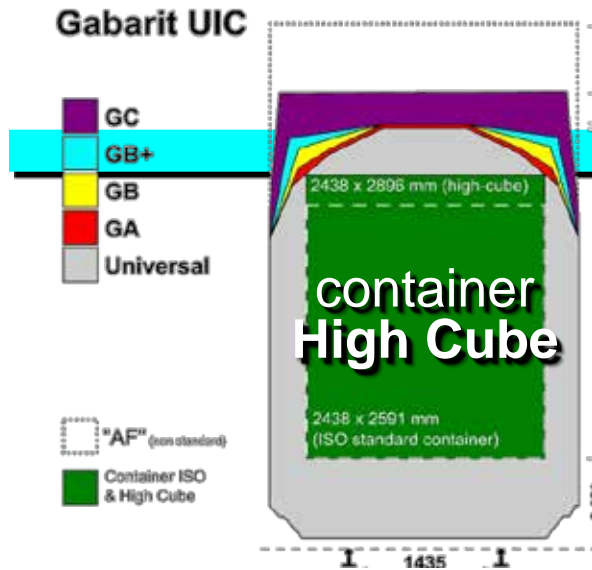
sei in » home page » ministero » Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali... » Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e per l'Interoperabilità Ferroviaria

MI INTERESSA..
Trasparenza, valutazione e merito
Corridoi Europei e Reti TEN-T
Casa



Lavori di adeguamento delle linee esistenti: il Frejus

Il lavori di adeguamento della sagoma e di miglioramento della sicurezza in corso di realizzazione nel Traforo del Frejus sulla linea storica di collegamento ferroviario tra l'Italia e la Francia costituiscono un primo concreto esempio di applicazione delle STI sulla rete esistente. Il tratto interessato parte dal nuovo terminale dell'autostrada ferroviaria (AFA) di Orbassano (Torino) e, passando per il Traforo del 1871, raggiunge il terminale di Aiton (Saint Jean de la Maurienne). La tecnica usata per aumentare la sagoma libera è stata quella di abbassare il piano del ferro (foto n° 4 e n° 5)



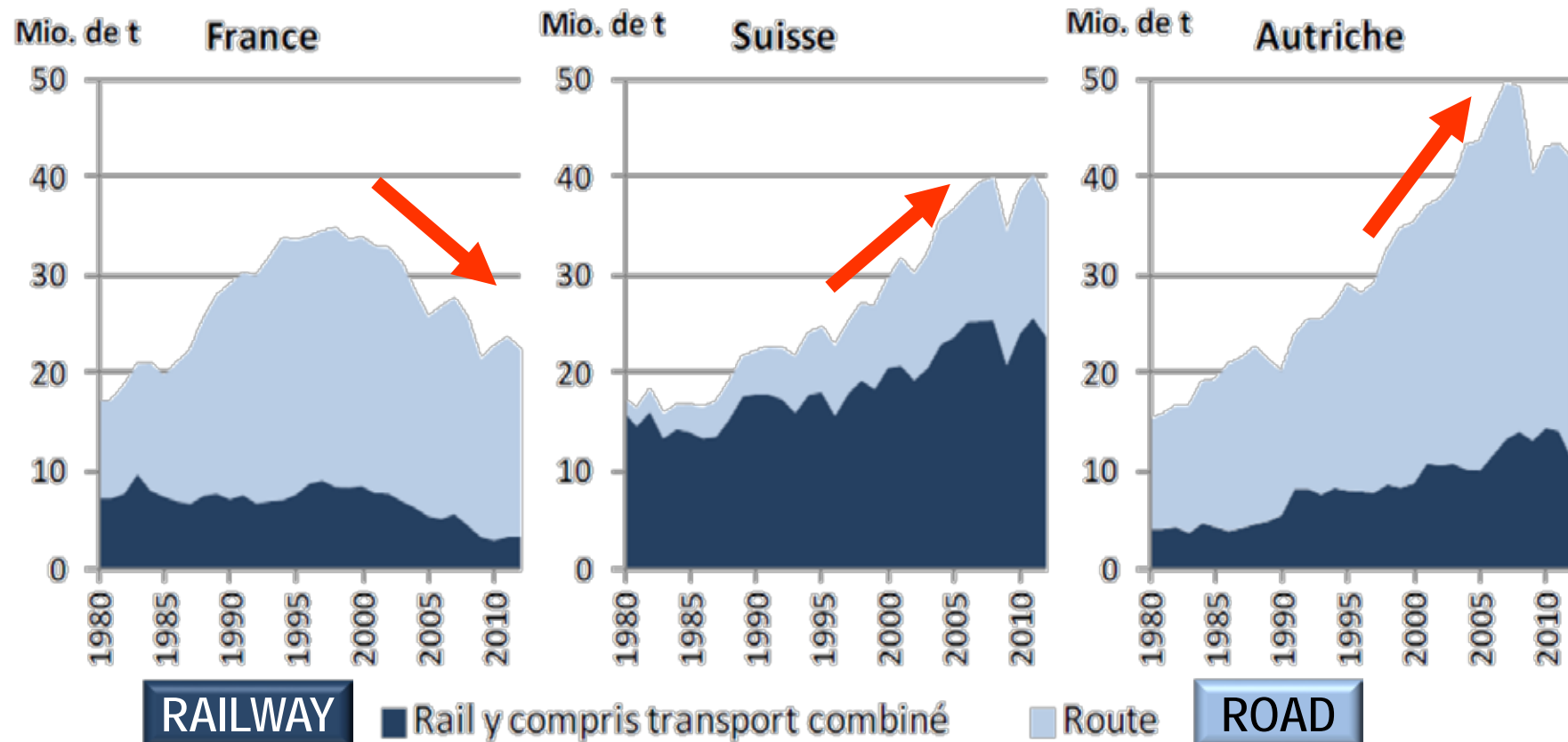
Reference : MIT, Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e per l'Interoperabilità Ferroviaria <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=83>



freight | how much ? where ?

Trafic marchandises à travers les Alpes 1980-2012

Mont-Cenis / Fréjus – Brenner (arc Alpin A) Millions de tonnes nettes-nettes/an



Reference :

Alpinfo 2012

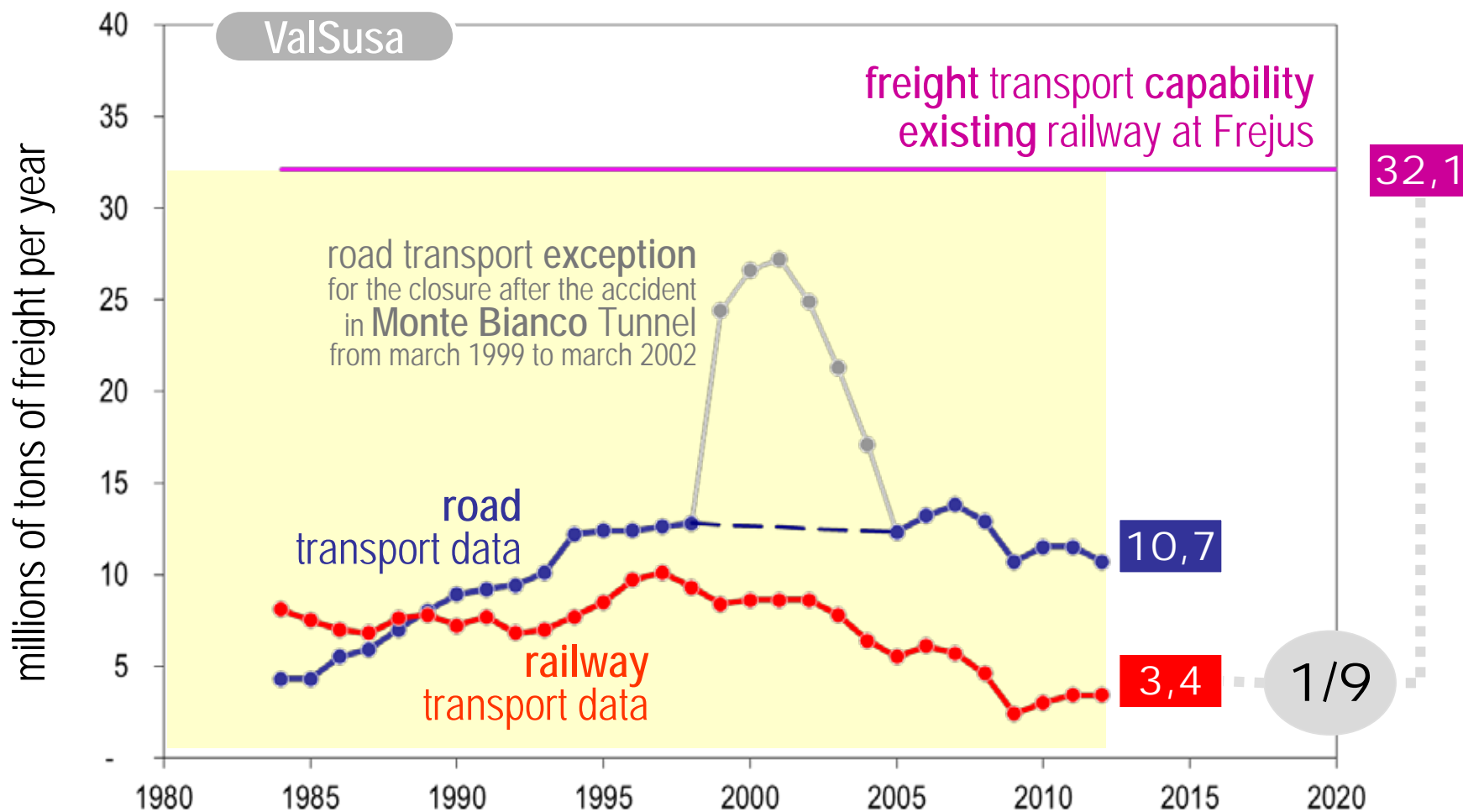


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC
Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento



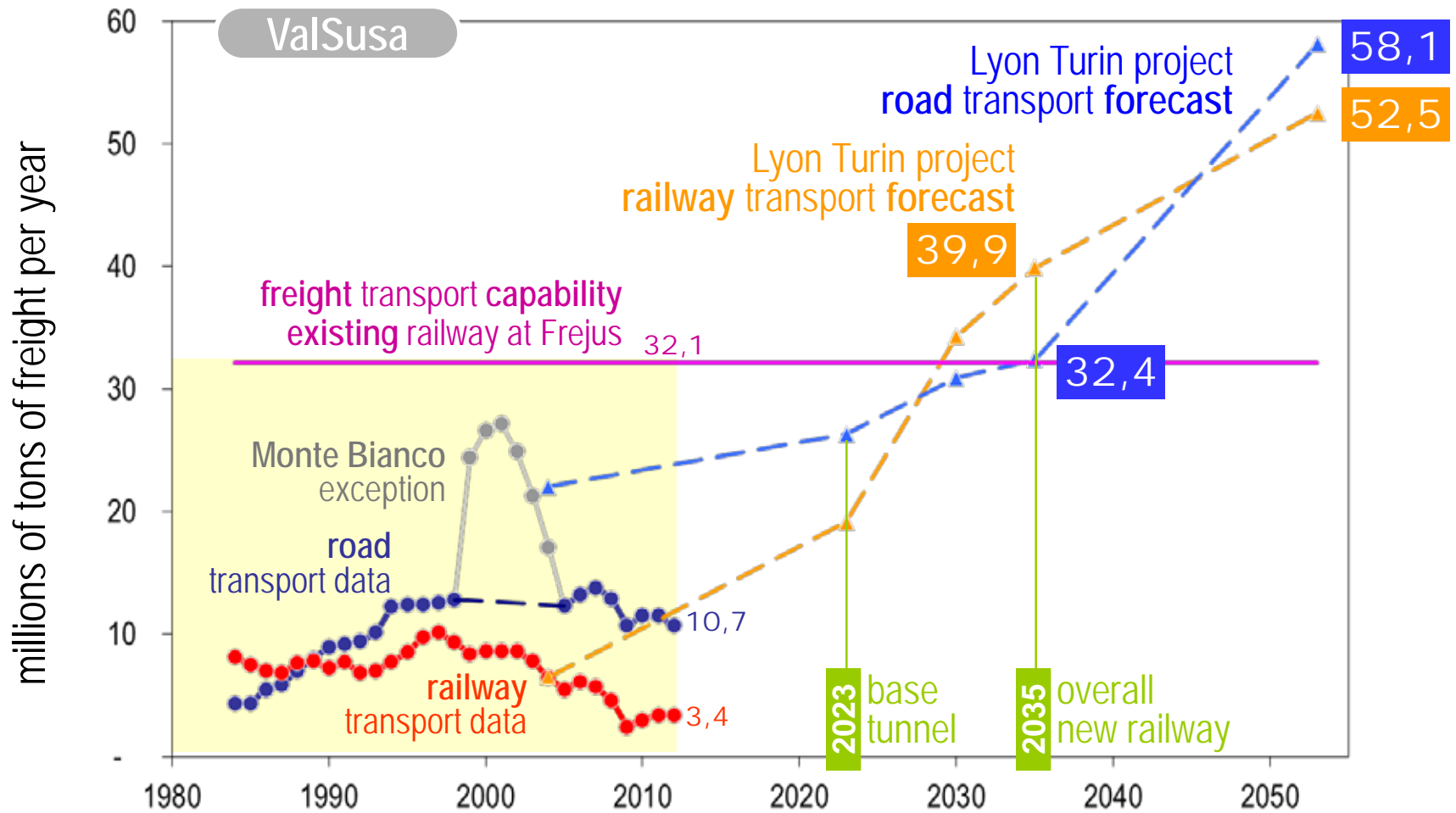
freight | are existing infrastructures sufficient ?



Reference : road and railway transport data : Alpinfo (<http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it>)
 Confederazione Svizzera, Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Ufficio federale dei trasporti (CH)
 existing railway capability; road and railway transport forecast : Quaderno 1, Quaderno 8 (http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm)
 Repubblica Italiana, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Osservatorio Torino-Lione (IT)



freight | are project forecast consistent ?



Reference : road and railway transport data : Alpinfo (<http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it>)
 Confederazione Svizzera, Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Ufficio federale dei trasporti (CH)
 existing railway capability; road and railway transport forecast : Quaderno 1, Quaderno 8 (http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm)
 Repubblica Italiana, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Osservatorio Torino-Lione (IT)



investment | opportunities vs costs ?



Governo italiano

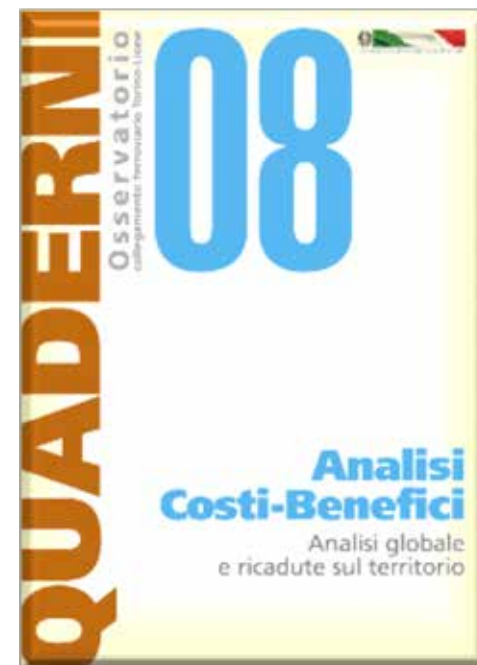
Presidenza del Consiglio dei Ministri

- » Home Page
- » Ufficio Stampa
- » English
- » Rss
- » Contatti
- » Mappa del sito
- » Cerca:

Vai

Ti trovi in: Home :

Linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione (TAV Torino Lione)



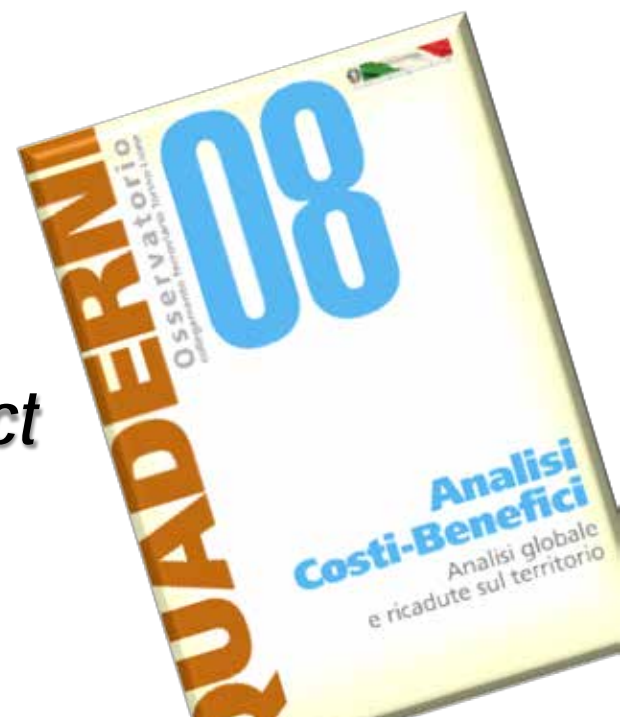
Reference : <http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV/index.html> | http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm



investment | opportunities vs costs ?

Sotto il profilo del sistema dei trasporti di persone e merci nell'area interessata dal progetto, i benefici attualizzati bilanciano i costi attualizzati: questo significa che i guadagni di tempo e le riduzioni del costo generalizzato di trasporto per gli operatori sono all'incirca pari nell'arco temporale di riferimento e in termini attualizzati, ai costi di investimento e gestione dell'infrastruttura. Se su questa base innestiamo la valutazione delle esternalità riferite all'intera collettività, i benefici risultano notevolmente superiori ai costi.

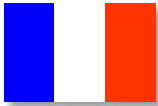



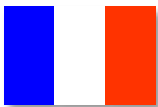










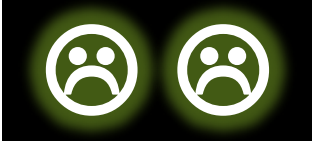
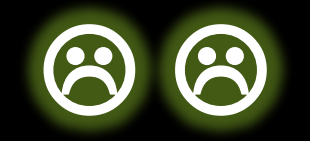
50 years (until 2073) are needed
to balance costs and opportunities
less opportunities without the
out-of-scale transport forecast of the project
wrong analysis compared to present
delays and changing in the project



Reference : | <http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV/index.html> | http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm

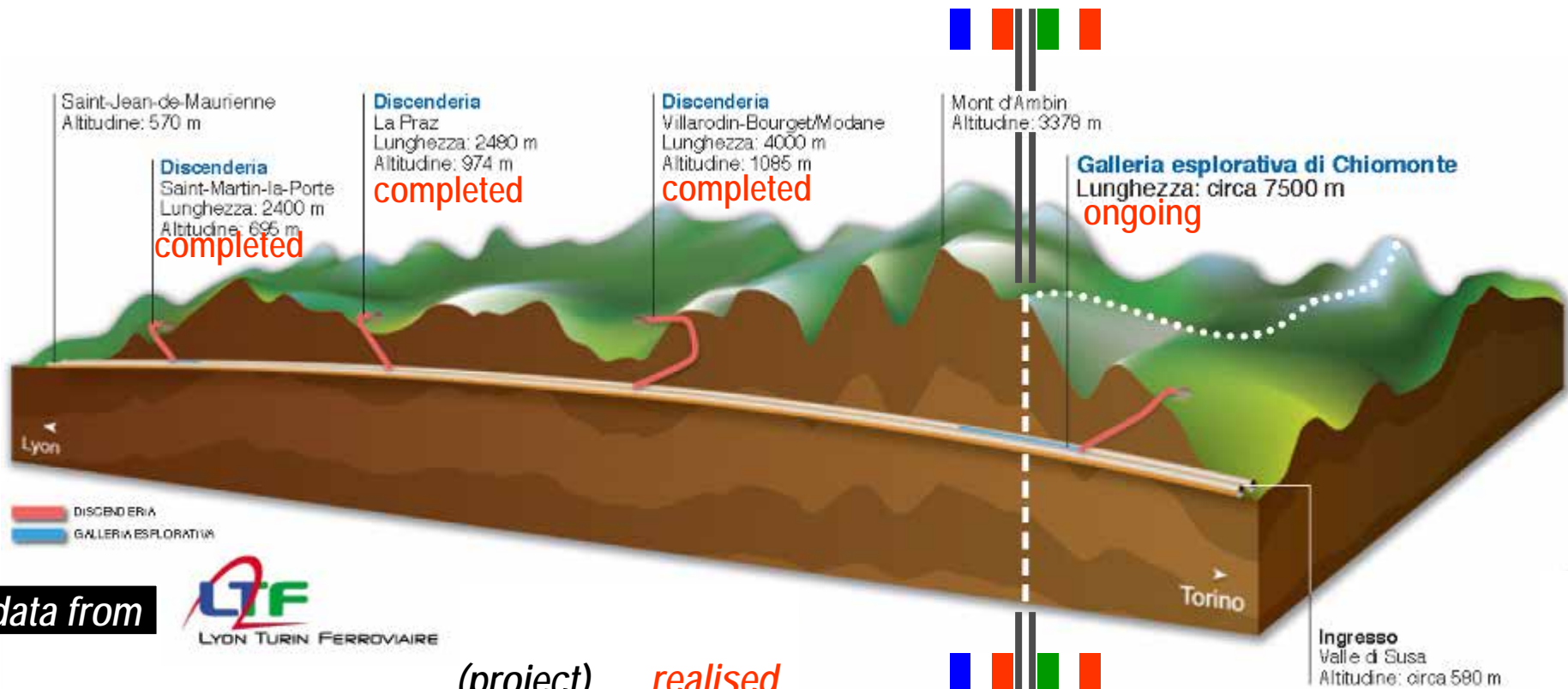


Lyon Turin | overall state of the art

		PROJECTS	FUNDS	WORKS
FRENCH ACCESS				
INTERNATIONAL SECTION				
			 	
ITALIAN ACCESS				



Lyon Turin | works: state of the art



data from



(project)

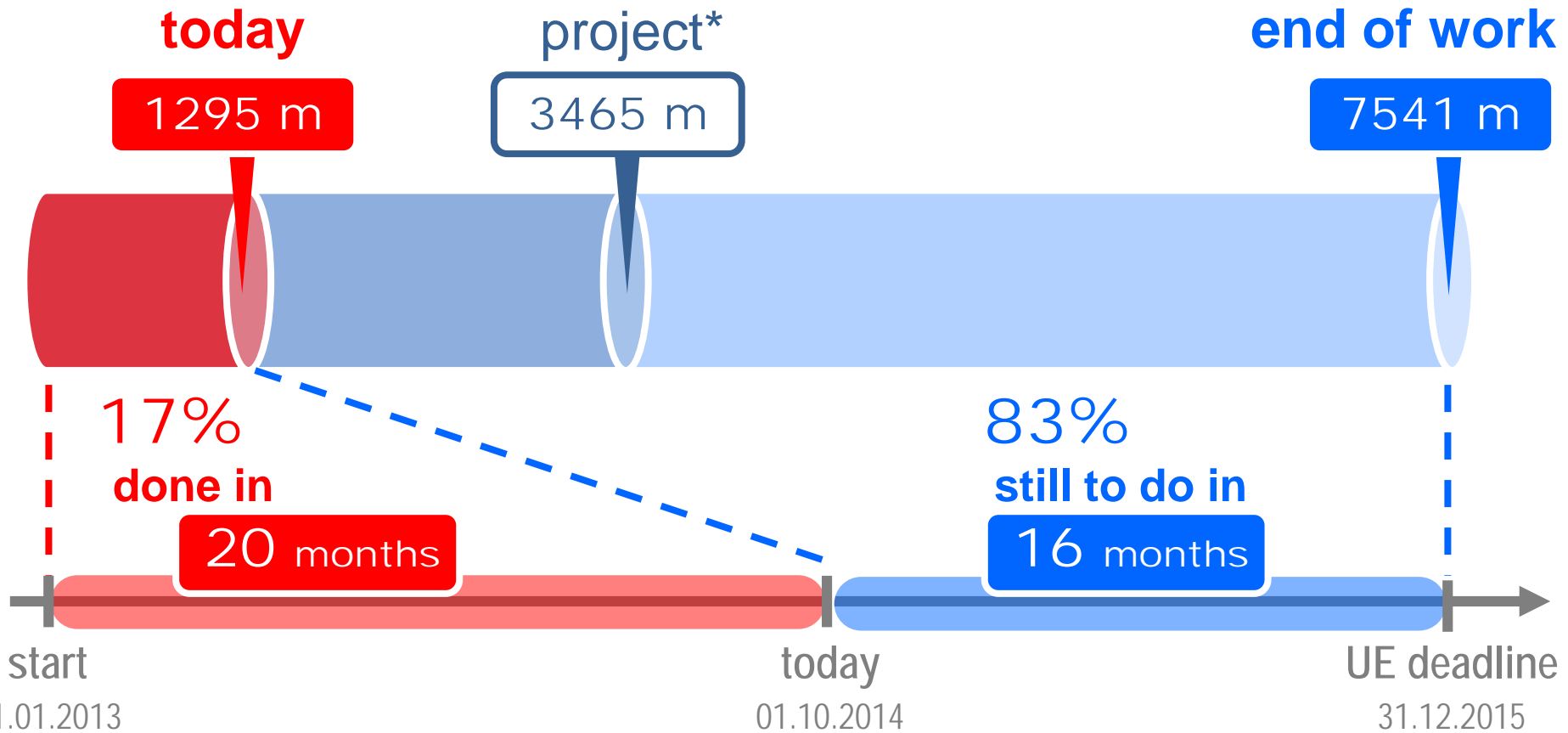
realised



	(project)	realised		realised	
BASE TUNNEL	(58km)	0%	0 km	0 km	0%
auxiliary tunnels	(16,5km)	100%	9 km	1,3 km	17%



Works delay | La Maddalena (IT) tunnel excavation



*12 november 2013, at 235 m, was started the excavation by TBM (tunnelling boring machine). According the project, it should go ahead 10 m per day. After more than 300 days, the tunnel should be arrived at more than 3 km.



Works delay | La Maddalena (IT) tunnel excavation

Le site fait partie de  **Ted** tenders electronic daily A propos de TED
Supplément au Journal officiel de l'Union européenne

Accueil TED > Afficher l'avis TED dans la langue actuelle

TED SIMAP eNotices

Opportunités commerciales
Par secteur commercial (CPV)
Lieu de livraison (NUTS)
Heading

Connexion

Mon TED
Anonyme
Préférences
Profil de recherche enregistré

Nouveautés
Nouveautés du site
Nouvelles sur les marchés publics
Flux RSS
Qu'est-ce que le RSS?

e-Certis

Marché de services - 195236-2014

Langue originale Données

Afficher la vue résumée

Section I: Entité adjudicatrice

I.1) Nom, adresses et point(s) de contact
Lyon Turin Ferroviaire SAS
1091 avenue de la Boisse, BP 80631

II.2.1) Quantité ou étendue globale:
Le présent marché est fractionné en tranches et en bons de commande:
Tranche ferme: contrôle environnemental en conditions de surveillance d'ouvrage en cours d'excavation avec des cadences et des mesures sur chaque composante environnementale jusqu'au PK (point kilométrique) 5+700 environ (qu'il est actuellement prévu d'atteindre en juillet 2016).
Tranche conditionnelle «en conditions de surveillance d'ouvrage»: contrôle environnemental en conditions de surveillance d'ouvrage en cours d'excavation avec des cadences et des mesures sur chaque composante environnementale jusqu'au PK 7+741 environ (qu'il est actuellement prévu d'atteindre en décembre 2016).
Tranche conditionnelle «Post Operam»: contrôle environnemental post operam à mettre en place en lien avec les

jusqu'au PK 7+741 environ (qu'il est actuellement prévu d'atteindre en décembre 2016).

1 year delay (dec 2016 instead of dec 2015)

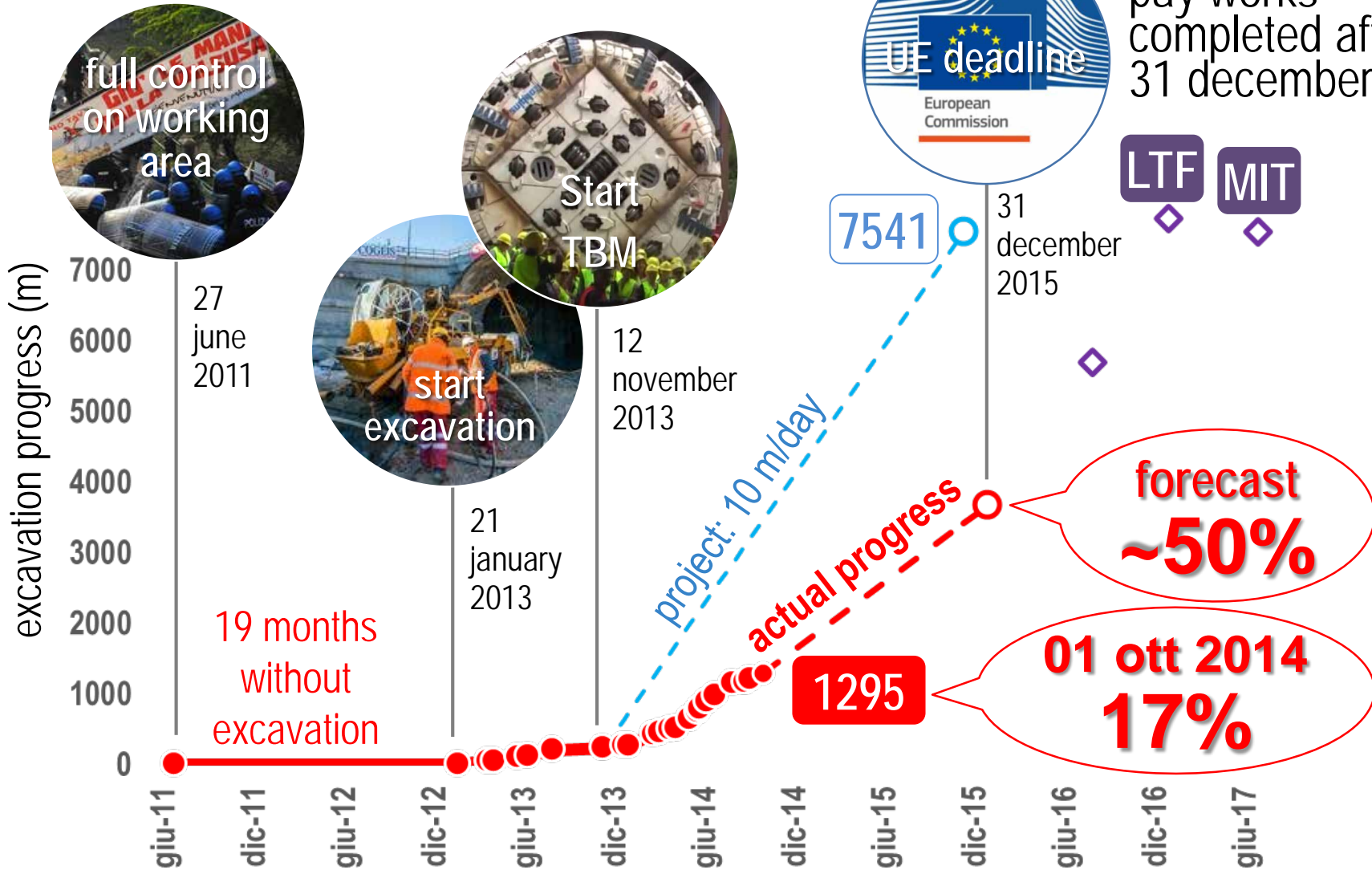


Works delay | La Maddalena (IT) tunnel excavation

UE funds will not pay works completed after the 31 december 2015



LTF MIT



UE funds | did they really use this money ?



New Lyon-Turin rail link – Franco-Italian common part of the international section (studies and works)

2007-EU-06010-P • Part of Priority Project 6

Commission Decision:

C(2008)7733

Member States involved:

Italy, France

Implementation schedule:

Start date: January 2007

End date: December 2013

Estimated end year: 2015

Budget:

Total project cost: €2,001,102,000

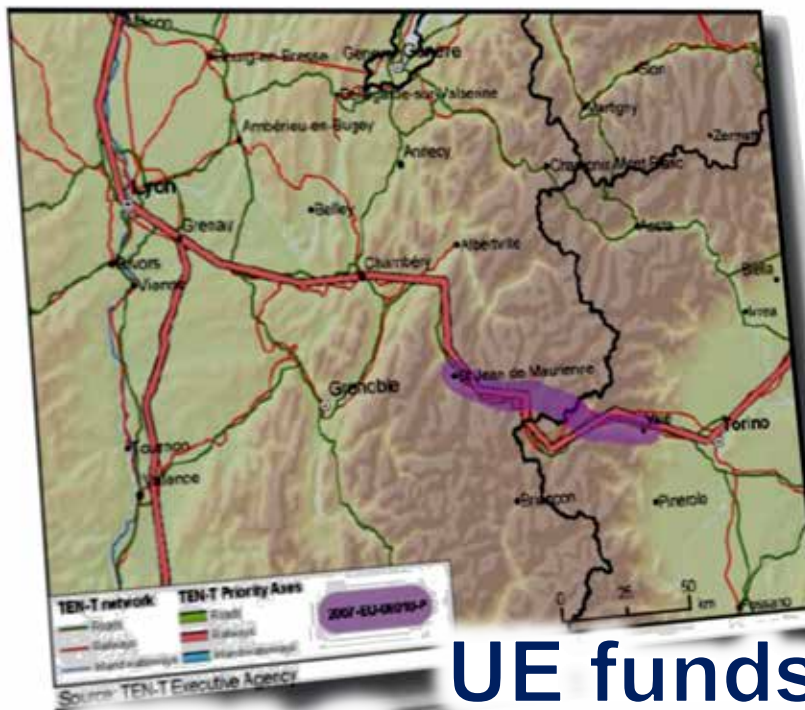
EU contribution: €671,800,000

National budget: €1,419,392,000

Percentage of EU support:

Studies: 50%

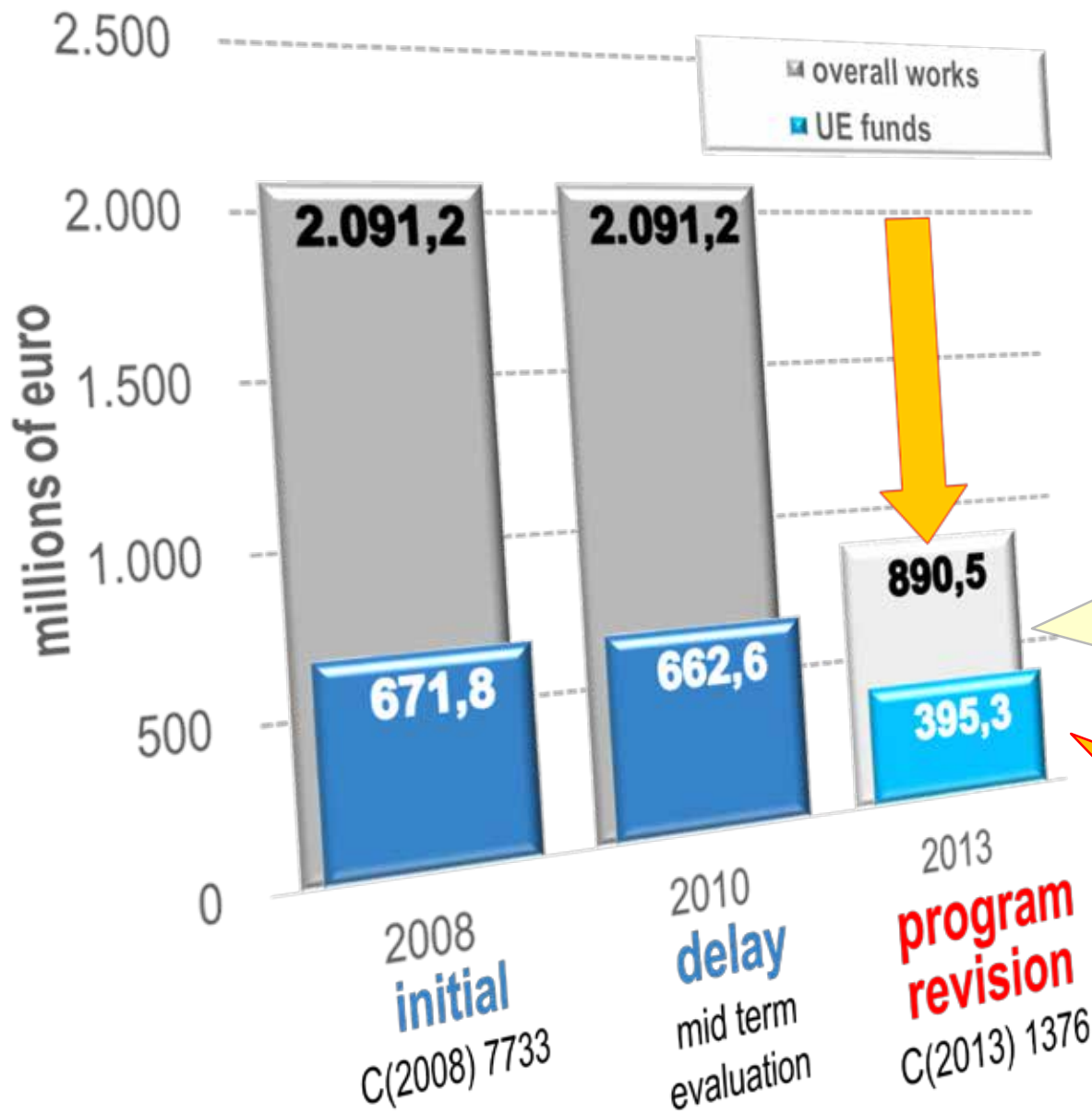
Works: 27%



671,8 million of euro



UE funds | did they really use this money ?



Now they are going to loss other

150 millions €
of **UE funds** ?

works
-57%

UE funds
-41%



THE LYON TURIN TUNNEL PROJECT STOPPING A DISASTROUS SCHEME



By invitation of:
Curzio Maltese
MEP GUE/NGL, TRAN committee
Karima Delli
MEP Greens/EFA, TRAN committee
Tiziana Beghin
MEP MEP EFDD, Movimento Cinque Stelle
With: Michael Cramer
MEP - President of the Committee on Transport and Tourism
IN COOPERATION WITH PRESIDIO EUROPA-NO TAV

European Parliament • room ASP 7 H 1
Tuesday 14 October 2014 • 09:00-12:30



A new railway line Lyon Turin ?

Why invest European money in this project?



Movimento No Tav | Presidio Europa

Luca GIUNTI, Silvio MONTESINI, Alberto POGGIO

