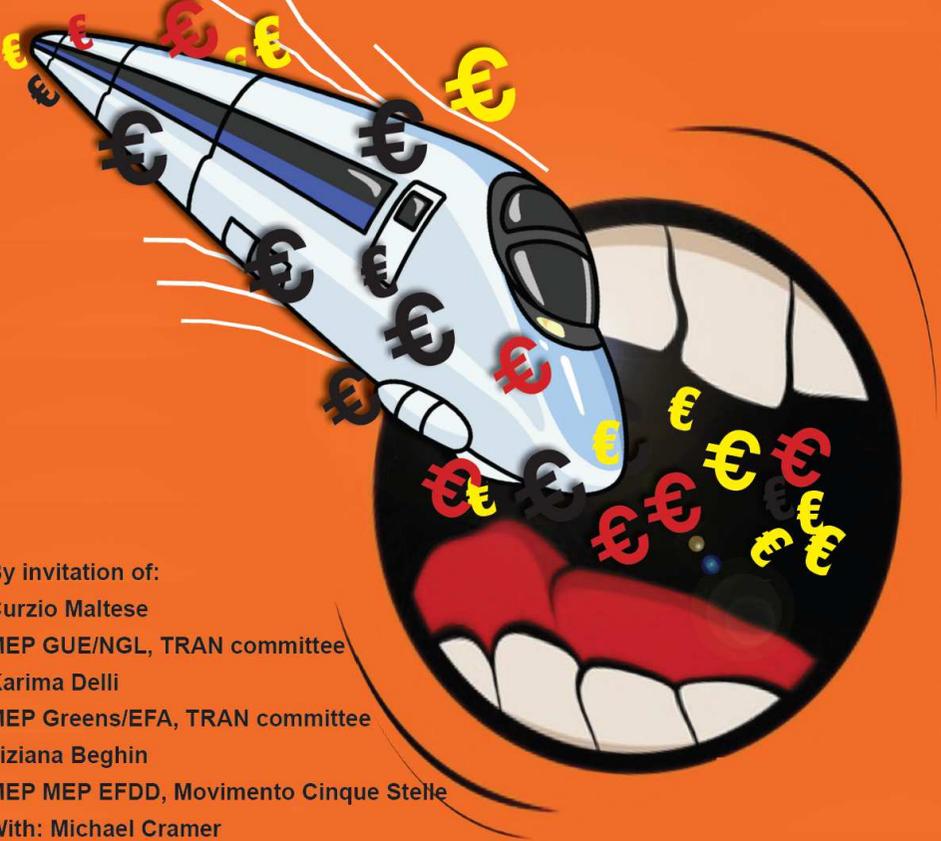


dr. Luca Giunti

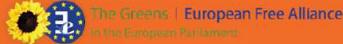


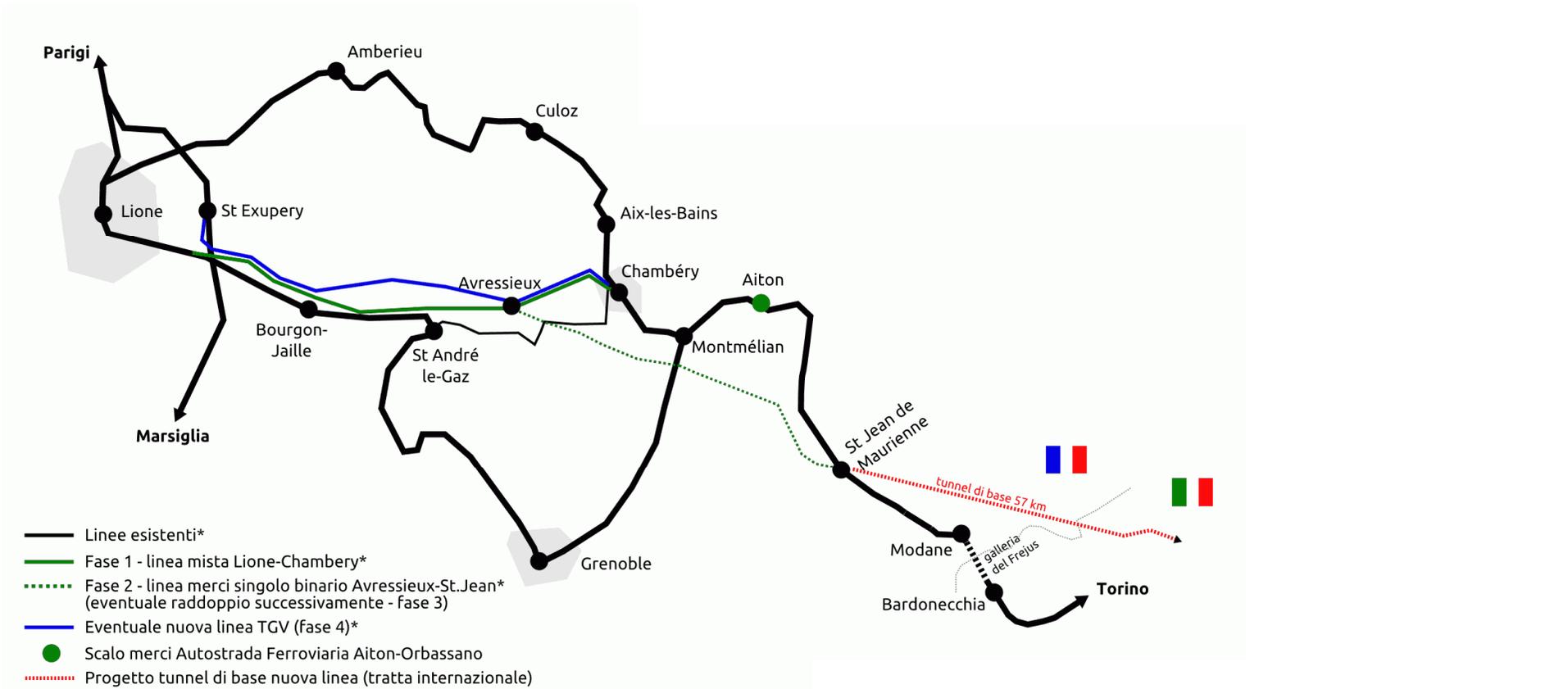
THE LYON TURIN TUNNEL PROJECT STOPPING A DISASTROUS SCHEME

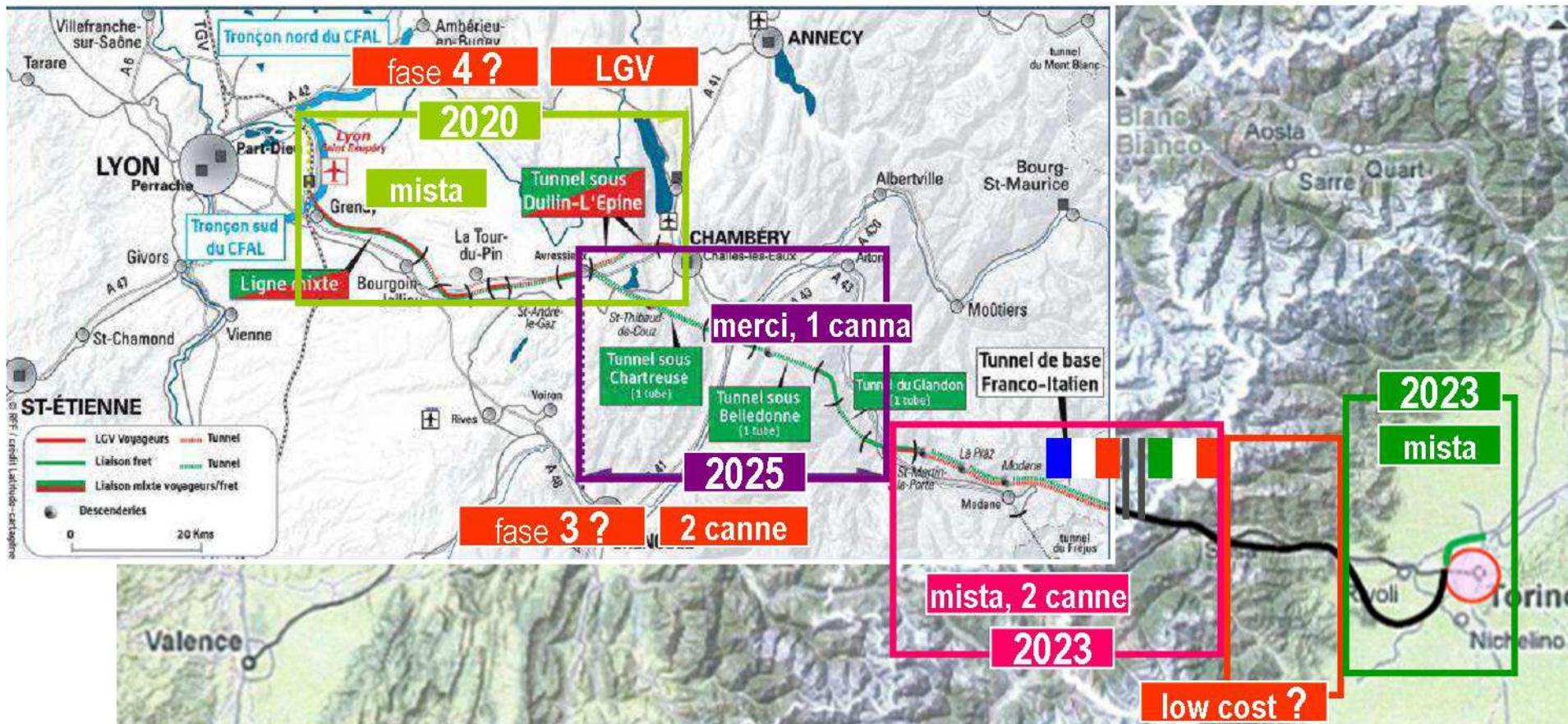


By invitation of:
Curzio Maltese
MEP GUE/NGL, TRAN committee
Karima Delli
MEP Greens/EFA, TRAN committee
Tiziana Beghin
MEP MEP EFDD, Movimento Cinque Stelle
With: Michael Cramer
MEP - President of the Committee on Transport and Tourism
IN COOPERATION WITH PRESIDIO EUROPA-NO TAV

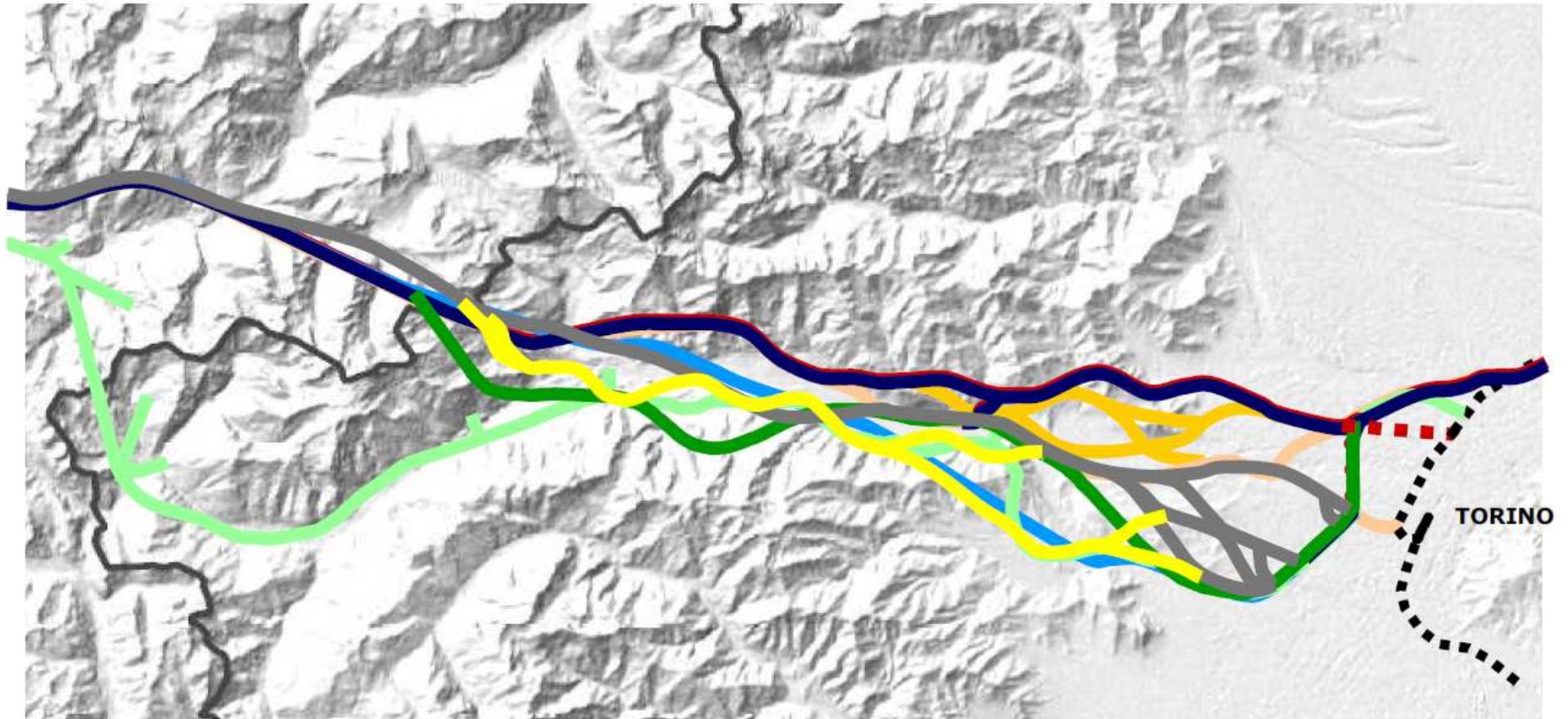
European Parliament • room ASP 7 H 1
Tuesday 14 October 2014 • 09:00-12:30







1996-2009 : 10 ALTERNATIVE DI TRACCIATO



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

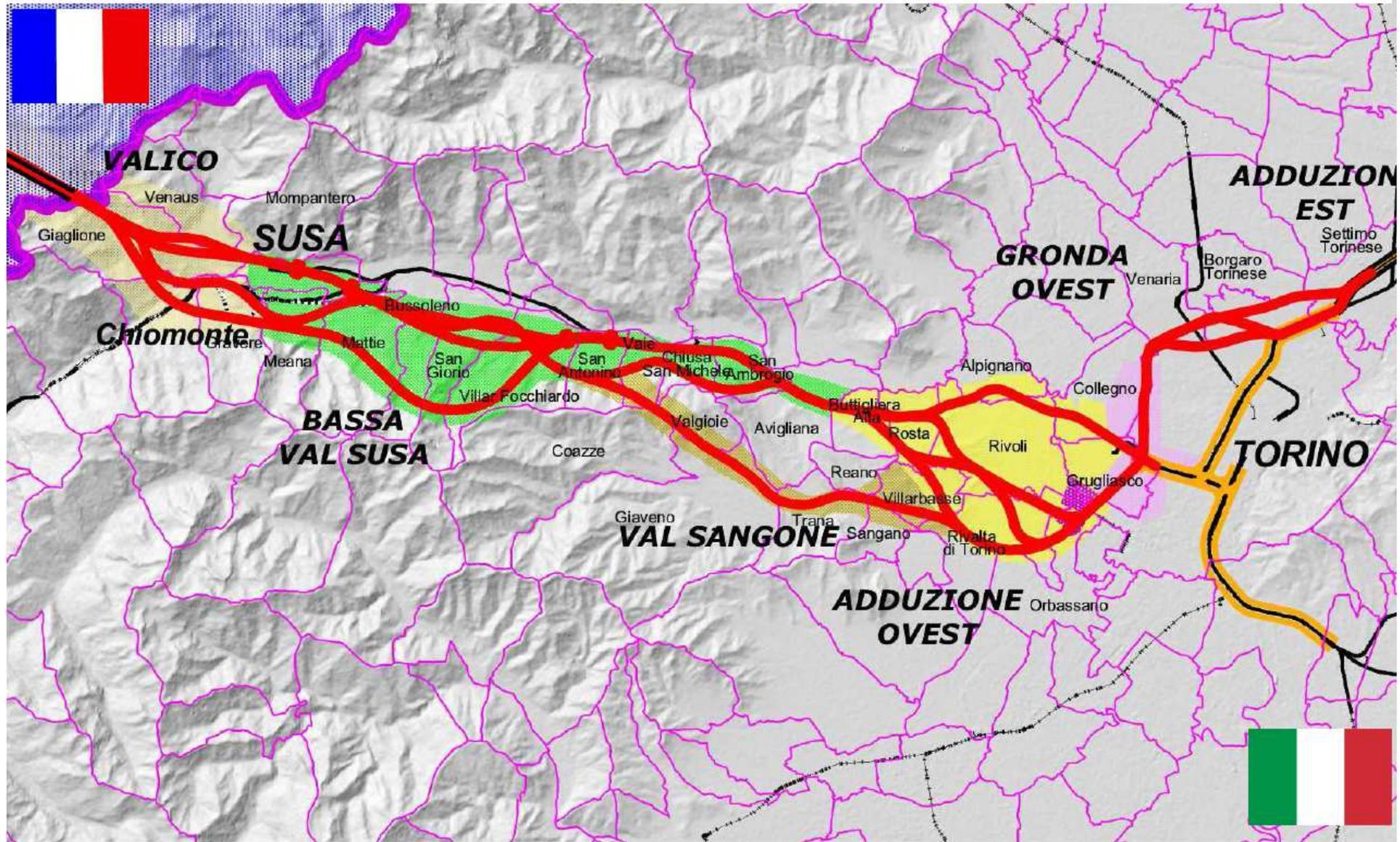
7 - Proposta RFI (Cso Marche) - 2003

8 - Progetto RFI - 2004

9 - Osservatorio - La Variante Mista

10 - Osservatorio - Studio delle alternative di tracciato

2006-2011: LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO APPROFONDITE DALL'OSSERVATORIO



L'attuale linea Torino-Lione è quasi satura

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 satura.

«Se i lavori per una linea di alta velocità tra Torino e Lione iniziassero fra uno o due anni, ne occorrerebbero 7-8 per completarlo perché l'opera comprende un traforo di 54 chilometri sotto il Moncenisio», hanno osservato il presidente di Confindustria, Sergio Pininfarina, e quello della giunta regionale, Gian Paolo Brizio, copresidenti del «Comitato promotore alta velocità» riunitosi ieri.

Da uno studio elaborato dal torinese «Centro studi sistemi trasporti» e dalle ferrovie francesi e italiane, risulta che l'attuale domanda sulla Torino-Lione è di un milione e mezzo di passeggeri e di 8,5 tonnellate di merci l'anno. Tenendo conto sia dello sviluppo economico, sia di quello della rete ferroviaria europea, lo studio ha individuato in 4,3 milioni di passeggeri e

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 italo-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 i tempi di realizzazione della nuova infrastruttura. Del Comitato fanno parte anche Lombardia e Veneto e le relative associazioni industriali.

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

Nella battaglia per realizzare la tratta Torino-Lione il Comitato si è «alleato», nel luglio scorso, con il gemello

«Comité pour la liaison à grande vitesse Lyon-Turin-Milan» la cui ispiratrice è la Regione francese Rhône Alpes, come la Regione Piemonte lo è per il Comitato italiano. Un'alleanza strategica: il governo francese, pur essendo favorevole alla Lione-Torino, è

tentato dal privilegiare la Parigi-Strasburgo. Brizio, Pininfarina, il vicepresidente della Rhône Alpes, Pierre Dumas, il 30 settembre sono volati a Bruxelles per avere l'appoggio anche del commissario Cee ai Trasporti, Van Miert. «Facciano pure la Parigi-Strasburgo - dice Brizio -, ma prima, o almeno in contemporanea, si realizzi la Lione-Torino».

Beppe Minello

Pininfarina: «Il collegamento con traforo sotto il Moncenisio è una necessità vitale per tutta l'economia italiana»

rete ferroviaria con quella europea - ha detto Pininfarina - interessa l'intera economia italiana e sono qui per testimoniarlo. L'opera è una necessità vitale per l'Italia, in quanto l'incremento prevedibile dei rapporti commerciali con l'Europa, a Ovest e a Est, non devono essere ostacolati da ritardi nell'infrastrutturazione del Paese».

Il 18 novembre si terrà un convegno a Milano per fare il

ECONOMIA E FINANZA

PAGINA 20 DOMENICA 17 MARZO 2002

Banca Imi chiude il 2001 in leggero rosso

«Rosso» di 5 milioni di euro per il progetto di bilancio 2001 della Banca Imi approvato dal cda, a causa della svalutazione per 46,7 milioni di euro del valore a carico delle controllate ImiWeb Bank, riporta pari alle sue stesse perdite. In una nota la banca fa notare che il

risultato netto di ImiWeb Bank scende circa 20 milioni di euro di oneri non ripetibili relativi alle attività estere. Il difficile scenario, che ha influenzato negativamente tutte le economie, ha causato una fase allentante dei mercati, con una drastica riduzione dei volumi scambiabili.

LE BORSE		LE MONETE	
MILANO MIBEX	23720 +101	DOLLARO/EURO	1.129€ -0,0072
NEW YORK Dow Jones	10607,23 +34,74	YEN/EURO	0,8762 -0,0126
LONDRA FT 1000	5292,70 +7,0	EURO/DOLLARO	0,8853 +0,0006
TOKYO Nikkei D.	11648,01 -237,78	EURO/YPEN	1,62 +114,12

La Cattolica Assicurazioni rende di più

Redditività in crescita per il gruppo Cattolica Assicurazioni che ha chiuso il 2001 con un utile netto di 43,607 mln di euro, in aumento dell'11,03% rispetto all'esercizio precedente. I cda consentono al cda di proporre all'assemblea la distribuzione di un dividendo pari a 1 euro, di

cui 0,78 euro quale dividendo ordinario (+12% su quello del 2000) e 0,22 euro quale dividendo straordinario. Rispetto agli attuali valori storici, il dividendo complessivo corrisponde a un rendimento di circa il 4% che, tenendo conto del credito di imposta pieno, può superare il 6%.

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

Maurizio Tropeano

TORINO

Nome in codice: Discepoleria. Località: Modano, Francia. D-Day: 19 marzo 2002. 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 acquista 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 RIF 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 Tgv, in 93 minuti si arriverà a Parigi. Chi parte da Milano dovrà aggiungere altri quaranta-cinque minuti.

Il documento prevede un investimento complessivo di 13 miliardi di euro per completare i 254 chilometri del percorso. Cinque 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 Bussoleno 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 Gayssot 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»

«Ilron si sta la rapidità con cui i parlamenti nazionali hanno ratificato l'accordo stipulato a Torino a permettere di cominciare 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 2003. 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'intesa sul fatto che il tunnel sarà composto di due casse. Entro 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 contemporanea».

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 Casson, 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 svincolo

per Torino sia il più possibile vicino alla città. Vedremo che cosa ha fatto Rfi. La Rete Ferroviaria Italiana presenterà il piano a Regione, Provincia e Comune di Torino non prima del 10 di aprile. Due giorni dopo il documento sarà illustrato agli enti locali della valle».

Spiega Pininfarina: «In quella sede saremo pronti a recepire tutte le indicazioni provenienti dalla popolazione». Detto questo, però, il capo della delegazione italiana ribadisce: «La realizzazione della nuova tratta ferroviaria è assolutamente necessaria vista la saturazione di valichi e strade che è arrivata ad un livello assolutamente critico». Aggiunge: «E' urgente togliere il trasporto merci dalle strade per metterlo sui treni ma, soprattutto, è necessario completare la rete degli scambi commerciali in Europa. All'appello manca solo la Torino-Lione». Nell'attesa, vista l'emergenza valichia la Conferenza intergovernativa ha anche iniziato l'esame di un piano per la creazione di una navetta per il trasporto degli autoveicoli da realizzare sulla linea storica.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Q Lunghezza	124,5 km	Q Velocità massima	300 km/h
Q Km in rilevato	98,5 km	Q Raggio minimo delle curve	5,4 km
Q Km in viadotto	20,5 km	Q Pendenza massima	15‰
Q Km in gallerie	5,5 km	Q Alimentazione	25 kv ca. 50 hz
Q Km interconnessioni	15 km		

SEMPRE PIU' RAPIDI

Q Torino - Lione	4 ore	1,30 ore
Q Torino - Parigi	5,30 ore	3 ore
Q Torino - Milano	1,50 ore	50 min
Q Torino - Venezia	4,45 ore	2,30 ore
Q Torino - Roma	6,40 ore	4 ore
Q Torino - Napoli	9 ore	5 ore
	tempi attuali	tempi futuri

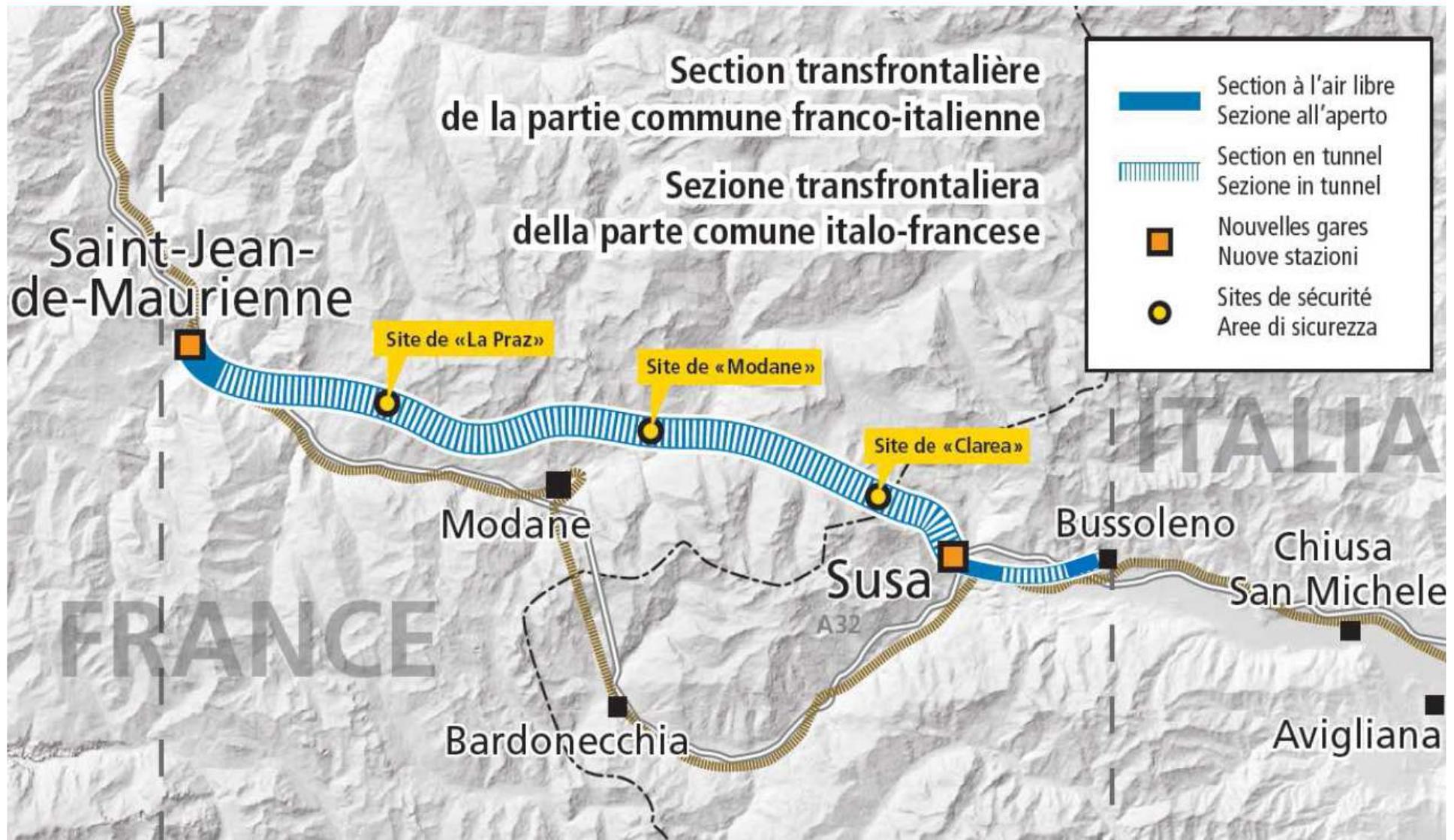


TUTTO SOLDI

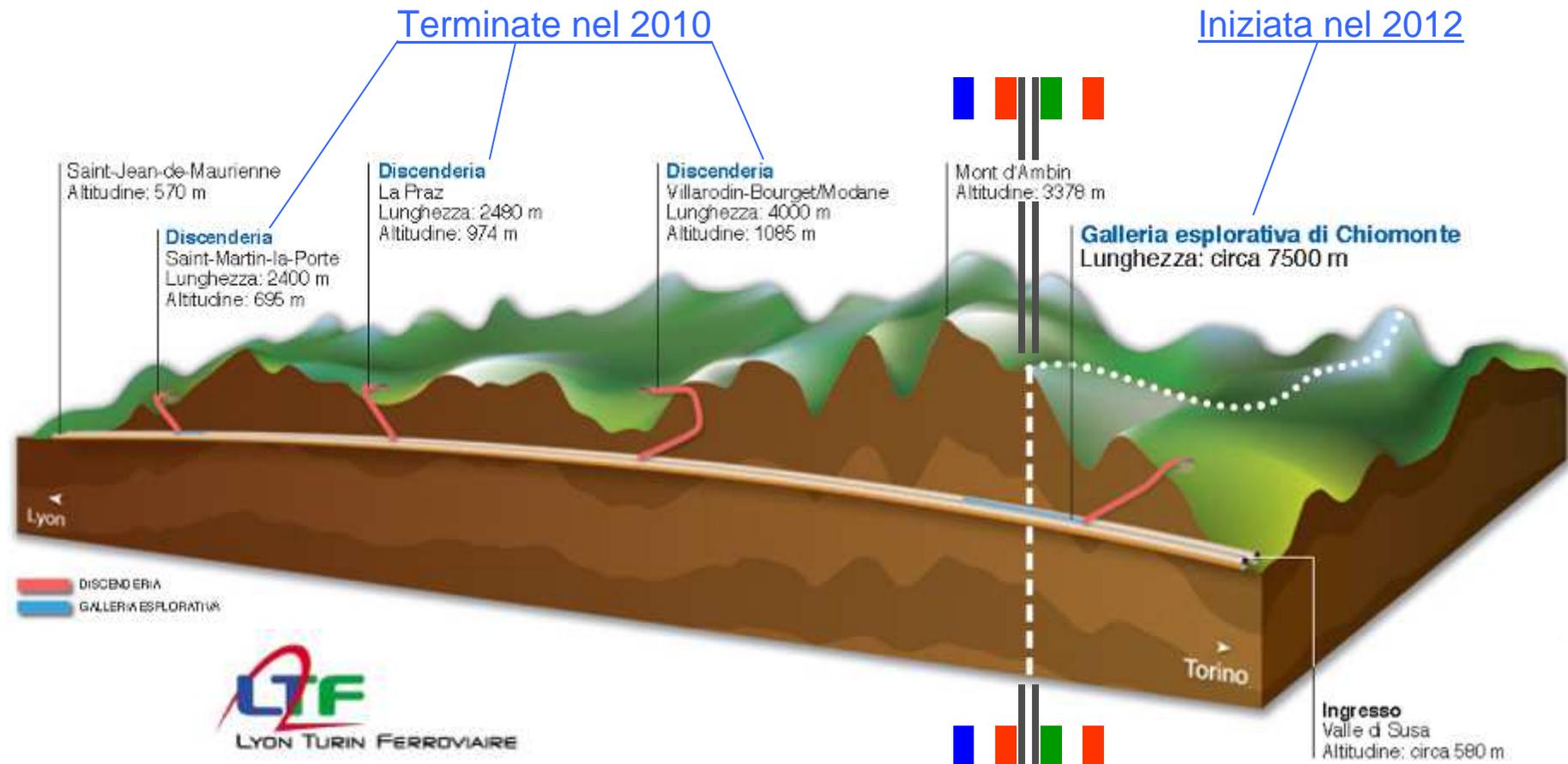
Sui covered warrant come alla roulette la maggioranza perde



**La Sezione Transfrontaliera da Saint-Jean de Maurienne a Susa-Bussoleno :
la carta dell'accordo italo-francese del 30 gennaio 2012**



N.L.T.L. : stato dei lavori a ottobre 2014



TUNNEL	(58 km)	0%	0 m	0 m	0%
Discenderie	(18 km)	100%	9 km	1300 m	17%
<i>previsto</i>			<i>realizzato</i>		

Particolato PM₁₀, PM_{2.5}

*“ 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%** ”.*

Ossidi di Azoto NO_x

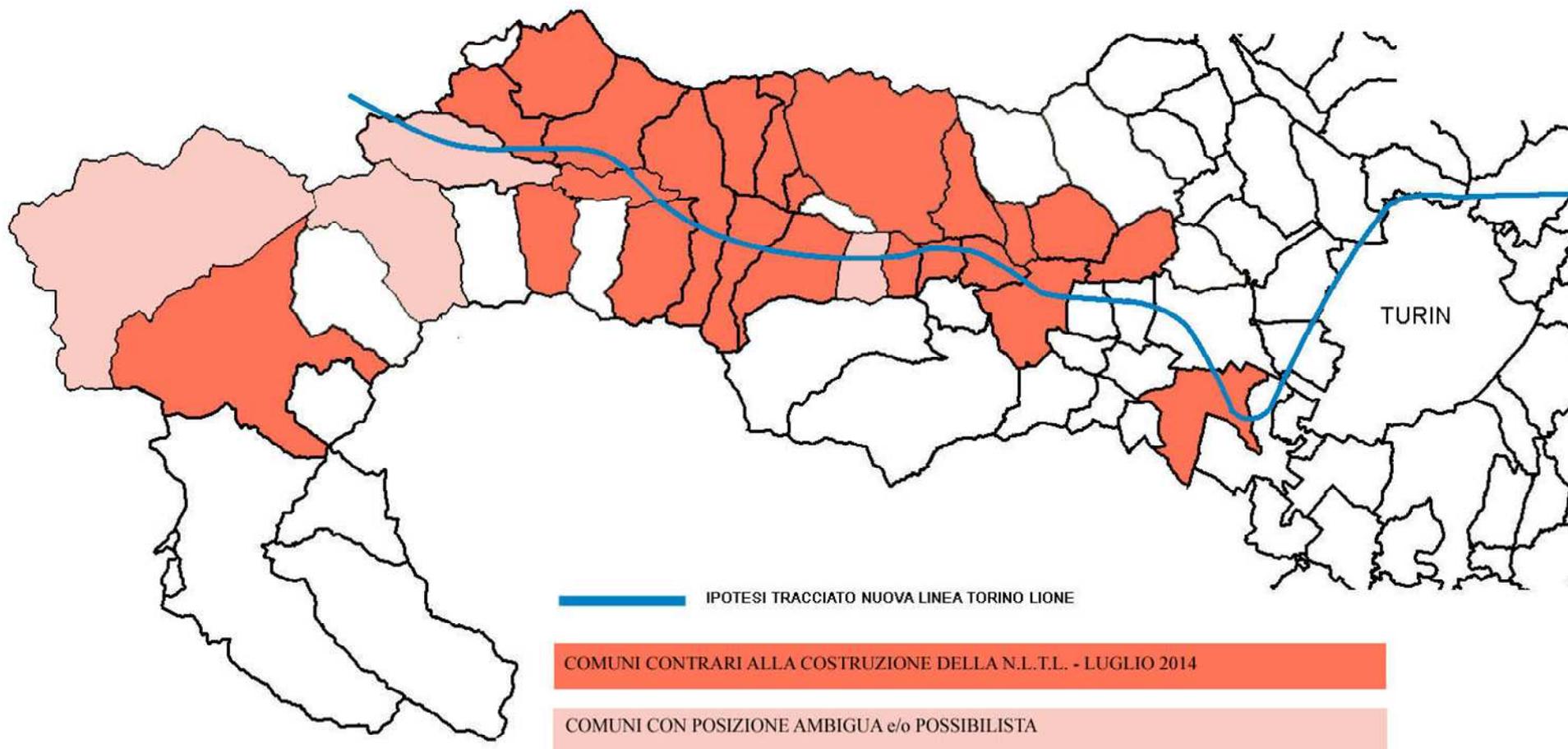
*In fase di cantiere ci si può attendere “un aumento delle affezioni respiratorie intorno al **10-15%** da riferire soprattutto alle popolazioni particolarmente suscettibili quali bambini ed anziani.”*

Il “Rapporto COWI” basato sui dati di LTF
(vecchio progetto ma stessi tunnel)
prevede “***venute d’acqua***”
dai due tunnel principali e dalle discenderie
per un flusso cumulativo di acque sotterranee
compreso tra **1950** e **3970** L/s.

Cioè fra **60** e **125** milioni di m³/anno.

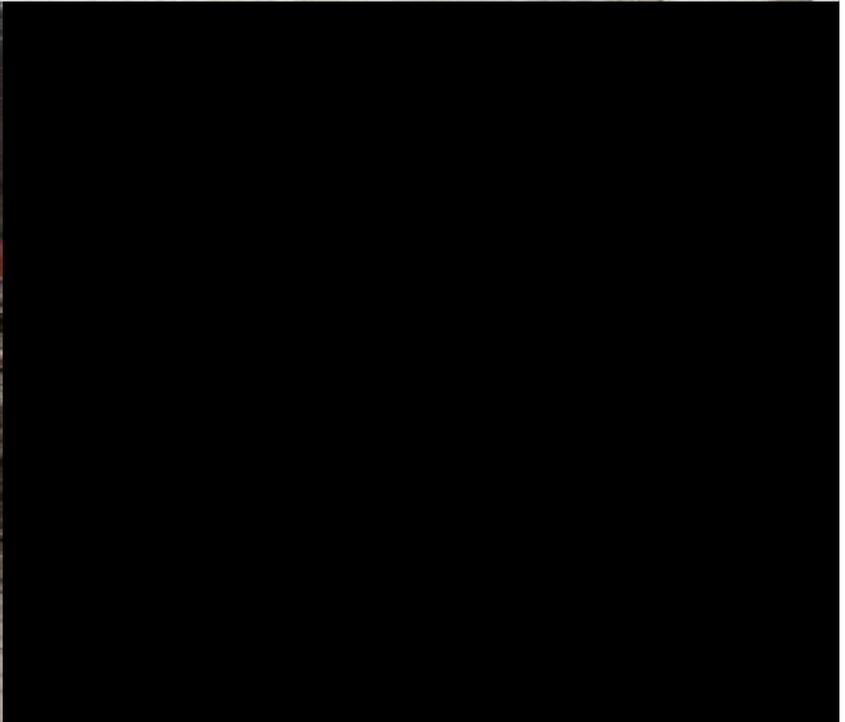
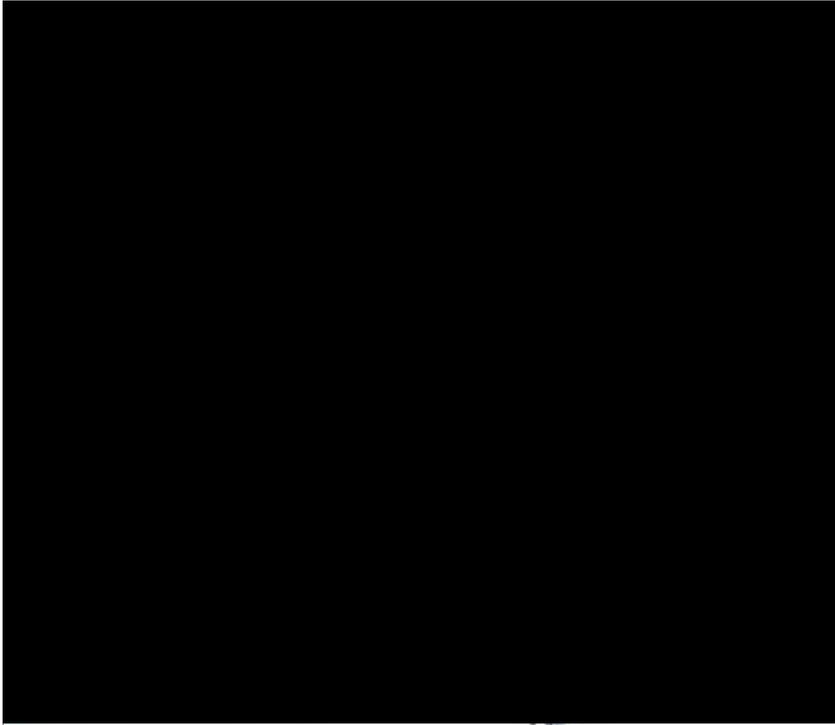
Cioè l’acqua necessaria a una città
di circa 1 milione di abitanti.

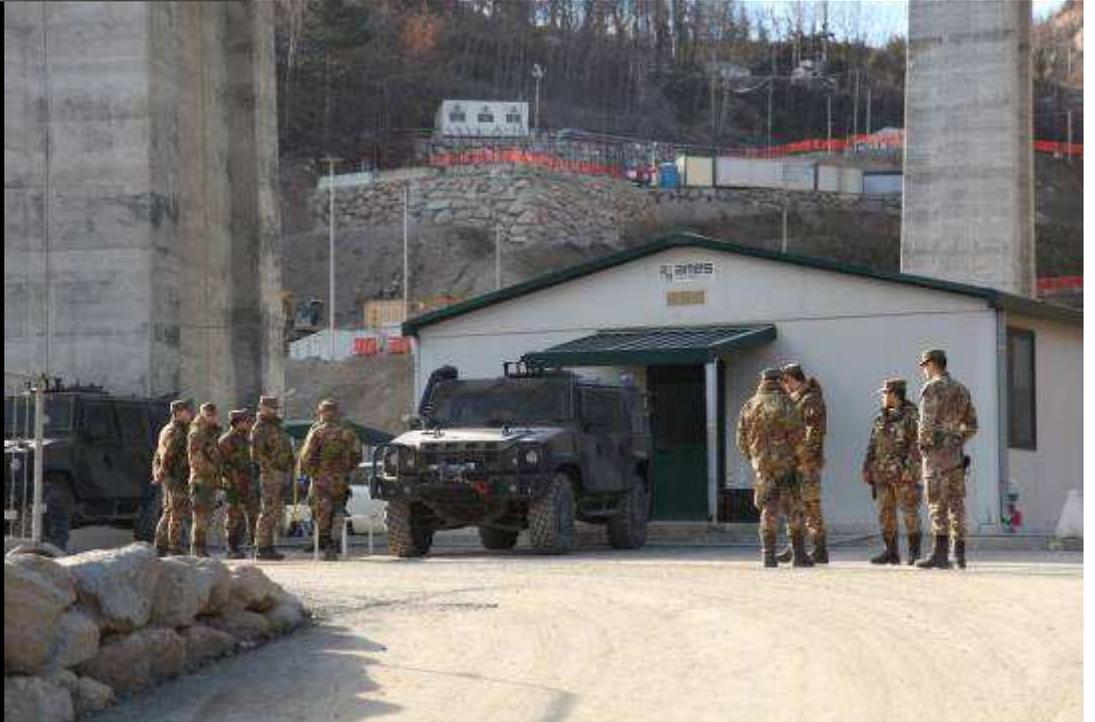
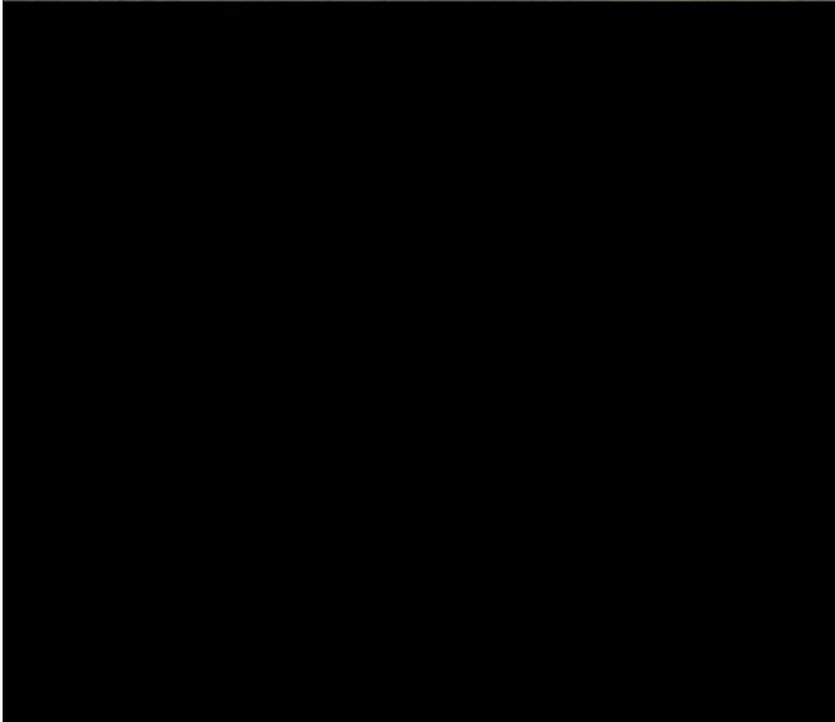
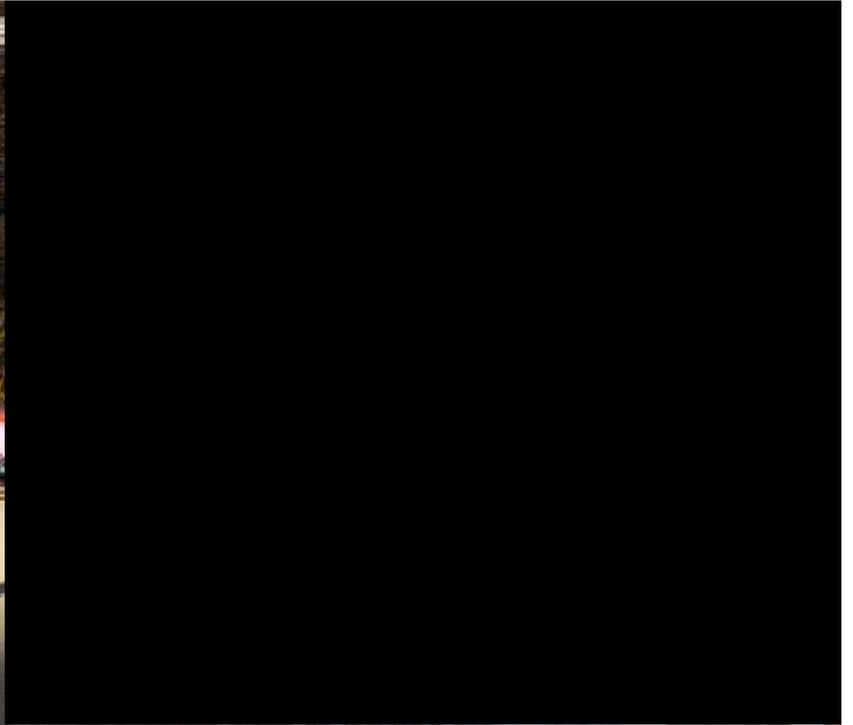
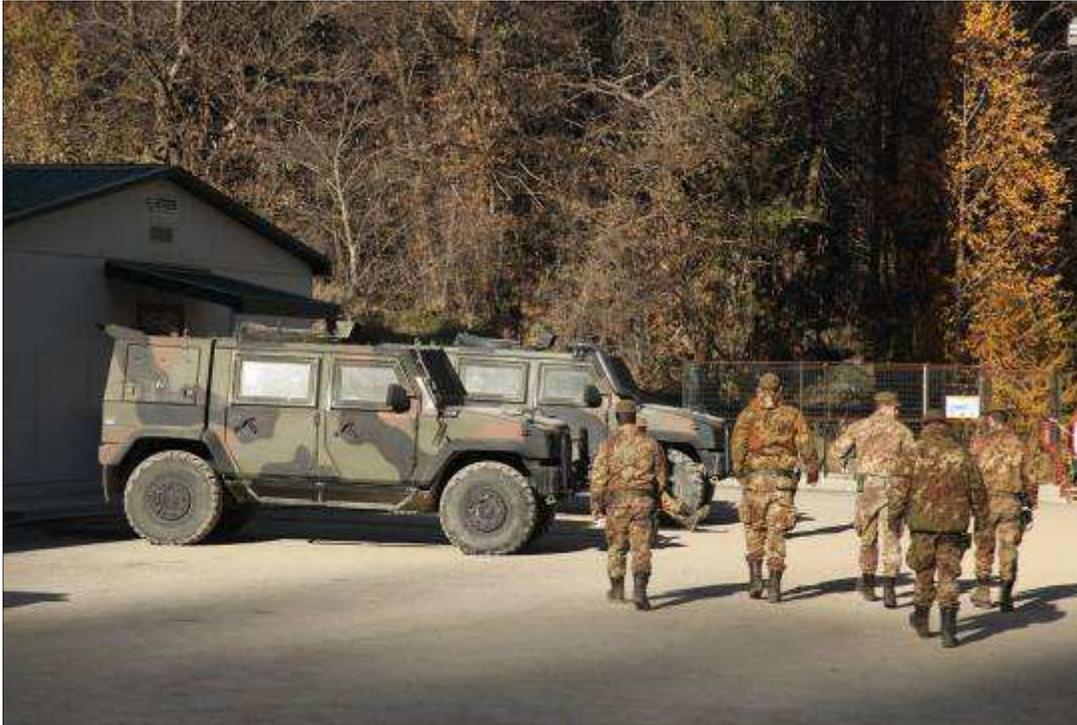
*Rapporto ECORYS Nederland BV (NL). In co-operation with: COWI (DK), ECN (NL), Ernst & Young Europe (B) and Consultrans (ES). Detto brevemente **RAPPORTO COWI** fu commissionato da Loyola De Palacio per conto dell’Unione Europea. Aprile 2006.*











Grazie per l'invito e per l'attenzione

THE LYON TURIN TUNNEL PROJECT STOPPING A DISASTROUS SCHEME

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

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

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

