

Sintesi della replica del Governo al documento redatto dal Gruppo di consulenti tecnici della Comunità Montana Bassa Val Susa e Val Sangone

(con brevi risposte)

Premessa

Il Governo afferma che è necessario considerare i documenti della UE nella loro interezza evitando di omettere ciò che non è conforme.

(La prima omissione è la loro, ed è il non dire che la UE ha un ridotto margine di decisione autonoma. Come ha osservato la Corte dei Conti Europea, non è compito della UE giudicare la validità dei progetti, dovendosi ritenere che questa sia stata esaminata dagli stati che li propongono e che sostengono il maggior peso finanziario. Non si può quindi usare le decisioni della UE come fossero le ispiratrici di scelte di cui la vera origine è il governo stesso e le forze che lo sostengono).

E' stato creato un "Gruppo di Contatto" per gestire in modo integrato la linea storica.

(Con pessimi risultati e quindi pessime prospettive).

1) Perché il Governo ha riconfermato la Torino Lione opera strategica?

Il Governo dice che la UE promuove la libera circolazione delle merci. E spinge alla riduzione dell'impatto sull'ambiente, in questo caso attraverso il trasferimento modale.

Il traffico ferroviario merci non può fare a meno dell'asse Est-Ovest. Con tale asse inadeguato si pagano prezzi altissimi. Molti operatori del settore prevedono che per la mancanza di capacità delle linee di attraversamento della Svizzera, di incontrare dei problemi a partire dal 2012 e di doversi rivolgere alla alternativa stradale.

(E' una balla colossale. Il Gottardo entrerà in funzione nel 2017 con i suoi nuovi 40 milioni di tonnellate. Per intanto il Loetschberg, non è riuscito a decollare e da quando è stato aperto nel 2009, il traffico del Sempione non è più aumentato ed è rimasto sotto i 10 milioni di tonnellate, che è circa il 50% della capacità che aveva raggiunto nel 2008. Oltretutto questo è una cosa che fa riflettere sulla presunta efficacia delle grandi infrastrutture nel generare aumenti di traffico).

Sempre secondo il Governo, i parametri del costo energetico dell'opera sono stati sovrastimati dalla Commissione Tecnica della Comunità Montana Val di Susa e Sangone, la valutazione non è oggettiva.

(Non è vero: i calcoli del materiale e dell'energia necessaria alla costruzione sono dati certi e non opinabili).

Il Governo afferma che la Torino/Lione prevede velocità di esercizio di 220 Km/h per i passeggeri e 100/120 per le merci, quindi è una linea normale (La Torino-Lione ha le caratteristiche tecniche di una linea AV), ed è per questo che si è deciso di tenere in funzione la tratta Bussoleno Avigliana. Però il tratto di valico è assolutamente inadeguato, come pure la gronda merci di Torino.

(Il tunnel attuale è la parte più moderna della linea esistente. I vincoli su Torino sono un problema che deve essere risolto a parte, indipendentemente da qualsiasi altro progetto).

Il Governo afferma che non è vero che il tunnel di base presenterà dei costi di esercizio superiori ai tunnel attuali. Anzi determinerà una riduzione dei costi di trasporto: questo assunto è il presupposto del progetto.

(Però tutti i calcoli sono fatti sui costi del primo preventivo, anche se hanno abbondanza di esempi di come si incrementino quelli dell'Alta Velocità quando si passa alla fase di

realizzazione).

(I costi del transito nel tunnel saranno altissimi perché dovranno essere incrementati dagli oneri finanziari dei prestiti contratti per costruirlo, più quelli dei prestiti che continuano ad esistere sino alla loro estinzione perché lo stato o RFI non finanziano l'opera con disponibilità liquide, ma con prestiti di mercato!! Al momento attuale un 5,5% dell'investimento finale, più i costi della gestione ordinaria che sono dell'ordine di alcune centinaia di milioni di euro all'anno: il tutto a carico del traffico, poco o tanto, che passerà nel tunnel. Un mio calcolo molto ottimistico porta a costi di transito di almeno 3 volte quelli attuali).

L'intervento governativo riguarderà solo la costruzione.

(Ma resta a carico del governo l'onere degli interessi sulle somme destinate alla costruzione e, se la gestione sarà passiva, il ripianamento del deficit di gestione ordinaria, come il Governo ha fatto per l'AFA che dal 2003 ad oggi ha richiesto mediamente 15 milioni di euro per trasportare 16-18.000 veicoli).

Per il Governo le ipotesi del differenziale tra i costi della linea nuova e di quella vecchia sono inferiori del 50% a quanto citato.

(I calcoli del Governo sono fatti sui costi del preventivo, nascondendo tutte le altre voci di costo, come adeguamenti prezzi, revisioni in corso d'opera, imprevisti geologici, strumentazione tecnica, materiale rotabile e persino gli oneri finanziari per interessi intercalari che rappresentano un onere aggiuntivo del 30% talmente reale che, in quella misura, è riconosciuto persino dalla UE ai fini del finanziamento. Questo a fronte di previsioni di traffico che invece sono ingigantite contro ogni attuale aspettativa statistica).

Nel modello di trasporto i flussi di traffico aumentano in relazione al PIL.

(Il modello di trasporto o viene discusso prima nelle sue premesse e continuamente aggiornato quando la realtà presente se ne discosta, oppure è una truffa).

2) Quale è il costo?

Secondo il Governo, la suddivisione in fasi funzionali anticipa i vantaggi.

(E' esattamente il contrario, prima era previsto che le opere fossero in contemporanea, ora le opere compiute subiranno i vincoli dei ritardi di quelle ancora da realizzare).

In merito al costo il governo resta nel vago.

(Non rispondono alle tesi specifiche sul costo: prendono il preventivo preliminare come fosse il costo definitivo!, non si parla di interessi ed altri sovraccosti, si ipotizza un contributo UE solo sperato).

(Si parla dei costi solo del tunnel di base -12 Km per la parte italiana, oppure 57% su 60 Km- come se i restanti 70 km in territorio italiano non esistessero).

3) Quale è l'importanza economica dell'area collegata alla Torino Lione?

Il governo sostiene l'importanza delle aree "messe in comunicazione".

(E' una figura retorica falsa perché la ferrovia e le autostrade esistenti arrivano solo al 20-30% della loro capacità).

sono ai primi posti nella classifica mondiale degli esportatori.

(il Frejus collega la regione di Lione, non quella di Parigi).

La linea permetterà di collegare Italia, Francia e Gran Bretagna.

(Dimenticano che Loetschberg Sempione è stato scelto dalla società del Tunnel della Manica e dalle RFI per i collegamenti tra Milano e Parigi, perché è l'itinerario più diretto. Anche il centro nord della Francia non gravita su questa direttrice).

Secondo il Governo, l'interscambio Est-Ovest è la seconda direttrice dopo quella dell'Austria ed è maggiore della direttrice svizzera.

(sono tutte e tre tra 35 e 42 milioni di tonnellate).

Scriva che nel 2011 ha avuto livelli record **(E' falso è in calo dal 2008).**

Le ferrovie svizzere sono più sovvenzionate della attuale ferrovia del Frejus e dei servizi marittimi tra Spagna ed Italia. La Svizzera dà al traffico modale 200 milioni di euro contro i 14 dati da Italia e Francia all'Autostrada Ferroviaria Alpina.

(Ma la sola Hupac sul San Gottardo trasporta oltre 600.000 tra veicoli e semorimorchi, come è riportato sul "Quaderno 4" pag 38, contro i 16.000 dell'Autostrada Ferroviaria Alpina. Quindi il contributo è sicuramente svizzero e è meno di un terzo di quello italo francese per ogni carico trasportato).

Tutto questo, secondo il governo, ha favorito il Loetschberg.

(Non è vero, perché il Loetschberg non ha aumentato i traffici, ed anche Ventimiglia, negli ultimi anni non è più cresciuta, mentre diminuiva il traffico sui valichi alpini di Italia e Francia: Sempione 10 milioni di tonnellate nel 2008, 9,6 milioni di tonnellate nel 2010. Ventimiglia 19,4 milioni di tonnellate nel 2007 e 17,8 milioni di tonnellate nel 2010).

Il Governo afferma che i dati di Alpinfo dimostrano che sull'arco alpino il traffico non ha smesso di crescere...

(Non è vero, nel 2007 nell'arco alpino tra Moncenisio e Brennero sono transitate 117 milioni di tonnellate, nel 2010, sono progressivamente scese a 105 milioni di tonnellate secondo Fonte Alpinfo. La situazione è analoga anche per tutti gli altri valichi alpini).

...e che c'è un forte calo dei flussi di merci tra Italia e Francia a vantaggio del Sempione Loetschberg a causa delle nostre strutture insufficienti: le ragioni del calo sono nelle strutture insufficienti della linea storica.

(Non è vero! Anzi da quando è stato messo in servizio il Loetschberg, nel 2009, il Sempione, che prima aveva una crescita continua, si è fermato: forse perché con il nuovo tunnel sono arrivate nuove tariffe).

Lo stesso dice di Ventimiglia.

(Non è vero neppure per Ventimiglia che ha avuto il massimo nel 2007, ma la ferrovia del Frejus che allora era a 5,7 milioni di tonnellate ha continuato lo stesso a scendere ed a perdere il 30% negli anni successivi!).

Una tonnellata trasportata nel tunnel del Frejus costa il 50% in più di 1 tonnellata trasportata in Austria e in Svizzera.

(Non si capisce come siano arrivati a questo dato e loro non lo spiegano).

Nello scenario che è stato fatto da RFI, da Novara Boschetto una parte dei treni merci saranno dirottati sulla linea bassa padana.

(L'assurdità del modello di esercizio che prevede 60 treni merci tra Torino e Novara e poi solo 6 tra Novara e Milano è ben spiegato nel documento dei tecnici della Comunità Montana).

4) Quali sono i punti qualificanti del nuovo accordo?

Secondo il governo, le linee ferroviarie di adduzione al tunnel di base hanno una capacità di 280 treni al giorno. Stupisce che ora che si pensa di migliorare la linea storica i comuni si oppongono. **(I comuni lo volevano in alternativa, per dimostrare l'opzione zero, non per averla insieme al tunnel di base).**

L'interpretazione della Comunità Montana Val Susa e Sangone dell'art. 1 del tratto del 30.1.12 di Roma non è corretta.

(Non è vero. La lettura del testo non consente dubbi: "Il presente accordo non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo francese").

L'orientamento del Governo italiano è quello di non rinunciare ai finanziamenti UE.

(Hanno già perso il 50% della parte pro quota negli ultimi tre anni, a causa dei ritardi).

In caso di rinuncia la Francia chiederebbe delle penali.

(Non è vero perché si tratta solo di studi e progetti. L'interpretazioni degli esperti di diritto internazionale francesi, è contenuta nella premessa dell'audit commissionato dal Governo francese nel 2003).

5) L'opera è stata concertata con il territorio?

Il Governo fa la sua storia dell'Osservatorio...

L'accordo di Pra Catinat è stato condiviso da tutti i componenti dell'Osservatorio.

(Ma erano solo i tecnici, perché l'Osservatorio per lo statuto è solo un organo tecnico, senza vincoli di mandato, ed essi hanno optato per una relazione finale di maggioranza ed una di minoranza, che è il FARE).

I sindaci che non hanno accettato la fase successiva cioè "partecipare alla progettazione" si sono autoesclusi.

(E' ovvio, che non abbiano accettato il passaggio alla realizzazione dell'opera dato che non vi è stato un confronto aperto sulla cosiddetta opzione zero, cioè l'ipotesi sostitutiva di utilizzare la linea esistente a fronte delle disponibilità di capacità).

Secondo il documento governativo l'Osservatorio offre opportunità di intervenire sui progetti (!!).

Esiste un progetto unitario.

(Non è vero! Perché questo stesso documento che dovrebbe riguardare tutta la Torino Lione si comporta come se costi ed impatti fossero solo quelli del tunnel di base!).

L'Osservatorio ha effettuato un coordinamento autorevole, come si vede per esempio dagli "indirizzi operativi per il progetto preliminare" del 29.1.10.

(Non è vero, perché se fosse così non avrebbero potuto annunciare solennemente il progetto per il 1 di giugno - poi slittato al 10.8 - dato che per farlo necessita un anno. Nella realtà tutte le decisioni erano già prese, l'Osservatorio serve solo per fare la Commedia)

Il Governo dice anche che il tracciato in sinistra è maturato nel confronto con gli enti locali.

(Non è vero! Abbiamo visionato tutta la documentazione dell'Osservatorio per quanto riguarda i rapporti con i comuni, a seguito della sentenza a nostro favore del TAR, e non c'è alcuna traccia di comunicazione e tantomeno di confronto).

Per le compensazioni il Comitato di Pilotaggio ha approvato i contenuti alla unanimità.

(Per forza! C'erano Regione, Provincia, e comune di Torino... e mancavano i comuni che hanno rifiutato di partecipare all'Osservatorio).

6) Quali saranno i principali vantaggi della Torino Lione una volta realizzata?

Il Governo scrive che gli standard di progettazione delle linee ferroviarie richiedono il 12/° di pendenza.

(La Torino-Lione sarebbe già fuori perché supera anche il 15/°).

Il nuovo tunnel non è un salame che si può affettare (**paragone incomprensibile**). Le pendenze della linea storica sono del 30/° e 33/°.

(Ma sono in discesa e si potrebbe recuperare l'energia prodotta dai locomotori in frenata. Questo comunque non impedisce affatto il transito dei TGV).

L'effetto complessivo della costruzione del tunnel di base a lunga distanza si può ottenere con tutti gli interventi completati, comprese le gallerie francesi di Belledonne e Chartreuse.

(Che non sono a costo zero e pertanto dovrebbero essere inseriti nello stesso conto economico).

Il tunnel di base elimina solo la principale difficoltà (**ma a che costo!**).

Non è vero che la capacità dei trasporti merci venga a dipendere più dalla lunghezza dei treni a 750 che dal tunnel di base, non si capisce perché sulle direttrici del Gottardo e del Brennero dovrebbe essere diverso.

(Infatti la discussione tra ferrovie italiane e svizzere ed austriache è proprio su questo).

L'incremento della capacità della linea deriva anche dai distanziamenti che ora, a causa della pendenza, sono di 6 minuti.

(Ma a causa della differenza di velocità nel nuovo tunnel, le distanze tra l'ultimo merci ed il TGV successivo, in fascia oraria, arriveranno anche a 25-30 minuti, dimezzando la capacità della linea).

Secondo il Governo la realizzazione del tunnel di base ha un effetto che va visto sulla direttrice di Ventimiglia, Frejus e Monte Bianco. Il trasferimento modale si misura sulla somma complessiva dei flussi. La stima di una riduzione di 600.000 camion tra 12 anni appare ragionevole.

(Si tratta di una cifra di pura fantasia che non è mai stata giustificata da alcun documento. Le valutazioni fatte per l'Audit del Governo francese vertevano sul 10% del Frejus e quasi nulla dagli altri itinerari, che sarebbero 80.000 trasporti. Con l'AFA, dopo 8 anni, si resta sui 16.000!).

Il dislivello tra Torino e l'imbocco del Tunnel è 240 m.

(Ma la differenza di quota massima tra le due opere, che è quella che conta, è di soli 500 metri).

L'analisi costi e benefici esiste ed è conosciuta dai componenti dell'Osservatorio. La metodologia è adeguata allo stato dell'arte.

(Facciamo un esempio, l'elemento di maggior risparmio secondo la C/B è quello di 8,3 miliardi di euro sulla minore incidentalità in 50 anni. Ma il valore medio pagato dalle assicurazioni nel 2010-11 per incidenti con camion da 40 tonnellate è qualcosa di meno di 2.000 euro ognuno. Siccome la sagoma C+ della Torino-Lione non è compatibile con alcuna altra linea oltre la Torino-Lione, tutto resta confinato a questa tratta di 270 Km su cui, secondo i dati del governo, dovrebbero avvenire allora 83.000 incidenti di veicoli pesanti all'anno!).

7) La Francia è più avanti dell'Italia sui lavori di scavo. Sono state realizzate discenderie per circa 9 Km. Quando parte lo scavo della galleria geognostica della Maddalena e quando i lavori principali? (vedere la 11)

Il governo dice che in Francia quanto attiene il tunnel di base ha completato l'iter di approvazione.

(Parlano sempre e solo del tunnel di base come se il resto della linea, pur essendo approvato dal CIPE od in corso di approvazione, non esistesse. Non hanno detto al punto 5 che la regia è unitaria?).

Inoltre in Francia manca del tutto la progettazione delle due gallerie di Belledonne e Chartreuse).

La Francia ha firmato il 30/01/2012 il nuovo trattato per realizzare l'opera.

(Non è vero, basta leggere l'articolo 1 che dice che non costituisce l'avvio per i lavori definitivi che sono condizionati alla verifica della entità dei contributi europei ed ad altri protocolli di intesa).

Le critiche espresse dall'Autorità Ambientale del Consiglio Generale dell'Ambiente non riguardano la realizzazione dell'opera.

(Infatti l'Autorità Ambientale del Consiglio Generale scrive che questo è fuori delle loro competenze).

8) C'era davvero bisogno della nuova Torino Lione, visto il calo del traffico sulla direttrice storica del Frejus?

Il Governo dice che non è vero che la Torino-Lione non sarà una linea di pianura. Da Torino c'è un

dislivello di soli 240 metri all'imbocco.

(Ma la quota massima è a oltre 700 metri e risparmia solo 500 m rispetto alla linea storica).

Dai dati di Alpinfo si vede che il traffico merci italo-francese era di 38 milioni di tonnellate nel 1990 e di 42,5 nel 2010.

(Appunto, è cresciuto dell'11% in 20 anni. Considerando che le strutture attuali hanno ancora un margine del 70%, questo indica che la tendenza alla saturazione avverrebbe tra 125 anni, a meno che prevalga l'andamento molto decrescente degli ultimi 9 anni).

La tabella dei traffici estratta da Alpinfo e pubblicata dalle osservazioni della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone non considera Ventimiglia, il passaggio più importante tra Italia e Francia.

(Che è quello per cui esistono uno scalo ed una linea a doppio binario che portano solo 0,6 milioni di tonnellate a fronte di 18 milioni di tonnellate della autostrada, perché mancano circa 40 Km da costruire).

Non si capisce perché non si debba tenere conto del Valico di Ventimiglia.

(E' perché salire a Lione comporta farsi un deviazione di 200 Km nella trafficatissima valle del Rodano).

La Torino-Lione ha l'obiettivo di ridurre il traffico sulla Costa Azzurra e sulla Riviera.

(Lo si ridurrebbe subito completando la ferrovia di Ventimiglia, sia da parte italiana che da parte francese).

L'asse Est-Ovest coinvolge i trasporti tra Italia, Francia, Spagna, Gran Bretagna.

(Il Governo ritiene che i traffici provenienti dalla Gran Bretagna coinvolgano l'asse Est-Ovest ma la linea più diretta tra Parigi (o Gran Bretagna) e Milano passa dal Sempione, come si può vedere facilmente su una carta geografica).

Non è vero che sulla linea storica possono transitare 32 milioni di tonnellate, la cifra è sovrastimata del doppio. Il "Quaderno 1" riporta un valore di 20 milioni di tonnellate a 150 treni al giorno di media, una ipotesi che diventa fin troppo ottimistica per alcune parti delle linee di accesso con le ipotesi di Servizio Ferroviario Metropolitano. **(Ed allora perché cominciano dal tunnel di base?).**

I lavori del tunnel del Frejus erano finalizzati solo ad avere la sagoma PC45 anziché PC30. Ma questo non permetterà il passaggio della autostrada ferroviaria a grande sagoma **(La C+, che comunque non può circolare da nessuna parte tranne che sulla Torino-Lione).**

Secondo il governo, per il tunnel attuale del Frejus adeguarsi alle prescrizioni per il transito Autostrada Ferroviaria a grande sagoma è impossibile, anche per i limiti della distanza dell'interasse. Il Frejus attuale, a fronte della sagoma C30, ha un interasse della sagoma inferiore.

(Il documento governativo cita l'Autostrada Ferroviaria come motivazione, ma tace su di essa per non dover dire che la sperimentazione, dal 2003 in poi, è stata un totale fallimento: quindi non può essere il motivo per lanciarsi su di un'opera di questo peso. Poi, il Frejus attuale ha sagoma PC45 e non PC30! Ed ancora: codifica PC indica una sagoma e pertanto non solo una certa altezza ma anche una corrispondente larghezza.

Comunque con la sagoma PC45 passa qualsiasi container: basta non caricare il container sul camion e poi mettere il camion sul carro!!

La dotta citazione dell'ingegner Regis del 1908, che è fatta dal Governo, ignora che in oltre un secolo la linea è stata raddoppiata e rifatta).

Oggi per il Sempione-Loetschberg stanno affrontando un forte rinnovamento.

(?? Il Sempione resta lo stesso, si è aggiunto solo il Loetschberg nel 2009 per accorciare il percorso).

Le deficienze di sagoma nel collegamento con i porti non esistono perché il Terzo valico migliorerà le connessioni di Genova.

(Ma il Terzo valico non si collega a Torino! E gli impedimenti dati dalle limitazioni di sagoma degli accessi ferroviari dei porti italiani, che non sono solo Genova, e che sono il nocciolo delle argomentazioni della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone, restano a PC30 o PC22!!).

Con i treni a 220 Km/h le ferrovie saranno competitive con l'aereo sulla Milano-Parigi (che passa dal Sempione) e sulla Milano-Barcellona. **(Ma per queste velocità bastava il Pendolino).**

Entro il 2035 la capacità delle linee di accesso al tunnel di base permetterà di trasportare 40 milioni di tonnellate. **(E' una conferma che si farà il tunnel dell'Orsiera e tutti i lavori previsti dai progetti!).**

I vincoli delle locomotive merci ad operare sulle linee Alta Velocità si risolveranno con delle nuove locomotive policorrente.

(Anche qui il Governo non risponde alle puntuali osservazioni critiche della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone, che non riguardano solo le incompatibilità di alimentazione della rete. Comunque RFI, già negli incontri tecnici del 2002 lamentavano l'impossibilità di avere queste locomotive a causa delle difficoltà di bilancio).

9) Ci saranno ricadute occupazionali nella realizzazione della nuova linea, e nella fase di progetto?

Secondo il Governo, le osservazioni della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone non tengono conto di quanto avvenuto nelle 3 discenderie francesi.

(Ma con lunghezze di 2.450 m sino ad un max di 4.000 m non si possono certo chiamare "Grandi Lavori").

La Demarche Grand Chantier italiana garantisce...

(E' solo una legge che stabilisce la composizione del comitato che dovrà dividere eventuali contributi).

L'impatto dei cantieri non comprometterà i flussi turistici locali come indica l'esperienza delle Olimpiadi del 2006.

(Questa è un'altra cosa, come dimensione e concentrazione: sono previsti 2,5 milioni di espropri definitivi e 2 milioni di espropri solo nominalmente temporanei, senza contare le aree di lavoro).

Pur in presenza di quei cantieri Torino è diventata la seconda città turistica d'Italia.

(Il risultato è avvenuto praticamente a cantieri chiusi).

I 2.000 occupati per la costruzione della Torino-Lione si riferiscono al progetto preliminare; con il fasaggio si ridurranno in proporzione. Il lavoro per l'opera durerà per 10 anni.

(Ma la presenza dei cantieri molto di più, dato il fasaggio, senza contare i rischi della incertezza dei finanziamenti)

In Francia i cantieri sono il triplo.

(Per il tunnel di base sono 3 e sono meno concentrati rispetto a quello gigantesco di Susa, ma quello di Susa, insieme a quello di Modane, gestisce il problema più grosso cioè l'attraversamento del massiccio alpino. Per il resto della tratta la densità è analoga).

Secondo il Governo non c'è il pericolo che la presenza dei cantieri scoraggi a venire a risiedere sul territorio.

Il numero di 500 addetti a linea compiuta sono una stima indiretta della funzionalità di tutta la linea.

(Ma la stesso si potrebbe ottenere con la vecchia linea. Con 10 milioni di tonnellate e l'officina di riparazione attiva, la stazione di Bussoleno aveva già raggiunto i 500 addetti).

10) Il progetto ha una sostenibilità energetica?

Il documento governativo afferma che il risparmio di 3 milioni di tonnellate di CO₂, non riguarda solo la Torino-Lione ma i benefici complessivi di tutte le origini/destinazioni. Il bilancio energetico annuo è pertanto positivo sia per l'entrata in funzione della linea che in quello globale che comprende la costruzione, che si pareggerà nel 2038. Lo studio è sul "Quaderno dell'Osservatorio"

in pubblicazione ad aprile. Le valutazioni energetiche della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone sono viziata dal fatto che questa non è una linea ad Alta Velocità comparabile con la Milano-Napoli.

(Non c'entra nulla, il bilancio è ingigantito dai costi di refrigerazione e di ventilazione necessari al tunnel di base).

L'analisi del ciclo di vita non è utilizzata nella scelta decisionale delle infrastrutture.

(che è come dire che: siccome non è obbligatoria, non la prendiamo neppure in considerazione!).

Il Governo cita il prof. Z. che ritiene che l'analisi del consumo energetico del TAV rispetto alla gomma dipende soprattutto dal consumo di acciaio.

(che è come scoprire che le ferrovie hanno le rotaie e le strade no. Ma soprattutto è evidente che l'esperto citato non sa che questa è una linea che richiederà per la sola parte italiana l'estrazione di quasi 20 milioni di metri cubi di roccia e l'uso di circa 7 milioni di metri cubi di cemento).

L'impianto di ventilazione non è previsto per via dell'effetto pistone che assicura già per la maggior parte dell'anno l'abbassamento della temperatura.

(L'impianto di ventilazione è puntualmente previsto nei progetti perché l'effetto pistone esaurisce il suo effetto entro il primo Km).

L'impianto di refrigerazione, che è quasi tutto in territorio francese...

(E' il tunnel che è quasi tutto in territorio francese, però l'Italia ne paga il 57% ed avrà il 50% degli oneri di gestione).

...entrerà in funzione solo nei mesi estivi.

(Chiunque ha provato anche solo ad entrare in una cantina d'estate avrà constatato come la temperatura sia molto stabile: qui si sostiene che a chilometri dentro la roccia si sente l'effetto della temperatura esterna!).

La potenza frigorifera massima installata conduce in realtà ad un assorbimento di 4 Mega Watt, che si riducono a 1,5 perché funzionerà solo d'estate.

(il progetto descrive un impianto da 20 Mega Watt termici e dà differenze minime tra la situazione d'estate e quella d'inverno).

Non si comprende il paragone della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone tra 15,5 MW termici e 140 treni perché non sono grandezze confrontabili.

(Perché no? Consumano entrambi energia elettrica).

11. Ed una sostenibilità ambientale?

Secondo il Governo, il progetto della Torino-Lione non genera danni ambientali diretti od indiretti. Gli impatti non sono danni, perché la definizione di danno è: "Qualunque fatto doloso o colposo in violazione alle disposizioni di legge che compromette l'ambiente".

(Quindi qualunque cosa fanno, rifiutano l'ipotesi di danno se ipotizzano di non superare i limiti di legge. E' un assurdo perché le ipotesi dei tecnici della Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone è proprio che si superino i limiti normativi. Poi ci sono campi in cui non esistono dei limiti di legge come quanto riguarda la perdita delle sorgenti).

Sugli impatti cumulativi previsti in Val di Susa, la VIA ha tenuto conto degli effetti complessivi prodotti dalla eliminazione (sic) di 600.000 veicoli pesanti dalla direttrice.

(Il danno certo non vien considerato perché lo si pareggia con un beneficio del tutto ipotetico).

I treni in galleria profonda non producono alcun effetto al suolo.

(Ma lo produce l'estrazione degli inerti e la cementificazione della galleria, lo produce il problema di eliminare in superficie acque drenate, calde e cariche di solfati, come ha previsto il rapporto COWI della UE).

E' possibile concludere che l'impatto ambientale dei cantieri sulla qualità dell'aria non sarà

significativo e che l'impatto sanitario sarà non rilevante.

(Che è come dire che le attestazioni ai fini della VIA che, come è noto, per legge sono attestate per giuramento, sono false in quanto prevedono un aumento del 10% di tutte le patologie cardiache e respiratorie. Ma queste affermazioni del Governo sono anche esse giurate?).

La valutazione di 200 morti in 10 anni non compare nel progetto preliminare.

(Però è un calcolo strettamente conforme alle affermazioni date nel progetto RFI).

Per il Governo, i lavori per il cunicolo esplorativo della Maddalena sono già iniziati nel 2011.

(Ma si sono immediatamente fermati e oggi la tabella di marcia ha due anni di ritardo sull'inizio di scavo che era previsto dall'accordo F/I/UE per giugno 2010. Soprattutto non dice che sono ancora in pregiudizio due ricorsi collettivi al TAR che potrebbero annullare la delibera del CIPE).

L'accordo di Roma del 30/01/2012 ribadisce la realizzazione della Torino-Lione per fasi funzionali.

(Ma introduce una equivocità di termini tra sezione internazionale che viene a comprendere anche la tratta francese da Montmelian a St. Jean de Maurienne e la sezione transfrontaliera, che corrisponderebbe alla vecchia sezione internazionale comune).

Si ripete che i termini di impatto e danno non sono sinonimi.

(Ma l'impatto, se supera una soglia di legge diventa danno e noi stiamo affermando che la grandezza degli impatti supererà i valori di legge e che quindi la Torino-Lione produrrà dei danni, ed il calcolo dell'aumento della mortalità del 10% dato dagli stessi progettisti, in questa ottica non può essere chiamato un danno ma solo un impatto).

Secondo lo studio fatto dalla Provincia di Torino, solo 9,5 Km di linea sono in superficie, il che permette di attribuire alla Torino-Lione in territorio italiano una occupazione di 11,4 ettari.

(Ma il progetto prevede 250 ettari di espropri definitivi, non certo per piantarci delle patate!, quindi questo dato è falso! In più sono preannunciati 200 ettari di occupazioni solo nominalmente temporanee).

L'occupazione temporanea non determinerà il degrado della qualità del suolo.

(Ma i cantieri possono durare decenni e sono generalmente luoghi inquinati per l'intensissima circolazione di macchine operative e per le lavorazioni che vi vengono fatte. Valga il caso del cantiere della autostrada a Venaus, passato poi alla AEM che costruì l'impianto idroelettrico di Pont Ventoux, e da questa ceduti al comune per evitare di sobbarcarsi il costo della bonifica).

L'interconnessione della Chiusa non si farà né ora né mai, sostituita da quella di Bussoleno.

(Ma se si vorrà accedere alla gronda merci o, per i TGV, alla linea Alta Velocità di Milano evitando all'Alta Velocità 10 Km inutili e rallentamenti del 50%, sarà indispensabile realizzarla).

11) Quali sono gli aspetti geologici più importanti?

Per il Governo il problema dell'amianto non è stato sottovalutato, queste rocce possono avere una presenza sporadica nei primi 400 metri del tunnel di base.

(Sono proprio quelli interessati dal sondaggio del Seghino che si diceva che non aveva mostrato tracce di rocce amiantifere. Ma il problema più grosso è sempre lo stesso: si continua a parlare del tunnel come se non si facesse altro, mentre invece il CIPE ha approvato od ha in esame il progetto completo. Contemporaneamente al tunnel di base partirà il tunnel della collina morenica dove la presenza di amianto è indubitabile perché il materiale di cui è fatta è costituito anche dalle rocce del versante sinistro largamente rappresentate da rocce verdi amiantifere).

Il documento del Governo afferma che sono state attivate le procedure per fare fronte a tali sporadiche (!) presenze. Al massimo la estrazione di amianto comporterà un treno al giorno.

La legge 257/92 che riguarda l'amianto parla di amianto in quanto materia di produzione e di

commercio, non di tenere nelle rocce. La Comunità Montana Bassa Val Susa Val Sangone lo interpreta erroneamente come un divieto a realizzare gallerie in quanto anche poche fibre possono produrre gravi danni sanitari.

Nel 2003 la relazione geologica Sacchi Gattiglio considerò il rischio amianto “improponibile rispetto alle attività estrattive che hanno comportato e comportano l’abbattimento di rocce amiantifere in val di Susa e Val di Lanzo”.

(In pratica è come dire che: siccome Balangero è stata la più importante miniera di amianto in Europa, qui lo scavo in rocce amiantifere sarà meno peggio, e quindi non deve sollevare obiezioni).

Sostiene anche che sui 64.000 metri di sondaggi, in nessuna formazione risulta essere stata presente una quantità significativa di uranio.

(Ma nessun sondaggio è mai stato fatto sul massiccio dell’Ambin. Inoltre non si capisce da dove venga il dato di 64.000 metri di carotaggi. La campagna del 2010 che è stata di gran lunga la più completa delle tre effettuate, ha comportato in tutto 1.070 metri di sondaggi. Qui il Governo ne dichiara 60 volte di più!!!! E’ chiaro che spara dati a vanvera, giocando sull’equivoco).

Il Governo sostiene anche che per l’aspetto idrogeologico si avrà un’attenzione altissima (a posteriori). Nel corso dell’opera il monitoraggio permetterà di verificare eventuali impatti. Essendo il tunnel di base in profondità il rischio di drenaggio diminuisce.

(Non sono certi di questo parere gli esperti UE del rapporto COWI. Il gruppo del Moncenisio è formato da gessi ed ha una struttura carsica, si prevede l’esistenza di immense sacche d’acqua, i cosiddetti “laghi” di cui uno abbastanza superficiale, di 16 milioni di metri cubi, fu intercettato e drenato dalla galleria della centrale della AEM a Venaus.

Si prevedono da 400 a 900 l/sec per i 26 Km di galleria dalla progressiva PK34 a quella PK60, che drenano verso l’Italia.

(Ma si tratta di acque a temperatura inaccettabile, e rese inutilizzabili dalla presenza di solfati, come ha certificato il rapporto COWI).

Secondo il Governo l’esperienza in territorio francese dimostra che le portate sono state inferiori a quelle previste.

(Non è vero: in una audizione pubblica di LTF a Lanslebourg nel 2010 i tecnici ed i massimi dirigenti di LTF si sono mostrati molto imbarazzati per le proteste degli abitanti di Le Bourget, sopra il punto dove inizia la discenderia di Modane, che lamentavano una grossa perdita di sorgente).

12) Come sarà smaltito il materiale di scavo?

Il Governo scrive che, per la parte italiana della sezione transfrontaliera saranno solo 3,6 milioni di metri cubi.

(Anche qui si gioca all’equivoco di parlare della parte italiana del tunnel di base di 12 Km come se non esistesse il resto dell’opera cioè altri 70 Km.

Secondo i progetti presentati, la realizzazione della linea comporterà lo scavo di 18 milioni di metri cubi di smarino: in realtà 20 milioni di metri cubi).

I 3,6 milioni di metri cubi di Susa, si riducono a 1,8 milioni di metri cubi: come le quantità estratte per la metropolitana di Torino. **(Però anche qui non si dice dove saranno collocati).**

LTF ritiene possibile il suo parziale collocamento sul mercato oppure un accordo come quello tra Sitaf e comune di Bardonecchia.

Le 14 coppie di treni per lo smarino da inviare a discarica previste nei progetti, per effetto del fasaggio si ridurranno a 2-3 coppie al giorno. **(Ma a quel punto dureranno per molti più anni).**

Le lavorazioni più rumorose sono realizzate in galleria.

(Ma non la frantumazione delle rocce per farne sabbia e ghiaia da cemento).

Con il progetto definitivo si potrà arrivare ad una mappa dettagliata delle lavorazioni e della mitigazione. Questo esaurirà il problema del rumore (!) della fase di cantiere.

(Non è quanto appare delle mappe realizzate per la VIA, per quanto anche esse discutibili per la minimalizzazione dei fatti).

13) Quale è la dimensione reale del dissenso delle amministrazioni locali?

Secondo il Governo, i Comuni contrari sono solo 11, sui 25 interessati dalla linea.

9 Comuni che hanno espresso atti contrari, da Oulx a San Didero ad Alpignano, non sono toccati.

Non si è chiesto ai comuni di approvare incondizionatamente l'opera ma di partecipare in modo costruttivo alla migliore soluzione possibile. **(Ma hanno escluso l'opzione zero!).**

Il progetto definitivo sarà realizzato solo per la sezione transfrontaliera. **(Non è vero! E' previsto di realizzarlo tutto, ma in due fasi: alla prima appartiene il tunnel di base e quello della collina morenica).**

E' contraddittoria la preoccupazione dei comuni per l'utilizzo della linea storica: il suo miglioramento era sempre stato chiesto dalla Comunità Montana. **(Ma al posto del tunnel, non insieme ad esso!).**

I comuni di Torrazza e Montanaro non hanno avuto solo delibere di opposizione. **(Infatti hanno chiesto anzitutto di conoscere i progetti esistenti per sapere cosa bolle in pentola).**

Il Governo ribadisce che nel progetto preliminare, ora superato dalla sezione transfrontaliera, gli unici Comuni che erano interessati da realizzazione di tratte in superficie erano Chiusa e Sant'Ambrogio **(non Susa?)**. Con l'opzione di fasaggio i due comuni non saranno in alcun modo interessati, neppure nel lungo periodo. **(E' falso!).**

Il Governo ribadisce anche che il sottoattraversamento a grande profondità crea effetti trascurabili. **(Non è vero, e comunque interesserebbe solo circa il 20% della linea che da parte italiana è lunga 81 Km).**