11/ Utilizzazione discutibile dei fondi europei

				ı
Avces acptes verses sur commandes	7 545 837	7 545 637	7 673 656	=
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp. TOTAL ACTIF IMMOBILISE	415 €03 891	971 705 414 632 186	110 472 427	
TOTAL ACTIF IMMOBILISE			banklik dala	(
				,
Avces acptes versés sur commandes				
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837	7
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	495 450 012 1	204 602	414 632 186	,
Avenues of soomator vente our comments		777350	,	/
Avances et acomptes versés sur commandes		10. 782 282 20	7 545 007	3
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp. TOTAL ACTIF IMMOBILISE	7 545 837	7.545.837	7 545 837	_
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	531 224 997	1 436 627	494 245 410	0
A vances et acomptes versés sur commandes				
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7.545.007	J
			7: 545 837	•
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	563 360 217	1 636 680 561 723 536	529 788 369	1
				า
Avances et acomptes versés sur commandes				'
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	17 545 837	17 545 837	7 545 837	(
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	593 934 393	1 908 389	561 723 536	•
	•	A CONTRACTOR AND A CONT		

Per gli anni dal 2007 al 2011 si legge all"Attivo dei bilancio di LTF l'importo di € 7.545.837 contabilizzato come "Anticipazioni e Acconti versati su ordini ". Un acconto senza contropartita è di fatto un prestito ingiustificabile nella contabilità pubblica.

Non ostante la domanda di chiarimento, nessuna risposta è stata fornita dai dirigenti di LTF/TELT.

Si scopre inoltre nel Bilancio di LTF del 2014 che l'investimento per dipendente in attrezzature d'ufficio e informatiche è 6,52 volte superiore in Italia rispetto alla Francia con un valore dell'investimento a partire dalla creazione della società in Italia di € 941.613 per 18,83 dipendenti in media contro € 256.961€ per 33,5 dipendenti in media in Francia

Rapport financier 2014	LYON TURIN FERROVIAIRE	Page 3
Matériel de bureau et informatique :		
- France	172 635 8 832	181 467
- Italie	446 117 365 670	811 787
	618 752 374 503	993 25
Mobilier:		
- France	75 494 0	75 49
- Italie	124 419 5 407	129 820
	199 913 5 407	205 320

Alcune imprese legate alla mafia hanno ottenuto degli appalti nel cantiere della Torino-Lione e delle consegne di beni sono state ritenute non conformi all'ordine. Il firmatario di questi ordini è stato promosso direttore generale di LTF- Lyon-Turin Ferroviaire nel mese di marzo 2014.

Il direttore generale di LTF in carica fino al 2011 è stato condannato a 8 mesi di prigione in primo grado e il direttore dei lavori ad un anno di prigione in primo grado.

12/ II Presidente di LTF lo dichiara

Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures, C'était la pensée dominante, Actuellement, en France, il v a un débat sur la politique des lignes à grandes vitesses, sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérions encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit. nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du pro Alpes du Nord, les activités sont en diminution. L'évolution récente, notamment à cause de la crise économique de 2008, a créé une période de non-croissance.

Intervista a cura di Maxime Hanssen 22 gennaio 2015

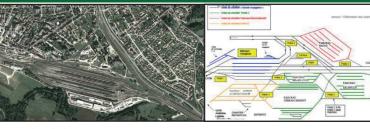
In principio siamo effettivamente partiti dall'idea di una linea ad alta velocità. Nel contesto del'epoca, la concentrazione intellettuale era focalizzata su questo tipo di infrastruttura. Era il pensiero dominante. Oggi in Francia c'è un dibattito sulla politica delle linee ad AV, sul loro senso e sulla loro utilità economica e sociale. In questo contesto la riflessione nazionale intorno a queste opere non considera più la linea Torino-Lione come prioritaria, mentre altre, più importanti, devono essere riviste. Sbaglieremo se considerassimo ancora utile la costruzione di una linea ad AV in questo luogo. Oggi, l'argomento iniziale non permette più la giustificazione di questo progetto.

L'argomento che consisteva a dire che la galleria esistente sarebbe stata saturata non ha più alcuna ragione di esistere. Siamo passati da un'epoca di grande crescita ad una congiuntura economica difficile. Sull'arco alpino italo-francese i flussi si sono stabilizzati. E nella zona delle Alpi del Nord le attività sono in diminuzione. L'evoluzione recente, in particolare a causa della crisi economica dal 2008, ha creato un periodo di non-crescita.

PROGETTO TORINO – LIONE DECIDERE CON I FATTI

1/ L'infrastruttura esistente





Ambérieu





Culoz / Modane

Tra Torino e Lione esistono già delle linee ferroviarie

2/ Le capacità sulle linee ferroviarie esistenti, senza investimenti

Passeggeri

Parigi - Chambéry : 2h49' Parigi - Milano : 5h25' / 5h15'

Lione - Torino : 2h40' Parigi - Torino 4h40'

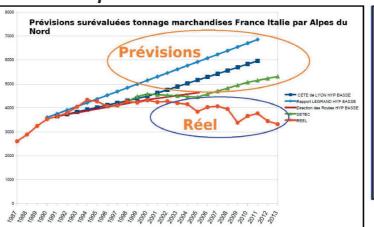
Popolazione Torino + Lione : 4,5 milioni di abitanti Popolazione Parigi +Londra: 27 milioni di abitanti

Capacità riconosciuta per le merci :

- 120 Treni Merci / Autostrada Ferroviaria / giorno oltre ai Treni Passeggeri
- 17,5 Milioni di tonnellate / anno

3/ La situazione attuale tra la Franciua e l'Italia nelle Alpi del Nord

Storico e previsioni iniziali

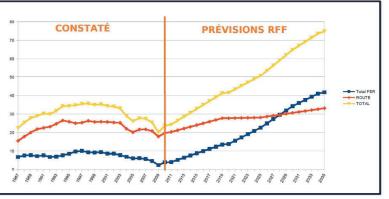


Passeggeri tra la l'Italia e la Francia

3 TGV Milano-Parigi al giorno e per ogni direzione

- Nessun treno regionale sostituito da autobus

Storico e previsione aggiornato nel 2012



Merci tra l'Italia e la Francia

20 Treni Merci al giorno dei quali il 23% > di 1200 T necessitano di locomotiva di spinta, mentre il 7% < di 400T circola a vuoto

4/ Confronti possibili: Svizzera, Austria, Germania

	Monte	cenis (Italia – Fr	ancia)	Gottardo (Italia - Svizzera)		Brennero (Italia - Austria)			
Altezza	1150 m (construito nel 1872)		1150 m (construito nel 1874)		1370 m (construito nel 1867)				
Merci (anno)	2000	2007	2013	2000	2007	2013	2000	2007	2013
Ferrovia + strada (Mt*)	33.8	27.6	21.5	24.4	26.4	24.3	34.1	48.3	40.7
Ferrovia (Mt*)	8.6	5.7	3.2	16.8	15.5	15	8.7	13.3	11.7
Ferrovia (%)	25.4	20.7	14.9	68.9	59.1	61.7	25.51	27.54	28.75

^{*} Mt : milioni di tonnellate

Avec la capacité de **17,5 Millions de tonnes**, la voie ferrée existante permet d'atteindre les objectifs Européens dés **aujourd'hui**.

Italia -	Anno 2000 : 51,8% di 33,8 Mt*	Anno 2007 : 63,4% di 27,6 Mt*	Anno 2013 : 81,4% di 21,5 Mt*
Francia	, ,	, ,	, ,

^{*} Mt : milioni di tonnellate



Obiettivi del Libro Bianco dei Trasporti : sulla ferrovia il 30% delle merci entro il 2030 e il 50% entro il 2050

Tenuto conto della capacità riconosciuta della linea ferroviaria esistente pari a 17,5 milioni di tonnellate/anno, l'utilizzazione attuale della linea è del 18,28%

5/ Mezzi che permettono immediatamente il trasferimento modale strada/ferrovia





La strada viaggiante

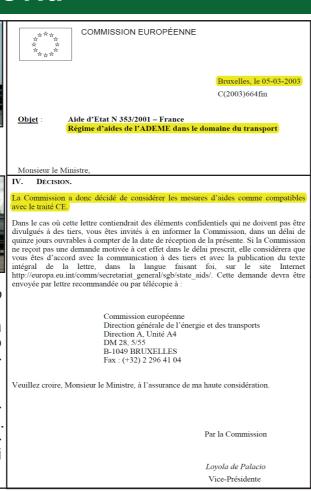
La strada viaggiante utilizzata in Italia, Svizzera, Austria, Germania ...



II sistema Multiberce per gli autocarri con rimorchio Ampliroll

Ciascuno di questi sistemi non ha bisogno di alcuna infrastruttura né di piattaforma di carico o equipaggiamento dedicato ed è possibile metterle in servizio senza investimento.

L'Unione Europea ha già autorizzato la Francia a sovvenzionare questi sistemi fin dal 2003 con Decisione C(2003) 664 Tuttavia, malgrado questa vantaggiosa Decisione, la Francia non utilizza ancora questi sistemi che sono distribuiti dalla società ECORAIL, filiale di SNCF.



9/ Perpignan-Figueras: un esempio da non seguire



La linea Perpignan-Figueras, che avrebbe dovuto permettere dal 2012 il trasferimento delle merci (10.000 autocarri/giorno) sulla strada verso il Perthus) ad un costo di 24,77 M€/km ed una crescita del traffico viaggiatori, è fallita nel mese di luglio 2015



Malgrado il fallimento dichiarato nel 2015 e l'obbligo previsto dal Codice dei Trasporti (Art. L1511-6), la valutazione socio-economica non è ancora disponibile.

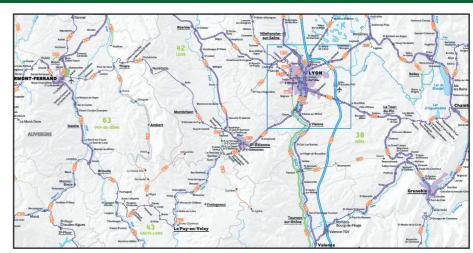
Le concessionnaire de la ligne TGV Barcelone-Paris dépose le bilan

LE MONDE ECONOMIE | 20.07.2015 à 06h45 • Mis à jour le 20.07.2015 à 08h08 | Par Sandrine Morel (gournaliste/sandrin

Faute d'accord avec ses créanciers pour renégocier une dette de plus de 400 millions d'euros, le consortium franco-espagnol TP Ferro, détenu à parts égales par les groupes de construction rrançais Eiffage et espagnol ACS, a annoncé, le 17 juillet, « une demande volontaire de mise sous administration judiciaire » devant le tribunal de commerce de Gérone, ce qui revient à déposer le siète.

Sull'itinerario Torino-Lione circolano 3 volte meno di autocarri (3000/giorno) che sulla Perpignan-Figueras mentre il suo costo di costruzione sarebbe 6 volte più caro (150 M€/km). Come si può pretendere che il progetto della Torino-Lione non sia votato ad ineluttabile fallimento e non violi le regole europee sul debito pubblico ?

10/ Lavori utili e necessari nella regione Auvergne Rhône-Alpes



Dei bisogni urgenti : Raddoppiare la linea a binario unico per "Non c'è un bacino di popolazione suffila sicurezza e i tempi di percorrenza. ciente tra Lione e Torino/Milano o tra

- Aix les Bains Annecy Genève Grenoble Valence
- Saint Etienne Clermont-Ferrand Lyon Chambéry
- Saint Etienne Le Puy en Velay Lyon Rives Grenoble

Il costo è stimato a 2.5 a 3 miliardi di euro.

Cosa afferma la SNCF (Estratto da un articolo apparso su Mobilicités del 18/3/2016)

In privato, il presidente di SNCF Guillaume Pepy è preoccupato per i fondi che la Francia dovrà dedicare al progetto, probabilmente stornati dai bilanci dell'AFITF per i prossimi quindici anni.

"Rappresenterà una somma di denaro in meno per modernizzare la rete ferroviaria esistente".

"Non c'è un bacino di popolazione sufficiente tra Lione e Torino/Milano o tra Parigi e Torino/Milano che possa fare esplodere il traffico. Non è come la Parigi-Londra collegata con la galleria sotto la Manica, spiega un dirigente di SNCF mobilità. Operiamo tre TGV tutti i giorni sull'Italia, ne potremo dedicare in cinque o sei in totale ma non di più, dato che il costo della struttura e la sistemazione delle aree circostanti farà esplodere i pedaggi, esattamente come accade sulla linea AV Tours-Bordeaux (SEA)."