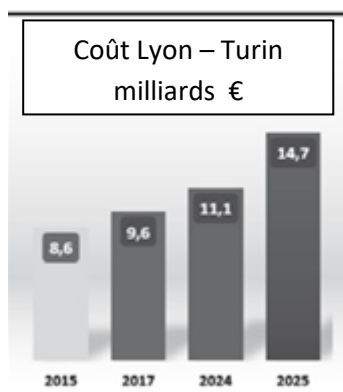


Lyon-Turin : il manque de la clarté et de la transparence



Pour ce projet le droit des citoyens de connaître l'utilisation des deniers publics est bafoué.

Les travaux du projet d'une deuxième ligne ferroviaire de 260 km pour passagers et marchandises entre Lyon et Turin, en cours d'exécution, concernent en grande partie la préparation de l'excavation du tunnel de base à deux tubes de 57,5 km chacun sous le massif du Mont-Cenis

Dès le début, l'opinion publique a prêté une grande attention au coût probablement élevé d'un tel grand ouvrage, financé par l'Italie, la France et l'Union européenne

Les augmentations du coût

En 2015, la société de droit français TELT le Promoteur public du projet, comme prévu par les accords entre l'Italie et la France, a rendu public le coût de 8,6 milliards d'euros (valeur 2012) certifié par Société de conseil belge Tractebel Engineering SA/TUC Rail.

En 2017, le CIPE a constaté que le coût avait augmenté à 9,6 milliards d'euros, soit une augmentation de 11,6% par rapport au montant de l'estimation de 2015

En juillet 2024, le conseil d'administration de TELT a pris acte, sans faire de commentaire, que le coût avait augmenté à 11,1 milliards d'euros (valeur 2012). Le montant était indiqué dans le rapport d'actualisation du coût de la société de conseil italienne Bernoni Grant Thornton. L'augmentation sur la première évaluation est de 29%.

Le vice-ministre des infrastructures italien Edoardo Rixi a ensuite précisé au Parlement le 13 mars 2025 que le coût estimé du tunnel de base est aujourd'hui de 14,7 milliards d'euros (valeur 2025), soit une augmentation par rapport au premier coût estimé de 8,6 milliards d'euros (valeur 2012) de + 71%.

Ceux qui payent veulent savoir combien et pourquoi

« PresidioEuropa » NO TAV, qui depuis des décennies recueille et diffuse des informations sur les coûts du Lyon-Turin, a voulu y voir clair et a demandé l'Accès Civique au dossier

d' « actualisation » du coût du projet aux 6 acteurs qui vraisemblablement le possèdent et/ou le connaissent, voici leurs réponses :

* TELT ne l'a pas rendu publique sur son site et a refusé l'accès public, sans justification

- Le MIT (Ministère des infrastructures et transports italien) n'a pas encore répondu à la demande d'Accès Civique du 20 janvier 2025.

- Les Ferrovie dello Stato, actionnaire à 50% de TELT, ont déclaré connaître le dossier, mais ne peuvent le mettre à disposition du public car elles sont cotées en Bourse.

- CINEA l'Agence de la Commission Européenne qui finance à 50% le projet déclare ne pas en être en possession ;

- Monsieur Mathieu Grosch coordinateur européen du projet et fonctionnaire de la Commission Européenne, siège dans le Conseil d'administration de TELT est au courant de l'existence du dossier mais ne le possède pas.

- Le Ministre français des transports actionnaire à 50% de TELT ne répond pas à la demande du Député français de la Savoie Jean-François Coulomme.

Le refus d'accès au document

Si toutes ces acteurs refusent l'Accès public ce pourrait être parce qu'un tel dossier d'actualisation des coûts pourrait contenir des informations très intéressantes et peut-être embarrassantes.

Les motivations que TELT a avancées pour refuser l'accès aux informations sont à notre avis un prétexte. Dans le recours présenté par « PresidioEuropa » NO TAV à TELT il est dit que « les exceptions à l'accès civique généralisé sont de strict interprétation » mais TELT se faisant fort de son pouvoir, invoque l'exception du secret financier, et ne donne aucune explication, ainsi il ne précise pas quel serait le préjudice concret qu'il subirait s'il communiquait de telles informations.

De plus, le renvoi de TELT à sa note communiquée de juillet 2024 (qui contiendrait tous les éléments pour arriver à justifier le nouveau coût de 14,7 milliards €) est évasif car un tel document a un contenu purement littéral, ne contenant aucune information technico économique quantitative, ni sur les modalités de l'actualisation des coûts.

Le droit de savoir est un droit fondamental pour la démocratie, nous sommes convaincus que prétendre à la clarté et à la transparence est donc une bataille juste et nécessaire pour laquelle, dans le recours engagé, il est souligné que les éléments qui ont déterminé le nouveau coût doivent être quantitativement connus de tous, puisqu'ils impactent l'utilisation des ressources de la collectivité.

Rendez-vous au prochain épisode de cette préoccupante histoire de l'opacité.

Le détail des motivations des refus et les documents afférents sont accessibles sur le site :

www.presidioeuropa.net/blog/?p=32735

que nous vous invitons à consulter.

Paolo Prieri , PresidioEuropa NO TAV



Pro Natura Notiziario



obiettivo ambiente

Torino-Lione, mancano chiarezza e trasparenza



Per questo progetto il diritto dei cittadini a conoscere l'uso del denaro pubblico è offeso

I lavori del progetto per una seconda linea ferroviaria passeggeri e merci di 260 km tra Torino-Lione, in corso di esecuzione, si riferiscono in gran parte alla preparazione dello scavo della galleria di base a due canne del Moncenisio di 57,5 km.

Fin dall'inizio l'opinione pubblica dette molta attenzione al probabile elevato costo di una tale grande opera, finanziata dall'Italia, dalla Francia e dalla Unione Europea.

Gli aumenti del costo

Nel 2015 la società di diritto francese TELT, il Promotore pubblico del progetto, come previsto dagli accordi tra Italia e Francia, rese pubblico il costo di euro 8,6 miliardi (valore 2012) certificato dalla società di consulenza belga Tractebel Engineering SA/TUC Rail. Nel 2017 il CIPE deliberò che il costo era salito a euro 9,6 miliardi, con un aumento dell'11,6% sull'importo di euro 8,6 miliardi.

Nel mese di luglio 2024 il CdA di TELT prese atto, senza fiatare, che il costo era salito a euro 11,1 miliardi (valore 2012). L'importo era indicato nel rapporto di Attualizzazione del Costo della società di consulenza italiana Bernoni Grant Thornton. L'aumento sulla prima valutazione è del 29%.

Il vice ministro delle infrastrutture Edoardo Rixi ha successivamente precisato al Parlamento il 13 marzo 2025 che il costo stimato della galleria di base è da considerare oggi di euro 14,7 miliardi (valore 2025). L'aumento rispetto al primo costo stimato di euro 8,6 miliardi (valore 2012) è del 71%.

Chi paga vuole sapere quanto e perché
"PresidioEuropa" NO TAV, che da decenni raccoglie e diffonde informazioni sui costi della Torino-Lione, ha voluto vederci chiaro e ha chiesto l'Accesso Civico al Dossier di "Attualizzazione" del costo del progetto

ai 6 soggetti pubblici che verosimilmente lo possiedono e/o lo conoscono, queste le loro risposte:

- TELT non lo ha reso pubblico nel suo sito e ha negato l'Accesso pubblico, infra le motivazioni,
- il MIT (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) non ha ancora risposto alla richiesta di Accesso Civico del 20 gennaio 2025,
- le Ferrovie dello Stato, azionista al 50% di TELT, hanno dichiarato di conoscere il Dossier ma non lo possono mettere a disposizione del pubblico perché società quotata in Borsa,
- CINEA, l'Agenzia della Commissione Europea che finanzia al 50% il progetto, dichiara di non esserne in possesso,
- il sig. Mathieu Grosch, Coordinatore europeo del progetto e funzionario della Commissione europea, siede nel Consiglio di Amministrazione di TELT, è al corrente della sua esistenza ma non lo possiede,
- Il Ministero francese dei Trasporti, azionista al 50% di TELT, non risponde alla richiesta del deputato francese della Savoia Jean-François Coulomme.

La Negazione dell'Accesso ai Documenti

Se tutti questi soggetti negano l'Accesso pubblico sarà forse perché tale Dossier di attualizzazione dei costi potrebbe contenere delle informazioni molto interessanti e forse imbarazzanti?

Natura d'Appennino

Mentre questo numero di "Obiettivo ambiente" è in stampa è prevista Sabato 21 giugno, presso il Rifugio delle Quattro Province di Capanne di Cosola (Cabella Ligure, AL) la quinta edizione di "Natura d'Appennino", un incontro aperto a tutti, animato da esperti di varie discipline naturalistiche, finalizzato ad accrescere le conoscenze sui valori ambientali e sulla biodiversità dell'Appennino Settentrionale (con particolare attenzione all'area delle Quattro province: Alessandria, Piacenza, Pavia, Genova), e la consapevolezza della necessità di accrescere i livelli di tutela degli stessi attraverso opportune misure normative.

L'incontro è organizzato dal Comitato per il territorio delle Quattro Province, in collaborazione con il Rifugio delle Quattro Province, il CAI di Novi Ligure, le Aree Protette dell'Appennino Piemontese, la LIPU e il Museo Civico di Storia Naturale di Stazzano.

Al mattino è prevista una breve escursione con l'entomologo Carlo Cabella, in questa edizione l'obiettivo sono gli Insetti, con particolare riferimento ai Lepidotteri.

Le motivazioni che TELT ha posto per negare l'accesso sono a nostro avviso pretestuose. Nell'articolato ricorso presentato a TELT da "PresidioEuropa NO TAV" è detto che "le eccezioni all'Accesso Civico Generalizzato sono di stretta interpretazione", ma TELT, facendosi forte del suo potere, invoca l'eccezione del "segreto finanziario", non offre alcuna spiegazione, così come non precisa quale sarebbe il "pregiudizio concreto" che subirebbe ove comunicasse tali informazioni.

E ancora, il rinvio di TELT alla sua Nota stampa del luglio 2024 (che conterrebbe tutti gli elementi per arrivare a giustificare il nuovo costo di euro 14,7 miliardi), è elusivo perché tale documento ha carattere meramente letterario non contenendo informazioni tecnico/economiche quantitative e le modalità dell'attualizzazione dei costi.

Il diritto di sapere è un diritto fondamentale per la democrazia, siamo convinti che pretendere chiarezza e trasparenza sia dunque una battaglia giusta e necessaria.

Per cui nel ricorso è sottolineato che gli elementi che hanno determinato il nuovo costo devono essere quantitativamente conosciuti da tutti, impattando sull'utilizzo delle risorse della collettività.

Alla prossima puntata di questa preoccupante Storia di Opacità.

Il dettaglio delle motivazioni delle negazioni e i relativi documenti sono contenuti sul sito www.presidioeuropa.net/blog/?p=32735 che invitiamo a consultare.

Paolo Prieri, PresidioEuropa NO TAV

Gli incontri pomeridiani sono incentrati su progetti specifici, e spaziano dalla salvaguardia degli alberi vetusti, alla tutela della nidificazione della Ghiandaia marina, ad alcuni approfondimenti di studio su ittiofauna ed erpetofauna per arrivare alla coesistenza con i grandi predatori, Lupo in particolare, e ad un nuovo progetto regionale sui Chiroteri. Da parte della LIPU è prevista l'illustrazione e l'individuazione della Rete ecologica nel territorio della Provincia di Alessandria, nell'ambito dell'attuazione del Progetto *Life NatConnect* 2030, rilevante per le finalità di salvaguardia della biodiversità. Il Comitato per il territorio delle Quattro Province è attivo ormai da oltre 15 anni su tematiche ambientali, in particolare nel contrasto ai progetti di impiantistica eolica che ancora minacciano i crinali appenninici al confine tra Piemonte e Lombardia in aree di particolare valore ambientale. A margine dei numerosi interventi sui vari temi naturalistici, è previsto anche il punto sull'impianto eolico Monte Giarolo, che ha visto un'attiva azione delle Federazione nazionale Pro Natura per la difesa del territorio. Ora si attende il pronunciamento del Ministero dell'Ambiente e dello sviluppo Economico.