

DINIEGO DI CONTRIBUTO FINANZIARIO DELLA UE PROGRAMMA DI LAVORO PLURIENNALE 2014 - 2020

DOMANDA

Per il **DINIEGO** di un Contributo
Finanziario dell'Unione Europea nel campo
della rete Transeuropea dei Trasporti

Programma di lavoro pluriennale 2014 – 2020

BANDO 2014

**Nuova linea ferroviaria Lione Torino
Parte comune Franco Italiana della
sezione internazionale**



PREMESSA

QUESTA DOMANDA HA LO SCOPO DI RICHIEDERE ALLA COMMISSIONE EUROPEA DI NEGARE QUALSIASI TIPO DI FINANZIAMENTO AL PROGETTO FERROVIA AD ALTA VELOCITA' TORINO LIONE PER I MOTIVI DI SEGUITO ELENCATI.

FATTORI SPECIFICI

L'indeterminatezza dei costi e del tracciato della "tratta comune italo francese" di cui viene richiesto il finanziamento alla UE

Il progetto riguarda la parte comune di una linea ferroviaria ad Alta Velocità tra Italia e

Costo totale del progetto d'insieme in euro costanti (valuta gennaio 2006):

- Studi e indagini geognostiche: 342 M€
- Spese di committenza : 445 M€
- Lavori: 9 033 M€
- Totale : 9 820 M€

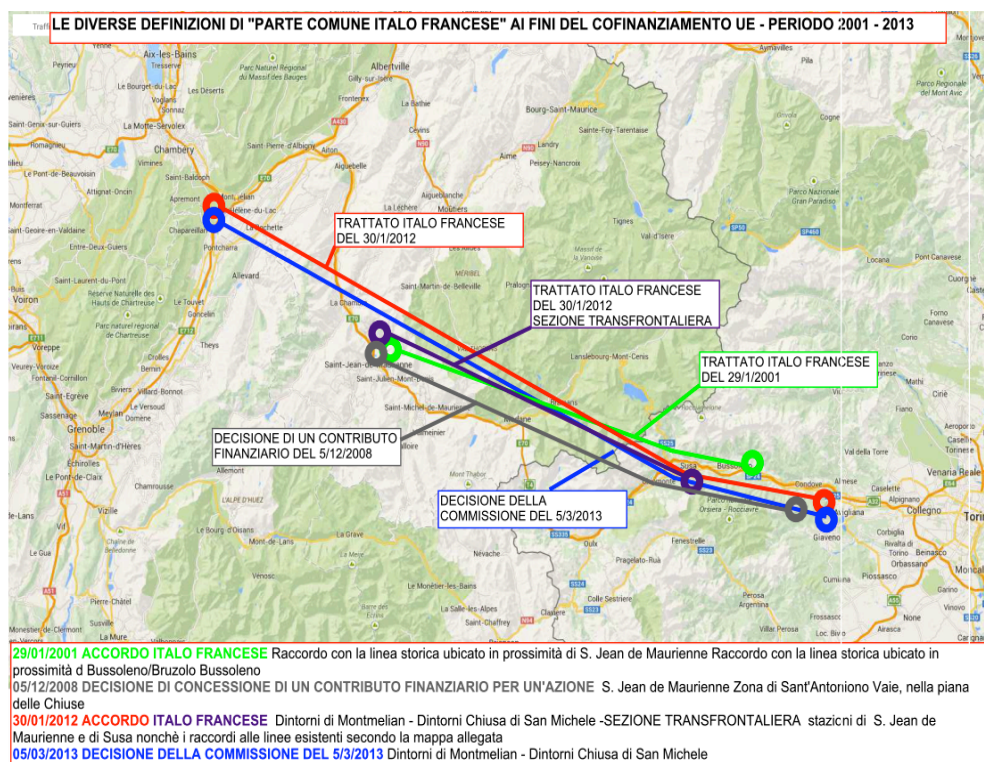
Costo totale del progetto d'insieme in euro correnti:

- Studi e indagini geognostiche: 378,6 M€
- Spese di committenza : 550 M€
- Lavori: 13 020 M€
- Totale : 13 948,6 M€

Francia con un tunnel di base di 57 km, tra Susa (Italia) e St Jean de Maurienne (Francia), a cui sono stati aggiunti, rispetto al trattato italofrancese di Torino del 30.1.2001, un tunnel di accesso dal lato italiano (Orsiera) di 22 Km, e, successivamente (accordo italofrancese del 30.1.2012) i tre tunnel di accesso francesi di Belledonne, Chartreuse, e Glandon per complessivi 30 Km.

La stima del progetto, secondo la Decisione di finanziamento UE per il periodo 2007-2014 era di 9.820 milioni di euro costanti in valuta gennaio 2006, corrispondenti 13.948 milioni di euro correnti.

Le numerose variazioni di lunghezza della **tratta comune italo francese** inserite nei successivi accordi tra Italia e Francia e tra Italia Francia ed Unione Europea e l'artificio di



parlare per fasi, non permettono di quantificare la esatta estensione della parte comune. Secondo l'ultimo trattato ratificato tra Italia e Francia, stipulato il 30.1.2012, rispetto ai due atti precedenti si estenderebbe ulteriormente di 33 km in territorio francese, inglobando tre tunnel con un incremento di chilometri e di spesa del 40%. In

questo caso, in base al costo al chilometro medio della Decisione del 2008, ancora riferito al

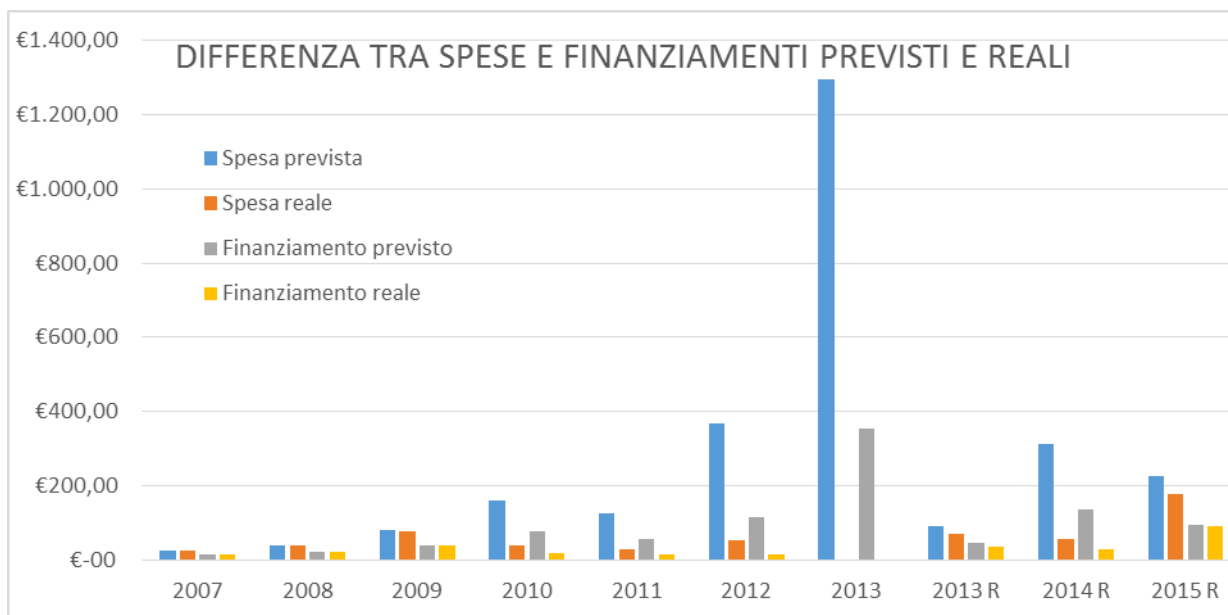
gennaio 2006 il totale diventerebbe 14 miliardi di euro in euro correnti. Però la Unione Europea non sembra avere ancora accettato questa estensione. A questi 14 miliardi di euro vanno aggiunte le rivalutazioni di 10 anni (2006-2015) ed i maggiori costi derivanti dalle rilevanti modifiche del progetto ancora in corso di definizione da parte italiana, il costo delle due stazioni TGV di St Jean e Susa, con tutte le sistemazioni infrastrutturali connesse, ed infine la traduzione in euro correnti con il calcolo del costo finanziario per 10 anni.

I governi italiano e francese partecipano con le rispettive quote del 57,9 % e 42,1 %

Le vicissitudini del contributo finanziario da parte della UE

Il progetto 2007 EU -06010-P, è stato oggetto del contributo finanziario del 5 dicembre 2008, C(2008) 7733, per un importo di 671 milioni assegnato ad Italia e Francia secondo le loro quote

La decisione C(2008) 7733 è stata modificata, in riduzione, dalla decisione C (2009) 8310



del 21 ottobre 2009 ed, in maniera consistente, dalla decisione della Commissione Europea del 5.3.2013 che, in considerazione della incapacità di spesa della LTF al termine contrattuale del 31.12.2013, prospettava un utilizzo solo del 15% dei fondi fissati dal cronoprogramma

La decisione della Commissione Europea del 5.3.2013 ha:

1. prorogato di due anni la scadenza dei termini del cronoprogramma originale del 2008, ovvero sino al 31.12.2015
2. ridotto l'ammontare delle spese ammissibili a contributo dagli originali 2.091 milioni (pag 25 della decisione del 5.12.2008) a 890 milioni (pag 15 della decisione del 5.3.2013) con una riduzione del 59%, da considerare ancora non definitiva in quanto l'andamento delle spese effettuate da LTF nel 2014 e in previsione nel 2015 ha mostrato ulteriori gravi incapacità di realizzazione dei lavori.
3. Conseguentemente alla riduzione delle spese ammissibili ha ridotto il contributo da 671 a 395 milioni l'aiuto finanziario dell' Unione Europea

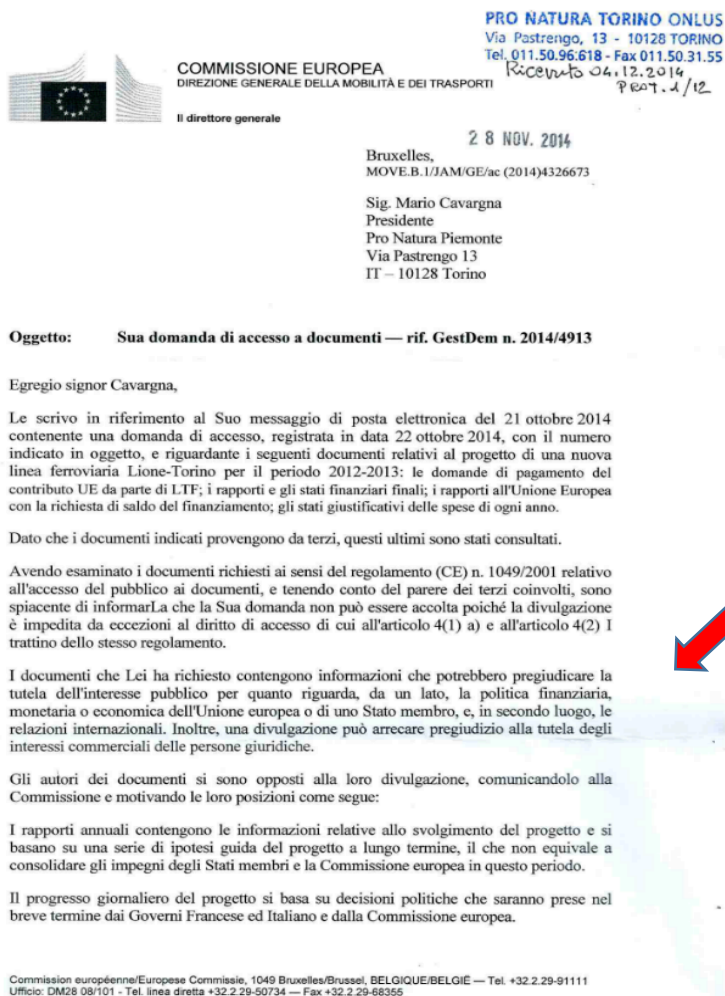
L'inefficienza di spesa vanifica il senso del contributo finanziario della Unione Europea. Il grafico illustra il consuntivo delle spese programmate, spese effettivamente sostenute, dei finanziamenti come da programma e dei finanziamenti che è stato possibile erogare e dimostra che le spese realizzate nei sette anni prefissati che scadevano al 31.3.2013, sono state solo 330 milioni pari al 15% del programma , ed il finanziamento utilizzato solo

150 milioni su 671 concesso !!

Prorogando di altri due anni il termine ed ipotizzando che per il 2015, come pare ormai assodato dalle dichiarazioni della CIG, non sia più impiantato il cantiere a Susa, i consuntivi finali del vecchio finanziamento concesso il 5.12.2008 sarebbero stati 560 milioni di spese effettuate e 270 milioni di finanziamento riscosso con una perdita di finanziamento di 400 milioni, pari al 60%.

A rigor di termine dei documenti preparatori del finanziamento 2007-2013 questo dovrebbe escludere la Torino Lione dalla possibilità di accedere al finanziamento

Mancata trasparenza dei dati relativi ai pagamenti



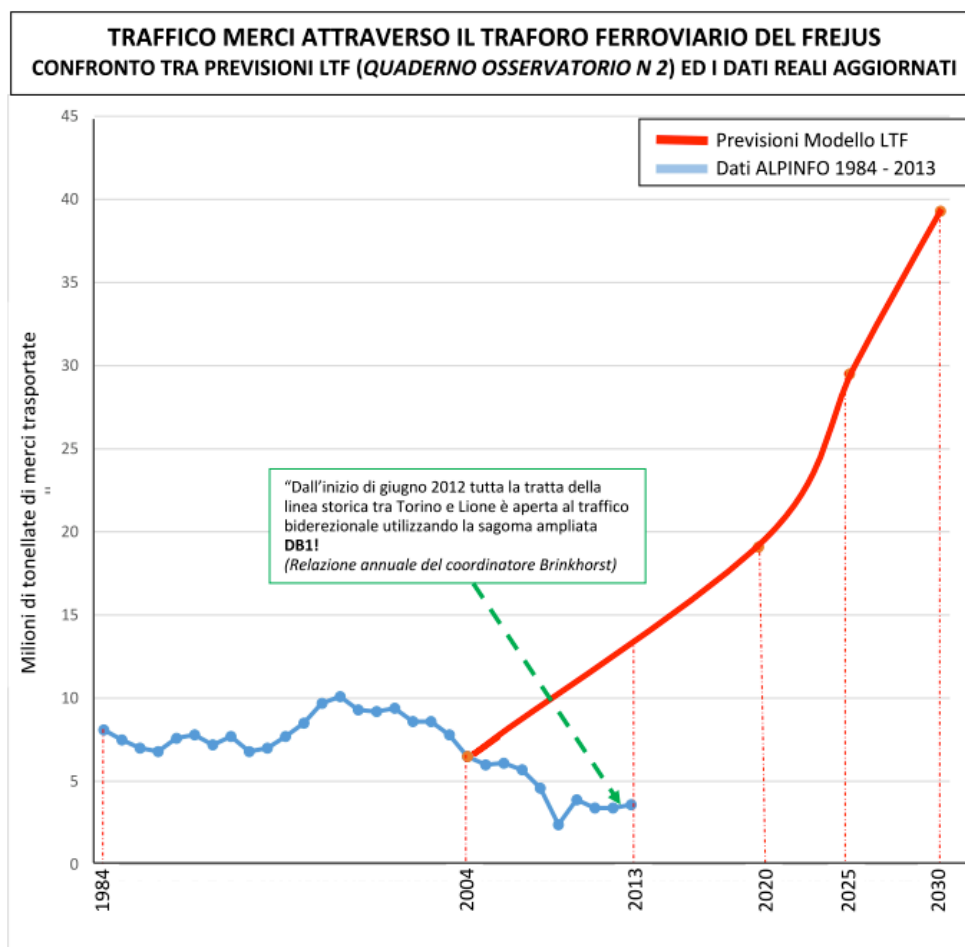
Pur essendo i pagamenti della Unione Europea dati pubblici: ancor più a seguito della direttiva sulla trasparenza (CE) 1049/2000, è stato estremamente difficile ottenerli. Per quelli fino al 2011 la Pro Natura Piemonte, nella persona del signor Mario Cavargna, la seconda volta ha dovuto ottenere una specifica decisione del Segretario Generale della Commissione Europea, signora Catherine Day il 19.7.2013 sul GESTDEM 2013/276. Nonostante questo, la successiva domanda di avere gli stessi dati per il 2012 ed il 2013, avanzata con GESTDEM 2014/2013 del 21 ottobre 2014, è ancora bloccata dalla opposizione delle autorità francesi ed italiane. La segretezza con cui si cerca di difendere dati di nessuna rilevanza, come i contributi erogati dalla U E, induce a pensare che vi siano irregolarità che si cerca di non rendere pubbliche. Come dimostra la lettera della Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea del 28.11.14, con cui nega di consegnare la

documentazione).

Inesistenza di colli di bottiglia, strettoie e vincoli al traffico nella sezione interessata

Il grafico seguente evidenzia come le previsioni di traffico merci futuro, fatte da LTF nel 2004 e fatte proprie dall' Osservatorio del Governo italiano con presidenza di Mario Virano, sono totalmente divergenti dalla realtà dei traffici rilevata da Alpinfo negli ultimi dieci anni. La ferrovia del Frejus ha inaugurato il binario di salita nel 1983 quindi si tratta di una infrastruttura moderna, poi continuamente adeguata a tutti gli standard richiesti. Il traforo ferroviario storico è stato portato alla sagoma GB1 che permette il passaggio dei mezzi pesanti sino a 4 metri di altezza, poi è stato radicalmente rinnovato. Dal giugno 2012 tutta la tratta Torino Lione è stata messa in servizio con la sagoma GB1 (cnfr la "Relazione

annuale del corridoio 6 "ottobre 2013 pag 12). Un ulteriore ampliamento della altezza non darebbe alcun risultato perchè la sagoma GB1 è quella massima presente sulla rete ferroviaria

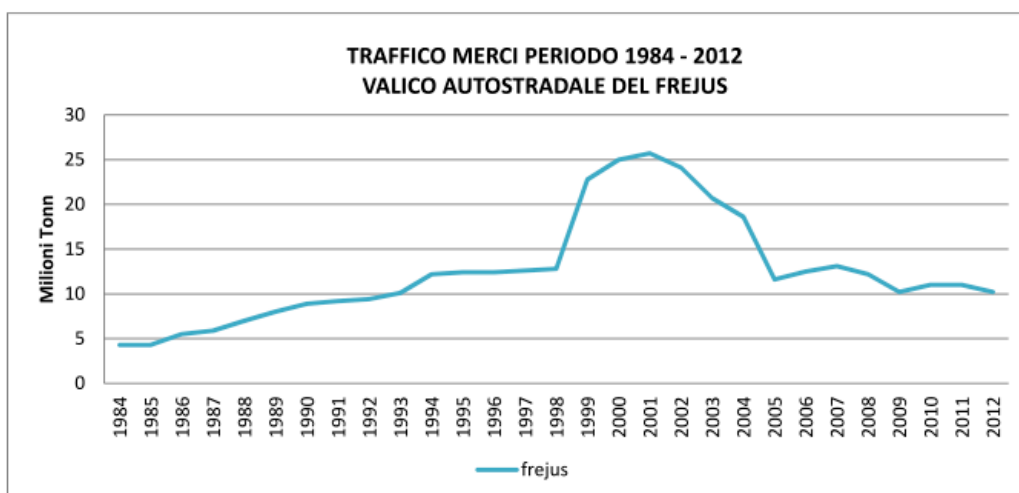


francese ed, in Italia, una sagoma maggiore è disponibile solo nelle linee collegate al Brennero, non in quelle in qualche modo afferenti a Torino.

La questione dell'andamento dei traffici è fondamentale perchè il trattato italofrancese del 31.1.2001, che ha dato inizio agli studi e progetti pone come condizione di fondo, la entrata in servizio dell'opera alla saturazione dei valichi esistenti. Nella realtà, la saturazione dei

valichi, che nel 2001 era remota, lo è ancora di più , con la acquisizione di sempre maggiore capacità residua.

La nuova ferrovia Torino Lione si affiancherebbe strettamente alle due infrastrutture esistenti cioè il tunnel ferroviario attuale ed il tunnel e l'autostrada del Frejus.



Il grafico a fianco dimostra che il calo delle merci è non è dovuto alle condizioni della ferrovia, ma è un

generalizzato calo del traffico di transito su tutto l'arco alpino occidentale. La curva di crescita negli anni 199 - 2006 è solamente la conseguenza della chiusura del Traforo del Monte Bianco.

L'apertura al traffico della seconda canna del tunnel autostradale del Frejus

A dimostrazione della falsità delle dichiarazioni ufficiali che vedono la futura Torino Lione come mezzo per togliere il traffico autostradale e convogliarlo su rotaia vi è la recentissima conferma da parte dei Governi. Inizialmente quella che ora è la seconda canna del Traforo autostradale del Frejus venne progettata esclusivamente quale canna di sicurezza al servizio della galleria esistente, anzi venne detto dalle autorità che quello era un adeguamento indispensabile e voluto dalle normative europee. Il 3.12.2012, con una decisione discutibilissima, confermata quest'anno, i governi italiano e francese hanno deciso che la canna di sicurezza diventa a tutti gli effetti una canna di transito con conseguente raddoppio del Tunnel e della sua capacità di traffico..

L'apertura di questa 2° canna autostradale dimostra la indifferenza dei due governi al problema del riequilibrio modale per cui, mentre si parla di investire somme colossali per un tunnel di base ferroviario, non si curano di incrementare la concorrenza alla ferrovia attuale.

Impatto energetico/ambientale e socio economico

La costruzione della infrastruttura in oggetto, non necessaria perchè non vi sono strettoie che vincolino il traffico di merci e passeggeri, produrrebbe un gigantesco impatto ambientale, sviluppandosi lungo fondovalle alpini densamente popolati. L'insieme di tutte le gallerie necessarie a rendere agibile l'intera tratta Torino Lione richiede la formazione di 42 milioni di mc di smarino cioè l'equivalente di 42 parallelepipedo ognuno grande come una delle vecchie " Torri Gemelle" di New York. E volumi di cemento pari ad un terzo di queste. Tutto questo, insieme alla previsione degli inquinamenti prodotti dai cantieri, ha provocato la protesta di una regione di 200.000 abitanti interessata da questa linea.

Uno studio apposito compiuto alla Università di Siena nel 2006 da M. Federici ed ampliato da Sergio Ulgiati professore ordinario in quell' ateneo, ha calcolato il consumo energetico necessario per la costruzione dell' immensa infrastruttura, dimostrando che il bilancio energetico è negativo, anche con volumi di traffico ragionevolmente in linea con quelli ipotizzati. Inoltre il tunnel di base, a causa della copertura di oltre 2.500 metri di rocce, oltre al consumo di energia per l'esercizio, richiede un consumo significativo per la ventilazione e molto di più per il raffreddamento, essendo la temperatura delle rocce del tratto interno del tunnel, mediamente sopra i 50 ° C .

Fallimento dell'attività dell'Osservatorio sulla Torino Lione e contrarietà delle Amministrazioni locali.

L'azione dell' Osservatorio sulla Torino Lione, istituito dal Governo italiano nel marzo 2006 e presieduto sin dall'inizio da Mario Virano è stata inconcludente e provocatoria ed a nove anni dalla sua nomina la quasi totalità delle amministrazioni comunali interessate dalla linea sono schierate contro la sua realizzazione. Inoltre l' Osservatorio dal gennaio 2010 ha escluso dal tavolo i Comuni che erano contrari alla realizzazione della Torino Lione, pertanto esso si regge sul fatto che i componenti espressione delle Amministrazioni locali sono solo quelli favorevoli all'opera e vista la contrarietà delle Amministrazioni interessate dal percorso della Torino Lione, le Amministrazioni presenti all'interno dell'Osservatorio sono appartenenti a valli non toccate dalla costruzione di questa infrastruttura. Nonostante l' apparente attivismo ed il favore datogli dai mezzi di comunicazione, a partire dal 2005, al momento in cui fu assaltato il cantiere di Venaus in cui c'erano 22 comuni della Bassa Val di Susa su 23, che erano assolutamente contrari al tunnel di base. Si è arrivati al 2015, con una situazione analoga, sostituendo solo il comune di Susa, che è passato al fronte contrario, con quello di S. Antonino che ha invece fatto il percorso inverso. L'Osservatorio è stato un mero artificio utilizzato dal Governo italiano per millantare in Europa un presunto favore delle amministrazioni e delle popolazioni locali interessate all'opera, fatto smentito dai numerosi atti amministrativi prodotti.

Inefficienza amministrativa, di spesa e di realizzazione dei lavori dello staff che gestisce il progetto della Torino Lione

TABELLA RIASSUNTIVA RITARDI SUL CRONOPROGRAMMA

Cronoprogramma stabilito dalla Decisione di finanziamento da parte della UE del 5/12/2008

NUMERO DELLA TAPPA (Come da cronoprogramma della Decisione di finanziamento del 5/12/2008)	DENOMINAZIONE DELLA TAPPA	DATA INDICATIVA PREVISTA	DATA EFFETTIVA	RITARDO
1	Emissione del decreto di dichiarazione di utilità pubblica in Francia	31/12/2007	Era già ottenuta al momento della decisione del 5/12/2008	
2	Completamento della discenderia di Modane	31/1/2008*	31/1/2008	*Iniziata il febbraio 2002 lo scavo doveva durare 40 mesi (quindi terminare a giugno 2005) quindi in ritardo rispetto alle previsioni originali 30 MESI
3	Fine del Progetto preliminare (compresi gli studi ambientali)	28/2/2008	10/8/2010	30 MESI
4	Completamento della discenderia di La Praz	30/4/2009*	30/11/2010	*Iniziata il gennaio 2006 19 MESI
5	Inizio degli studi per il Progetto preliminare	30/5/2009	10/8/2010	15 MESI
6	Accordo tra i due Stati	31/7/2009	30/1/2012	30 MESI
7	Inizio dei sondaggi in Italia*	30/9/2009	11/1/2010	3 MESI
8	Accordo di realizzazione della galleria della Maddalena	30/11/2009	18/11/2010	12 MESI
9	Rilascio della DUP complementare in Francia	31/12/2009	31/3/2011	15 MESI
10	Inizio dei lavori della galleria della Maddalena	1/1/2010	15/1/2012	24 MESI
11	Creazione del promotore pubblico	31/1/2010	Previsto 25/2/2015	61 MESI
12	Completamento della discenderia di Saint Martin	31/5/2010	31/12/2010	*Iniziata il marzo 2003 lo scavo doveva durare 30 mesi (quindi terminare a settembre 2005) quindi in ritardo rispetto alle previsioni originali 63 MESI
13	Inizio degli studi per il Progetto definitivo	30/9/2010	Inizio LTF 1/1/2012 Presentato 15/4/2013	15 MESI
14	Inizio dei lavori della galleria di Saint Martin la Porte	30/9/2010	1/1/2015	51 MESI
15	Fine dei sondaggi in Italia	30/11/2010		Sono stati eseguiti solamente 8 sondaggi su 34 previsti
16	Fine del Progetto definitivo (compresi gli studi ambientali)	31/1/2011	Marzo 2013	26 MESI
17	Approvazione del progetto definitivo in Italia	28/2/2012	Prevista 28/2/2015	36 MESI
19	Inizio dei lavori di prima fase (Cantiere di Susa)	30/4/2012	Dopo 31/12/2015	44 MESI
20	Indizione della gara d'appalto per i lavori principali	30/9/2012	Dopo 31/12/2015	39 MESI
21	Ordine di servizio per i lavori principali	30/11/2013	Dopo 31/12/2015	25 MESI

Si tratta di un nucleo di persone che opera dal 1996. Si può tracciare una linea continua tra la struttura di Alpetunnel, poi passata a LTF nel 2001 che ora, nel 2015, passerà al nuovo soggetto giuridico. Ma anche tra la Conferenza Intergovernativa, l'Osservatorio del governo italiano guidato da Mario Virano e lo stesso Mario Virano nei suoi ruoli di co presidente della Commissione governativa, di presidente dell'Osservatorio, di Commissario del governo italiano ed ora anche di presidente della nuova società. Un gruppo ristretto, per la parte italiana caratterizzato da una sola persona, che determinerà la gestione futura

come ha determinato in maniera pessima quella passata, nascondendone la realtà dei fatti.

I ritardi accumulati, sia da LTF che dai governi, sul cronoprogramma fissato dalla decisione del 5.12.2008, assommano ad una media di 30 mesi l'uno. Su di un programma settennale che dura 84 mesi significano una inaffidabilità, che si è poi tradotta anche nella inefficienza di spesa. Non è a questo gruppo che si può affidare un'opera che, per le parti comuni italo-francesi, vale circa 20 miliardi di euro, compresi gli oneri finanziari e gli allestimenti tecnici, ed escluso il materiale rotabile.

Le inefficienze nelle opere di scavo sono particolarmente gravi, trattandosi di un progetto che dovrebbe realizzare complessivamente oltre 110 chilometri di galleria in doppia canna: I risultati ottenuti sino ad ora sono disastrosi:

In Francia: per le discenderie monotubo di Modane (iniziata nel 2002) sono occorsi 5 anni per fare 4.000 metri con una media di 2,3 metri al giorno, per quella di La Praz (iniziata nel 2002), 5 anni per fare 2.480 m equivalenti a 1,4 m al giorno e infine per quella di St Martin La Porte: ben 7 anni per fare 2.800 m., equivalenti a meno di un metro al giorno.

In Italia: l'inizio del tunnel geognostico monotubo di Chiomonte era stato presentato da Mario Virano al vertice di Lione il 3.12. 2012. Si lavora con la TBM dal 15.11.13 : attualmente è a 2.400 m.

Lo scavo solo in TBM ha realizzato una media di soli 4,6 metri al giorno, cioè meno della metà del minimo accettabile. Di seguito la tabella riassuntiva della velocità media di scavo.

DISCENDERIA	LUNGHEZZA METRI	DATA INIZIO	DATA TERMINE	DURATA LAVORI	MEDIA DI SCAVO METRI/GIORNO
Saint Martin la Porte	2280	3/2003	5/2010	86	0,9 metodo tradizionale
La Praz	2480	1/2006	4/2009	39	2,2 metodo tradizionale
Modane Bourget	4035	7/2002	1/2008	65	2,0 metodo tradizionale
Chiomonte Maddalena	7540	12/2012	Ad oggi 2300 mt (di cui 2100 con TBM a partire dal 11/2013)	Ad oggi 26 mesi	2,8 metodo tradizionale + TBM

Livello di compimento della parte progettuale e grado di copertura finanziaria

Al momento attuale (26.2.15) non esiste un accordo per iniziare i lavori veri. L'ultimo trattato italofrancese ratificato è quello del 30.1.2012, ed all'articolo 1 specifica che per decidere l'inizio dei lavori occorrerà un protocollo aggiuntivo che non è quello firmato il 24.2.2015 che riguarda essenzialmente la costituzione del nuovo soggetto societario.

Dal punto di vista progettuale, in Italia, si è arrivati solo in extremis ad approvare il progetto definitivo il 20.2.15 che però è stato limitato ai soli 12 chilometri entro il confine italiano e non copre l'impegno per la quota italiana per i lavori in territorio francese. Ed è attualmente in revisione perché la CIG ha votato la rinuncia al cantiere principale del tunnel di base a Susa ed occorrerà avere gli studi di fattibilità per poterlo spostarlo a Chiomonte dove però si dovrà scavare in discesa che dal punto di vista tecnico è sconsigliabile.

Sia in Italia che in Francia, non esiste ancora l'approvazione per le parti del progetto che lo raccordano ai nodi ferroviari nazionali per uno sviluppo complessivo di circa 200 chilometri. La Francia non ha riservato in bilancio le cifre necessarie a costruire la sua quota della parte comune: entrambi i paesi giocano sul concetto equivoco della fascizzazione. In pratica è evidente che nessuno dei due stati ha intenzione di portare a compimento questa realizzazione secondo un progetto ed una tempistica coerente e che entrambi, per motivi di politica regionale, mirano a trascinarlo a tempi lunghissimi, sfruttando i contributi della Unione Europea non come aiuto alla realizzazione, ma come vacca da mungere.

Militarizzazione dell'area di cantiere e delle aree circostanti.

In Italia l'opera di scavo del tunnel geognostico della Maddalena è potuta avvenire grazie ad



una imponente presenza militare di 400 uomini in media ed una apparecchiatura di difesa che cinge il cantiere della Maddalena con tre file di barriere di filo. Queste misure di difesa e di controllo, recentemente hanno stupito l'autrice una giornalista del New York Times che recentemente gli ha dedicato un articolo ospitato nella edizione on line del quotidiano più famoso del mondo (marzo 2014)

Incapace di concedere una soluzione tecnica o politica, il governo italiano, dal 1.1.2012, ha dichiarato il sito del cantiere di Chiomonte e

quelli che verranno in seguito " zona di interesse strategico militare, sorvegliata dai militari, oltre che dalle forze di polizia. I responsabili di LTF hanno dichiarato alla stampa che per questo piccolo cantiere che ha realizzato 2.300 metri di galleria, hanno già speso 10 milioni di euro solo per le strutture di difesa. Altri 20 milioni di euro sono stati spesi dal ministero degli Interni italiano per uomini e mezzi di polizia e dell'esercito. La popolazione e le amministrazioni comunali, dal 1996 compiono manifestazioni pacifiche con decine di migliaia di persone reclamando un confronto tecnico che non sia una commedia con la sceneggiatura già scritta, come è stato quello del cosiddetto Osservatorio che, proprio per questo, è completamente fallito. L'ultimo appello è stato fatto da 24 sindaci nella piazza Castello, che è il cuore storico ed amministrativo di Torino, il 21.2.2015.

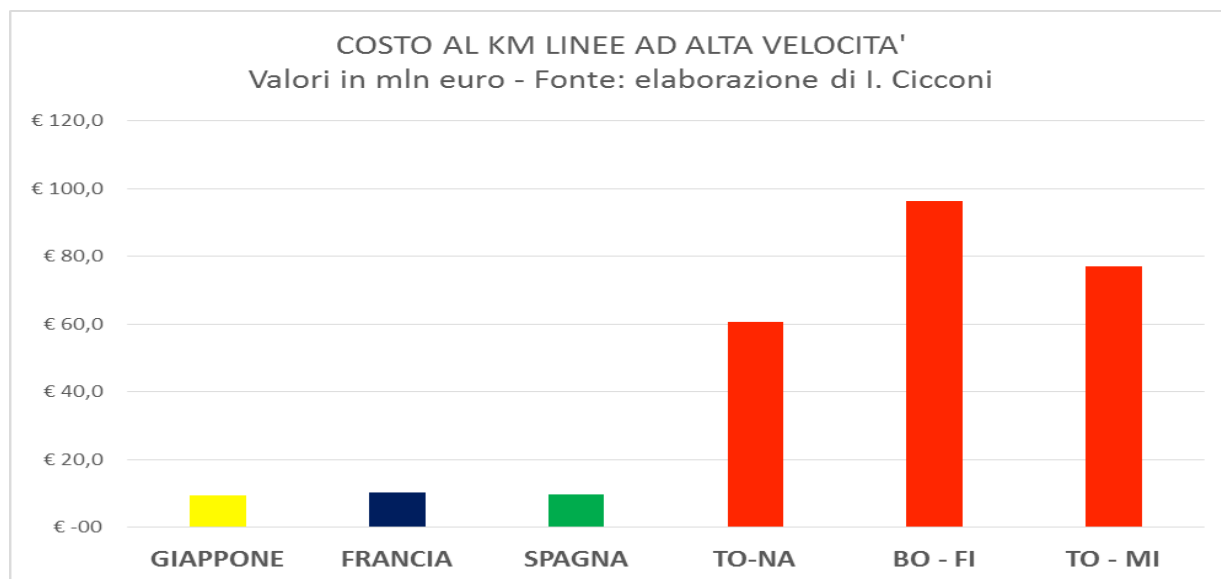
In Italia, l'opposizione alla Torino Lione, sotto l'acronimo di No Tav, è diventata l'emblema della gestione clientelare delle risorse dello Stato e della Unione Europea, per di più imposta con la prepotenza, con l'uso sproporzionato degli arresti e delle condanne, e con mezzi di pura natura militare. L'immagine stessa della Unione Europea viene danneggiata da questo accostamento a militari e reticolati, ed a condanne formulate in base a tesi di accusa proposte dal Tribunale di Torino che hanno sollevato pesanti critiche di una parte della magistratura, e per la cui gravità il Tribunale Permanente dei Popoli (ex Tribunale Russel), da marzo, ha deciso ufficialmente di dedicargli le sue sessioni.

FATTORI GENERALI

Oltre ai fattori specifici, vi sono alcuni fattori di ordine generale che suggerirebbero di non finanziare ulteriormente la Torino Lione, in particolare gli inspiegabili costi chilometri per realizzare l'AV in Italia e la piaga della corruzione, endemica del Paese.

Costo Kilometrico dell'AV in Italia

Come noto, il costo per chilometro dell'Alta velocità in Italia è incredibilmente superiore a quello degli altri paesi europei in cui sono state realizzate line ad AV. Questo aspetto assume maggior valenza se si tiene presente che anche da un punto di vista geomorfologico il territori in cui sono state realizzate le opere sono molto simili, vedasi il grafico sottostante.



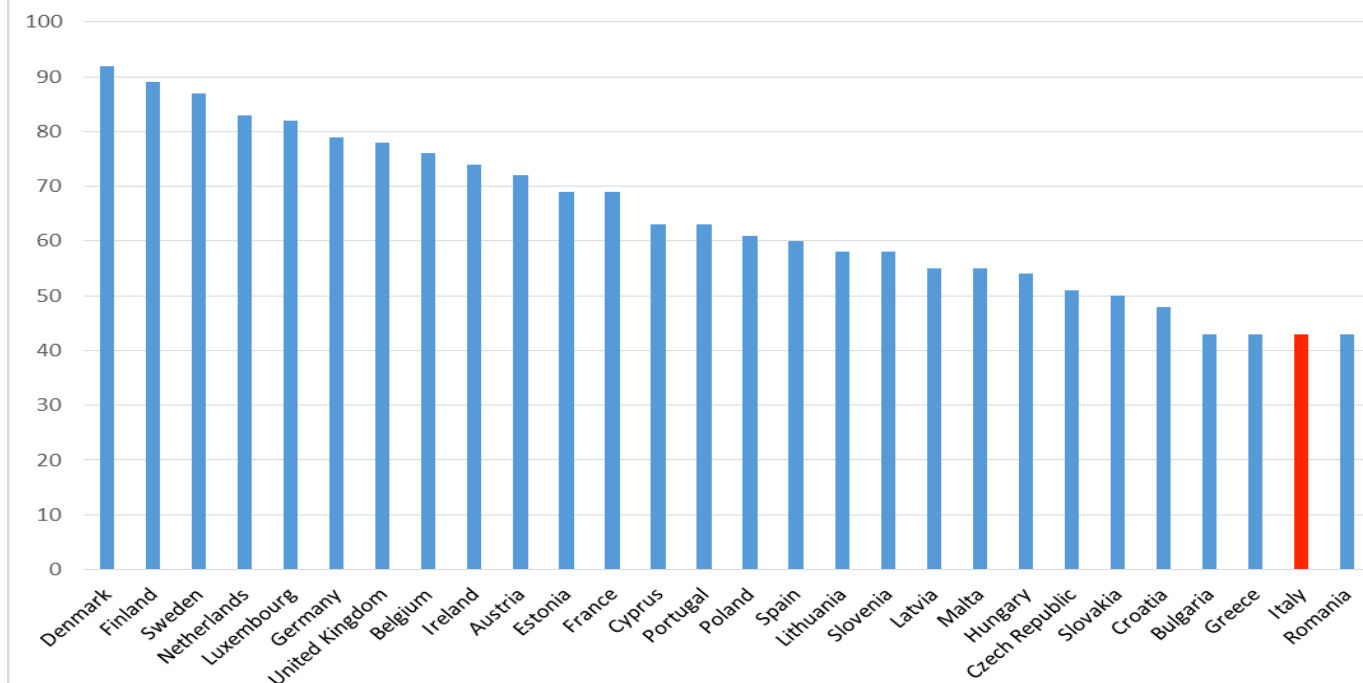
Come si evince la Torino Milano, pur avendo una geomorfologia simile alla Parigi Lione, è costata circa 7 volte tanto, fatto del tutto inspiegabile se non con la opacità che caratterizza tutte le opere pubbliche in Italia.

Corruzione

In Italia, come noto, l'altissimo livello di corruzione drena gran parte delle risorse destinate agli investimenti pubblici. Tutte le opere pubbliche recentemente realizzate hanno dimostrato questa situazione, dalla AV di Firenze all'Expo 2015 di Milano. La lotta alla corruzione è stato l'obiettivo primario (fallito) di tutti i Governi succedutisi alla guida del Paese.

Come

CORRUPTION PERCEPTION INDEX NEI PAESI DELLA UE
VALORE 100 PAESI CON MINOR PERCEZIONE DI CORRUZIONE
VALORE 0 PAESI CON MAGGIOR PERCEZIONE DI CORRUZIONE
Fonte. Transparency International - Corruption Perceptions Index 2014:
Results



Il fatto che l'Italia sia il paese con la maggior percezione di corruzione, dimostra che i fondi europei devono essere erogati con la massima cautela, soprattutto in caso di opere come l'Alta Velocità che è forse il settore più opaco delle grandi infrastrutture in Italia.

Conclusione

Questo sintetico dossier crediamo abbia evidenziato i principali motivi per cui il progetto della linea ferroviaria AV Torino Lione non vada assolutamente finanziato dalla Unione Europea. Il Movimento 5 Stelle attraverso i suoi rappresentanti a tutti i livelli Istituzionali è a disposizione della Commissione per ogni approfondimento e per fornire la documentazione su quanto esposto.

Valle di Susa, 25 febbraio 2015

Adinolfi Isabella,	Membro Parlamento Europeo
Affronte Marco,	Membro Parlamento Europeo
Agea Laura,	Membro Parlamento Europeo
Aiuto Daniela,	Membro Parlamento Europeo
Beghin Tiziana,	Membro Parlamento Europeo
Borrelli David,	Membro Parlamento Europeo
Castaldo Fabio Massimo,	Membro Parlamento Europeo
Corrao Ignazio,	Membro Parlamento Europeo
D'amato Rosa,	Membro Parlamento Europeo
Evi Eleonora,	Membro Parlamento Europeo
Ferrara Laura,	Membro Parlamento Europeo
Gibertoni Giulia,	Membro Parlamento Europeo
Moi Giulia,	Membro Parlamento Europeo
Pedicini Piernicola,	Membro Parlamento Europeo
Tamburrano Dario,	Membro Parlamento Europeo
Valli Marco,	Membro Parlamento Europeo
Zanni Marco,	Membro Parlamento Europeo
Scibona Marco,	Senatore della Repubblica Italiana
Frediani Francesca,	Consigliere Regione Piemonte