

COMUNE DI CAPRIE

Prot. 4364 del 28.11.2017

a:

Ministero Infrastrutture - Direzione generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie

Divisione II - Infrastrutture ferroviarie contratto di programma

Via Giuseppe Caraci, 36

00157 ROMA

dg.tf@pec.mit.gov.it <mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it>

Ministero Ambiente - Direzione VIA

Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo 44

00147 ROMA

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

<mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it>

Ministero Infrastrutture - Struttura Tecnica di Missione

Via Nomentana 2

00161 ROMA

segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it

<mailto:segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it>

Sua Eccellenza il Prefetto di Torino

Piazza Castello 205

10124 TORINO

Fax: 011-5589904

protocollo.prefeto@pec.interno.it <mailto:protocollo.prefeto@pec.interno.it>

Regione Piemonte - Direzione Trasporti

ca Arch. Riccardo Lorizzo

Corso Stati Uniti 21

10128 TORINO

fax 011-432.5785

infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it

<mailto:infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it>

TELT

Via P. Borsellino, 17B

10138 TORINO

telt-sas@pec.it <mailto:telt-sas@pec.it>

Oggetto: ?Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235
della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione -
Sezione Internazionale - Parte Comune Italo - Francese - Sezione
Transfrontaliera - Parte in territorio Italiano?, ubicato nei Comuni di
Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus della Città Metropolitana di
Torino e presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi

degli articoli 166 (e seguenti) del Dlgs 163/2006, come richiamato dal comma 5 dell'art. 169 del Dlgs 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del Dlgs 163/2006.

In relazione all'oggetto, in allegato si trasmettono le osservazioni approvate con deliberazione della Giunta Comunale di Caprie n. 98 del 27.11.2017

distinti saluti
Il Sindaco
Paolo Chirio

Comune di Caprie (TO) - Ufficio Segreteria
Piazza Matteotti, 3 - 10040 Caprie (TO) - Italy
Tel. (+39)011.9632333 - Fax (+39)011.9632917
e-mail: <<mailto:caprie@comune.caprie.to.it>> caprie@comune.caprie.to.it
pec: <<mailto:comune.caprie.to@legalmail.it>> comune.caprie.to@legalmail.it
sito web: <<http://www.comune.caprie.to.it/>> www.comune.caprie.to.it



COMUNE DI CAPRIE

c.a.p. 10040 – Città Metropolitana di Torino

Tel. 011.9632333 - Fax 011.9632917 - C.F. 01468480015

comune.caprie.to@legalmail.it caprie@comune.caprie.to.it

all. GC 98 del 27.11.2017

Premessa

Il Ministero dell'Ambiente ha imposto alla soc. TELT sas di ripubblicare due documenti mancanti tra gli elaborati relativi al nuovo progetto di variante. Tale obbligo è stato adempiuto in data 27 ottobre 2017.

I due documenti in oggetto sono PRF C2A TS3 0011 D "Traffico di progetto" e PRF C2A TS3 0012 D "Modello di esercizio definitivo della linea nuova in Tappa 1"

Osservazioni

Si rileva innanzi tutto che entrambi i documenti sono la riedizione dei corrispondenti elaborati PD2 C3A 0011 B (aggiornato il 19 novembre 2012) e PD2 C3A 0012 B (aggiornato l'8 novembre 2012) pubblicati ad aprile 2013 nell'ambito del Progetto Definitivo. Il confronto tra le due coppie evidenzia l'uguaglianza pressoché perfetta tra le due edizioni, con modeste variazioni (RFF al posto di SNCF, ad esempio). In particolare, le cifre di riferimento – siano esse relative al numero dei treni, al loro tonnellaggio e lunghezza, alle tracce disponibili, alle interruzioni, ecc. – sono identiche. Non si comprende allora la necessità di presentarli quale dimostrazione di ottemperanza alla Prescrizione n. 110 nel documento PRV C30 TS3 7150 A APNOT "Ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 19/2015" (si ricorda che l'assenza degli elaborati in questione è stata rilevata proprio in conseguenza della loro citazione nella tabella delle prescrizioni ottemperate; tale mancanza ha originato la nuova pubblicazione chiesta dal MATTM).

Ancora una volta, ciò dimostra che le prescrizioni irrogate dal CIPE non vengono rispettate, nemmeno formalmente.

In secondo luogo, entrambi i documenti risultano difforni dalle analisi e dai numeri prodotti dall'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia Fase 1 – 2030". Il testo riassuntivo è stato approvato il 25 settembre 2017, ma la verifica del precedente modello (2012) è

iniziata a gennaio 2017 proseguendo fino all'estate. Non è plausibile che i due gruppi di lavoro incaricati non fossero a conoscenza l'uno dell'attività dell'altro, anche perché alcuni professionisti compaiono in entrambi (Frulio, Ognibene, Pantaleo).

Come già evidenziato in numerose osservazioni trasmesse negli anni dagli scriventi, queste incongruenze derivano dal continuo spezzettamento di un progetto che invece dovrebbe essere unitario e complessivo. La sistematica divisione comporta, oltre che valutazioni ambientali e socioeconomiche insufficienti e illecite, aumento dei costi (di progettazione e realizzazione) e ritardo dei tempi (di progettazione e realizzazione).

PRF C2A TS3 0011 D “Traffico di progetto”.

I cosiddetti “treni della neve” non sono citati “a causa della loro marginalità” (pag. 13). A pag. 20 si afferma che “potranno essere effettuati se richiesti dalle Imprese Ferroviarie solo per alcuni periodi dell'anno e in alcuni giorni della settimana (sabato/domenica) in cui sono disponibili tracce”.

A pag. 12/53 il documento riporta in grassetto la dicitura “Errore. L'origine riferimento non è stata trovata”. Alla pagina successiva lo stesso errore è riportato due volte. Lo stesso accade a pag. 18 (due volte) e a pag. 19 (una volta).

Non si comprende la ragione per la quale a pag. 15 è riportata la Tabella 5 che elenca tutte le direttrici regionali dei servizi ferroviari, compresi, ad esempio, Lingotto-Asti (Regionale) o Chieri-Rivarolo (Metropolitano).

A pag. 20 vengono illustrate due tabelle (n. 11 e n. 12) relative al traffico di progetto della tratta internazionale in Tappa 0 e in Tappa 1. La descrizione dei lavori realizzati nelle due tappe si trova alle pagine 6 e 7 dello stesso documento e per praticità viene qui riportata in calce alle due tabelle.

TRAFFICO DI PROGETTO TAPPA 0 – TRATTA INTERNAZIONALE

Treni	SJDM-Modane LS	Modane- Bardonecchia LS	Bardonecchia- Bussoleno LS	Bussoleno-Avigliana LS	Avigliana – Bivio Pronda LS
V	14	14	14	14	14
VN	4	4	4	4	4
VR	28	8	40	80	160
VR (AV)	6	0	0	0	0
AFM	30	30	30	30	30
M	92	92	92	92	92
Totale	174	148	180	220	300

Tabella 11 : Traffico di progetto Tappa 0 sulla tratta internazionale totale per i due sensi di marcia

Tappa 0: consiste lato Francia nella messa in servizio del CFAL Nord (Gronda Merci di Lione) seguita, a distanza di un anno, dalla messa in servizio della linea mista tra Grenay e Chambéry; lato Italia sono già realizzati gli interventi di potenziamento tecnologico (ACC –M) relativi alla tratta Avigliana – Nodo di Torino e Nodo di Torino, il quadruplicamento Torino PS – Torino Stura e il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano con interventi estesi alle stazioni interessate; per completezza tali interventi sono riportati nella figura seguente.

TRAFFICO DI PROGETTO TAPPA 1 – TRATTA INTERNAZIONALE

Treni	SJDM- Bussoleno NLT	SJDM- Modane LS	Modane- Bardonecchia LS	Bardonecchia- Bussoleno LS	Bussoleno- Avigliana LS	Avigliana – Orbassano NLT	Avigliana – Orbassano LS
V	18	0	0	0	18	18	0
VN	0	4	4	4	4	0	4
VR	0	28	8	40	80	0	160
VR (AV)	0	6	0	0	0	0	0
AFM	18	8	8	8	26	18	8
AF / AF Comb	52	0	0	0	52	52	0
M	92	10	10	10	102	92	10
Totale	180	56	30	62	282	180	182

Tabella 12 : Traffico di progetto Tappa 1 sulla tratta internazionale totale per i due sensi di marcia

Tappa 1: consiste nella messa in servizio del Tunnel di Base, della tratta Avigliana-Orbassano e dell'adeguamento della linea storica fra Bussoleno e Avigliana, lato Italia, della prima canna del tunnel di Chartreuse e di Belledonne e Glandon dedicata al trasporto merci e CFAL Sud lato Francia. A questa scadenza, il CFAL Nord è inoltre collegato alla parte del ramo Sud della linea Reno-Rodano che fa funzione di deviazione di Bourg-en-Bresse e Ambérieu; successivamente all'attivazione della tratta Avigliana – Orbassano sarà attivata la linea di Gronda di Torino (Fase Ibis).

Non sono presenti previsioni sulle date di completamento delle due tappe, né vengono rmenzionate le decisioni del governo francese relative alla posticipazione a dopo il 2030 della tratta nazionale di adduzione al tunnel di base.

In ogni caso, come già denunciato dagli scriventi in numerose occasioni, il numero dei treni complessivo e di ogni tipologia, appare ancora una volta sovrastimato (e non potrebbe essere altrimenti, stante la riproposizione delle stesse previsioni di incremento di cinque e dieci anni fa, e oltre).

A pag. 21 sembra che manchi un collegamento logico tra i paragrafi penultimo (“Infine...”) e ultimo (“Questo...”) perché l'eventualità ipotizzata non è descritta. E' possibile che si tratti un mero errore materiale durante l'operazione di copia-incolla: infatti, la pag. 9 del documento PRF C2A TS3 0012 D “Modello di esercizio definitivo della linea nuova in Tappa 1” ha effettivamente un paragrafo inserito tra i due che ne motiva la consequenzialità. E' da rilevare che il documento in oggetto è quasi interamente costituito dalla copia testuale - con qualche errore, come visto - di altri elaborati, soprattutto il seguente.

PRF C2A TS3 0012 D “Modello di esercizio definitivo della linea nuova in Tappa 1”

A pag. 11 vengono illustrate le principali criticità del modello. Limitandoci per conoscenza alla sola tratta italiana, si rileva che viene evidenziato l'impianto di Avigliana come il più vulnerabile.

Lato Italia

Lato Italia la principale zona di conflitto può essere individuata all'impianto di Avigliana, riportata nella figura seguente. In tale stazione si determina un taglio a raso conseguente all'istradamento dei treni AF/Merci/V sulla NTL tratta nazionale fino a Orbassano.

Le valutazioni di robustezza hanno evidenziato la creazione di alcuni ritardi che tuttavia non condizionano particolarmente la capacità della linea storica.

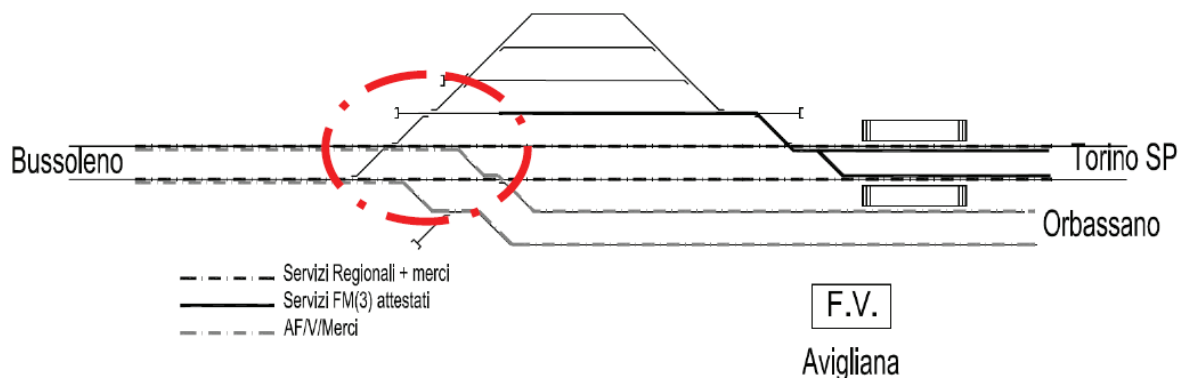


Figura 5 : Stazione di Avigliana, principale zona di conflitto

Le argomentazioni successive, come già segnalato nella premessa, appaiono in contrasto con quanto contenuto in altre indicazioni ufficiali relative alla NLTL. Si veda poco oltre per una disamina puntuale.

Ci si chiede quale può essere la validità di un modello di esercizio, licenziato il 30 gennaio 2017, che usa come riferimento per la robustezza dei propri calcoli un documento terminato il 20 novembre 2012 (PD2 C3A 0015 citato a pag. 17).

Si ritiene opportuno offrire in conclusione alcune osservazioni relative al già citato documento dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione "Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia Fase 1 – 2030" approvato il 25 settembre 2017, per i suoi evidenti collegamenti con i due elaborati precedenti e, soprattutto, per le sue difformità dai medesimi.

La prima parte della verifica illustra gli scenari dei traffici ferroviari nel modello 2012 senza però fare alcun riferimento alle previsioni globali sugli incrementi dei tonnellaggi attraverso l'arco alpino. La situazione era la seguente:

NLTL : treni passeggeri veloci 18, treni merci 162

LINEA STORICA : treni passeggeri 4(notturni) + 80 (regionali), treni merci 18

Per un totale, ad Avigliana, di 282 treni / giorno, ai quali devono poi sommarsi ulteriori 80 convogli tra Avigliana e Torino per il SFM3.

Nel 2012 venivano valutate le capacità delle singole tratte della linea storica, denunciando le criticità più evidenti (Avigliana, Bivio Pronda, San Paolo), al fine di

confermare la indifferibilità della realizzazione della NLTL. Si ricordano in particolare il disturbo alla circolazione provocato dal “taglio” ad Avigliana dei treni SFM3 per attestarsi sul binario di precedenza in quanto stazione-porta, l’analogo taglio al bivio Pronda nonché un cattivo modello di esercizio commerciale per i convogli merci che spesso viaggiano vuoti o semivuoti.

E’ da rilevare che non viene riportata alcuna ipotesi sulla determinazione, a suo tempo formulata, del numero di treni merci e passeggeri, più volte contestati dagli scriventi.

In seguito vengono enunciati nuovi principi per le previsioni future. A titolo di esempio, se ne riportano alcuni:

“chiarire il ruolo della nuova ferrovia nel trasporto passeggeri e merci; ... questa problematica è stata a lungo studiata ma continua a far registrare opinioni diverse ed è al centro di varie polemiche”.

“ ... la linea storica sarebbe a posto, ma non per incrementi di traffico perché la sua capacità è di 15/16 milioni di tonnellate”.

Inoltre viene incidentalmente riconosciuto che le previsioni dell’incremento esponenziale dei traffici, tante volte contestato dagli scriventi, era sbagliata per eccesso: “ ... è opportuno soffermarsi sull’ACB che ha sollevato molte discussioni; le stime di traffico si basano su previsioni di sviluppo dell’economia, (che) non furono sviluppate specificatamente per lo studio della linea; furono utilizzate le stime elaborate dalla Unione Europea; le previsioni della Unione Europea hanno ampiamente sovrastimato il traffico merci perché non hanno saputo prevedere l’ intensità della crisi; questo è il principale motivo della sovrastima del traffico, molte volte, e giustamente, messa in evidenza in questi anni”.

[Sul punto, occorre rilevare una ulteriore sostanziale non corrispondenza ai documenti redatti nel passato: la crisi ed i suoi effetti sono stati previsti, al contrario di quanto qui affermato; l’ACB del 2012, infatti, ha analizzato tre scenari previsionali ed ha scelto come il più probabile il cosiddetto “decennio perduto”, cioè una stagnazione dell’economia – e di conseguenza dei transiti delle merci – per i dieci anni dal 2008 al 2018 ed una successiva ripresa agli stessi livelli ante-crisi.]

Il passo successivo del documento riguarda la necessità di rivedere il modello di traffico merci. Non più tratte brevi con accompagnamento di veicoli stradali bensì lunghe percorrenze con elevato tonnellaggio di ogni convoglio per ridurre i costi unitari. Queste caratteristiche non potrebbero essere assolte dalla linea storica in quanto, per vincoli geometrici ed orografici, il carico medio è di 426 tonnellate (non

viene specificato se tale media riguarda solo convogli carichi o tutti quelli circolanti, compresi quindi quelli vuoti citati in precedenza).

Viene evidenziato inoltre che alla frontiera italo-francese lo scambio complessivo si è stabilizzato intorno ai 40 milioni di tonnellate, con probabili incrementi negli anni futuri. Per tutte le considerazioni trasportistiche si deve far riferimento a questo numero e agli auspici dell'Europa che vuole trasferire su rotaia, al 2050, almeno il 50% del traffico totale. Il riferimento è alla Svizzera dove attualmente questa quota è pari al 60% (incidentalmente si accenna alle politiche disincentivanti portate avanti negli anni dal governo elvetico); si cita anche l' Austria ove la percentuale è di circa il 30% dimenticando però che la linea del Brennero è simile a quella del Fréjus esistente. Nell'interscambio Italia-Francia la ferrovia ha una quota inferiore al 10% e quindi deve essere fortemente rivitalizzata. La discussione sui flussi di traffico viene conclusa con l'affermazione "questo rileva tutta l'inattualità delle polemiche sulle previsioni di traffico e sulla elasticità PIL/domanda di trasporto."

Agli scriventi, invece, le previsioni sul traffico futuro e quindi sulla necessità o meno di una nuova infrastruttura dal costo di svariati miliardi pubblici, continuano a sembrare molto attuali e pertinenti.

A questo punto viene introdotto un concetto molto differente dal passato. Anziché ipotizzare treni merci da 1500/2000 tonnellate, si fa riferimento ad un più verosimile 800 ton/treno, che deve però essere accompagnato da una diversa concezione logistica che preveda "treni pieni, materiale polifunzionale, diverse politiche trasportistiche, ecc."

A titolo di esempio, si riporta l'operazione giustificativa delle scelte progettuali (pag. 35):

$250 \text{ giorni/anno} \times 162 \text{ treni/giorno} \times 80\% \text{ riempimento} \times 800 \text{ ton/treno} = 26 \text{ M ton}$

corrispondenti, si suppone, a circa il 50% dell'intero traffico merci tra Italia e Francia con proiezione al 2030. Non vengono più presi in considerazione i trasferimenti dalla direttrice italo-svizzera o altre ipotesi del genere, non suffragate da basi scientifiche, riportate in numerose dichiarazioni e documenti del passato.

Per quanto attiene al traffico passeggeri, il valore di riferimento pari a 18 treni sulla NLTL e 4 notturni sulla linea storica (a cui devono sommarsi gli ipotetici treni della neve) è giustificato dalla seguente affermazione (pag. 36): "una conferma di questa valutazione può essere trovata nel servizio Milano-Zurigo: 8 coppie di treni al giorno." Desta stupore che valutazioni di questa rilevanza non vengano svolte su analisi di traffico ma per similitudine con altre tratte, benché afferenti bacini diversi.

Si passa infine ad esaminare il traffico “locale” che utilizzerà la linea storica, individuando a regime i seguenti scenari :

Servizio SFM3 Avigliana Stura Aeroporto 1 treno ogni 30 minuti

Susa Torino 1 treno ogni 60 minuti

Modane Bardonecchia Torino 1 treno ogni 60 minuti

Di conseguenza a Bussoleno transiterà 1 treno ogni 30 minuti e ad Avigliana ogni 15 minuti. Tale previsione è in contrasto, come sopra già segnalato, con quelle indicate nei documenti PRF C2A TS3 0011 D “Traffico di progetto” e PRF C2A TS3 0012 D “Modello di esercizio definitivo della linea nuova in Tappa 1”

Rilevato comunque un notevole incremento del materiale viaggiante tra Torino e Bardonecchia, non si determinano, da un punto di vista scientifico, quali investimenti siano necessari per attivare un simile servizio (materiale rotabile, personale, ecc.) ovvero dove siano allocate le necessarie risorse statali e regionali. Si tratta di un punto cruciale: si annunciano incrementi di traffico non sopportabili dalle linee esistenti perché prossime alla saturazione per via dei convogli passeggeri, senza definire il concetto basilare “dove sono i soldi e chi paga”.

Vengono pertanto proposte le seguenti tabelle riepilogative dei traffici (pag. 39):

STIMA CIRCOLAZIONE NUOVA LINEA ME 2017	Treni / gg			
	LN	LS	LN	LS
	Saint Jean de M. Susa/Bussoleno	Bussoleno Avigliana	Avigliana TO San Paolo	TO San Paolo
Passeggeri Lunga Percorrenza	22	22	22	22
Passeggeri Regionali – SFM	0	0	0	0
Passeggeri Treni della Montagna	0	0	0	0
Merci - TC	162	172*	172	130
TOTALE	184	184	194	152

* Nel nodo di Avigliana transitano 172 merci; nel nodo di Bussoleno transitano 162 merci. Sono previsti 10 treni Merci che hanno destinazione nella tratta Avigliana-Bussoleno

STIMA CIRCOLAZIONE LINEA STORICA ME 2017	Treni / gg				
	LS	LS	LS	LS	LS
	Bardonecchia Bussoleno	Susa Bussoleno	Bussoleno Avigliana	Avigliana TO San Paolo	TO San Paolo
Passeggeri Lunga Percorrenza (AV, TN)	0	0	0	0	0
Passeggeri Regionali VR , SFM	36	36	72	144	144
Passeggeri Treni della Montagna	(8)				
Merci - M, TC , AF	0	0			
TOTALE	44	36	72	144	144

TOTALE CIRCOLAZIONE SULLE TRATTE CONDIVISE ME 2017	Treni / gg		
	<i>LS</i>	<i>LS</i>	<i>LS</i>
	<i>Bussoleno Avigliana</i>	<i>Avigliana TO San Paolo</i>	<i>TO San Paolo</i>
Passeggeri Lunga Percorrenza	22		22
Passeggeri Regionali - SFM	72	144	144
Passeggeri TM			
Merci - TC	172		130
TOTALE	266	144	296

La disamina puntuale ed il confronto fra i tre documenti in oggetto permette di esprimere alcune considerazioni puntuali:

- Tutti i treni merci passanti al bivio San Paolo saranno al momento indirizzati sulle linee storiche Torino-Milano e Torino-Genova. Non è previsto l'utilizzo della linea AV/AC Torino-Milano anche se RFI sta studiando il problema.
- Nell'alta valle di Susa, se ben interpretate le tabelle riepilogative e le loro discrasie con quelle degli altri modelli di esercizio, non passerà alcun treno a lunga percorrenza.
- I nodi cruciali e critici sono rappresentati dalla Bussoleno-Avigliana (266 convogli al giorno) e dal nodo San Paolo che dovrebbe smistarne ben 296.
- Se questi numeri fossero reali, soprattutto per San Paolo, ogni minima perturbazione al traffico comporterebbe il collasso dell'intero sistema, anche se i modelli di simulazione utilizzati da RFI sono "prudenzialmente ottimisti". Tuttavia RFI rimanda ad una più dettagliata conoscenza degli orari definitivi, della qualità del trasporto, ecc. ogni ulteriore verifica puntuale delle problematiche del nodo.
- Se questi numeri fossero reali, diventerebbe indifferibile la realizzazione della cosiddetta "gronda merci" di Torino.

Una attenzione particolare va rivolta, infine, al nodo di Avigliana.

In numerose parti del documento, sia sotto forma descrittiva sia in tabelle, si conferma Avigliana come "stazione-porta" del sistema SFM3. Si evidenzia però che l'attuale piano del ferro non consente il disimpegno del traffico ipotizzato per i treni regionali e per il SFM3. Viene illustrato come impraticabile, dal punto di vista dell'esercizio ferroviario, il taglio dei binari di corsa da parte dei treni provenienti sul primo binario da Torino per dirigersi verso il terzo (e il futuro quarto?) binario, ove avviene l'attestamento di SFM3. Si propone quindi, tramite uno schema – un semplice schema funzionale! - una soluzione che prevede lo "spanciamento" dei due

binari di corsa (pari e dispari) in corrispondenza di Avigliana, i quali andrebbero ad occupare la sede di un tronchino (???) per il pari e invece il sedime del terzo binario per il dispari. All'interno di questo allargamento si realizzerà la sede dei due binari per la movimentazione in ingresso e in uscita di SFM3 da e per Torino. Il tutto dovrebbe avvenire in corrispondenza dell'attuale Fabbricato Viaggiatori di Avigliana. Superata questa zona, i due binari di corsa, con opportuni raccordi, ritorneranno sul loro attuale corretto tracciato.

Non si fa però alcun accenno al fatto che di fronte al Fabbricato Viaggiatori passeranno anche i binari dell'interconnessione che secondo il progetto precedente andavano ad occupare proprio i due binari di corsa, spostando questi ultimi sul terzo e futuro quarto binario che assolverebbero alla funzione di binari di corsa.

Anche in questo caso ci si trova di fronte a ipotesi o idee scollegate da altre realtà in quanto manca ogni altro differente riferimento progettuale.

Si può concludere questa analisi riportando un passo conclusivo del documento in oggetto che è, ad avviso degli scriventi, estremamente chiarificatore dello spirito che ha guidato, guida e guiderà l'intera opera (pag. 58): "Non c'è dubbio che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali della Unione Europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica ... Proprio per la necessità di assumere queste decisioni in modo consapevole dobbiamo liberarci dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa."