

PETIZIONE ALLA COMMISSIONE EUROPEA TRASPORTI.

Oggetto: Problemi connessi alla proposta di un nuovo collegamento ad alta velocità-capacità ferroviaria tra Torino e Lione.

I fatti

Da una decina di anni su iniziativa di alcuni gruppi imprenditoriali e politici Piemontesi e della Regione Rhone- Alpes, Comitati promotori e gruppi di pressione hanno provato a promuovere a livello mediatico un nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Il risultato propagandistico di questa costosa operazione è stato eccellente dando vita ad accordi programmatici tra i governi italiano e francese. Stranamente però è risultato nullo l'interesse economico suscitato presso gli operatori del settore: in 10 anni non si è trovato nessun privato disposto a partecipare al finanziamento.

In un primo tempo si giustificò l'opera preventivando un fortissimo flusso di passeggeri, poi si constatò che il flusso passeggeri non era tale da assicurare redditività all'alta velocità passeggeri e, senza mutare le caratteristiche della linea, si cominciò a parlare di "alta capacità ferroviaria" giustificando la nuova linea con forti flussi di merci su un futuro percorso ipotetico "corridoio Est-Ovest" tra Lisbona e Kiev. Il progetto coinvolgerebbe le Alpi e la Pianura Padana, attraversando la catena alpina con lunghe, problematiche e perciò costose gallerie ferroviarie (un centinaio di chilometri di gallerie di cui una di oltre 54).

La nuova ferrovia dovrebbe attraversare anche la Bassa Valle di Susa, la cintura Nord-Ovest di Torino e forse (secondo le ultime ipotesi) addirittura la stessa città di Torino. In particolare la valle alpina (ad alto rischio idrogeologico) è percorsa da un fiume e dai suoi affluenti, è suddivisa in 25 comuni densamente abitati e già sovraccarica di strutture: 2 statali e relativi valichi del Moncenisio e del Monginevro, l'autostrada del Frejus, un elettrodotto, e la ferrovia internazionale (Torino-Modane) recentemente raddoppiata. Sulla linea sono in corso lavori di miglioramento per 300 milioni di euro (tra gli interventi l'aumento dell'altezza delle gallerie). Dal 1999 la valle è diventata l'unico grande corridoio stradale di accesso verso il Nord della Francia a causa dell'incidente nel Tunnel del Bianco e sua temporanea chiusura. Non a caso il 30% delle merci che attraversavano l'arco alpino italiano in quel periodo sono transitate in Valle di Susa.

Sulla linea ferroviaria attuale transitano 141 treni al giorno solamente nei periodi di punta (92 i convogli merci secondo le fonti FS sempre nei giorni di maggior traffico) compresi molti treni merci scarichi in ritorno dalla Francia e 3 coppie di TGV e Pendolini pressoché vuoti, salvo che nei periodi di Natale e Pasqua. Su questa linea si trasportano meno di 10 milioni di tonnellate di merci all'anno, quantità stabile da oltre un decennio, nonostante le potenzialità ancora esistenti ed inutilizzate (vecchie previsioni parlavano di 19 milioni di tonnellate entro il 1990). Dodici anni dopo però osserviamo che l'utilizzo della linea esistente è soltanto del 38% rispetto alla sua reale potenzialità.

Il progettato nuovo collegamento ad alta capacità Torino-Lione per oltrepassare la catena delle Alpi dovrebbe usufruire di una galleria (la più lunga mai progettata) sotto al Massiccio d'Ambin

Gli studi sul tunnel di 54 chilometri sono ben lontani dall'essere completati e necessiterebbero di altri finanziamenti, mentre nessun sondaggio è ancora stato effettuato nelle zone più a rischio nel massiccio alpino e nelle zone più a valle. In ogni caso nei pochi documenti resi pubblici non risultano chiari i dati sui materiali che si incontrerebbero negli scavi, la loro destinazione, gli investimenti necessari ed i tempi di consegna dei lavori. Si sono però già spesi per questi studi oltre 150 milioni di euro, finanziati in parte dalla U.E, senza ottenere nessuna certezza circa la reale fattibilità e costo finale dell'opera o i tempi reali necessari per l'eventuale realizzazione.

Dalla relazione finale dei gruppi di lavoro della CIG Commissione Inter-Governativa Italo Francese risulta inoltre che nonostante questa opera solamente l'1% del traffico merci autostradale potrebbe essere convogliato sulle rotaie (a lavori terminati), lasciando inalterato il traffico veicolare nella

nostra valle. Per aumentare quella percentuale, gli studi effettuati hanno addirittura preso in esame la possibilità di introdurre una tassa sui traffici alpini stradali di circa 100 euro a camion, con evidenti effetti sulla concorrenza e sui costi di trasporto e quindi sui costi finali delle merci.

Occorre inoltre sapere che a differenza dell'Eurotunnel sotto alla Manica, lo scavo nelle Alpi non troverebbe un unico tipo di roccia compatta ma materiali diversi, compresi un vastissimo sistema carsico in rapporto con il lago artificiale del Moncenisio, gas grisou, rocce con presenza di uranio ed asbesto, oltre a pressioni e calore enormi (50 gradi centigradi) e faglie lungo le quali le rocce alpine sono in costante e continuo movimento. Oltretutto lungo il percorso la linea interesserebbe aree agricole ad alto valore e zone densamente popolate, coinvolgendo i comuni della Cintura Nord-Ovest di Torino, e verrebbero costruite altre gallerie in Bassa valle di Susa con sicure ripercussioni sulle falde acquifere, sugli acquedotti (come nel Mugello) e sulla vivibilità di enormi zone residenziali ormai divenute "cintura di Torino".

Ultimo elemento, ma forse il più importante, in questi dieci anni le popolazioni della Valle di Susa e della cintura Ovest di Torino si sono opposte radicalmente e fermamente ai vari progetti in discussione. Un'opposizione sociale ribadita nelle decine di iniziative, e manifestazioni che hanno visto e che vedono partecipare attivamente migliaia di abitanti delle zone interessate.

Un'opposizione democratica e sociale condivisa dagli Enti locali coinvolti, non solo volta a contrastare, ma capace di produrre in proprio argomenti e studi alternativi ai progetti e al modello di sviluppo che vengono sottintesi: trasformare questa valle e le altre zone coinvolte in un "*corridoio di servizi*".

Le domande

Preso visione di questi dati e delle troppe incertezze circa la reale utilità dell'opera, i rischi finanziari, le difficoltà tecniche di realizzazione, l'assoluto mancato interesse da parte dei privati alla partecipazione ai costi dell'opera, e preso atto dell'opposizione sociale durissima esistente nei territori interessati chiediamo alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo:

E' ammissibile e democratico che la volontà delle popolazioni ed Enti Locali sia calpestata in nome di MAI dimostrati interessi superiori, che sono semmai gli interessi delle società proponenti, coinvolte nella progettazione e nell'eventuale realizzazione dell'opera ?

E' ammissibile che, esistendo linee ferroviarie non completamente o scarsamente utilizzate (ad esempio Frejus) si possano chiedere finanziamenti alla U.E. per studiarne altre la cui utilità è giustificata unicamente da traffici "previsti" fra almeno 15-20 anni da gruppi finanziari ed economici di pressione, ma smentiti dalle statistiche tendenziali (non tenendo conto ad esempio che entro il 2007 attraverso il solo Sempione ammodernato potranno potenzialmente transitare oltre 30 milioni di tonnellate di merci)?

E' corretto creare pochi e trafficati "corridoi di passaggio", creando situazioni di insostenibilità proprio nei territori alpini, disincentivando l'ammodernamento delle linee esistenti e favorendo corridoi esistenti solo sulla carta, come quello Est Ovest a Sud delle Alpi, mentre i flussi merci ferroviari prevalenti tra Italia ed Europa sono diversi, e percorrono una direttrice Nord- Sud?

Non ritiene la Commissione che nel realizzare eventuali linee di interesse europeo in territori alpini, valli, zone già pesantemente infrastrutturate e popolate, aree a forte rischio ambientale, debbano venire coinvolte in modo reale e prioritariamente tutte le amministrazioni interessate, comprese quelle locali stabilendo in tutti gli stati dell'Unione Europea condizioni univoche di sicurezza e tollerabilità al rumore e vibrazioni con adeguate fasce di rispetto e pagamento in modo uniforme degli eventuali danni?

E' ragionevole che, in presenza di più opzioni di percorso possibili, compreso l'ammodernamento della linea esistente, tutte siano state scartate a priori dai proponenti per insistere fin dall'inizio su una sola ipotesi progettuale (con velocità prevista a progetto di 220 km /h in zona alpina!),

certamente la più onerosa, ed impattante a livello idrogeologico, la meno sicura oltre che dal mantenimento più costoso essendo pressoché tutta in galleria?

Avendo verificato i danni già causati da gallerie simili in altre zone d'Italia (ad esempio nel Mugello) con conseguente prosciugamento di fonti, danni a beni privati, pubblici, archeologici ed artistici, considerata l'esistenza anche in Valle di Susa di siti archeologici e di alto valore paesaggistico, oltre che di innumerevoli acquedotti, è **corretto** insistere su tale ipotesi progettuale? Verificato inoltre l'alto rischio idrogeologico esistente sul territorio, la presenza di vasti giacimenti amiantiferi e di vene consistenti di roccia uranifera nelle zone interessate agli eventuali scavi, anche al fine evitare tutti i rischi, aumento dei costi, allungamento dei tempi di realizzazione, **non dovrebbero preventivamente** essere affrontati questi argomenti che invece vengono sistematicamente ignorati dai proponenti?

E' irragionevole pretendere che, esistendo il "Rapporto Brossier", e la perizia indipendente disposta dal Governo Francese che si esprimono negativamente sull'opera oltre che tutta una serie sostanziosa di quesiti tecnici "Punti di dissenso alla Relazione finale del Gruppo CIG Ambiente" tuttora senza risposta, formulati da uno degli stessi componenti della Commissione di studi italo francese "CIG", prima di finanziare o iniziare ogni altro studio vengano presi in considerazione anche questi documenti e data risposta pubblica alle domande formulate?

Infine, se mai si riuscisse a giungere realmente alla fase di realizzazione, cosa di cui dubitiamo fortemente, **non ritiene la Commissione che** la procedura di impatto ambientale accelerata e semplificata prevista dalla recente "Legge obiettivo" aumenti i rischi per tutto il territorio e che tutti gli studi preliminari di progettazione e l'eventuale costruzione di una simile linea ferroviaria di carattere internazionale dovrebbero sottostare in ogni caso alle procedure di appalto europeo ed ai successivi controlli comunitari?

Hanno contribuito a preparare e firmano questa petizione le seguenti associazioni e Comitati locali:

Legambiente Circolo Valle di Susa - Bussoleno	Presidente	Piercarlo Cotterchio
Pro Natura Piemonte - Torino	Presidente	Emilio Del Mastro
Legambiente Piemonte -Torino	Presidente	Wanda Bonardo
Associazione Habitat Onlus - Condove	Presidente	Prof . Claudio Cancelli
Federazione Provinciale Coltivatori Diretti -Torino	Presidente	Dottor Carlo Gottero
Legambiente Circolo Rivoli-CascineVica	Presidente	Pietro La Camera
Comitato San Rocco - Condove	Presidente	Gabriella Tittonel
Comitato Spontaneo Almesino contro il TAV TAC	Portavoce	Fabrizio Falca
Comitato Spinta dal Bass - Avigliana	Portavoce	Maurizio Piccione
Comitato di quartiere di Villaretto- Torino	Portavoce	Michele Falcone
Comitato spontaneo San Gillio	Portavoce	Stefano Lenza
Gruppo Pace Valsusa	Portavoce	Bianca Riva
Redazione del mensile Dialogo il Valle	Portavoce	Marisa Ghiano

Comitato Gente Comune Caprie	Portavoce	Matteo Carello
Comitato No Tav Città di Torino	Portavoce	Paolo Mattone
Comitato spontaneo anti TAV/Tac Val della Torre	Portavoce	Nello Viglierchio
Comitato spontaneo Chianocco Bruzolo e San Didero	Portavoce	Elena Succo
Associazione Valsusa Filmfest - Condove	Portavoce	Chiara Sasso
Comitato Spontaneo Padano Almese/Valmessa	Portavoce	Dario Catti
Comitato Spontaneo Unico di Venaria	Portavoce	Giudo Bertino

Le firme originali sono depositate presso Legambiente Circolo Valsusa- Bussoleno

Le Associazioni e Comitati firmatari della presente petizione rappresentano le istanze di una molteplicità di persone e della società civile delle zone coinvolte ed intendono con questa azione testimoniare alle più rappresentative istituzioni europee l'opposizione popolare ragionata e democratica che va avanti da oltre 10 anni, con manifestazioni ed azioni non violente. Tali iniziative si sono accompagnate costantemente con quelle politiche ad ogni livello che i rappresentanti locali, Sindaci ed Amministratori di Comunità Montane hanno costantemente ricercato non senza difficoltà. La zona interessata va dalla periferia di Torino fino al confine francese, un territorio già gravemente compromesso. L'obiettivo comune è quello di difenderne la vivibilità ed ottenere una più omogenea distribuzione dei traffici merci tra i valichi alpini.

Le associazioni firmatarie hanno a cuore lo sviluppo del trasporto su ferro ma proprio per questo motivo ravvisano in questo progetto, ritenuto prevalentemente speculativo ed impattante, scarsa rispondenza alle esigenze reali, una totale sottovalutazione dei pericoli presentati dagli stessi studi del Politecnico di Torino (file allegato), la mancanza di certezze sui tempi di realizzazione e dei costi dell'opera. Si denunciano inoltre gravi azioni di disinformazione da parte dei media e di propaganda pubblicitaria che riteniamo "ingannevole" circa l'utilità reale dell'opera da parte dei proponenti. Le difficoltà incontrate dagli amministratori nell'ottenere risposte precise da FS e su argomenti come i flussi di traffico, il modello d'esercizio della linea, l'utilizzo del marino estratto dalle gallerie, la mitigazione del rumore, la questione dei cantieri aperti per decenni ecc.. non fanno che confermare il livello di approssimazione degli studi realizzati e l'unico vero scopo dei proponenti: quello di cominciare al più presto gli scavi con l'alibi che altrimenti "Il Piemonte resterebbe isolato" peccato che da anni proprio il Piemonte è statisticamente ed unanimemente conosciuta come la regione più infrastrutturata d'Italia per ciò che riguarda ferrovie ed autostrade.

Mittente della Petizione: Info@legambientevalsusa.it a nome di tutti i firmatari.

Le copie inviate al Parlamento Europeo con indirizzi e traduzione in inglese sarà inviata a tutti i quotidiani e giornali locali entro la settimana per mezzo e-mail