

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 nei periodi di punta 92 treni al giorno (141 se si dividono il numero dei treni settimanali per 5,41 giorni lavorativi secondo le fonti FS) 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). In effetti linee di questo tipo sono state realizzate per far transitare fino a 220 treni al giorno, trasportando almeno 20 milioni di tonnellate di merci all'anno ma oggi l'utilizzo della linea esistente è del 38%.

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

Presa 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?

Firmano questa petizione:

Legambiente Circolo Valle di Susa Bussoleno Presidente Piercarlo Cotterchio

Pro Natura Piemonte Torino Presidente Emilio Del Mastro

Associazione Habitat Onlus Condove Presidente Prof. Claudio Cancelli

Comitato Spontaneo Alesino contro il TAV TAC Responsabile

Comitato di lotta Popolare Bussoleno Responsabile

Comitato Spinta dal Bass Avigliana Responsabile

Comitato Spontaneo Pianezzese contro i G8 Pianezza Responsabile

Comitato Spontaneo Savonera

Associazione Valsusa Viva

Gruppo Pace Valsusa

Cooperativa giornalisti Dialogo in Valle

Coordinamento Viaggiatori Alpignano

Comitato Gente Comune Caprie

Comitato Venaria

Comitato Spontaneo anti Tac/Tav di Val della Torre

Pro Loco Venaus

Pro Loco Condove

Pro loco Villar Dora

Pro Loco San Didero

Pro Loco Bruzolo

Circolo Culturale Felce e Mirtillo San Giorio

Associazione Valsusa Filmfest