

Prot.

*Posta prioritaria e
e-mail*

Alla **COMMISSIONE EUROPEA**
Direzione Generale Energia e Trasporti
c.a. Martine GENOUX-STAWIARSKI
TEN - T REVISION
OFFICE: DM 24 7/16
B - 1049 BRUXELLES
BELGIUM

Oggetto: *OSSERVAZIONI SUL RAPPORTO VAN MIERT.*

La Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia è direttamente interessata dal progetto di una nuova linea ad Alta Velocità/Alta Capacità TORINO - LIONE.

La Comunità Montana è un Ente locale che coordina 23 Comuni, con una popolazione di circa 65.000 abitanti.

Le caratteristiche geomorfologiche e le sensibilità ambientali della Valle di Susa, della Val Cenischia, dell'area Ovest di Torino e dei Comuni interessati dall'elettrodotto (da Pianezza a Piossasco), al servizio dell'infrastruttura ferroviaria, avrebbero dovuto comportare la predisposizione di un progetto territoriale preparato con il territorio e le sue forme di rappresentanza.

Invece le due società committenti, LTF e RFI, hanno predisposto un progetto ferroviario in totale dissonanza con le aspettative di sviluppo sostenibile che è alla base delle politiche dei vari Enti Locali, in osservanza alle linee guida di Agenda 21 della Provincia di Torino.

Abbiamo sempre sostenuto che è strategico il potenziamento dei trasporti su ferro, sia merci che passeggeri, un progetto strategico che abbia come riferimento il riequilibrio modale verso i sistemi di trasporto a minore impatto ambientale, cabotaggio oltre che ferrovia, nel rispetto degli obiettivi di Kyoto. Abbiamo da sempre sostenuto che andava effettuata una VAS sull'insieme delle infrastrutture previste, sostenibili ambientalmente dai territori attraversati e con l'obiettivo di favorire intermodalità e riequilibrio modale.

La L. 443/01 e il Decreto Legislativo 190/02 hanno portato ad un sistema decisionale centralistico con l'esclusione totale, dalle decisioni finali, dei Comuni coinvolti territorialmente.

Il continuo riferimento alle politiche comunitarie sull'individuazione dei corridoi per il trasporto tra macroregioni europee è senz'altro pretestuoso.

La nuova proposta della Commissione Europea, sugli orientamenti comunitari per le reti Transeuropee di Trasporto, evidenzia come la sostenibilità è un punto irrinunciabile della strategia, che la valutazione Ambientale strategica costituisce uno strumento imprescindibile di valutazione dei progetti.

Risulta evidente a chiunque esamini il progetto la non sostenibilità ambientale, come ampiamente riportato dalle delibere di tutti gli Enti Locali interessati, dalle osservazioni della stessa Provincia di Torino e, per alcuni aspetti, dalla Regione Piemonte.

Riesce difficile, in un documento di sintesi, rifare, sia in previsione dell'esercizio che per la lunghissima fase di cantiere, l'elenco delle criticità sia per l'infrastruttura ferroviaria che per l'elettrodotto, nel suo complesso l'opera è insostenibile per il territorio interessato.

Nelle zone attraversate dalla linea ferroviaria, in superficie, e dall'elettrodotto si determinerà un peggioramento sensibile delle caratteristiche residenziali per un'ampia fascia con pesanti conseguenze per lo stato di salute, per la caduta del valore patrimoniale dei fabbricati, del valore delle aree agricole, delle attività agricole, per la salvaguardia ambientale, per l'assetto idrogeologico, per il patrimonio idrico.

Nella documentazione presentata per la procedura di VIA per le tratte della Torino-Lione abbiamo ritrovato le stesse giustificazioni per il progetto RFI e per quello LTF date all'inizio degli anni '90, ovvero la saturazione del valico entro una determinata data e la previsione di un dato flusso di merci. Il 15 maggio 2000 a Modane venne ripetuto, dai due Governi, che con misure di sostegno politico, si sarebbe verificato il raddoppio in dieci anni del traffico merci fra la Francia e l'Italia e il quadruplicamento del traffico merci per ferrovia, una volta che sarà realizzato il nuovo collegamento fra Torino e Lione.

Non è stata data alcuna risposta alle ripetute osservazioni presentate in questi anni, da parte di accreditati esperti, (vedi studio Polinomia, commissionato dalla Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia) sulla non attendibilità ed oggettività della previsione del futuro flusso di merci, in quanto definita con un programma econometrico che considerava la direttrice Ovest concorrenziale a quelle esistenti (ed in progetto) dei valichi alpini riguardanti l'interscambio Italia Francia e Nord Europa. Poiché è stato ribadito che alla base della progettazione di RFI e LTF c'è lo studio di Alpetunnel, ricordiamo che lo stesso intende "attivare" merci al valico del Frejus seguendo una logica di concorrenza tra infrastrutture che, secondo noi, dovrebbero essere programmate e realizzate seguendo criteri di sinergia e di sostenibilità ambientale ed economica.

La documentazione progettuale non risponde neppure alle osservazioni sull'evidenza che i flussi futuri sono stati previsti secondo vecchi parametri. Parametri che tengono conto dei dati storici dell'import - export con previsioni di crescita lineari senza adeguate considerazioni delle trasformazioni in atto. Trasformazioni produttive e di mercato sia per l'Italia che per la Francia.

Non si tiene minimamente conto del forte incremento del traffico via mare da e verso il nodo di Gioia Tauro e di Genova e La Spezia che indirizzano i loro flussi verso il cuore dell'Europa e non solo il centro della Francia.

Il nuovo progetto non prende in considerazione (o risolve in poche righe) le alternative presentate in questi anni alle proposte di RFI e LTF.

Per quanto riguarda le direttrici ed i tracciati segnaliamo:

- la mancata documentazione delle alternative di valico che sono state presentate all'ipotesi del tunnel di 53 Km, sotto il Gran d'Ambin: La relazione illustrativa del progetto della tratta Borgone - Confine di Stato riassume, alle pagine 17 - 18, le tappe dell'evoluzione della linea storica Digione/Lione - Torino, le alternative di tracciato esaminate, gli studi delle reti FS e SNCF, ma sorvola proprio sull'ipotesi del tunnel di base corto (circa 32 Km.) presente nel voluminoso studio (Sitaf-Setec) commissionato dalla Regione Piemonte nel 1988. Ricordiamo che il supervisore di quel progetto, incaricato dalla Regione Piemonte, espresse le sue preferenze proprio sull'ipotesi del tunnel corto;

- la superficiale risposta (poche righe) alla cosiddetta ipotesi zero, ovvero la ristrutturazione ed il potenziamento della linea storica;
- la mancata documentazione delle alternative presentate all'ipotesi di concentrare più flussi merci sulla Bassa Valle di Susa. Ad esempio, non è stata presa in considerazione la proposta della Provincia di Torino di convogliare le merci sulla direttrice Gronda Nord - Scalo Orbassano - Val Sangone (in gran parte in galleria) con uscita nella Valle di Susa (a mezza costa) in sponda destra della Dora;
- la mancata documentazione sul progetto per il traforo ferroviario del Gran San Bernardo che consentirebbe di ridimensionare il flusso programmato per il valico del Frejus. Ricordiamo che le ultime Finanziarie hanno stanziato fondi per l'aggiornamento di tale progetto (il primo risale all'inizio del 900) e che questa direttrice verso la Svizzera Occidentale (Aosta - Martigny) è stata recentemente inserita tra quelle di rilevanza per la Comunità Europea;
- la mancata documentazione sulle ipotesi progettuali (Ing.ri Manfredi e Nicola) che indicano a completamento delle sopracitate ipotesi quella della circonvallazione ferroviaria di Torino (Gronda Nord - Scalo di Orbassano - Trofarello) proseguita verso Sud (Cuneo - Ventimiglia) in modo da configurare un sistema ferroviario ad alta capacità, veloce ed a rete;
- la mancata documentazione della potenzialità dei valichi Svizzeri (nuovi e ristrutturati) e del ruolo primario del nodo di Novara per il collegamento con i porti liguri;
- la mancata documentazione sulle iniziative nella Provincia di Cuneo richiedenti un collegamento ferroviario alla rete internazionale;
- la mancata documentazione in merito al nuovo traforo del Tenda (flussi verso Sud) e del Monginevro (Nord-Ovest), presentati alla Conferenza delle Alpi franco-italiane (Cafi).

Questa lacunosa mancanza di documentazione a sostegno delle ipotesi alternative e/o di correzione del progetto RFI - LTF è grave, perché non consente di operare le scelte più appropriate (maglie di raccordo e nuove direttrici internazionali) per valorizzare la rete ferroviaria (a sostegno di uno sviluppo sostenibile secondo le direttive dell'Agenda 21) della Regione Piemonte, che per densità è tra le prime aree regionali europee.

Le direttive della Comunità Europea mirano alla realizzazione di una rete transeuropea di trasporto che integri a rete dei treni ad alta velocità con la rete dei treni convenzionali. La Comunità insiste perché questi progetti assicurino innanzitutto l'interoperabilità, ovvero si possa transitare con facilità da un paese all'altro; senza strozzature tecniche, disservizi logistici o paratie burocratiche; per accorciare sensibilmente i tempi dal momento della spedizione a quello dell'effettivo ricevimento: è ben chiaro e noto a tutti che la velocità di trasporto, per quanto importante, a volte non è l'elemento determinante per il tempo spedizione-ricevimento.

La documentazione oggetto di VIA riconferma che *"Il progetto è destinato ad un traffico di tipo "misto" (Viaggiatori, Merci ed Autostrada Ferroviaria - "AF") ed è dimensionato per una velocità di base di 220 Km/h per i treni Viaggiatori e di 120 Km/h per i treni Merci ed AF..."*, pertanto segnaliamo che nessuna risposta è stata data alle osservazioni sul fatto che in altri tunnel di notevole lunghezza (esempio

quello sotto La Manica) la velocità dei treni (passeggeri e merci) sia inferiore per evidenti motivi di sicurezza.

La documentazione oggetto di VIA affronta il problema dei tempi in cui avverrebbe la saturazione del valico e del nodo torinese, ma non dà alcuna risposta - né documentazione relativa - al tema logistico-normativo-operativo dei tanti convogli merci che transitano vuoti al valico, determinando una sottrazione delle tracce, un rallentamento del traffico, un'anticipata saturazione. La conoscenza di questi dati e, soprattutto, la risposta che s'intende dare per ridurre a percentuali ininfluenti questo fenomeno, consentirebbe di valutare credibili alternative al progetto LTF.

Completiamo le osservazioni di ordine generale con punti specifici relativi al progetto ed al tracciato presentato da RFI:

- nelle zone attraversate in superficie la linea ferroviaria determinerà un peggioramento sensibile delle caratteristiche residenziali per un'ampia fascia, con pesanti conseguenze per lo stato di salute (benessere) e per la caduta del valore patrimoniale. Ciò a conseguenza dell'intenso flusso di merci, della velocità massima prevista - 220 Km/h, - della sovrapposizione del rumore e delle vibrazioni. Ad esempio ricordiamo le aree da Caselette alla tangenziale Nord, come pure quelle di San Didero e Bruzolo. La frequenza di pesanti e lunghi treni merci si attenuerà di non molto nelle ore notturne;
- il tracciato proposto determinerà condizioni negative per la salvaguardia patrimoniale e produttiva di significative aziende agricole delle zone attraversate, ove ci sono terreni di ottima qualità agricola;
- il tracciato del progetto RFI comporta inoltre seri rischi per la salvaguardia ambientale ed idrogeologica in determinate zone del territorio attraversato, per le falde acquifere.

In riferimento a queste nostre osservazioni, da tempo ribadite, non è stato predisposto alcuno studio sul costo economico (che nelle nostre stime valutiamo ingente) per rimediare ai rischi sopra citati, sia in ordine alle fasce di salvaguardia, sia alle rilocalizzazioni, sia agli indennizzi, sia, infine, alle opere di mitigazione e di salvaguardia idrogeologica.

Infine ricordiamo che la Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia - oltre alle contestazioni al progetto RFI - ha indicato i criteri alternativi per un progetto trasportistico che valorizzi più direttrici di flusso e più valichi alpini.

Fiduciosi che queste poche note siano tenute in considerazione, si porgono riverenti saluti, dichiarando la totale disponibilità a qualsiasi approfondimento.

Bussoleno,

IL PRESIDENTE
A. FERRENTINO