

## Sintesi delle conclusioni dell'*enquête préalable à la déclaration d'utilité publique* pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaria entre Grenay (Isère) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie) dans le cadre du projet Lyon-Turin (itinéraires d'accès au tunnel franco-italien)

L'*enquête publique* (o meglio, *enquête préalable à la déclaration d'utilité publique*, indagine preliminare alla dichiarazione di pubblica utilità) è una procedura prevista dalla legge francese in occasione della realizzazione di grandi opere. Ha lo scopo di informare i cittadini dei territori interessati dalle grandi opere e di raccoglierne pareri, suggerimenti e contro-proposte al fine di poter valutare il carattere di “pubblica utilità” dell'opera, per poter poi autorizzare gli espropri. I pareri di cittadini, associazioni, organizzazioni socio-professionali, amministrazioni pubbliche e collettività territoriali vengono presentati in un arco di tempo predeterminato, sia in forma scritta sia durante riunioni pubbliche. I risultati vengono raccolti e resi pubblici da un'apposita Commissione che delibera sul carattere di “pubblica utilità” dell'opera esaminata.

L'indagine pubblica relativa alla realizzazione delle prime due fasi della tratta francese del collegamento ferroviario Torino-Lione è stata condotta **dal 16 gennaio al 15 marzo 2012** in 71 Comuni francesi appartenenti ai dipartimenti Savoie, Isère e Rhône, nella regione Rhône-Alpes.

I documenti originali si trovano qui:

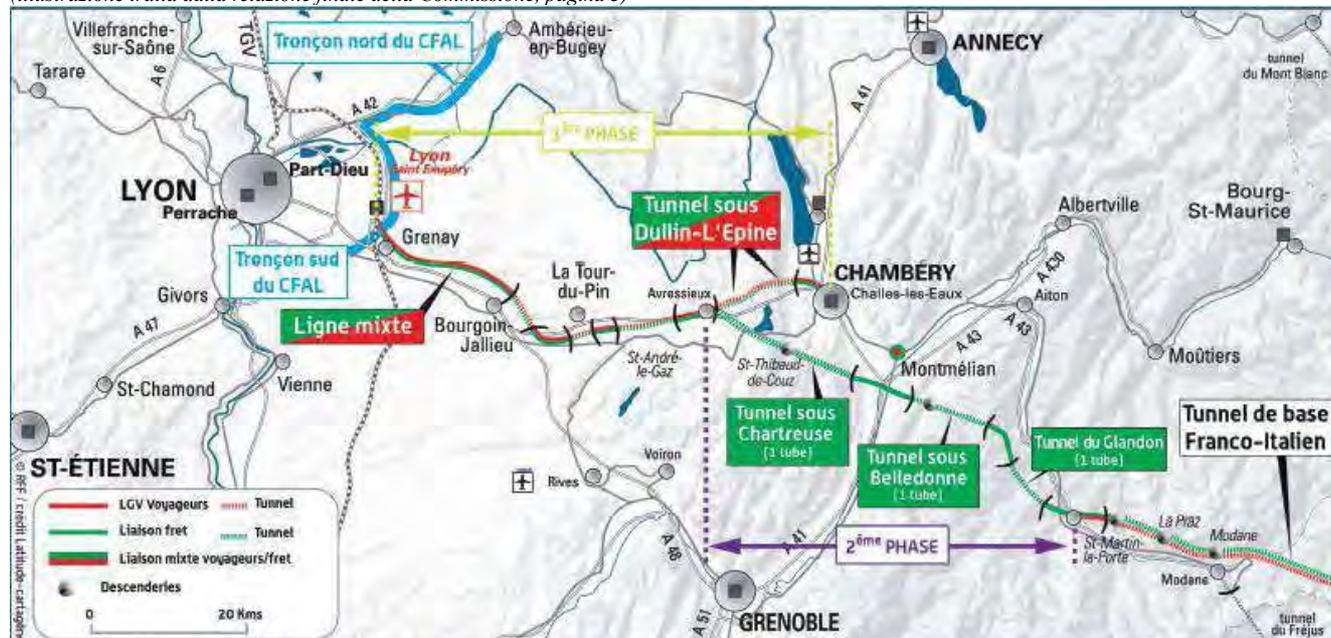
<http://www.savoie.pref.gouv.fr/Les-politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-et-construction/Deplacements-Transports/Lyon-Turin-Ferroviaria>

e in particolare la relazione finale della Commissione (in versione scannerizzata) è consultabile al link:

<http://www.savoie.pref.gouv.fr/content/download/5543/35146/file/conclusions%20de%20la%20commission%20sign%C3%A9es.pdf>

Le prime due fasi della tratta francese sottoposte alla recente *enquête publique* sono:

(illustrazione tratta dalla relazione finale della Commissione, pagina 3)



- 1) **1ère PHASE**: una **linea mista merci-viaggiatori** tra Lione e Chambéry, da realizzare entro il 2020, al più tardi alla messa in opera del tunnel di base transfrontaliero;
- 2) **2ème PHASE**: una **linea merci** (in gran parte in gallerie a una sola canna) tra Avressieux e Saint-Jean-de-Maurienne; la realizzazione è prevista entro il 2025.

Vale la pena di osservare che il progetto considerato nelle fasi 1 e 2 non prevede nessuna tratta “ad alta velocità” e si tratta in effetti di una versione incompleta. Nell'*enquête publique* infatti **non è stata considerata la fase 3**, comprendente **la tratta TGV Lione-Chambéry** (unica tratta ad alta velocità,

che avrebbe lo scopo di diminuire i tempi del collegamento tra Chambéry e Parigi e permetterebbe di riservare alle merci la linea prevista dalla fase 1) e **il raddoppio dei tre tunnel di Chartreuse, Belledonne e Glandon**, indispensabile per rendere la tratta della fase 2 utilizzabile anche dai treni passeggeri (la canna singola non è conforme alle nuove regole di sicurezza).

I pareri raccolti dalla Commissione **tra le amministrazioni pubbliche e tra le organizzazioni socio-economiche** sono **in maggioranza favorevoli all'opera**. Tra i pareri dei **privati cittadini**, forniti in forma scritta individuale o tramite raccolte di firme, **il 25% è totalmente contrario** (pagina 6); **i cittadini favorevoli al progetto così com'è sono una netta minoranza**, mentre la maggioranza propone modifiche anche sostanziali.

La Commissione espone le proprie conclusioni, basate sull'analisi dei pareri raccolti, precisando che sono **circoscritte al riconoscimento della “pubblica utilità” dell'opera**.

Le due prime fasi dell'opera, insieme agli **obiettivi** fumosi e poco chiari che ben conosciamo (oltre alle consuete affermazioni sullo spostamento del trasporto merci internazionale da gomma a ferro, si parla addirittura di ridurre il numero di passeggeri che utilizzano l'aereo sul percorso Milano-Parigi!), hanno l'obiettivo (molto sentito nei territori interessati) di **ridurre la congestione attuale sulle linee di treni regionali** (TER, *Transport express régional*).

La Commissione elenca una serie di **inconvenienti** del progetto, relativi all'occupazione di terreno agricolo, ai rumori, al problema dello smarino. Dal punto di vista dell'utilità pubblica, la Commissione ritiene comunque che i vantaggi superino gli svantaggi. La Commissione osserva esplicitamente (pagine 9-10) che **le considerazioni sulla redditività del progetto non sono di sua competenza**.

La Commissione afferma che, contrariamente a quanto richiesto in alcune delle osservazioni raccolte, non è possibile pensare a un'inversione delle due fasi progettuali o alla realizzazione della sola fase 2, non tanto per motivi tecnici sostanziali (che non sono di competenza della Commissione) ma perché il progetto verrebbe talmente modificato da richiedere un'altra *enquête publique*.

La Commissione esprime quindi **parere favorevole a maggioranza** riguardo alla dichiarazione di utilità pubblica delle prime due fasi della tratta francese della Torino-Lione, aggiungendo 3 “riserve” e 22 “raccomandazioni” finalizzate alla riduzione degli effetti negativi e a migliorare l'inserimento dell'opera nell'ambiente umano e naturale.

Le prime due “riserve” riguardano RFF (Réseau Ferré de France), che dovrà curare la salvaguardia delle attività agricole e formulare uno studio dettagliato relativo allo smarino. La terza “riserva” riguarda l'istituzione di Commissioni Territoriali di Concertazione e Controllo, costituite da amministratori locali, rappresentanti di RFF e dello Stato, associazioni ambientaliste e di cittadini, rappresentanti del mondo agricolo, per dare pareri a RFF nella fase di studio sugli aspetti ambientali, per ridurre al minimo l'impatto dei cantieri sulla popolazione locale e per verificare che le nuove linee ferroviarie realizzino gli obiettivi previsti a livello ambientale. Le 22 **raccomandazioni** riguardano questioni ambientali specifiche e localizzate. La Commissione invita inoltre il Parlamento a rivedere la legislazione sull'inquinamento acustico.

La Commissione raccomanda che **la fase 1 venga realizzata nei termini previsti** (precisazione che risponde all'osservazione di chi aveva proposto di realizzare la sola fase 2) e che **la fase 2 divenga operativa contemporaneamente al tunnel internazionale**. Forse si vuole sottolineare che la fase 2 non avrebbe senso senza il tunnel internazionale, sottintendendo quindi che la sola fase 1 possa comunque servire al trasporto locale. Si potrebbe osservare che il “fasaggio” francese non ha nulla a che vedere con quello proposto da parte italiana (ridotto al solo tunnel internazionale) e sembra avere lo scopo di ipotizzare fasi successive funzionalmente autonome, da realizzare progressivamente solo se ci saranno le condizioni.