

Alla cortese attenzione della  
**Signora Erminia MAZZONI**  
*Presidente della Commissione delle Petizioni  
del Parlamento Europeo*  
Bruxelles

dalle Valli No TAV, 10 maggio 2011

Oggetto: Petizioni NO TAV – Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione, Progetto Prioritario TEN-T n. 6

*Petizioni n. 949/2003, n. 523/2004, n. 198/2005, n. 786/2007, n. 900/2007, n. 735/2008*

Gentile Signora Erminia Mazzoni,

con riferimento allo scambio di lettere del 18 ottobre 2010 e 16 dicembre 2010 (qui allegate), i sottoscritti "Petizionari No TAV" si indirizzano a Lei per fornirLe alcuni elementi per la Sua valutazione sullo stato del Progetto Prioritario n. 6 Lione-Torino che, come anticipato nella nostra lettera del 18 ottobre u.s., si avvia a divenire molto critico da diversi punti di vista.

In previsione dunque di una situazione di "*alta tensione*" in questi territori, desideriamo inoltre risollecitare a prendere in considerazione una visita urgente della Valle Susa da parte di una delegazione della Commissione da Lei presieduta che potrà avere utili incontri con tutte le parti.

Ecco in dettaglio l'aggiornamento per la Sua valutazione.

Il Governo Italiano ha convocato il 3 maggio 2011 a Palazzo Chigi (dopo circa tre anni di silenzio) il Tavolo Istituzionale della Torino-Lione, al quale hanno partecipato il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio: Letta, il Ministro delle Infrastrutture: Matteoli, il Commissario Straordinario alla Torino-Lione: Virano, il Presidente della CIG - Commissione Inter Governativa Masera, il Presidente della Regione Piemonte: Cota, l'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte: Bonino, il Presidente della Provincia di Torino: Saitta, il Sindaco di Torino: Chiamparino, i Sindaci di Avigliana: Mattioli, Buttigliera: Ruzola, Chiomonte: Pinard, Chiusa San Michele: Usseglio, Clavière: Capra, Condove: Listello, Giaveno: Ruffino, Grugliasco: Mazzù, Orbassano: Gambetta, Rivalta di Torino: Neirotti, Sant'Antonino: Ferrentino, Settimo Torinese: Corgiat, Susa: Amprimo.

Con una grave e reiterata scorrettezza istituzionale da parte del Governo, della Regione Piemonte e della Provincia di Torino sono stati deliberatamente esclusi da questo incontro i Sindaci dei Comuni di Almese, Bruzolo, Bussoleno, Caprie, Caselette, Chianocco, Giaglione, Gravere, Mattie, Monpantero, San Giorio, San Didero, Sant'Ambrogio di Torino, Vaie, Venaus, Villarbasse, Villarfocchiardo e il Presidente della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone che si sono pubblicamente dichiarati contrari alla realizzazione della nuova linea ferroviaria.

Sono stati invece ammessi a questa riunione i Sindaci dei Comuni di Clavière e Giaveno non interessati geograficamente dalla nuova linea<sup>1</sup> ma politicamente vicini al Governo italiano e personalmente favorevoli all'opera.

---

<sup>1</sup> Il Comune di Clavière si trova a 25 km dalla nuova linea e quello di Giaveno in una valle laterale a 5 km. .

Le 24 Delibere di opposizione alla nuova ferrovia approvate dai Consigli di questi Comuni alla fine del 2010 sono state consegnate alla Sua attenzione e al rappresentante del sig. Siim Kallas il 13 dicembre 2010 da una delegazione di Sindaci guidata dal Presidente della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone. Ricordiamo che in ogni caso nessun Comune della Valle Susa si è mai espresso a favore di questa linea ferroviaria con atti o deliberazioni di Giunta o di Consiglio.

Il Governo Italiano ha comunicato il 3 maggio che, per mancanza di fondi da parte dello Stato Italiano, e per non perdere il finanziamento dell'Unione Europea al Tunnel di Base (TEN-T n. 6), ha presentata alla CIG il 29 aprile 2011 una modifica al progetto che prevede la sua realizzazione per fasi con l'immediata eliminazione di una delle due canne della galleria di base e della tratta da Susa a Chiusa.

Rileviamo che questa modalità di realizzazione dell'opera era già stata scartata al momento della richiesta del finanziamento all'Unione Europea:

**Per quanto riguarda un eventuale realizzazione per fasi ("fasaggio") della parte comune, questa ipotesi non è stata ritenuta opportuna : tenuto conto dei vincoli funzionali e ambientali risultanti dal fasaggio. <sup>2</sup>**

Desideriamo segnalare che questo ulteriore stravolgimento del progetto della Torino-Lione è stato comunicato:

- a pochi mesi dalla presentazione da LTF nel luglio 2010 dell'ennesimo Progetto Preliminare in Variante (integrato a gennaio 2011) della tratta internazionale in territorio italiano,
- a pochi giorni dalla presentazione del progetto preliminare della tratta italiana presentato da Italferr,
- prima ancora della scadenza del 28 maggio 2011 delle osservazioni ai progetti preliminari previste per legge.

Il nuovo e mutilato progetto presentato ieri a Roma ha messo in evidenza che lo Stato italiano non è in grado di rispettare gli impegni assunti con l'Unione Europea con la presentazione nel 2007 del secondo progetto in destra Dora (che ha permesso all'Unione Europea di stanziare nel 2008 un contributo di € 671,8 milioni). Desideriamo rammentare che questo finanziamento è stato concesso a fronte di un impegno pluriennale dello Stato italiano per la realizzazione di tutta la tratta transfrontaliera composta da tunnel di base di 57 km e tunnel dell'Orsiera di 20 km, entrambi a due canne.

Il 4 maggio 2011 il Coordinamento dei Comitati No TAV ha anche espresso un duro giudizio nei confronti del Governo Italiano, della Provincia di Torino e della Regione Piemonte che hanno dimostrato con questa mossa teatrale la trasformazione del progetto unico in uno "a lotti costruttivi" da realizzare nel corso dei prossimi 30-40 anni (*long cost*) secondo gli ultimi dettati del decreto *milleproroghe* caro a Tremonti e in spregio degli accordi con l'Unione Europea dimostrando che l'opera è inutile e nel tempo condannerà a morte la linea storica da Bussoleno fino al Fréjus. (cfr. Comunicato Stampa allegato).

---

<sup>2</sup> Formulaire de Demande pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport UE 2007-2013 Part B - bilingue Rev 3.2 NB (1) pagina 24/147 18/07/2007 15:10 (qui allegato): " Per quanto riguarda un'eventuale realizzazione per fasi ("fasaggio") della parte comune, questa ipotesi non è stata ritenuta opportuna: tenuto conto dei vincoli funzionali e ambientali risultanti dal fasaggio, in Ottobre 2003 (all'atto dell'approvazione del PP/APS), la CIG ha preconizzato di non assumere l'ipotesi di un fasaggio della parte comune. Questa preconizzazione è stata confermata dagli Stati nel Memorandum di Intesa del 5 maggio 2004 firmato in presenza dei due capi di governo."

Queste decisioni affrettate ed incoerenti del Governo italiano derivano dalla preoccupazione di non essere in grado di rispettare le tre principali condizioni (sulle quattro imposte) che la Commissione Europea – visti i ritardi dell'Italia nel portare avanti questo progetto – ha stabilito ad ottobre 2010 in occasione della revisione di mezzo termine dei progetti TEN-T per la concessione del finanziamento: [http://tentea.ec.europa.eu/download/map\\_review/new\\_fiches/2007eu06010p\\_final.pdf](http://tentea.ec.europa.eu/download/map_review/new_fiches/2007eu06010p_final.pdf) :

- **the two Member States conclude, within 2010, the terms of the revised Treaty establishing the new public promoter, and the financial model for the implementation and operation of the project including the respective financial contribution** (*condizione che alla data attuale non è stata rispettata*),
- **excavation of the Maddalena Gallery starts, at the latest, by the first quarter of 2011** (*condizione che alla data attuale non è stata rispettata*),
- **the preliminary design study is approved by both Member States by the end of 2010** (*condizione non è stata rispettata in quanto nel 2011 ci sono state delle integrazioni e oggi il progetto viene completamente stravolto*),
- **the final design studies are completed by the end of 2011** (*condizione che potrebbe essere rispettata*).

E' opinione comune negli ambienti governativi e dei promotori dell'opera (Transpadana e Transalpine) che, se la LTF sas, società mista italo francese incaricata dei lavori finanziati dall'UE, non riuscirà ad installare il cantiere della galleria geognostica de La Maddalena - sita nel Comune di Chiomonte - entro il mese di giugno 2011, la Commissione Europea ritirerà i fondi. Così facendo il Progetto Prioritario n. 6 Lyon – Torino potrebbe venire seriamente compromesso o addirittura annullato.

I media italiani e francesi da giorni informano che, vista la massiccia opposizione popolare a quest'opera e la mancata condivisione istituzionale con il territorio interessato (confermata come sopra indicato dal Governo Italiano con l'esclusione di soggetti istituzionali al tavolo politico), il cantiere della galleria geognostica La Maddalena sarà probabilmente installato attraverso la militarizzazione dell'intera zona (come è stato richiesto da alcuni deputati italiani) con un aggravio di costi estremamente importante<sup>3</sup> e il conseguente allungamento dei tempi di realizzazione.

I media hanno inoltre informato che la Francia non siederà ad un tavolo con l'Italia per la rinegoziazione del "Memorandum del 2004 tra la Francia e l'Italia che ha fissato la ripartizione del finanziamento e l'impegno a favorire il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia" (cfr. in allegato) se l'Italia non dimostrerà la sua capacità ad avviare i lavori della Lyon – Torino con l'installazione del cantiere de La Maddalena.

In alcune interviste rilasciate a quotidiani nazionali il nuovo direttore generale di LTF sas sig. Marco Rettighieri ha dichiarato che i lavori per il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena in Chiomonte verranno riaffidati senza gara alla Società Consortile VENAUS scrl e cioè all'associazione di imprese vincitrici del bando di appalto del 2004 per il cunicolo esplorativo di Venaus, contravvenendo pesantemente alle stesse affermazioni contenute nella richiesta di contributo per l'opera avanzato all'Unione Europea a luglio del 2007 e stanziato in € 671,8 milioni :

---

<sup>3</sup> Visto che LTF sas a gennaio 2010, su richiesta del Prefetto di Torino, decise di accollarsi il costo relativo all'alloggiamento dei 300 agenti comandati in servizio di ordine pubblico in occasione dei cinque carotaggi geognostici effettuati nella tratta di sua competenza per un totale di euro 36.272,72.

**La gara di appalto sarà indetta all'inizio del 2008 e la realizzazione avrà luogo da metà del 2008 all'autunno 2012.**<sup>4</sup>

Desideriamo altresì informarLa che il Coordinamento dei Comitati No TAV – di fronte alle gravi decisioni assunte dal Governo Italiano - ha dichiarato lo stato di mobilitazione permanente nelle Valli No TAV a difesa della vivibilità democratica dei territori contro ogni tentativo di militarizzazione. La libera rappresentazione di una volontà popolare non può infatti in alcun modo essere impedita attraverso un uso sproporzionato della forza dello Stato. L'opposizione democratica e popolare a questo insensato, devastante, inutile progetto è sempre stata condotta con mezzi civili e nonviolenti.

Riteniamo quindi che non sia accettabile – ed è veramente illusorio solo il pensarlo – che l'Italia immagini di poter militarizzare preventivamente il territorio del Comune di Chiomonte per permettere ad un'impresa privata di installare un cantiere e dimostrare così all'Unione Europea che, essendo stata rispettata la condizione posta dalla Commissione Europea, l'Italia ha il diritto di passare alla cassa per iniziare ad usufruire del finanziamento.

La Decisione del 29 settembre 2010 della Commissione da Lei presieduta affermava: **“Sospendere l'esame in attesa di informazioni complementari da parte della Commissione, in particolare sul funzionamento dell'osservatorio tecnico e il coinvolgimento degli enti locali interessati”** che riteniamo sia coerente con l'auspicio contenuto nel nostro messaggio alla Commissione delle Petizioni che abbiamo letto quel giorno.

Di conseguenza La invitiamo a sollecitare la Commissione Europea ad esprimersi in merito alle decisioni del Governo Italiano alla luce delle notizie che Le abbiamo fornito e alle prospettive della militarizzazione preventiva auspicata dai promotori dell'opera e da alcune forze politiche.

In previsione dunque di una situazione di “alta tensione” in questi territori, desideriamo inoltre sollecitarLa a prendere in considerazione una visita urgente della Valle Susa da parte di una delegazione della Commissione da Lei presieduta che potrà avere utili incontri con tutte le parti.

La ringraziamo per la Sua attenzione, rimaniamo a sua disposizione e al Suo ascolto.

Cordiali saluti.

I Petizionari No TAV

*Remo Castagneri*  
*Gian Carlo Pastorutti*  
*Alberto Perino*  
*Paolo Prieri*  
*Marco Tomalino*  
*Alberto Veggio*

---

<sup>4</sup> Formulaire de Demande pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport UE 2007-2013 Part B - bilingue Rev 3.2 NB (1) pagina 13/147 18/07/2007 15:10 (qui allegato):

# Movimento NO TAV

Una garanzia per il futuro

[www.notav.info](http://www.notav.info) - [www.notav.eu](http://www.notav.eu) - [www.notav-valsangone.eu](http://www.notav-valsangone.eu)  
[www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org) - [www.ambientevalsusa.it](http://www.ambientevalsusa.it)

## Comunicato Stampa

dalle Valli No TAV

4.5.2011

### **Il Governo “*inaugura*” la nuova linea ferroviaria “*long cost*” Torino - Lione**

***I Comitati No TAV dichiarano lo stato di mobilitazione permanente nelle Valli No TAV con un’attenzione particolare per la Maddalena di Chiomonte***

**Il Coordinamento dei Comitati No TAV si è riunito ieri sera a Villarbasse per valutare le gravi decisioni che sono state assunte a Roma nel corso della riunione del 3 maggio del Tavolo Politico della Torino – Lione.**

**La risposta dei Comitati No TAV è stata immediata con la dichiarazione di stato di mobilitazione permanente nelle Valli No TAV.**

**Sabato 21 maggio si svolgerà una marcia di protesta da Rivalta a Rivoli, il calendario di tutte le iniziative in continuo aggiornamento è già sui siti No TAV.**

- **NO ad un’opera pubblica costosa, inutile e dannosa**
- **NO allo sperpero di pubblico denaro**
- **SI’ alla difesa dell’ambiente, della salute, della vivibilità nelle nostre case**
- **SI’ all’uso e al rinnovamento delle ferrovie esistenti**
- **SI’ alle piccole opere utili**
- **SI’ ad un uso migliore delle scarse risorse pubbliche a favore dell’istruzione, della sanità, della ricerca, delle energie rinnovabili, di nuovi posti di lavoro, dei giovani, dei precari e dei disoccupati**

Il nuovo e mutilato progetto presentato ieri a Roma ha messo in evidenza che lo Stato italiano non è in grado di rispettare gli impegni assunti con l’Unione Europea con la presentazione nel 2007 del secondo progetto in destra Dora. I Comitati ricordano che il finanziamento europeo è stato concesso a fronte di un impegno pluriennale dello Stato italiano per la realizzazione di tutta la tratta transfrontaliera composta da tunnel di base di 57 km e tunnel dell’Orsiera di 20 km, entrambi a due canne.

Questa ennesima variante, presentata a pochi giorni dalla pubblicazione del progetto preliminare della tratta nazionale, dimostra la volontà di devastare i territori dalle Alpi alla pianura, dai piccoli e medi centri alla Città di Torino che sarà oggetto di una speculazione edilizia in Corso Marche.

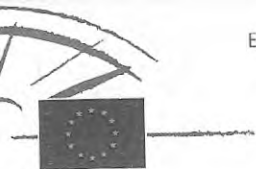
La trasformazione del progetto unico in uno “a lotti costruttivi” da realizzare nel corso dei prossimi 30-40 anni (*long cost*) secondo gli ultimi dettati del decreto milleproroghe caro a Tremonti e in spregio degli accordi con l’UE dimostrando che l’opera è inutile e condannerà a morte la linea storica da Bussoleno fino al Fréjus.

Il Coordinamento dei Comitati No TAV ha anche espresso un duro giudizio nei confronti del Governo Italiano, della Provincia di Torino e della Regione Piemonte che hanno dimostrato con questa mossa teatrale il loro stato confusionale, l’incapacità di fare bene e l’arroganza nei confronti dei cittadini e dei loro rappresentanti eletti non ammessi al tavolo politico perché contrari o critici nei confronti dell’opera.

I Comitati No TAV hanno manifestato la loro solidarietà ai Sindaci esclusi e al Presidente della Comunità Montana.

I Comitati No TAV, dichiarando che il *tempo per giocare è scaduto*, invitano i Sindaci “dubbiosi” a prendere una seria posizione di difesa della salute dei loro cittadini e dell’ambiente dei loro territori.

**“né qui né altrove”**



Commissione per le petizioni  
La Presidente

205344 16.12.2010

Bruxelles,  
CLR/aa[IPOL-COM.PETI D(2010)56421]

Sig. Paolo PRIERI  
Comitati No TAV Val Sangone  
Via Bussoleno, 42  
10040 Rivalta di Torino  
ITALIE

Oggetto: Petizione n. 0786/2007

Egregio Sig. Prieri,

La ringrazio per la lettera da Lei inviata in data 18 ottobre 2010 e con la quale sottopone alla mia attenzione interessanti dettagli che potranno costituire spunti di riflessione nelle successive discussioni in merito alle questioni sollevate nella petizione da Lei presentata.

La ringrazio, inoltre, della fiducia e delle aspettative che ripone nel Parlamento europeo e nei suoi servizi, emerse nelle parole che ho avuto modo di ascoltare nel corso del Suo intervento in commissione e di leggere attraverso le pagine del sito internet dedicato al Movimento No Tav. Il Parlamento europeo, espressione della volontà dei cittadini, diventa luogo di ascolto di questi ultimi grazie al diritto sancito nel Trattato a presentare petizioni ed è compito della commissione che ho l'onore di presiedere garantire l'esercizio di questo diritto.

Come Le è certamente noto, e come è stato ricordato durante la riunione che la commissione per le petizioni ha tenuto lo scorso 29 settembre 2010, una prima missione di inchiesta a Torino e in Val di Susa è stata condotta il 28-29 Novembre 2005, in seguito alla ricezione della petizione n.198/2005, "Rischi sanitari connessi alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/capacità Torino-Lione".

Per ora non è prevista una seconda missione di inchiesta negli stessi territori: al momento, infatti, le riunioni della commissione parlamentare per le petizioni risultano essere il contesto più idoneo per un dialogo costruttivo che contribuisca ad acquisire nuovi elementi.

Il segretariato della commissione per le petizioni si occuperà di tenerLa informata nel caso di ulteriori sviluppi.

Voglia gradire i miei più distinti saluti.

dalle Valli No TAV, 18 ottobre 2010

Alla cortese attenzione della  
**Signora Erminia MAZZONI**

*Parlamento Europeo*

*Presidente della Commissione delle Petizioni del Parlamento Europeo*

Bruxelles

Gentile Signora Erminia Mazzoni,

le scrivo a nome dei Petizionari No TAV per darLe atto che, grazie alla Sua sensibilità politica, il 29 settembre a Bruxelles, pur nel troppo ristretto tempo di parola permesso ai cittadini dai *Regolamenti*, abbiamo potuto nuovamente interloquire con il Parlamento Europeo.

Consideriamo questo incontro come il naturale proseguimento della nostra relazione con il Parlamento Europeo al quale oltre 150 cittadini italiani, francesi e spagnoli hanno consegnato il 18 maggio 2010 la Carta di Hendaye al termine della quale si chiede di... ***“Attribuire in ultima istanza alle popolazioni direttamente interessate il processo decisionale, fondamento della vera democrazia e dell’autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto”.***<sup>1</sup>

**Gentile Signora Erminia Mazzoni, la Sua decisione di “non chiudere” le nostre Petizioni Le dà il tempo di assumere informazioni indipendenti sul campo e di verificare se il confronto nei territori avviene in modo democratico.**

**Desideriamo sollecitare la Commissione delle Petizioni ad effettuare una visita in Valle di Susa e Val Sangone per “toccare con mano” la situazione in loco. La visita potrà essere utile per la Commissione per verificare la “democraticità” del confronto nei territori.**

I suoi dubbi sulla “democraticità” del confronto sono ormai certezze: il Governo Italiano ha convocato a Roma per i prossimi giorni una riunione alla quale ha invitato tutti i Sindaci dei Comuni nei quali la nuova linea non passerà e solo uno in rappresentanza dei 24 Sindaci “No TAV” i cui Comuni sono attraversati dal progetto.

Le segnaliamo che nei prossimi giorni riceverà le 24 Delibere di opposizione alla nuova ferrovia approvate dai Consigli di questi Comuni.

Le rammentiamo inoltre che il finanziamento di € 0,67 miliardi concesso nel dicembre 2008 dalla Commissione Europea all’Italia era stato deliberato sulla base del falso *“Accordo di Prà Catinat”*<sup>2</sup> del 28 giugno 2008 tra l’Osservatorio e i Comuni: falso perché in realtà si trattava in realtà di un documento firmato solo dal suo redattore e allo stesso tempo Presidente dell’Osservatorio.

La stampa italiana, pur dando pochissimo spazio alla nostra vicenda, non può celare all’opinione pubblica la situazione di mobilitazione permanente nelle Valli Susa e Val Sangone e il successo dell’ultima manifestazione del 9 ottobre da Vaie a

---

<sup>1</sup> [http://www.notav-valsangone.eu/documenti/CARTA%20DI%20HENDAYE%2023\\_1\\_2010%20multilingual\\_5.pdf](http://www.notav-valsangone.eu/documenti/CARTA%20DI%20HENDAYE%2023_1_2010%20multilingual_5.pdf)

<sup>2</sup> Documento di Pra Catinat :

[http://www.comune.rivalta.to.it/UserFiles/File/tav/altri\\_doc/Documento\\_di\\_Pracatinat.pdf](http://www.comune.rivalta.to.it/UserFiles/File/tav/altri_doc/Documento_di_Pracatinat.pdf)

Sant'Ambrogio aperta dai Sindaci con la fascia tricolore e seguita da 50.000 cittadini e cittadine.

Desideriamo ora commentare brevemente la Decisione del 29.9.2010 **“Sospendere l'esame in attesa di informazioni complementari da parte della Commissione, in particolare sul funzionamento dell'osservatorio tecnico e il coinvolgimento degli enti locali interessati”** che riteniamo sia coerente con l'auspicio contenuto nel nostro messaggio alla Commissione delle Petizioni che abbiamo letto quel giorno.

La posizione della Commissione Europea relativamente al Progetto prioritario n. 6 Lione-Torino, illustrata dalla signora Katrien Prins, ci è parsa non solo insufficiente – come da Lei pubblicamente affermato - ma anche contraddittoria con la visione del Vice Presidente Siim Kallas.

Egli, con riferimento al futuro dei progetti TEN-T, ha fatto nel corso del 2010 innovative affermazioni che prospettano la possibilità di un'inversione di tendenza nella infrastrutturazione dei trasporti nell'Unione Europea.

In particolare, Siim Kallas ha affermato il giorno 8 giugno 2010 a Saragozza, in occasione delle giornate TEN-T, :

*Dove dovremmo fare investimenti fondamentali per facilitare un migliore funzionamento delle reti esistenti? E' chiaro che un grande balzo in infrastrutture non è possibile. Costruire nuove ferrovie, strade, aeroporti e porti è un lavoro enorme e richiede molto tempo e enormi risorse. Tutti i sistemi di trasporto intelligenti possono portare vantaggi più grandi e più velocemente.*

Questa riflessione ci pare indicativa della sua forte preoccupazione che l'Unione Europea non sia in grado di trovare soluzioni innovative al sistema dei trasporti europei vista anche la scarsità di fondi - inizialmente previsti in oltre 900 miliardi di euro - da destinare alle infrastrutture di trasporto da parte dei Paesi membri dell'UE.

Il 26 luglio 2010, rispondendo alla Interrogazione scritta n. E-4145/2010<sup>3</sup> Siim Kallas ha affermato :

*È inoltre importante prendere in considerazione anche le emissioni derivanti dalla costruzione delle infrastrutture.*

*La pianificazione di linee ad alta velocità, come molte delle nuove grandi infrastrutture, esige, a livello sistematico, la corretta esecuzione di una valutazione d'impatto strategica e, a livello progettuale, una valutazione dell'impatto ambientale.*

*Va ricordato però che questa non tratta in maniera specifica dell'impatto dei gas a effetto serra. Queste procedure includono anche il pubblico, in particolare la popolazione interessata dal progetto.*

Desideriamo portare alla Sua attenzione che numerosi studi internazionali<sup>4</sup> di elevatissimo profilo scientifico affermano infatti che:

*... le prestazioni dei treni sono interessate da un'attenzione sbagliata sulla velocità invece che sull'affidabilità e sulla capacità di carico massimo: i*

---

<sup>3</sup> 15 giugno 2010 - E-4145/2010 Catherine Grèze (Verts/ALE), Sonia Alfano ALDE), Joe Higgins (GUE/NGL), Luigi de Magistris (ALDE), Gianni Vattimo (ALDE), Eva Lichtenberger (Verts/ALE)

<sup>4</sup> Cfr: questi studi: <http://www.notav-valsangone.eu/documenti/Energy-A%20thermodynamic,%20environmental%20and%20material%20flow%20analysis,%202008.pdf>  
<http://www.notav-valsangone.eu/documenti/High%20Speed%20Rail%20Misleading%20Assessment%20and%20False%20Solutions%20-%20S.%20Ulgiaiti%20-%20R.%20Basosi.%202010.pdf>



*treni ad alta velocità non saranno l'alternativa alle automobili in termini di risparmio energetico perché la loro potenza ed il loro fabbisogno energetico saranno sempre troppo elevati rispetto al tipo di servizio che sono in grado di fornire. Non dovrebbe mai essere data enfasi ai successi tecnici disaccoppiati dalla efficienza del servizio."*

Riteniamo che la profonda crisi finanziaria ed economica in atto in Europa richiede una nuova politica comune dei trasporti che si basi su investimenti valutati con criteri di costo beneficio integrati dall'analisi LCA.

La ringraziamo per la sua attenzione e rimaniamo a sua disposizione.<sup>5</sup>

Cordiali saluti.

A nome dei Petizionari No TAV

*Paolo Prieri*

***Movimento No TAV – Una Garanzia per il Futuro***<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Maggiori informazioni sui siti: [www.notav.info](http://www.notav.info) [www.notav.eu](http://www.notav.eu) [www.notav-valsangone.eu](http://www.notav-valsangone.eu) [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org) [www.ambientevalsusa.it](http://www.ambientevalsusa.it)

<sup>6</sup> 32.000 firme No TAV sono state consegnate nel 2007 al Parlamento Europeo.