

Slim Kallas
Commissario ai Trasporti
European Commission
200 Rue de la Loi
Berlaymont
B-1049 BRUSSELS

Helen Kearns
Portavoce del Commissario ai Trasporti
European Commission
200 Rue de la Loi
Berlaymont
B-1049 BRUSSELS

Roma, 4 luglio 2011
Prot.DG286/11 – SLcp-wwf

Caro Commissario Kallas,

Le scriviamo con una certa urgenza sulla vicenda del progetto della Torino-Lione, progetto prioritario n. 6 delle TEN-T, perché abbiamo avuto modo di apprezzare le sue valutazioni in merito, riassunte nella dichiarazione rilasciata dalla sua portavoce Helen Kearns lo scorso 28 giugno e rilanciata dalle Agenzie di stampa italiane.

Nella dichiarazione del 28 giugno si ricordavano le tre condizioni poste dal Commissario ai Trasporti per sbloccare i 672 milioni di euro dei fondi comunitari destinati a questo progetto, che si possono riassumere ne: 1. la apertura del cantiere della galleria de La Maddalena; 2. l'approvazione del progetto preliminare della tratta comune italo-francese; 3. la definizione della nuova intesa tra Italia e Francia sulla realizzazione il finanziamento della nuova linea. I primi due punti da realizzare entro la scadenza del 30 giugno, mentre il terzo rimandato al 6 luglio data di convocazione della Conferenza Intergovernativa italo-francese - CIG.

Ora ci permetta di chiarire, in estrema sintesi, che nessuna di queste condizioni sono state o potranno essere realizzate nei tempi dovuti. Infatti:

1. come lei sicuramente saprà a La Maddalena, Comune di Chiomonte, gli unici lavori in atto sono quelli di una recinzione dell'area del futuro cantiere, presidiato dal 28 giugno scorso dalle forze dell'ordine, intervenute a seguito dell'Ordinanza del Prefetto di Torino; la posa di tale recinzione è una banale opera edilizia priva di alcuna attinenza specifica con la realizzazione e lo scopo dichiarato della galleria de La Maddalena
2. il progetto preliminare della tratta comune italo-francese è incompleto e il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, ha richiesto lo scorso 14 gennaio 2011 (prot. del Ministero: CTVA-2011-0000066) integrazioni, che devono essere sottoposte a nuova pubblicazione e quindi, entro 60 giorni, a nuove Osservazioni da parte del pubblico, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, su aspetti sostanziali quali: a) la realizzazione dello svincolo autostradale sull'A32; b) le alternative di trasporto dello smarino per ferrovia; c) le alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo in esubero;
3. non è chiaro da dove il Governo italiano potrà trarre i finanziamenti necessari, in un quadro di rientro di 45 miliardi di euro di debito pubblico imposto dalla CE nei prossimi anni, per far fronte agli impegni assunti con la Francia che, secondo l'accordo 2001, devono coprire almeno il 63% di un'opera valutata nel corso del tempo tra i 12 e i 20 miliardi di euro.

A conferma dell'approssimazione con cui il Governo italiano sta procedendo ci permetta da aggiungere che, con riguardo all'approvazione del progetto preliminare della tratta internazionale, la nuova versione *soft*, che risulta sarà presentata il 6 luglio in CIG, è del tutto diversa da quella che è stata sottoposta a VIA oggi in fase pubblicazione integrativa e quindi diversa da quella che verrà approvata, come si ventila sui media italiani, dal CIPE con una forzatura, senza l'assenso del Ministero dell'Ambiente.

Per completezza di informazione sulle procedure autorizzative riguardanti le altre parti del progetto sappia inoltre che:

- è stato presentato il 28 marzo 2011 da RFI il progetto preliminare sulla tratta nazionale, da Chiusa San Michele a Torino, che a mala pena si può definire uno studio di fattibilità, poiché presenta calcoli sbagliati dal punto di vista tecnico per le opere civili, studi ed analisi estremamente lacunosi sugli impatti sulle acque superficiali e sotterranee, sul suolo e sottosuolo e sull'atmosfera e cartografie spesso illeggibili;

- il progetto definitivo del *cunicolo esplorativo* de La Maddalena (Chiomonte), presentato il 17 maggio 2010, si configura non come un'opera provvisoria per approfondire alcuni aspetti geo-tecnici, ma come vera e propria galleria di servizio definitiva del tunnel di base della tratta internazionale, che oggi non esiste.

Per questi motivi le nostre associazioni hanno presentato due azioni legali di diffida al Ministero dell'ambiente (la prima, il 10 marzo 2011 sulla superficialità delle integrazioni presentate da LTF sulla tratta internazionale e la seconda, il 27 maggio scorso, sul cosiddetto progetto preliminare elaborato da RFI della tratta nazionale) e un ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale - TAR del Lazio che impugna la Delibera CIPE del 6 aprile 2011 di approvazione il progetto definitivo del c.d. *cunicolo esplorativo*, in realtà galleria di servizio al tunnel di base de La Maddalena.

D'altra parte, non è una novità che il Governo italiano su questa vicenda proceda con approssimazione e successive, radicali inversioni di rotta.

Con la *versione soft* della tratta comune italo-francese della nuova linea Torino-Lione che verrà presentata alla riunione della CIG del 6 luglio siamo alla quarta diversa elaborazione progettuale in nove anni: dopo che i progetti preliminare della tratta internazionale e della tratta nazionale *in sinistra Dora* (a suo tempo approvati dal CIPE nel 2003) sono stati considerati completamente errati; dopo che nel 2007 si è avuta una prima versione, ancora solo abbozzata, del progetto *in destra Dora*; dopo che a partire dal gennaio 2011 sono stati presentati alla Commissione di VIA i progetti preliminari che oggi vengono messi in discussione, a procedure autorizzative aperte.

A nostro avviso e come dimostrano le analisi svolte dallo stesso Governo Italiano (attraverso l'Osservatorio Tecnico), le vere priorità in territorio italiano sulla direttrice Torino-Lione del progetto prioritario n. 6 delle TEN-T riguardano il potenziamento del nodo di Torino e del suo trasporto pendolare. Con il progetto in *versione soft* si abbandonano di fatto tutti gli interventi su Torino determinando l'intasamento del suo passante ferroviario e rendendo impossibile la messa in esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitan.

Costruire un nuovo tunnel nel massiccio d'Ambin non è assolutamente una priorità, alla luce del fatto che il tunnel esistente del Frejus è usato ad oggi solo per 1/13 della sua reale potenzialità: 2,4 milioni di tonnellate/anno (dato Alpinfo 2009), a fronte di una capacità di 32,1 milioni di tonnellate/anno (stima Osservatorio Tecnico - Ferrovie Italiane) incrementabile di un ulteriore 50% (studio di "fasizzazione" LTF su richiesta della Commissione intergovernativa italo francese). Come non è necessario costruire una nuova linea per l'AV passeggeri - non richiesta nel progetto prioritario n. 6 delle TEN-T - su cui non possano correre i treni merci, quando l'obiettivo prioritario dovrebbe essere proprio quello del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia visto il gravissimo squilibrio modale esistente in Italia.

Va infine ricordato che le Amministrazioni locali sono contrarie. Ventiquattro Comuni e la Comunità Montana hanno votato delibere di opposizione e presentato ricorsi al TAR. I comitati dei cittadini mobilitano migliaia di persone che esprimono con forza il loro dissenso. Voler procedere ad ogni costo significa creare uno stato di tensione permanente con cantieri che devono essere difesi dalle forze dell'ordine.

Alla luce di queste considerazioni e valutazioni, ci augureremmo che lei agisca di conseguenza, in coerenza con quanto dichiarato lo scorso 28 giugno, impedendo che per l'ennesima volta il Governo italiano faccia una scelta sbagliata ed eluda gli impegni assunti con l'Europa.

Con i migliori saluti,

Vittorio Cogliati Dezza,
Presidente Legambiente nazionale



Stefano Leoni
Presidente WWF Italia



Mauro Furlani
Presidente Nazionale Pro Natura



Alessandra Mottola Molfino
Presidente di Italia Nostra

