

Comitati NO TAV Valle Susa - Val Sangone - Torino

www.notav.info - www.notav-valsangone.eu - www.notavtorino.org - www.ambientevalsusa.it

Egregio Professore

Laurens Jan Brinkhorst

Coordinatore Europeo Progetto Prioritario n. 6

Commissione Europea

B-1049 BRUXELLES

BELGIO

dalle valli No TAV, 13 novembre 2009

oggetto: 1989 – 2009, 20 anni di opposizione popolare alla nuova linea ferroviaria Lione – Torino

Egregio Professore Laurens Jan Brinkhorst,

abbiamo ricevuto ed apprezzato la sua lettera del 3 novembre scorso: le argomentazioni e i quesiti in essa contenuti dimostrano la libertà della sua visione relativamente alla valutazione sulla necessità di realizzare una nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino (**NLFLT**).

Desideriamo segnalarle che quest'anno i Comitati No TAV celebrano il ventennale dell'opposizione popolare alla realizzazione di un'opera che si contraddistingue principalmente per la sua inutilità e per la devastazione ambientale che provocherebbe.

Le diamo una importante notizia per il futuro della NLFLT: le Comunità Montane Bassa Val di Susa, Alta Val di Susa e Val Sangone sono state unite e, come può constatare sulle mappe geografiche, i territori di questa istituzione (di livello intermedio tra la i Comuni e la Provincia di Torino) sono quelli che potrebbero essere attraversati dalla NLFLT. Ebbene, il 7 novembre scorso è stato eletto da una forte maggioranza No TAV il sig. Sandro Plano a nuovo Presidente di questa istituzione. Ciò conferma in modo chiaro che le popolazioni di questi territori e i loro rappresentanti sono contrari alla realizzazione della NLFLT. La sua affermazione secondo la quale "*gruppi minoritari significativi si oppongono ancora al progetto e tali minoranze non debbano essere sottovalutate*", alla luce di questa notizia che dimostra la vastità dell'opposizione No TAV, è così confermata e rivalutata nelle dimensioni ormai ufficiali di forte opposizione.

In considerazione del suo alto ruolo all'interno del PP6 la preghiamo di voler accettare il nostro invito a intervenire alla "Conferenza sul ruolo dell'Europa per lo sviluppo della valli di Susa e Sangone" che intendiamo realizzare prossimamente e che vedrà la partecipazione di economisti, ambientalisti ed esperti di trasporti e deputati europei. La sua partecipazione nella sua veste di massimo esperto del PP6 darebbe un'impronta europea di elevato profilo al dibattito che si svolgerà su temi di comune interesse.

Prima di dare risposta nel dettaglio alle sue argomentazioni desideriamo precisare alcune questioni relativamente alla relazione tra l'Osservatorio tecnico e le istituzioni locali, nazionali ed europee.

Il Presidente dell'Osservatorio tecnico arch. Mario Virano - che è contemporaneamente Commissario straordinario all'opera, con un evidente conflitto di interessi - ha fatto credere alle diverse istituzioni europee con le quali è entrato da anni in contatto che ormai l'accordo con le popolazioni c'è o più ambiguamente che è vicino, con l'evidente obiettivo di influenzare i decisori europei che l'opera avrà in Italia una realizzabilità facile e rapida. Queste parole sono diventate oramai una "leggenda" della quale purtroppo vi è traccia in molte relazioni di istituzioni nazionali ed europee e nella stampa.

Vogliamo essere molto chiari su questo punto, sfidando chiunque su questo tema in un confronto aperto e documentato: nessun accordo formale, ripetiamo nessun accordo, è mai stato sottoscritto tra le comunità locali e il Governo italiano per la realizzazione della NLFTL. L'Osservatorio tecnico¹ non ha il compito di realizzare accordi ma di valutare la realizzabilità dell'opera a livello ambientale, sanitario ed economico. Le conclusioni dell'Osservatorio tecnico a questo proposito sono da tempo già note ed ufficiali: non vi sono i presupposti che giustificano la costruzione della NLFTL, mentre su questa direttrice è urgente realizzare altre opere ferroviarie per risolvere il collo di bottiglia di Chambéry e Torino e per dare alla Città di Torino un trasporto ferroviario locale degno di questo nome.

Il comune interesse dell'Unione europea e dei Comitati No TAV di proteggere le Alpi da interventi infrastrutturali ad alto rischio di devastazione ambientale, e quindi le popolazioni che vi abitano, ci sprona a portare alla sua attenzione alcune argomentazioni su questo cruciale tema.

E' stato dimostrato che la NLFTL (trasporto merci) non ha un impatto ambientale inferiore a quello via strada, tenuto anche conto che quest'opera prevede 133,1 km di tunnel². Si veda a questo proposito la molto argomentata tesi sostenuta dal Prof. Mirko Federici dell'Università di Siena³.

¹ DPCM 1 marzo 2006, art. 2 : "L'Osservatorio è il luogo dei confronti per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico e persegue la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa".

² I tunnel previsti dal progetto conosciuto sono: La Chartreuse 23 km, Belledonne 19 km, tunnel di base 57,1 km, Orsiera 11 km, San Antonino-Chiusa S.M. 6 km, Val Susa-Val Sangone 10 km, Corso Marche 7 km.

³ La NLFTL ha impatti ambientali paragonabili al trasporto individuale in auto e addirittura superiori al trasporto merci su gomma. Non migliora l'impatto dovuto alle emissioni, ed anzi peggiora la qualità ambientale con l'invasività delle sue infrastrutture. Dott. Mirko Federici, Università degli Studi di Siena. E' stato contabilizzato l'intero consumo di energia e di materia, e le emissioni associate, lungo l'intero ciclo di vita dei sistemi. Questo vuol dire che si è tenuto conto dei consumi nella fase di costruzione delle linee stradali e ferroviarie, della manutenzione periodica, della costruzione e manutenzione dei veicoli, e del loro funzionamento annuale. Gli impatti sono stati calcolati utilizzando sei analisi differenti, e tutte con risultati convergenti. Le analisi sono in ordine: 1. *Mass Flow Accounting* su scala locale (contabilizza i consumi diretti di materiali espressi in kg/unità trasportata), 2. *Mass Flow Accounting* su scala globale (contabilizza i consumi diretti ed indiretti di materia, i cosiddetti flussi nascosti espressi in kg/unità trasportata), 3. *Energy Accounting* su scala locale (consumi diretti di energia, solo movimento veicoli espressi in MJ/unità trasportata), 4. *Energy Accounting* su scala globale (consumi diretti ed indiretti di energia: infrastrutture, costruzione dei veicoli ed esercizio espressi in MJ/unità trasportata), 5. *Exergy Analysis* (concettualmente un po' complicata: analizza le inefficienze dei sistemi prendendo in considerazione le perdite antropiche delle trasformazioni energetiche che i sistemi producono espressi in MJ/unità trasportata), 6. *Emergy Analysis* (contabilizza l'intero consumo di materia e di energia sotto forma di energia solare equivalente (solar emergy joules, seJ/unità trasportata). E' la metodologia di analisi più completa ma anche la più dibattuta). I risultati della NLFTL sono espressi in un range che varia tra due ipotesi di esercizio: un tasso di utilizzo dei treni uguale all'attuale (ipotesi realistica, valore degli indicatori più alto), ed un tasso di utilizzo ipotizzando che i treni viaggino sempre a pieno carico (ipotesi ottimista, valore degli indicatori più basso). Generalmente, analisi diverse conducono sempre a risultati differenti, quando convergono vuol dire che il sistema è caratterizzato da peculiarità talmente forti (troppo bello o troppo brutto) da schiacciare le diverse sensibilità dei paradigmi. Insomma la NLFTL non ha ragione di esistere né dal punto di vista dell'offerta di trasporto (troppo bassa) né dal punto di vista dell'efficienza.

Ricordiamo inoltre che in Francia, Paese che fa scuola in questo campo, le opere ferroviarie ad alta velocità sono molto leggere e destinate esclusivamente al trasporto passeggeri, mentre il PP6 in Italia dovrebbe essere destinato al traffico misto passeggeri-merci.

Dal punto di vista ambientale vogliamo rammentare che una delle più grandi preoccupazioni dei Comitati No TAV si riferisce al depauperamento delle fonti idriche e allo sconvolgimento dell'idrologia alpina che consegue alla realizzazione dei tunnel i cui rischi sono sottolineati nella relazione COWI ⁴.

Credo che su questo tema sarebbe inoltre opportuno ricorrere alla categoria del principio di precauzione⁵, ossia dimostrare che l'opera non danneggia la natura e la salute dei cittadini e presenta un rapporto positivo di costi benefici prima di approvare la sua realizzazione.

Circa l'attuale declino dei volumi di merci trasportate, crediamo che esso dipenda solo in parte dall'attuale crisi economica. A questo proposito desideriamo attirare la sua attenzione sulla categoria della leggerezza che caratterizza il nostro tempo. Questa caratteristica delle nostre economie si è affermata con forza a partire dalla seconda metà del XX secolo e prosegue ai giorni nostri: il valore medio per unità di peso delle merci trasportate si è incrementato di molte volte, fino a oltre mille volte per le merci ad alta tecnologia rispetto alle materie prime, ai combustibili, ai semilavorati e alle derrate alimentari che hanno caratterizzato i trasporti via ferrovia. Nel prossimo futuro assisteremo, come conseguenza, ad incrementi nulli o molto scarsi nel peso delle merci scambiate a livello mondiale a fronte – in caso di ripresa economica – di un consistente aumento dei valori di queste stesse merci. Si veda a questo proposito l'effetto *de-linking* nelle economie dei paesi sviluppati tra aumento del PIL e la crescita dei trasporti.⁶ Da ciò deriva la non necessità di incrementare la dotazione di infrastrutture pesanti ma piuttosto di un più razionale uso di quelle esistenti. Secondo le conclusioni dell'Osservatorio tecnico la linea storica Lione – Torino ha la capacità di accogliere un movimento di merci (in tonnellate) da 3 a 5 volte superiore a quello attuale.

Circa la questione da lei richiamata della necessità del coordinamento tra Italia e Francia su questa direttrice: lei è forse al corrente che alla fine del 2010 la Francia avrà finalmente terminato i lavori di adeguamento della sagoma della sua parte del tunnel storico del Moncenisio-Fréjus, la quale tuttavia sarà di tipo diverso e più ridotto rispetto a quella nella parte italiana. A partire da quella data potrà riprendere con vigore il trasporto delle merci attraverso questa direttrice ma nel frattempo è stato approvato con entusiasmo dai Governi italiano e francese il raddoppio del tunnel autostradale del Fréjus: in realtà essi affermano che si tratta di una galleria di sicurezza imposta dalla Ue, notiamo tuttavia che le sue dimensioni

⁴ Analisi degli studi condotti da LTF in merito al progetto Lione-Torino (sezione internazionale) TREN/05/ADM/S07.54919/2005 revised version 2 pag. 47: "LTF ha stimato che i due tunnel principali (il tunnel di base e il tunnel di Bussoleno), le discenderie, ecc. riceveranno un flusso cumulativo di acque sotterranee compreso tra 1951 e 3973 L/s nel caso stabilizzato. Ciò equivale a una portata compresa fra i 60 e i 125 Milioni di m3/anno, comparabile alla fornitura d'acqua necessaria a una città di circa 1 milione di abitanti. Il drenaggio delle acque sotterranee è tutt'altro che trascurabile comparativamente al ricarico totale delle acque sotterranee nelle zone situate lungo il tunnel."

⁵ Tale principio, contenuto nell'articolo 15 della Dichiarazione di Rio del 3-14 giugno 1992, afferma quanto segue: "*Ove vi siano minacce di danno serio o irreversibile, l'assenza di certezze scientifiche non deve essere usata come ragione per impedire che si adottino misure di prevenzione della degradazione ambientale*". Nella Comunicazione della Commissione del 4.2.2000 sul Principio di precauzione 52000DC0001 (COM/2000/0001) si afferma: "La Comunità ha costantemente perseguito l'obiettivo di una protezione elevata, in particolare per l'ambiente e la salute degli esseri umani, degli animali e delle piante. Nella maggior parte dei casi, le misure che consentono di ottenere questo elevato livello di protezione possono essere determinate su una base scientifica sufficiente. Tuttavia, quando vi sono ragionevoli motivi di temere che i potenziali pericoli potrebbero avere effetti negativi sull'ambiente o sulla salute degli esseri umani, degli animali e delle piante, ma i dati disponibili non consentono una valutazione particolareggiata del rischio, il principio di precauzione è stato politicamente accettato come strategia di gestione dei rischi in molti ambiti."

⁶ [Hwww.notavtorino.org/documenti/italia-lavori-mulino-06-03-07.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/italia-lavori-mulino-06-03-07.htm)

sono superiori all'attuale tunnel del Monte Bianco e questa seconda canna del Fréjus sarà destinata inevitabilmente al transito dei veicoli.⁷

La sua domanda *"perché sembra molto più difficile realizzare l'esecuzione delle infrastrutture ferroviarie che costruire le strade, anche in ambienti sensibili come le Alpi"* è effettivamente intrigante, ma vista da questo lato delle Alpi ha una risposta immediata: l'elasticità di trasporto di persone e merci assicurata dai veicoli su gomma è immensamente superiore a quella dei treni, vincolati ad infrastrutture pesanti e rigide. Inoltre la rete delle strade e delle autostrade cresce e si sviluppa a partire da itinerari che nei secoli e nei millenni hanno plasmato le economie e le società. Questo sviluppo è garantito da una miriade di interventi a differenti livelli, locali, regionali e nazionali, privati e pubblici. Fare ferrovie implica un coordinamento molto faticoso.

Inoltre forti interessi economici intrecciati con le mafie spingono verso la realizzazione di grandi opere.

I Comitati No TAV sono per natura favorevoli alla ferrovia, siamo tuttavia consapevoli che nella situazione odierna, non ostante i nostri sforzi siano diretti in questo senso, nella battaglia contro il trasporto su gomma siamo ancora più soli, se possibile, che nella battaglia contro le opere faraoniche (così chiamate dal nostro Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano), quali il Ponte sullo stretto di Messina.

Per concludere desideriamo rammentare la critica che il Parlamento Europeo ha espresso il 22.4.2009 al Libro Verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti⁸ affermando *"4. A tale proposito ritiene ingiustificata l'introduzione di una non meglio definita nozione di "pilastro teorico" della RTE-T da aggiungere alla già lunga lista delle priorità; in contrasto con l'obiettivo dichiarato dalla Commissione, un pilastro espressamente definito "teorico" non è infatti in grado di migliorare la credibilità della politica della RTE-T, che invece dipende dallo sviluppo di progetti concreti"*. Questa critica ci fa pensare che alcune opere infrastrutturali - la Lione - Torino in primo luogo - siano sostenute dai proponenti per il loro valore in sé (quindi per i diretti profitti che derivano dalla sua realizzazione) e non per i benefici che esse potrebbero apportare ai trasporti all'interno della Ue.

A completamento delle nostre considerazioni le alleghiamo la Lettera Aperta inviata all'Ue in occasione del Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea di Brdo (Slovenia) del 5-6 maggio 2008; tale lettera fu inviata anche alla sua attenzione.

Rimaniamo in attesa del suo riscontro e La salutiamo con stima.

I Comitati No TAV
della Valle Susa - Val Sangone - Torino

Allegati:

- DPCM 1 marzo 2006, compiti dell'Osservatorio tecnico e nomina del suo presidente Arch. Mario Virano
- Sintesi dell'Analisi termodinamica integrata dei sistemi di trasporto in diversi livelli territoriale - Università degli Studi di Siena Dipartimento di Chimica Direttore Prof. Riccardo Basosi - Dottorato di Ricerca in Scienze Chimiche XVI ciclo 2000-2001
- Analisi degli studi condotti da LTF in merito al progetto Lione-Torino (sezione internazionale) TREN/05/ADM/S07.54919/2005 revised version 2
- Lettera Aperta dei Comitati No TAV all'Unione europea del 2 maggio 2008

⁷ Il Sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino è uno dei più "autorevoli" sostenitori di un pieno utilizzo di transito per la cosiddetta canna di sicurezza del Tunnel stradale del Fréjus.

⁸ Risoluzione del Parlamento europeo del 22 aprile 2009 sul Libro verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) (2008/2218(INI))