

# PETIZIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

Commissione delle Petizioni - Segretariato Rue Wiertz B-1047 BRUXELLES - [petitions@europarl.europa.eu](mailto:petitions@europarl.europa.eu)

## Problemi connessi alla proposta di una nuova linea ferroviaria ad alta capacità tra Torino e Lione.

---

### Premesse e fatti

Sulla base di un accordo stipulato a Parigi il 15 gennaio 1996 tra i Governi Italiano e Francese si è costituita una Commissione Inter-Governativa per la progettazione e costruzione di una nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

Tra i principali sostenitori della necessità di una nuova linea vi sono anche la Regione Piemonte, la Provincia di Torino ed il Comune di Torino.

L'opera è sostenuta in modo retorico dalle associazioni degli imprenditori italiani che non hanno tuttavia mai manifestato interesse a partecipare al finanziamento dell'iniziativa.

Successivamente è stato firmato il 29 gennaio 2001 a Torino un accordo tra i governi italiano e francese che pone le basi di questo progetto internazionale. L'articolo 1 dell'accordo sottolinea che *"I governi francese ed italiano con il presente accordo si impegnano a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci e passeggeri tra Torino e Lione, la cui messa in servizio dovrà avvenire alla data di saturazione delle opere esistenti"*.

A seguito di questo accordo è stata costituita la società mista italo-francese LTF (Lyon Turin Ferroviaire), società partecipata al 50% da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e da Réseau Ferré de France (RFF), che ha iniziato la progettazione di massima della nuova linea ferroviaria.

In una prima fase LTF ha il compito di effettuare gli studi di progetto (preliminare e definitivo) e dirigere i lavori di ricognizione della parte comune italo-francese. Sotto l'autorità della CIG e del Consiglio di amministrazione, LTF deve proporre la consistenza definitiva delle opere, la loro localizzazione, l'impegno finanziario previsto nonché le modalità di realizzazione (aspetti giuridici e finanziari) affinché i due governi possano decidere, in una seconda fase, le modalità di realizzazione della parte comune italo-francese.

Inizialmente l'opera fu immaginata come una linea ferroviaria ad alta velocità (TAV) per il trasporto di passeggeri: ciò fu giustificato sulla base di errate previsioni di elevato interesse per questa soluzione di trasporto alternativa all'aereo. Si constatò che il flusso dei passeggeri su questa tratta non era tale da assicurare redditività al progetto e questa tipologia di trasporto fu abbandonata.

Senza mutare sostanzialmente le caratteristiche progettuali della nuova linea si è cominciato nel 2002 a parlare di "ferrovia ad alta capacità TAC", giustificando la nuova linea con la previsione di importanti forti flussi di merci sulla direttrice Lione-Budapest (successivamente denominata corridoio 5).

Per quanto riguarda l'Italia, tale progetto prevede l'attraversamento delle Alpi e della pianura Padana e la costruzione di lunghe gallerie ferroviarie (di cui una di oltre 50 km in Val Susa).

Pur non esistendo allo stato attuale progetti esecutivi, la nuova linea ferroviaria potrebbe attraversare l'Alta e la Bassa Valle di Susa, la Val Sangone e la cintura di Torino.

Rammentiamo che il 18 gennaio 2003 (rif. 949) è stata inviata una Petizione al Parlamento Europeo alla quale rinviamo per i dettagli relativi al passaggio della nuova linea in Valle di Susa e per alcune interessanti argomentazioni critiche presenti in quel documento.

Nel 2006 il Governo italiano presieduto da Romano Prodi, in seguito alle fortissime pressioni dei cittadini residenti in valle di Susa, ha deciso di stralciare il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione dalla "Legge Obiettivo", strumento che prevedeva una progettazione dell'opera senza i consueti passaggi in Conferenza dei Servizi, ossia senza soggiacere a tutte le regole consuetudinarie cui vanno sottoposte le opere infrastrutturali al vaglio delle amministrazioni locali e alla VIA - Valutazione di Impatto Ambientale.

Nel contempo il governo italiano ha costituito un Osservatorio tecnico per valutare in dettaglio la sussistenza di ragioni per le quali questa opera deve essere realizzata.

Verso al fine del 2006 è trapelata la notizia che indicava una possibile deviazione del percorso originario dalla Valle di Susa verso la Val Sangone al fine di connettere la linea con lo scalo ferroviario di Orbassano prima di proseguire verso la città di Torino.

Questa deviazione verso sud-ovest interesserebbe zone protette, aree agricole di alto valore e zone densamente popolate,

prevedrebbe la costruzione:

- di gallerie per l'attraversamento di una formazione morenica ricca di falde acquifere che alimentano i due laghi di Avigliana e dalle quali sono prelevate acque idropotabili che rappresentano una elevata quota del rifornimento della città di Torino: ciò comporterebbe sicure ripercussioni sugli acquedotti e sulla vivibilità di zone residenziali ormai divenute "cintura di Torino",
- di enormi terrapieni in zone ad alto interesse naturalistico e di barriere di cemento a margine di un fiume a rischio esondazione,

e comporterebbe:

- danni irreversibili in zone di sicuro interesse ambientale e paesaggistico
- ripercussioni economico-turistiche su tutte le attività che si sono sviluppate in Val Sangone e attorno ai due Laghi di Avigliana; tutte le strategie di recupero, riqualificazione ambientale e sviluppo turistico attuate in tanti anni potrebbero essere vanificate.

Questi problemi andrebbero a sommarsi ad altre criticità presenti nella zona come, ad esempio, l'instabilità delle formazioni superficiali lungo una torbiera a margine della collina morenica.

## LE DOMANDE AL PARLAMENTO EUROPEO

Alla luce di quanto precede, con particolare riferimento:

- alle parziali conclusioni degli studi dell'Osservatorio tecnico che hanno stabilito che la linea storica è già in grado di sopportare fino a tre volte l'attuale traffico ferroviario,
- ai rischi finanziari connessi ad un'opera del valore complessivo stimato oggi in 18 miliardi di Euro (si noti che in genere in Italia i costi finali triplicano),
- alle difficoltà tecniche di realizzazione comprovate anche dalla lettera Perben - Di Pietro di richiesta dei finanziamenti alla Ue,
- al rischio di provocare un disastro ambientale di enormi proporzioni
- alla mancanza di politiche di trasferimento modale gomma-ferro,
- al mancato interesse da parte dei privati alla partecipazione ai costi dell'opera,
- alla forte opposizione popolare e degli enti locali esistente nei territori interessati, supportata da una profonda conoscenza del territorio e dalla potenzialità inespressa dell'attuale linea,

### CHIEDIAMO AL PARLAMENTO EUROPEO :

- **E' ammissibile** che, in presenza di una linea ferroviaria scarsamente utilizzata e di una diminuzione di traffico su questa direttrice registrata da oltre dieci anni, l'Italia - insieme alla Francia - possa partecipare al bando lanciato dall'UE per il finanziamento di quest'opera pubblica ?
- **E' corretto** potenziare il corridoi di passaggio tra le Alpi nella direzione Ovest-Est, mentre è dimostrato che i flussi merci ferroviari prevalenti tra l'Italia e l'Europa percorrono prevalentemente la direttrice Nord-Sud?
- **Se non ritiene** che, prima di finanziare la realizzazione di nuove linee ferroviarie di interesse europeo, soprattutto in territori alpini già pesantemente infrastrutturati e popolati e a forte rischio ambientale, le popolazioni e le loro rappresentanze locali debbano venire coinvolte in un processo democratico di valutazione.
- **E' corretto progettare una nuova linea ferroviaria in un simile territorio** visti i danni già causati da opere analoghe in altre zone geologicamente simili d'Italia (cfr. le gallerie realizzata nel Mugello a servizio della linea ferroviaria ad alta velocità Bologna - Firenze che ha prosciugato innumerevoli fonti e causato danni a beni privati, pubblici, archeologici ed artistici), e considerata l'esistenza in Val Sangone e Val Susa di importanti

giacimenti acquiferi che forniscono enormi quantità acqua di alta qualità alla Città di Torino e di zone di alto valore paesaggistico ?

- Verificato inoltre l'alto rischio idrogeologico esistente sul territorio, la presenza di vasti giacimenti amiantiferi nelle zone interessate agli eventuali scavi, anche al fine evitare tutti i rischi, aumento dei costi, allungamento dei tempi di realizzazione, **non dovrebbero preventivamente essere affrontati questi argomenti** che invece vengono sistematicamente ignorati dai proponenti?
- **E' ragionevole** che, pur in presenza di una opzione "zero" (ovvero l'ammodernamento della linea esistente), il Governo centrale e locale insista su un'ipotesi progettuale più onerosa ed impattante a livello idrogeologico, meno sicura oltre che dal mantenimento più costoso essendo pressoché tutta in galleria ?
- **E' irragionevole** pretendere che, a fronte del "Rapporto Brossier" e della perizia indipendente disposta dal Governo Francese, che si esprimono entrambi negativamente sull'opera oltre che su tutta una serie sostanziosa di quesiti tecnici (Punti di dissenso alla Relazione finale del Gruppo CIG Ambiente) tuttora senza risposta, formulati da uno degli stessi componenti della Commissione di studi italo francese "CIG", prima di finanziare o iniziare ogni altro studio vengano presi in considerazione anche questi documenti e data risposta pubblica alle domande formulate?

---

**Hanno contribuito a elaborare e firmano questa petizione i Comitati Locali No TAV e le associazioni:**

- Comitato No TAV Alta Val Sangone [Coazze-Giaveno-Valgioie] - portavoce Gianni Ascheri [gianni.ascheri@yahoo.it](mailto:gianni.ascheri@yahoo.it),
- Comitato No TAV Bruino/Sangano - portavoce Enzo Cardonatti, [ecardonatti@tiscali.it](mailto:ecardonatti@tiscali.it),
- Comitato No TAV Orbassano - portavoce Massimo Morra [maxmor65@libero.it](mailto:maxmor65@libero.it),
- Comitato No TAV Rivalta di Torino - portavoce Paolo Prieri [paolo.prieri@inwind.it](mailto:paolo.prieri@inwind.it),
- Comitato No TAV Rivoli - portavoce Cristina Abba [crisvet@libero.it](mailto:crisvet@libero.it),
- Comitato No TAV Trana - portavoce Sara Faccioli [fasara79@yahoo.it](mailto:fasara79@yahoo.it),
- Comitato No TAV Villarbasse - portavoce Giancarlo Bianco [giancarlo.bianco@gmail.com](mailto:giancarlo.bianco@gmail.com),
- Associazione La Fonte Acquariana di Coazze (TO) - Presidente Santino Spinali [lafonteacquariana@inwind.it](mailto:lafonteacquariana@inwind.it)

Le firme originali sono depositate presso il Comitato No TAV di Rivalta di Torino.

I Comitati e le Associazioni firmatari della presente petizione:

- rappresentano le istanze di una molteplicità di persone della società civile sia delle zone coinvolte che di altre città italiane,
- intendono con questa azione testimoniare al Parlamento Europeo la democratica opposizione popolare all'opera che è realizzata sempre in modo nonviolento con manifestazioni pubbliche, conferenze informative, attività di studio, incontri con istituzioni locali,
- svolgono le loro iniziative anche attraverso la sollecitazione dei rappresentanti locali - Sindaci, Consiglieri Comunali ed Amministratori di Comunità Montane - con i quali hanno da tempo attivato fattive collaborazioni.

L'obiettivo è quello di difendere la vivibilità della Val Sangone e aree limitrofe interessate dall'ipotesi di passaggio della nuova linea ferroviaria.

Le associazioni firmatarie hanno a cuore lo sviluppo del trasporto su ferro ma, proprio per questo motivo, ravvisano in questa ipotesi "progettuale", ritenuta prevalentemente speculativa ed impattante sia a livello sociale che ambientale, non rispondente alle esigenze reali, che sottovaluta i pericoli ambientali e non offre nessuna certezza sui tempi di realizzazione e costi dell'opera.

Denunciano inoltre gravi azioni di propaganda e di "informazione ingannevole" da parte dei media circa l'utilità reale dell'opera e la mancanza di almeno due dei requisiti richiesti ai governi per partecipare al bando europeo di finanziamento TEN-T: la maturità progettuale, l'accordo delle amministrazioni e della popolazioni coinvolte.

**Dalla Val Sangone (Torino - Italia), 11 luglio 2007**

**Mittente della Petizione: [paolo.prieri@inwind.it](mailto:paolo.prieri@inwind.it) a nome di tutti i firmatari.**