

9 Giugno 2014

Lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Signor Procuratore della Repubblica.

I) I rischi connessi con l'esposizione umana alle emissioni dei motori diesel.

Con un comunicato stampa del 12 giugno 2012, l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro, che fa parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, ha confermato che le emissioni dei motori diesel devono essere considerate direttamente responsabili dell'aumento del rischio di sviluppare il cancro ai polmoni in persone esposte. (cfr. All. 1).

A l'issue d'une réunion d'une semaine regroupant des spécialistes internationaux, le Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC), qui fait partie de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), a aujourd'hui classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant **cancérogènes pour l'homme (Groupe 1)**, sur la base d'indications suffisantes prouvant qu'une telle exposition est associée à un risque accru de cancer du poumon.

<http://lyonturin.eu/documents/docs/diesel%20cancer.pdf>

La stessa organizzazione ha valutato il gas di scarico di motori diesel nel gruppo 1:

Groupes d'évaluation – Définitions

Groupe 1 : L'agent est cancérogène pour l'homme.

Cette catégorie est utilisée lorsque l'on dispose d'indications suffisantes de cancérogénicité pour l'homme. Exceptionnellement, un agent peut être placé dans cette catégorie lorsque les indications de cancérogénicité pour l'homme sont moins que suffisantes, mais que l'on dispose d'indications suffisantes de sa cancérogénicité pour l'animal de laboratoire et de données probantes, chez l'homme exposé, selon lesquelles l'agent suit un mécanisme de cancérogénicité pertinent.

Il CIRC e la comunità scientifica mondiale hanno quindi stabilito un nesso di causalità tra l'esposizione a gas di scarico diesel e l'insorgenza di cancro ai polmoni, le cui conseguenze sono spesso mortali.

II) Circolazione dei mezzi pesanti nelle valli alpine.

I dati relativi ai passaggi su strada comunicati dai Consigli Generali (all. 2)

<http://lyonturin.eu/documents/docs/Bilan-traffic-routier-savoie%202012.pdf>

dall'Ufficio federale dei trasporti (Svizzera) (all. 3) e dalle società che gestiscono le gallerie del Fréjus e del Monte Bianco (all. 4)

<http://lyonturin.eu/documents/docs/TrafficMensile%20TMB%202012.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/SITAF%20FREJUS%202012%20Dati%20di%20Traffico.pdf>

permettono di valutare e quantificare il numero dei mezzi pesanti che circolano nelle Alpi francesi per il trasporto transfrontaliero.

I conteggi mostrano il numero dei mezzi pesanti segue (Fonte Alpinfo OFT) :

http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2011_fr.pdf

<http://lyonturin.eu/documents/index.php?PHPSESSID=7ps76s0l8ha2p9lu3c6p1rc145>

(Documento: Traffico delle merci attraverso le Alpi (tutti i trasporti 1) per paese 2011)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FREJUS	1 475 754	1 247 462	1 130 965	784 518	844 225	876 358	823 607	683 518	731 616	734 670	677 876
MONT-BLANC	78 682	274 327	353 107	584 838	606 176	589 904	588 438	518 258	571 535	605 955	580 978
TOTAL	1 554 436	1 521 789	1 484 072	1 369 356	1 450 401	1 466 262	1 412 045	1 201 776	1 303 151	1 340 625	1 258 854

Nel 2013 il numero dei mezzi pesanti che hanno attraversato il Fréjus secondo la SITAF, gestore italiano del tunnel, è stato di 662.995, e di 549.175 nel tunnel del Monte Bianco secondo ATMB . Questi numeri in declino dovrebbero permettere, con l'uso della ferrovia esistente, di ridurre ulteriormente la quota del trasporto stradale franco-italiano.

Anche se vi è una diminuzione del numero di mezzi pesanti per tutto il periodo, quasi trecentomila autocarri di meno, il traffico resta tuttavia notevole ed espone le persone a rischio di tumori come definito dal CIRC.

III) La Francia ha l'obbligo di utilizzare la linea ferroviaria esistente.

La Francia ha firmato il 29 gennaio 2001 (All. 5) l'Accordo franco-italiano che prevedendo la saturazione della rete esistente già al primo articolo :

*Article 1er.
Objet*

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service **devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.**

Questa nozione di saturazione è stata utilizzata per promuovere una nuova infrastruttura ed è stata comunicata ai deputati dell'Assemblea nazionale il 13 febbraio 2002 (All. 6) :

d accidents dans les tunnels – et une politique de qualité du service du fret ferroviaire de nature à modifier les comportements.

Cela dit, la levée de la saturation de la ligne ferroviaire constitue un préalable indispensable. A condition, évidemment, que la SNCF ne se mette pas trop souvent en grève...

Gli studi sono stati condotti sull'ipotesi della saturazione delle infrastrutture esistenti.

Gli estratti della Convenzione, avvenuta 28 maggio 1993 a Eurexpo lo attestano (All. 7):

Fonte del dossier dell'inchiesta pubblica "Accesso francese della linea Lyon Turin" (All. C)

Deuxième explication, une quasi saturation des liaisons transalpines. Les études récentes montrent qu'en 2010 les franchissements alpins actuels seront tous saturés.

All. C, pag. 225

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice Legrand considérait que la saturation des infrastructures actuelles tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Dans les Alpes du nord, trois possibilités ont été recensées :

- doublement du tunnel routier du mont Blanc
- doublement du tunnel routier du Fréjus
- liaison ferroviaire Lyon-Turin avec franchissement alpin mixte voyageurs, fret et éventuellement autoroute ferroviaire

Si les ministres des transports français et italien réunis le 25 janvier 1993 ont décidé d'étudier, dans les Alpes du sud, la création de deux nouvelles liaisons routières, l'une entre Nice et Coni, l'autre entre le val de Durance et le val de Suse, dans les Alpes du nord, ils ont considéré que la priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer et que l'hypothèse d'un doublement du tunnel du Fréjus ou du mont Blanc devait être abandonnée.

All. C, pag. 252 e 253

A cette moindre pénalisation de l'environnement, proportionnelle au trafic, s'ajoute une moindre consommation d'espace réservé aux emprises des infrastructures dès lors que le report du trafic routier sur LGV éviterait la saturation du réseau, donc la construction de nouvelles autoroutes et le doublement des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

III - LES CHOIX EFFECTUES A L'EGARD DES SOLUTIONS ET MODES ALTERNATIFS

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND considérait que la saturation des infrastructures actuelles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base des conclusions de ce rapport, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, au cours de leur réunion du 25 janvier 1993 que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

Anche alcuni della società LTF - Lione Torino Ferroviaria prevedono questa saturazione e sono stati pubblicati dalla Corte dei Conti (All. 8) in una relazione del 1° Agosto 2012 (pag. 5/8):

Or les études de trafic de la société Lyon-Turin ferroviaire ne prévoient une saturation de la ligne historique qu'à l'horizon 2035 sur la base d'une capacité maximale de 15 millions de tonnes.

Questa dichiarazione indica che la capacità minima della linea ferroviaria esistente è di 15 milioni di tonnellate.

Infine il concetto di saturazione è citato nel 2003 (parte 9) dall'associazione lobbista Associazione "Comitato per la transalpina (equivalente alla Traspadana, N.d.T.) che è finanziata dal Consiglio Regionale :

Une saturation des infrastructures existantes en 2015

Les dernières études sur l'évolution des trafics réalisées par la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF) montrent que les infrastructures existantes seront saturées en 2015.

Il convient donc d'engager la réalisation de la transalpine Lyon - Turin dès 2007, pour rester dans les délais fixés par les États français et italien lors du Sommet de Turin en janvier 2001.

Non vi è dubbio sulla necessità di usare l'esistente e sull'obbligo di mettere in atto ogni mezzo per raggiungere immediatamente, se non la saturazione, almeno l'uso della capacità disponibile.

IV) Una linea ferroviaria da Lione a Torino sottoutilizzata.

C'è una linea ferroviaria attraverso le Alpi che è stato oggetto di numerosi lavori che hanno permesso di trasportare cariche di maggiori dimensioni (sagoma GB1).

La Dichiarazione del progetto la modernizzazione del tunnel del Fréjus firmata da Jean Pierre Duport presidente di RFF - Réseau Ferré de France del 17 Dicembre 2004 (All. 10) permette misurare gli obiettivi della modernizzazione del tracciato esistente:

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine.
- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant.
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie.
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

Ce chantier principal s'accompagne de travaux annexes qui consistent à mettre au gabarit GB1 les ouvrages d'art situés entre Aiton et Modane qui ne dégagent pas ce gabarit, soit 14 tunnels. Les travaux consistent en de légères reprises de maçonnerie.

Non vi è quindi alcun dubbio che questi lavori consentiranno lo spostamento del traffico dalla strada verso la linea ferroviaria esistente.

I lavori realizzati su questa linea ferroviaria sono stati completati nel 2011 (All. 11).

Come si legge nel quotidiano Le Dauphiné Libéré del 16 settembre 2011, sono stati espressi messaggi di speranza relativi allo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia dal rappresentante di RFF e dal Prefetto.

Le persone esposte alle emissioni dei motori diesel degli autocarri transfrontalieri avrebbero potuto solo sperare in una riduzione del loro rischio con l'uso massiccio di questa linea ferroviaria.

Su questa linea sono stati trasportati, secondo l'Ufficio federale dei trasporti, 9,8 milioni di tonnellate di merci nel 1983 e 3,4 milioni di tonnellate nel 2011 (All. 12).

<http://lyonturin.eu/documents/index.php?PHPSESSID=7ps76s0l8ha2p9lu3c6p1rcl45>

(Documento: il traffico merci attraverso le Alpi (tutti i trasporti 1)) per paese 2011)

La capacità della linea ferroviaria no sarebbe quindi inferiore a 9,8 milioni di tonnellate.

Tuttavia pare, secondo le dichiarazioni di RFF e LTF sas, che la capacità effettiva è di circa venti milioni di tonnellate.

Un rapporto commissionato dalla Comunità europea e redatto da ECORYS e COWI (parte 6, pagina 109) indica (All. 13) :

Conclusion

Nous sommes donc d'avis que la capacité maximale de la ligne se situe entre 17,00 MT (Note RFF - LTF du 20/01/2003) et 18,59 MT (Etude de PWC de 2004) et que les estimations des opposants sont dès lors surestimées.

Un documento rilasciato dall'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione (pagina 50) afferma (All. 14) :

Section Modane - Bussoleno ^{14/15}			
N° trains de marchandises/jour	Tonnes/jour	Tonnes/an sur 260 jours de pointe équivalent/an	Tonnes/an sur 350 jours de pointe/ an
150	76.500	19.890.000	26.775.000
180	91.800	23.868.000	32.130.000

In una replica datata giugno 2007 al giornale Le Monde Diplomatique, l'amministratore delegato della società LTF (All. 15) si legge:

L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Suse de « vingt à trente millions de tonnes par an » : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)

Nel corso del dibattito parlamentare (francese N.d.T.) del 13 febbraio 2002 (All. 6), il ministro dei Trasporti, Jean Claude Gayssot ha detto che dopo i lavori l'autostrada ferroviaria alpina dovrebbe trasportare trecentomila autocarri, mentre trasporta nel 2012, "quasi 27 mila", secondo il direttore di questa società.

<http://lyonturin.eu/documents/docs/debat%20assembl%C3%A9e%20lyon%20turin%2020020213.pdf>

Nel corso dello stesso dibattito parlamentare, la relatrice del progetto di legge on. Bernadette Isaac Sibille annunciato che l'ammodernamento della ferrovia permetterà di trasportare 20 milioni di tonnellate di merci.

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

<http://lyonturin.eu/documents/docs/debat%20assembl%C3%A9e%20lyon%20turin%2020020213.pdf>

La ligne actuelle Lyon-Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon-Turin, qui offrira

Sembra che in queste condizioni la linea ferroviaria esistente disponga di ha una capacità inutilizzata di almeno 14 milioni di tonnellate.

In una comunicazione del primo trimestre 2012 Louis Besson, Presidente di Chambéry Métropole ha confermato il sottoutilizzo della linea rispetto al 2000 (All. 16):

1 La "mixité" de Dullin/L'Épine ajouterait du trafic fret dans l'agglomération de Chambéry.
 Oui mais dans quelle proportion ?
 Il y a 12 ans on comptait en moyenne 91 trains quotidiens de marchandises à Chambéry. Aujourd'hui on en compte 34... Ce qui est recherché par la mixité Dullin/L'Épine c'est de pouvoir prolonger l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à la région lyonnaise. L'autoroute ferroviaire ce sont aujourd'hui 4 navettes

Oggettivamente esiste dunque dal 2011 un'infrastruttura che permette di significativamente l'esposizione delle persone alle emissioni dei motori diesel degli autocarri attraverso il trasporto delle merci sulla linea ferroviaria esistente ed elettrificata.

Le prestazioni di questa linea sono ormai innegabili grazie al documento RFC6 (Rail Freight Corridor 6) che riprende l'insieme della prestazioni sezione per sezione. Ritroviamo alla pagina 23/280 la descrizione della sezione LYON - MODANE e la quantità indicata nella colonna "axe load" è di 22,5 milioni di tonnellate. (All. 17).

Questo documento, firmato da otto gestori di infrastrutture tra i quali vi sono RFF e RFI (Rete Ferroviaria Italiana) dimostra oltre ogni dubbio che la linea ferroviaria esistente è in grado di assorbire la quasi totalità del tonnellaggio che circola nei valichi Fréjus (stradale), Monte Bianco e il Moncenisio (ferrovia Fréjus), ossia 22,4 milioni di tonnellate nel 2012 secondo Alpinfo (All. 3).

La mancanza di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie sovrappone le persone ai rischi di tumori che hanno origine nella circolazione di mezzi pesanti nelle valli alpine, mentre un mezzo di trasporto non inquinante esiste e non è pienamente utilizzato.

In ogni caso non è contestabile che la linea ferroviaria esistente è in grado di trasportare una quantità di merci almeno pari a quella del San Gottardo in Svizzera.

L'Ufficio federale dei trasporti svizzero e Alpinfo confermano che nel 2000 sono state trasportate su questa linea svizzera merci pari a 16,8 milioni di tonnellate (All. 3):

Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)		2000					2005					2011					2012				
		Route* PIM (t/ann)	Route* Rail (t/ann)	Total	MACC (t/ann)	TCHNA (t/ann)	AR	Route* PIM (t/ann)	Route* Rail (t/ann)	Total	MACC (t/ann)	TCHNA (t/ann)	AR	Route* PIM (t/ann)	Route* Rail (t/ann)	Total	MACC (t/ann)	TCHNA (t/ann)	AR		
France																					
→	Montmégail	130	13,7	14,6	0,8	0,8	0,0	137	18,4	18,9	0,5	0,5	0,0	144	17,9	18,1	0,1	0,1	0,0		
→	Montgenèvre			0,6	0,6	0,0	0,0	0,7	0,7	0,7	0,0	0,0	16	0,6	3,3	4,9	0,6	0,6	0,6		
→	Mont Cenis			0,6	0,6	0,0	0,0	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0	3,4	3,4	3,4	3,4	2,2	0,7	0,5		
→	Hein	15,7	20,2	29,2				11,2	19,8	25,5	11,0	11,0				5,1	19,2	16,2	6,9		
→	Mont Ténaris		0,0	0,0				5,6	8,4	6,6	2,2	2,2				5,1	9,8	8,9			
Suisse																					
→	Grande St Bernard	0,4	0,4	0,4				0,6	0,6	0,6			0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6		
→	Camolin	2,7	0,1	3,0	3,7	3,0	0,7	7,2	3,0	0,0	3,3	3,0	3,0	0,0	0,9	12,2	11,3	2,0	0,0		
→	Colinval	11,1	7,8	22,4	20,2	16,9	3,3	22,9	9,9	29,9	15,4	20,9	14,1	14,1	10,6	29,9	18,2	11,0	10,0		
→	San Giacomo	1,9	0,8	0,9				1,0	1,5	1,0			0,4	2,2	2,2	1,2	2,0	2,0	2,0		

Per completare queste informazioni, preciso che la linea del Gottardo è stata inaugurata nel 1874, (All. 18), che la sua pendenza impone la trazione dei treni merci con due locomotive e, per garantire la sicurezza, vi è anche alla fine convoglio una locomotiva di spinta (All. 19, video). Queste condizioni sono del tutto

identiche a quelle della linea ferroviaria esistente tra Modane e l'Italia. Infine, il tunnel del Gottardo è una galleria ad una canna con due binari esattamente come la galleria del Fréjus tra Modane e Bardonecchia.

Infine, gli ingressi del tunnel svizzero si trovano a 1150 metri e 1133 metri di altitudine. I treni circolano anche con la neve, come dimostrato da numerosi video disponibili su Internet e dei quali allego un esempio (All. 18).

Molte associazioni hanno chiesto più di un anno l'immediato utilizzo della linea ferroviaria esistente e il divieto di circolazione ai mezzi pesanti vuoti nelle Alpi senza che le istituzioni abbiano annunciato una qualunque misura che permetta un uso massiccio e significativo dell'infrastruttura ferroviaria esistente.

Non è contestabile che vi sia stata la modernizzazione e il miglioramento della linea ferroviaria esistente, come descritto nei documenti di RFF (All. 10). Ciò si desume anche dalla sostituzione di ponti ferroviari (All. 24 video) o l'installazione di barriere antirumore (All. 25 video). Le dichiarazioni del ministro dei trasporti Dominique Bussereau sono un'ulteriore prova dell'efficienza della linea ferroviaria esistente (All. 26)

V) Le azioni intraprese dopo il 30 gennaio 2012.

L' accordo franco-italiano del 30 gennaio 2012 indica nell'allegato 3 (All. 20):

Dans l'année suivant la date de signature du présent Accord et après avis des sociétés concessionnaires et des transporteurs, les commissions intergouvernementales franco-italiennes respectivement compétentes pour le contrôle du tunnel routier du Mont Blanc et celui du tunnel routier du Fréjus, seront invitées à orienter le trafic des poids lourds vers les classes Euro les moins polluantes, en modulant les péages en fonction de ces classes dans le respect du droit en vigueur dans les deux Etats, en particulier s'agissant du régime des concessions routières. Les transports de marchandises dangereuses feront également l'objet de modulations tarifaires adaptées.

En tenant compte de la disponibilité des services de transport ferroviaire alternatif, notamment de feroutage, des restrictions, voire, si les conditions le permettent, des interdictions du trafic de certains poids lourds pourront également être envisagées aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Elles pourront concerner :

- les poids lourds de classe Euro 1 voire Euro 2 ;
- les transports de marchandises dangereuses.

Alla luce di questa affermazione, è stato chiesto al Primo Ministro, al Ministro dell'Ambiente e al Ministro dei Trasporti, a titolo di accesso ai documenti amministrativi, di fornire copie dei documenti relativi alle azioni adottate negli anni 2012 e 2013 per adempiere a tale impegno.

I mittenti di questa lettera raccomandata hanno ricevuto come risposta con lettera del 31 marzo 2014 solo la copia della Decisione del Prefetto dell'Alta Savoia N. 2012299-0004 del 25 ottobre 2012 che vieta la circolazione degli autocarri Euro 1 ed Euro 2 nella galleria del Monte Bianco dal 1° novembre 2012.

Non è dunque contestabile affermare che:

- nessuna decisione è stata adottata per spostare il traffico degli autocarri Euro 1 ed Euro 2 così come il trasporto di merci pericolose verso i "servizi ferroviari alternativi",
- il divieto di transito dei mezzi pesanti Euro 1 ed Euro 2 nel Traforo del Monte Bianco, sebbene è in grado di ridurre l'esposizione dei residenti della valle del Arve, aumenta come conseguenza l'esposizione delle popolazioni da Chambéry a Modane e le popolazioni italiane in Val di Susa alle emissioni dei motori diesel più inquinanti, a seguito della mancanza di misure volte a obbligare questi veicoli a utilizzare i servizi ferroviari, come previsto nell'accordo del 30 gennaio 2012.

La sovraesposizione delle popolazioni della Val di Susa dà loro titolo ad agire presso la Procura della Repubblica di Chambéry nella loro qualità di vittime di questa sovraesposizione.

Infine, lei si renderà conto del desiderio di un aumento del traffico stradale espresso nel corso di una conferenza stampa dal presidente della società che gestisce la galleria stradale del Fréjus e riportato dai giornali Le Dauphiné Libéré e La Maurienne (All. 21) :

La SFTRF engage 27 millions d'euros d'investissements

Message concentré lundi soir pour le nouveau président de la SFTRF à l'adresse des salariés, élus et institutionnels. A Aiguebelle, François Drouin souhaitait à l'année nouvelle plus de succès qu'à la précédente. L'exercice 2013 représente en effet «le plus mauvais résultat depuis 15 ans pour la SFTRF, avec le passage de 662 995 poids lourds.» En baisse de 2 % sur un an, de 9,76 % par rapport à 2012, cette régression du trafic PL n'est que peu compensée par la hausse



Entouré des élus et parlementaires de la vallée, le président François Drouin a souhaité une remontée du trafic au tunnel du Fréjus en 2014.

Infatti, questo desiderio dimostra che i responsabili non prendono alcuna misura per ridurre il traffico stradale, ma al contrario richiamano un aumento del traffico stradale per riequilibrare i conti di gestione in spregio della salute pubblica .

Il codice penale prevede all'articolo 121-3:

"Non c'è crimine o delitto senza l'intenzione di commetterlo.

Tuttavia, nei casi previsti dalla legge, c'è reato nel caso della deliberata messa in pericolo del prossimo.

Vi è anche reato, quando la legge lo prevede, in caso di mancanza di risoluzione, negligenza o violazione del dovere di prudenza o di sicurezza previsti dalla legge o dal regolamento, se è stabilito che l'autore dei fatti non ha completato le procedure normali, tenendo conto, se del caso, della natura dei suoi compiti o delle sue funzioni, delle sue competenze così come dei poteri e dei mezzi a sua disposizione.

Nel caso previsto dal comma precedente, gli individui che non hanno causato direttamente un danno, ma che hanno creato o contribuito a creare la situazione che ha permesso il verificarsi del danno o che non hanno adottato le misure per evitarlo, sono penalmente responsabili se è accertato che essi hanno sia violato in modo manifestamente deliberato un obbligo particolare di dovere di prudenza o di sicurezza previsti dalla legge o dal regolamento, sia commesso una mancanza caratterizzata e che ha esposto il prossimo ad un rischio particolarmente grave che non potevano ignorare.

Non vi è contravvenzione in caso di forza maggiore."

- tenuto conto del tempo trascorso dalla pubblicazione dell'informazione da parte del CIRC ampiamente diffusa dai media, viste le ripetute richieste delle associazioni per l'uso della ferrovia per il trasporto merci,
- tenuto conto degli investimenti effettuati sulla linea ferroviaria per aumentare la sua capacità ,
- tenuto conto delle dichiarazioni di RFF e LTF e dei vari rapporti sulla effettiva capacità di questa infrastruttura ,
- tenuto conto delle dichiarazioni del ministro dei Trasporti prima che la rappresentanza nazionale,
- tenuto conto dell'elevata capacità disponibile,
- tenuto conto degli impegni della Francia a ridurre il trasporto su strada,

Sembra che la mancanza di misure concrete per spostare il trasporto di merci sulla ferroviaria esistente abbia come conseguenza diretta la persistenza di un forte traffico di autocarri sull'itinerario dei trafori del Fréjus e del Monte Bianco.

Il livello di traffico pesante può essere considerato direttamente responsabile dello sviluppo di tumori dovuti alla sovraesposizione delle persone, in particolare i residenti, alle emissioni dei motori diesel dei mezzi pesanti.

I responsabili di questa situazione, soprattutto a causa della loro inerzia o della loro astensione potrebbero essere imputabili ai sensi del codice penale.

E' in queste condizioni che la prego, signor Procuratore di esaminare la denuncia contro ignoti per determinare eventuali responsabilità della sovraesposizione di persone a rischio di cancro , le conseguenze sono spesso fatale e i loro autori.

L'astensione nel prendere misure per ridurre il traffico merci su strada sembra essere penalmente qualificata ai sensi dell'articolo 121-3 del codice penale in quanto costituisce un attentato alla vita del prossimo.

Il rischio di sviluppare tumori polmonari per la continua esposizione alle emissioni dei motori diesel non può essere ignorato dagli autori, al momento in cui l'infrastruttura ferroviaria permette largamente di trasportare le merci che circolano sulla strada.

Inoltre, potrà apprezzare il possibile legame tra la situazione descritta nella denuncia e la decisione del ministro dei Trasporti francese Frédéric Cuvillier (All. 22), di ridurre al 2,40% l'aumento del pedaggio nei tunnel del Fréjus e del Monte Bianco, deciso nell'accordo franco-italiano del 30 gennaio 2012, inizialmente previsto al 3,50% al di sopra del tasso di inflazione (All. 20) :

A.1. Evolution tarifaire aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, liée au financement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus

Dans le cadre du financement des travaux de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, la déclaration conjointe du 24 février 2009 des ministres français et italien en charge des transports prévoit l'augmentation de 3,5% des péages pendant 5 années successives, à compter du 1er janvier 2010, en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux Etats. Les recettes excédentaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, dans le respect des obligations communautaires et constitutionnelles de chaque Partie.

Allegato 3 - Accordo del 30 gennaio 2012

Dichiarazione comune del 3 dicembre 2012

Considérant, cependant, que l'augmentation initialement prévue est de nature à pénaliser les usagers des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc dans le contexte économique actuel ;

Prenant acte des décisions des Commissions Intergouvernementales des tunnels du Fréjus et du Mont Blanc des 11 et 12 octobre 2012 approuvant un aménagement des augmentations tarifaires initialement prévues ;

Par la présente Déclaration :

Nous demandons aux Commissions Intergouvernementales des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc de procéder à une augmentation de 2,4 % des péages en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux pays à compter du 1er janvier 2013 et de renouveler cette augmentation pour 2014 puis 2015. Cette augmentation se substitue à l'augmentation initialement prévue de 3,5% en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux pays prévue en 2013 et en 2014 ;

Nous précisons que les réserves provenant des recettes des augmentations tarifaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, la sécurité, et les mesures d'atténuation des effets sur l'environnement dans le respect de nos obligations communautaires et constitutionnelles.

Fait à Lyon, le 3 décembre 2012.

Le Ministre délégué
chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Frédéric CUVILLIER

Le Vice Ministre
des Infrastructures et
des Transports

Mario CIACCIA

Frédéric Cuvillier ha anche deciso di aprire al traffico una galleria di soccorso in corso di realizzazione nel Fréjus che era stata presentata all'inchiesta pubblica come una galleria riservata esclusivamente per l'uso dei vigili del fuoco. Questa decisione favorisce il traffico (All. 22).

A completamento delle informazioni complete le dico che il trasporto individuale delle persone in crescita permanente da dieci anni, sia a Chambéry che a Annecy, sembra legato all'abbandono del raddoppio della

linea ferroviaria tra Aix-les-Bains e Annecy in modo che era stata iscritta nello Schema direttore nazionale delle ferrovie ad alta velocità del 14 maggio 1991 (All. 23).

Anche la linea ferroviaria a binario unico tra Saint-André-le-Gaz e Chambéry sembra causare un aumento del numero di veicoli che arrivano ogni giorno a Chambéry provenienti dall'hinterland savoiaro.

Le emissioni inquinanti di questi veicoli (di cui la maggioranza è diesel) contribuiscono nella stessa parte all'esposizione delle persone al rischio di sviluppare il cancro ai polmoni e altre malattie respiratorie .

Lei potrà valutare la possibilità di una qualsiasi altra caratterizzazione giuridica dei fatti che le ho riferito e rimango a sua disposizione durante l'inchiesta che certamente non mancherà di condurre.

Ringraziandole per l'attenzione che dedicherà a questa tema di salute pubblica, la prego, signor Procuratore, di esaminare la questione il più presto possibile e le porgo i miei distinti saluti.