



NO TAV

Petizioni inviate al Parlamento Europeo

Petitions sent to the EU Parliament

Il punto di vista dei cittadini	pag. 2
The view of citizens	
n. 949/2003	pag. 6
n. 523/2004	pag. 9
n. 198/2005	pag. 10
n. 786/2007	pag. 12
n. 900/2007	pag. 15
n. 735/2008	pag. 17

Incontro con il Parlamento Europeo

Strasburgo, 18 maggio 2010

NO TAV – Il punto di vista dei cittadini

Diversi cittadini italiani, a nome di molte associazioni e comitati che si riconoscono nel Movimento NO TAV, hanno inviato tra il 2003 e il 2008 sei petizioni alla Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo rif. n. 949/2003, 523/2004, 198/2005, 786/2007, 900/2007 e 735/2008.

Siamo a conoscenza che la Commissione Europea ha preparato risposte dal contenuto interlocutorio relativamente alle Petizioni rif. n. 949/2003, 523/2004, 198/2005 e 786/2007 il cui contenuto dovrebbe essere quello sotto riportato (*cf. testi in inglese e italiano*).

Ci aspettiamo che la Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo assuma iniziative adeguate affinché tutte queste petizioni siano esaminate con sollecitudine e in modo esaustivo.

I cittadini firmatari richiedono pertanto un urgente incontro con le Commissioni Petizioni e Trasporti del Parlamento Europeo riunite per chiarire lo stato delle cose e approfondire le tematiche di tutte e sei le petizioni NO TAV.

Riteniamo che la Commissione per le Petizioni non debba in alcun modo limitarsi ad essere il portavoce della Commissione Europea. Il suo importantissimo ruolo di rappresentanza del PE nell'ascolto dei Cittadini dovrebbe essere svolto in modo autonomo rispetto alla Commissione Europea.

Le risposte della Commissione per le Petizioni dovrebbero essere formulate anche con il supporto di organismi ed esperti terzi in modo tale da evitare di stendere pareri formulati esclusivamente sulla base di quello della Commissione Europea.

Siamo infatti convinti che la Commissione Europea produca politiche con *insufficiente* riferimento alle opinioni e ai diritti dei Cittadini Europei, ma piuttosto con speciale attenzione agli interessi delle *lobbies*.

Sollecitiamo, come è scritto nella Carta di Hendaye, l'apertura di un vero dibattito pubblico uniforme a livello europeo sul modello di trasporto, di sviluppo dei territori e sociale che sono alla base dell'incremento incontrollato del TAV.

www.notav-valsangone.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=205&Itemid=86

NO TAV - The views of citizens

Several Italian citizens, on behalf of several associations and committees that are recognized in the NO TAV – HSR Movement, sent between 2003 and 2008 six petitions to the Committee on Petitions of the European Parliament ref. No 949/2003, 523/2004, 198/2005, 786/2007, 900/2007 and 735/2008.

We are aware that the European Commission has prepared an interim response from the content on petitions ref. No 949/2003, 523/2004, 198/2005 and 786/2007 the content should be below (see texts in English and Italian).

We expect the Committee on Petitions of the European Parliament should take appropriate action so that all these petitions are considered promptly and comprehensively.

Citizens petitioners therefore require an urgent meeting with the Committee on Petitions and Transport of the European Parliament met to clarify the state of affairs and deepen the themes of all six petitions NO TAV - HSR.

We believe that the Committee on Petitions should in no way be limited to the be European Commission spokesman. Its important role in representing EP listen Citizens should be carried out independently of the European Commission.

The replies of the Committee on Petitions should be made with the assistance of third bodies and experts in order to avoid spread opinions solely based on what the European Commission thinks.

We believe that the European commission will produce policies with insufficient reference to the views and rights of European citizens, but with special attention to the interests of lobbyists.

We urge, as it is written in the Charter of Hendaye, the opening of a genuine public debate on the uniform European model of transport and social development of the territories that form the basis of the increase uncontrolled of HSR.

TESTO IN INGLESE (*probabile datazione: giugno 2008*)

Petition 786/2007

I. The petition

The petitioner, on behalf of another committee opposing the above project, sets out the principal arguments of the petitions tabled by the Susa Valley Anti-High-Speed Rail Link Committee and provides an update of the situation following the fact-finding mission (in November 2005) by the Committee on Petitions. In particular, he refers to the creation of an Italian technical negotiating observatory, a proposed alternative to the original route encompassing the Sangone Valley to the south-west of Turin and its detrimental effects on the environment, landscape, economy and tourism. He is accordingly seeking a change of course towards an ecologically sustainable European transport policy based on actual rail freight traffic volumes in the European Union and involving the local communities in its implementation

II. The Commission's comments on the petition

The existing rail link between Lyon and Turin is underused, partly because of upgrading works that the historic line is undergoing. These will be finished in the course of 2009. However, this line will always be limited in capacity and also be limited in appeal to potential clients, because of difficult climate conditions and other operational difficulties of the line.

The new rail link will provide a much more attractive connection. With its high capacity, this rail line will link east and west, and further integrate the European economy. If it was not built, the number of lorries crossing the Alps is likely to increase significantly, which in turn will damage the fragile ecosystem of the Alps. The petitioner rightly points out that the new rail link should be accompanied by a voluntary policy of modal shift by the governments involved. Progress is being made in that direction by involved governments.

In order to foster co-ordination for this important project, the Commission nominated a co-ordinator for the project, Mr. L.J. Brinkhorst. The Italian government has taken great care to involve all stakeholders in the Technical Observatory led by its President M. Virano. Among these are all local authorities representing the public interest of Susa Valley. The Observatory meets once a week with full involvement of all concerned parties. The hydrological and other environmental risks will be fully assessed. Before any works on the rail

line in the Susa Valley or the Val Sangone will start, a full Environmental Impact Assessment will be carried out, as required under European and Italian legislation. The definition of the alignment is prepared by the Technical Observatory, with the democratic consent of its stakeholders. So far, no decision on the alignment has been taken.

III. Conclusion

The Commission notes that up to date, no decision on an alignment has been taken, and options are being considered within the Observatory. The Italian government will decide on the alignment, acting on the advice of the Observatory.

The Commission is confident that the ultimate decision of the Italian government will take due account of the needs for an efficient transport system, environmental protection and economic development.

TESTO IN ITALIANO (probabile datazione: 25 settembre 2009)

Petizione 786/2007 presentata da Paolo Prieri, cittadino italiano, a nome del Comitato No TAV Alta Val Sangone, contro la realizzazione della linea ferroviaria transeuropea ad alta velocità fra Torino e Lione

1. Sintesi della petizione

Il firmatario, a nome di un altro comitato civico di oppositori al progetto in questione, riprende i principali argomenti delle petizioni presentate dal comitato NO TAV Valle di Susa, e fornisce un aggiornamento degli avvenimenti verificatisi dopo la missione di accertamento dei fatti di questa commissione (nel novembre 2005). In particolare fa riferimento alla creazione di un osservatorio tecnico di negoziazione e alla proposta di una variante del tracciato originario, coinvolgente la Val Sangone a sud-ovest di Torino, con ripercussioni negative in termini ambientali e paesaggistici, nonché economici e turistici, sollecitando quindi una revisione della politica dei trasporti europea che sia ecologicamente sostenibile, articolata sui reali flussi di traffico su rotaia delle merci nell'Unione e attuata con la partecipazione delle comunità locali.

2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile l'8 gennaio 2008. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 192, paragrafo 4, del regolamento).

3. Risposta della Commissione, ricevuta il 10 giugno 2008

"La linea ferroviaria esistente fra Torino e Lione è sottoutilizzata, in parte per la presenza di lavori di miglioramento in corso sulla vecchia ferrovia, che saranno completati nel corso del 2009. Tuttavia, questa linea sarà sempre limitata per quanto riguarda la capacità e l'attrattiva esercitata sui potenziali clienti, a causa delle difficili condizioni climatiche e di altri problemi operativi.

Il nuovo tracciato ferroviario comporterà un collegamento molto più efficiente, che con la sua maggiore capacità, unirà est e ovest, incrementando ulteriormente l'integrazione dell'economia europea. In caso esso non venga costruito, il numero di automezzi pesanti che attraversano le Alpi probabilmente conoscerà un sensibile aumento, il che a sua volta danneggerà il fragile ecosistema alpino. Il firmatario fa correttamente notare che al nuovo tracciato ferroviario dovrebbe associarsi una politica consapevole di trasferimento modale da parte dei governi interessati, che hanno già mostrato segni di progressi in questa direzione.

Allo scopo di promuovere il coordinamento per questo importante progetto, la Commissione ha nominato un coordinatore ad hoc, nella persona di L. J. Brinkhorst. Il governo italiano si è premurato di includere nell'osservatorio tecnico guidato dal suo presidente Mario Virano ogni soggetto interessato, fra cui tutte le autorità locali rappresentanti dei pubblici interessi nella Valle di Susa. L'osservatorio si riunisce una volta a settimana, coinvolgendo pienamente tutte le parti interessate; i rischi idrologici o ambientali di altro tipo saranno esaustivamente esaminati e, prima d'intraprendere qualsiasi lavoro sulla linea ferroviaria in Valle di Susa o in Val Sangone, sarà effettuata una valutazione d'impatto ambientale, come previsto dalla normativa

italiana ed europea. La definizione del tracciato sarà elaborata dall'osservatorio tecnico previo consenso democraticamente espresso delle parti interessate; finora, non è stata presa alcuna decisione in materia.

Conclusioni

La Commissione nota come al momento non sia stata presa alcuna decisione sul tracciato finale, e come le diverse opzioni in materia siano al vaglio dell'osservatorio: il governo italiano adotterà la decisione finale sulla base del parere dell'osservatorio.

La Commissione confida che tale decisione terrà nel debito conto le necessità di un sistema di trasporti efficiente, della tutela dell'ambiente e dello sviluppo economico."

4. Risposta della Commissione, ricevuta il 25 settembre 2009 per le petizioni 949/2003, 523/2004, 198/2005 e 786/2007

"Dall'agosto 2009 i lavori sul nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino sono ancora in fase preparatoria. Le attività di costruzione della galleria non sono ancora iniziate né in Francia né in Italia; il completamento della fase preparatoria relativa ai lavori di ingegneria necessita di alcuni ulteriori studi preliminari, tra cui un'altra valutazione d'impatto ambientale. La preparazione della fase di costruzione della galleria prevede la realizzazione di quattro cunicoli esplorativi, di cui tre sul versante francese e uno su quello italiano. In Francia due di questi cunicoli sono stati completati e l'ultimo verrà portato a termine nell'autunno di quest'anno. I lavori del cunicolo italiano non sono ancora iniziati, perché si attende un accordo formale relativo al tracciato su quel versante. È probabile che i lavori di ingegneria civile del cunicolo esplorativo italiano inizino nel primo semestre del 2010."



PETIZIONE N. 949/2003

Problemi connessi alla proposta di un nuovo collegamento ad alta velocità-capacità ferroviaria tra Torino e Lione.

I fatti

Da una decina di anni su iniziativa di alcuni gruppi imprenditoriali e politici Piemontesi e della Regione Rhone- Alpes, Comitati promotori e gruppi di pressione hanno provato a promuovere a livello mediatico un nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Il risultato propagandistico di questa costosa operazione è stato eccellente dando vita ad accordi programmatici tra i governi italiano e francese. Stranamente però è risultato nullo l'interesse economico suscitato presso gli operatori del settore: in dieci anni non si è trovato nessun privato disposto a partecipare al finanziamento.

In un primo tempo si giustificò l'opera preventivando un fortissimo flusso di passeggeri, poi si constatò che il flusso passeggeri non era tale da assicurare redditività all'alta velocità passeggeri e, senza mutare le caratteristiche della linea, si cominciò a parlare di "alta capacità ferroviaria" giustificando la nuova linea con forti flussi di merci su un futuro percorso ipotetico "corridoio Est-Ovest" tra Lisbona e Kiev. Il progetto coinvolgerebbe le Alpi e la Pianura Padana, attraversando la catena alpina con lunghe, problematiche e perciò costose gallerie ferroviarie (un centinaio di chilometri di gallerie di cui una di oltre 54).

La nuova ferrovia dovrebbe attraversare anche la Bassa Valle di Susa, la cintura Nord-Ovest di Torino e forse (secondo le ultime ipotesi) addirittura la stessa città di Torino. In particolare la valle alpina (ad alto rischio idrogeologico) è percorsa da un fiume e dai suoi affluenti, è suddivisa in 25 comuni densamente abitati e già sovraccarica di strutture: due statali e relativi valichi del Moncenisio e del Monginevro, l'autostrada del Frejus, un elettrodotto, e la ferrovia internazionale (Torino-Modane) recentemente raddoppiata. Sulla linea sono in corso lavori di miglioramento per 300 milioni di euro (tra gli interventi l'aumento dell'altezza delle gallerie). Dal 1999 la valle è diventata l'unico grande corridoio stradale di accesso verso il Nord della Francia a causa dell'incidente nel Tunnel del Bianco e sua temporanea chiusura. Non a caso il 30% delle merci che attraversavano l'arco alpino italiano in quel periodo sono transitate in Valle di Susa.

Sulla linea ferroviaria attuale transitano 141 treni al giorno solamente nei periodi di punta (92 i convogli merci secondo le fonti FS sempre nei giorni di maggior traffico) compresi molti treni merci scarichi in ritorno dalla Francia e 3 coppie di TGV e Pendolini pressoché vuoti, salvo che nei periodi di Natale e Pasqua. Su questa linea si trasportano meno di 10 milioni di tonnellate di merci all'anno, quantità stabile da oltre un decennio, nonostante le potenzialità ancora esistenti ed inutilizzate (vecchie previsioni parlavano di 19 milioni di tonnellate entro il 1990). Dodici anni dopo però osserviamo che l'utilizzo della linea esistente è soltanto del 38% rispetto alla sua reale potenzialità.

Il progettato nuovo collegamento ad alta capacità Torino-Lione per oltrepassare la catena delle Alpi dovrebbe usufruire di una galleria (la più lunga mai progettata) sotto al Massiccio d'Ambin. Gli studi sul tunnel di 54 chilometri sono ben lontani dall'essere completati e necessiterebbero di altri finanziamenti, mentre nessun sondaggio è ancora stato effettuato nelle zone più a rischio nel massiccio alpino e nelle zone più a valle. In ogni caso nei pochi documenti resi pubblici non risultano chiari i dati sui materiali che si incontrerebbero negli scavi, la loro destinazione, gli investimenti necessari ed i tempi di consegna dei lavori. Si sono però già spesi per questi studi oltre 150 milioni di euro, finanziati in parte dalla U.E, senza ottenere nessuna certezza circa la reale fattibilità e costo finale dell'opera o i tempi reali necessari per l'eventuale realizzazione.

Dalla relazione finale dei gruppi di lavoro della CIG Commissione Inter-Governativa Italo Francese risulta inoltre che nonostante questa opera solamente l'1% del traffico merci autostradale potrebbe essere convogliato sulle rotaie (a lavori terminati), lasciando inalterato il traffico veicolare nella nostra valle. Per

aumentare quella percentuale, gli studi effettuati hanno addirittura preso in esame la possibilità di introdurre una tassa sui traffici alpini stradali di circa 100 euro a camion, con evidenti effetti sulla concorrenza e sui costi di trasporto e quindi sui costi finali delle merci.

Occorre inoltre sapere che a differenza dell'Eurotunnel sotto alla Manica, lo scavo nelle Alpi non troverebbe un unico tipo di roccia compatta ma materiali diversi, compresi un vastissimo sistema carsico in rapporto con il lago artificiale del Moncenisio, gas grisou, rocce con presenza di uranio ed asbesto, oltre a pressioni e calore enormi (50 gradi centigradi) e faglie lungo le quali le rocce alpine sono in costante e continuo movimento. Oltretutto lungo il percorso la linea interesserebbe aree agricole ad alto valore e zone densamente popolate, coinvolgendo i comuni della Cintura Nord-Ovest di Torino, e verrebbero costruite altre gallerie in Bassa valle di Susa con sicure ripercussioni sulle falde acquifere, sugli acquedotti (come nel Mugello) e sulla vivibilità di enormi zone residenziali ormai divenute "cintura di Torino".

Ultimo elemento, ma forse il più importante, in questi dieci anni le popolazioni della Valle di Susa e della cintura Ovest di Torino si sono opposte radicalmente e fermamente ai vari progetti in discussione. Un'opposizione sociale ribadita nelle decine di iniziative, e manifestazioni che hanno visto e che vedono partecipare attivamente migliaia di abitanti delle zone interessate.

Un'opposizione democratica e sociale condivisa dagli Enti locali coinvolti, non solo volta a contrastare, ma capace di produrre in proprio argomenti e studi alternativi ai progetti e al modello di sviluppo che vengono sottintesi: trasformare questa valle e le altre zone coinvolte in un "corridoio di servizi".

Le domande

Presa visione di questi dati e delle troppe incertezze circa la reale utilità dell'opera, i rischi finanziari, le difficoltà tecniche di realizzazione, l'assoluto mancato interesse da parte dei privati alla partecipazione ai costi dell'opera, e preso atto dell'opposizione sociale durissima esistente nei territori interessati chiediamo alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo:

E' ammissibile e democratico che la volontà delle popolazioni ed Enti Locali sia calpestata in nome di MAI dimostrati interessi superiori, che sono semmai gli interessi delle società proponenti, coinvolte nella progettazione e nell'eventuale realizzazione dell'opera ?

E' ammissibile che, esistendo linee ferroviarie non completamente o scarsamente utilizzate (ad esempio Frejus) si possano chiedere finanziamenti alla U.E. per studiarne altre la cui utilità e giustificata unicamente da traffici "previsti" fra almeno 15-20 anni da gruppi finanziari ed economici di pressione, ma smentiti dalle statistiche tendenziali (non tenendo conto ad esempio che entro il 2007 attraverso il solo Sempione ammodernato potranno potenzialmente transitare oltre 30 milioni di tonnellate di merci)?

E' corretto creare pochi e trafficati "corridoi di passaggio", creando situazioni di insostenibilità proprio nei territori alpini, disincentivando l'ammodernamento delle linee esistenti e favorendo corridoi esistenti solo sulla carta, come quello Est Ovest a Sud delle Alpi, mentre i flussi merci ferroviari prevalenti tra Italia ed Europa sono diversi, e percorrono una direttrice Nord-Sud?

Non ritiene la Commissione che nel realizzare eventuali linee di interesse europeo in territori alpini, valli, zone già pesantemente infrastrutturate e popolate, aree a forte rischio ambientale, debbano venire coinvolte in modo reale e prioritariamente tutte le amministrazioni interessate, comprese quelle locali stabilendo in tutti gli stati dell'Unione Europea condizioni univoche di sicurezza e tollerabilità al rumore e vibrazioni con adeguate fasce di rispetto e pagamento in modo uniforme degli eventuali danni?

E' ragionevole che, in presenza di più opzioni di percorso possibili, compreso l'ammodernamento della linea esistente, tutte siano state scartate a priori dai proponenti per insistere fin dall'inizio su una sola ipotesi progettuale (con velocità prevista a progetto di 220 km /h in zona alpina!), certamente la più onerosa, ed impattante a livello idrogeologico, la meno sicura oltre che dal mantenimento più costoso essendo pressoché tutta in galleria?

Avendo verificato i danni già causati da gallerie simili in altre zone d'Italia (ad esempio nel Mugello) con conseguente prosciugamento di fonti, danni a beni privati, pubblici, archeologici ed artistici, considerata l'esistenza anche in Valle di Susa di siti archeologici e di alto valore paesaggistico, oltre che di innumerevoli acquedotti, **è corretto** insistere su tale ipotesi progettuale?

Verificato inoltre l'alto rischio idrogeologico esistente sul territorio, la presenza di vasti giacimenti amiantiferi e di vene consistenti di roccia uranifera 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' irragionevole pretendere che, esistendo il "Rapporto Brossier", e la perizia indipendente disposta dal Governo Francese che si esprimono negativamente sull'opera oltre che 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?

Infine, se mai si riuscisse a giungere realmente alla fase di realizzazione, cosa di cui dubitiamo fortemente, **non ritiene la Commissione che** la procedura di impatto ambientale accelerata e semplificata prevista dalla recente "Legge obiettivo" aumenti i rischi per tutto il territorio e che tutti gli studi preliminari di progettazione e l'eventuale costruzione di una simile linea ferroviaria di carattere internazionale dovrebbero sottostare in ogni caso alle procedure di appalto europeo ed ai successivi controlli comunitari?

Hanno contribuito a preparare e firmano questa petizione le seguenti associazioni e Comitati locali:

- Legambiente Circolo Valle di Susa - Bussoleno Presidente Piercarlo Cotterchio
- Pro Natura Piemonte - Torino Presidente Emilio Del Mastro
- Legambiente Piemonte -Torino Presidente Wanda Bonardo
- Associazione Habitat Onlus - Condove Presidente Prof . Claudio Cancelli
- Federazione Provinciale Coltivatori Diretti -Torino Presidente Dottor Carlo Gottero
- Legambiente Circolo Rivoli-CascineVica Presidente Pietro La Camera
- Comitato San Rocco - Condove Presidente Gabriella Tittonel
- Comitato Spontaneo Almesino contro il TAV TAC Portavoce Fabrizio Falca
- Comitato Spinta dal Bass - Avigliana Portavoce Maurizio Piccione
- Comitato di quartiere di Villaretto- Torino Portavoce Michele Falcone
- Comitato spontaneo San Gillio Portavoce Stefano Lenza
- Gruppo Pace Valsusa Portavoce Bianca Riva
- Redazione del mensile Dialogo il Valle Portavoce Marisa Ghiano
- Comitato Gente Comune Caprie Portavoce Matteo Carello
- Comitato No Tav Città di Torino Portavoce Paolo Mattone
- Comitato spontaneo anti TAV/Tac Val della Torre Portavoce Nello Viglierchio
- Comitato spontaneo Chianocco Bruzolo e San Didero Portavoce Elena Succo
- Associazione Valsusa Filmfest - Condove Portavoce Chiara Sasso
- Comitato Spontaneo Padano Almese/Valmessa Portavoce Dario Catti
- Comitato Spontaneo Unico di Venaria Portavoce Giudo Bertino
- *Le firme originali sono depositate presso Legambiente Circolo Valsusa- Bussoleno*

Le Associazioni e Comitati firmatari della presente petizione rappresentano le istanze di una molteplicità di persone e della società civile delle zone coinvolte ed intendono con questa azione testimoniare alle più rappresentative istituzioni europee l'opposizione popolare ragionata e democratica che va avanti da oltre 10 anni, con manifestazioni ed azioni non violente. Tali iniziative si sono accompagnate costantemente con quelle politiche ad ogni livello che i rappresentanti locali, Sindaci ed Amministratori di Comunità Montane hanno costantemente ricercato non senza difficoltà. La zona interessata va dalla periferia di Torino fino al confine francese, un territorio già gravemente compromesso. L'obiettivo comune è quello di difenderne la vivibilità ed ottenere una più omogenea distribuzione dei traffici merci tra i valichi alpini.

Le associazioni firmatarie hanno a cuore lo sviluppo del trasporto su ferro ma proprio per questo motivo ravvisano in questo progetto, ritenuto prevalentemente speculativo ed impattante, scarsa rispondenza alle esigenze reali, una totale sottovalutazione dei pericoli presentati dagli stessi studi del Politecnico di Torino

(file allegato), la mancanza di certezze sui tempi di realizzazione e dei costi dell'opera. Si denunciano inoltre gravi azioni di disinformazione da parte dei media e di propaganda pubblicitaria che riteniamo "ingannevole" circa l'utilità reale dell'opera da parte dei proponenti. Le difficoltà incontrate dagli amministratori nell'ottenere risposte precise da FS e su argomenti come i flussi di traffico, il modello d'esercizio della linea, l'utilizzo del marino estratto dalle gallerie, la mitigazione del rumore, la questione dei cantieri aperti per decenni ecc.. non fanno che confermare il livello di approssimazione degli studi realizzati e l'unico vero scopo dei proponenti: quello di cominciare al più presto gli scavi con l'alibi che altrimenti "Il Piemonte resterebbe isolato" peccato che da anni proprio il Piemonte è statisticamente ed unanimemente conosciuta come la regione più infrastrutturata d'Italia per ciò che riguarda ferrovie ed autostrade.

PETIZIONE N. 523/2004

Problemi connessi alla proposta di un nuovo collegamento ad alta velocità-capacità ferroviaria tra Torino e Lione.

Testo: http://www.notav-valsangone.eu/images/petizioni/523_2004/petizione%20523.2004.jpg.pdf

PETIZIONE N. 198/2005

Rischi sanitari connessi alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/capacità Torino-Lione.

La linea ferroviaria ad alta velocità/capacità Torino-Lione prevede, nella tratta da Settimo Torinese a Bruzolo, di circa 44 km, una galleria unica da Grange di Brione a Borgone (galleria Musinè-Gravio) di quasi 23 km. Allo scavo principale andrebbero inoltre ad aggiungersi almeno tre "finestre di sicurezza", ovvero gallerie secondarie in località Rivera, Caprie e Grangetta.

La zona montana interessata dagli scavi è notoriamente tra le più ricche di amianto dell'intero arco alpino: a pochi chilometri da Grange di Brione si trova la vecchia cava di amianto di Balangero, la più grande d'Europa.

Nel gennaio 2003 un'equipe di geologi del Centro di Geotecnologie dell'Università di Siena ha svolto, per conto di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), un'indagine finalizzata alla ricerca di amianto nelle rocce in affioramento della Valle di Susa con prelievamento di 39 campioni in 29 punti di osservazione, ubicati nel territorio compreso fra Grange di Brione e Borgone. **In circa la metà dei campioni esaminati è stata riscontrata la presenza di amianto in diverse forme.**

Sulla base di questo studio RFI ha valutato l'estrazione di materiale roccioso contenente amianto: il volume previsto è di **1.151.000** metri cubi; è previsto che circa la metà (500.000 mc) di questo materiale venga stoccato in località Tetti S.Mauro (Almese); **dal progetto non risulta previsto un piano di sicurezza che possa impedire la dispersione di fibre d'amianto durante le fasi di lavorazione, di movimentazione e di stoccaggio, nè una valutazione dei relativi costi.**

L'amianto è un minerale fibroso che, ridotto allo stato di polvere, in particelle microscopiche, viene facilmente disperso nell'aria dall'azione del vento e può essere inalato nei polmoni, dove si deposita.

Tra le malattie causate dall'amianto, il mesotelioma, tumore maligno della pleura, è sicuramente la più grave. Si manifesta dopo 15-20 anni dall'inalazione di particelle di amianto, ma ha una mortalità del cento per cento e conduce a morte in media entro nove mesi dalla diagnosi. Inoltre l'esposizione all'amianto aumenta l'incidenza di carcinoma bronchiale.

Non esiste esposizione sicura, cioè non esiste una soglia di esposizione al di sotto della quale l'amianto sia innocuo.

La popolazione che potrebbe trovarsi esposta è innanzitutto quella della Bassa Valle di Susa, circa 67.000 abitanti, ma il fenomeno potrebbe interessare, in virtù dei forti venti che spirano frequentemente verso Torino, anche l'area della città e della periferia nord-ovest, portando la popolazione esposta a diverse centinaia di migliaia di persone. E' rimarchevole che già oggi la mortalità per mesotelioma nella Bassa Valle di Susa sia fra le più alte riscontrabili in Italia.

Il progetto della Torino-Lione prevede poi il cosiddetto tunnel "di base" di 53 km, da Venaus a St.Jean-de-Maurienne.

Nel massiccio d'Ambin attraversato dal traforo sono presenti numerosi giacimenti di uranio, come documentato dal CNR fin dal 1965; per maggior precisione il materiale presente è pechblenda, forma notevolmente radioattiva; non è conosciuta per il momento una previsione di LTF sulla quantità di uranio che potrà essere contenuto nel materiale estratto che dovrebbe ammontare a ben 15 milioni di metri cubi.

Un recente studio dell'Istituto Superiore di Sanità Italiano ha evidenziato un incremento di linfomi di Hodgkin nei militari impiegati in missione di pace nei Balcani ed esposti all'uranio impoverito: ben il 236% in più rispetto alla popolazione non esposta.

In considerazione di quanto sopra, valutando che la situazione che si prospetta per il territorio è estremamente preoccupante, tale da configurare la concreta possibilità di severi danni alla salute pubblica, **100** medici della Valle di Susa hanno sottoscritto un manifesto pubblico di denuncia di tale situazione, chiedendo che vengano attivate le misure di sicurezza adatte ad impedire la contaminazione del territorio da parte di amianto ed uranio.

Preso atto di quanto sopra chiedo alla Commissione quanto segue:

1. E' ammissibile che un'opera di tali dimensioni e che potrebbe arrecare gravi danni alla salute delle popolazioni interessate sia avviata con una procedura di VIA che non affronta in dettaglio tutti gli aspetti potenzialmente pericolosi per la salute pubblica ed in particolare sottovaluta il rischio legato all'estrazione e alla movimentazione di amianto?
2. E' accettabile che non vengano compresi nella stima dei costi dell'opera quelli, ingentissimi, che sarebbero necessari ad impedire la dispersione di minerale d'uranio e delle fibre di amianto su un vasto territorio?
3. Non sarebbe auspicabile la realizzazione di uno studio per valutare, attraverso un modello di dispersione aerea delle fibre di amianto, il coinvolgimento di Torino e cintura, vista la vicinanza con la città e la presenza frequente di forti venti che spirano in quella direzione con punte di velocità fino a 110 Km/h ?

Confidando nel buon accoglimento della presente, porgo distinti saluti.

PETIZIONE N. 786/2007

Problemi connessi alla proposta di un 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 Ferroviare), 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 realizzate 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,
- Comitato No TAV Bruino/Sangano - portavoce Enzo Cardonatti, ecardonatti@tiscali.it,
- Comitato No TAV Orbassano – portavoce Massimo Morra maxmor65@libero.it,
- Comitato No TAV Rivalta di Torino - portavoce Paolo Prieri paolo.prieri@inwind.it,
- Comitato No TAV Rivoli - portavoce Cristina Abba crisvet@libero.it,
- Comitato No TAV Trana - portavoce Sara Faccioli fasara79@yahoo.it,
- Comitato No TAV Villarbasse – portavoce Giancarlo Bianco giancarlo.bianco@gmail.com,
- Associazione La Fonte Acquariana di Coazze (TO) - Presidente Santino Spinali 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.

PETIZIONE N. 900/2007

Appello contro il finanziamento Europeo della linea ferroviaria Trieste-Divača inviata il 31 agosto 2007.

E' con estrema fiducia nelle Istituzioni Europee che i mittenti di questa lettera rivolgono a Voi tutti un appello contro il finanziamento della linea ferroviaria Trieste-Divača.

Nel Friuli-Venezia Giulia, dove viviamo, la linea ad alta velocità è stata divisa in 3 tratte: Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Ronchi-Trieste e Trieste-Divača (Slovenia). La linea Portogruaro-Ronchi dei Legionari si trova nella pianura friulana, le altre due si trovano nel territorio carsico delle province di Gorizia e Trieste.

La metodologia scelta dalla Regione Friuli-Venezia Giulia per la presentazione del progetto e la modalità di realizzazione della linea ferroviaria nel tratto Portogruaro-Ronchi dei Legionari, stanno facendo crescere l'opposizione popolare (allegati 1 e 2).

Ripercorriamo i passaggi più significativi dell'iter adottato dalla Regione:

- presentazione ai Sindaci da parte dell'Assessore Regionale alle Infrastrutture del Friuli-Venezia Giulia Lodovico Sonogo di un tracciato l'11 maggio 2006;
- incontro pubblico di illustrazione, con la presenza dell'Assessore e dei Sindaci, organizzato il 24 maggio 2006 durante il quale non veniva nemmeno fatta vedere la proposta progettuale di RFI e l'Assessore stesso affermava che il tracciato doveva essere rivisto;
- vari incontri, durante l'estate e l'autunno, fra l'Assessore alle Infrastrutture e i Sindaci interessati all'opera, durante i quali lo stesso sollecitava la firma di un protocollo di intesa per giungere ad un accordo sulla proposta della tratta ferroviaria (allegati 3 e 4);
- parere negativo all'adesione al protocollo d'intesa espresso da vari Consigli Comunali (allegato 5);
- richiesta della revoca della procedura vigente relativamente alla L. 443/01, chiamata Legge Obiettivo, da parte di 9 Sindaci (allegato 6);
- consegna ai Sindaci, solo a fine giugno 2007 e dopo ripetute sollecitazioni, delle proposte progettuali, che riprendono il tracciato presentato a maggio 2006, e criticato dallo stesso Assessore, ma che risultano prive dell'analisi costi-benefici fondamentale per la valutazione del progetto (allegato 7).

Da cittadini sensibili alle problematiche ambientali desideriamo esprimere la nostra preoccupazione non solo per il mancato coinvolgimento della popolazione nella stesura di un progetto che stravolge il territorio ma anche per l'assoluta mancanza di informazione da parte dell'Amministrazione Regionale.

L'unica informazione verso la popolazione è stata fornita dalle riunioni organizzate dai Comitati spontanei sorti nei vari paesi.

La Regione Friuli-Venezia Giulia insiste nell'intenzione di applicare la Legge 443/01, detta "Legge Obiettivo", nonostante alcuni Sindaci abbiano chiesto a Membri del Governo Prodi e al Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, la revoca di tale procedura per il tratto Portogruaro-Ronchi dei Legionari.

Ricordiamo che nel luglio 2006 il Governo Prodi ha concesso lo stralcio della stessa legge per la tratta Torino-Lione, istituendo un Osservatorio composto dalle Autorità Centrali e dalle Istituzioni Locali ([allegato 8](#)).

Riteniamo che l'applicazione di suddetta Legge e la metodologia applicata dalla Regione non siano coerenti con i principi espressi con la Convenzione Internazionale di Århus il 25 giugno 1998, ratificata con Legge del 16 marzo 2001, n. 108, sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale.

I cittadini non hanno avuto accesso diretto alle informazioni, non sono stati ammessi a partecipare ai processi decisionali e sono stati invece definiti "mistificatori" o "sovversivi", tanto che nelle riunioni informative organizzate dai Comitati, era presente anche una folto gruppo di Forze dell'Ordine ([allegato 9](#)).

Il tavolo tecnico fra i Sindaci è stato l'unico risultato prodotto in nome della trasparenza, ma anche questo non è servito a fare chiarezza ([allegato 10](#)).

Pur condividendo i principi dell'intermodalità e dopo aver preso visione, con i limiti su esposti, delle proposte progettuali per i tratti Trieste-Divača e Portogruaro-Ronchi dei Legionari, riassumiamo quelli che a nostro avviso sono alcuni punti critici:

- mancanza della relazione costi-benefici fondamentale per una valutazione completa della proposta progettuale;
- impatto ambientale su zone peculiari e particolarmente sensibili (zona delle risorgive con Laguna di Grado e Marano e zona Carsica) in cui ricadono diversi siti di interesse comunitario e altri ambiti di tutela ambientale;
- impatto sociale in territori antropizzati e già interessati da numerose infrastrutture stradali e ferroviarie;
- mancata condivisione del progetto con la popolazione da parte della Regione;
- ritardo nel fornire le informazioni necessarie per una valutazione obiettiva del progetto;
- apprensione per i costi esorbitanti delle tratte italiane con forte ricaduta sull'indebitamento pubblico futuro ([allegati 11 e 12](#));
- mancato interesse da parte dei privati alla partecipazione dei costi;
- parere negativo allo studio di Impatto Ambientale relativo al Progetto preliminare alla tratta Ronchi dei Legionari-Trieste espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici, in data 18 aprile 2005 ([allegato 13](#));
- indisponibilità a prendere in seria considerazione progetti alternativi che prevedano il potenziamento della linea esistente, considerata la sua non saturazione, come risulta da relazioni RFI.

Tutto ciò premesso, invitiamo la Commissione di competenza a far luce su quanto esposto prima di erogare alcun finanziamento e ad un attento controllo sull'applicazione delle Convenzioni Internazionali ratificate.

Si trasmettono in allegato i seguenti documenti utili a chiarire i fatti:

- [allegato 1](#): "Appello ai Sindaci contro la TAV", Messaggero Veneto del 2 novembre 2006
- [allegato 2](#): Diffida al Protocollo di Intesa finalizzato alla realizzazione di una infrastruttura ferroviaria denominata "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste";
- [allegato 3](#): Protocollo politico tra la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, la Provincia di Udine, i Comuni in merito al progetto di linea ferroviaria AV/AC, tratta tra Fiume Tagliamento e il Fiume Isonzo, presentato da RFI SpA nell'aprile del 2006 – bozza data dall'Assessore Sonogo
- [allegato 4](#): "I Sindaci della Bassa bocciano la TAV", Messaggero Veneto dell'11 novembre 2006
- [allegato 5](#): Protocollo politico tra la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, la Provincia di Udine, i Comuni in merito al progetto di linea ferroviaria AV/AC, tratta tra Fiume Tagliamento e il Fiume

Isonzo, presentato da RFI SpA nell'aprile del 2006 – documento approvato dal Consiglio Comunale di Bagnaria Arsa allegato alla Delibera Comunale n. 45 del 29/11/2006

- allegato 6: Richiesta di revoca della procedura vigente sulla “Legge Obiettivo” n. 443/01 inviata dal Comune di Villa Vicentina al Governo Prodi
- allegato 7: documento approvato dal Consiglio Comunale di Bagnaria Arsa con Delibera Consigliare n. 30 del 28/07/2007
- allegato 8: Linea Ferroviaria Torino-Lione, art. 81 del DPR 24 luglio 1977, n. 616, come modificato dal DPR 18 aprile 1994, n. 383: Convocazione della prima riunione della Conferenza di Servizi
- allegato 9: “Illy 2007: E adesso la coesione sociale. Euroregione alle porte”, La Vita Cattolica del 13 gennaio 2007
- allegato 10: “TAV parola ai Sindaci. “Mancano garanzie””, la Vita Cattolica del 28 luglio 2007
- allegato 11: Analisi costi della linea Napoli-Torino della Nuovaquasco, Società di ricerca per la qualità degli appalti e la sostenibilità del costruire
- allegato 12: “Alta Voracità”, L'Espresso del 4 gennaio 2007
- allegato 13: Ministero per i Beni e le Attività Culturali –Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici – Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6 Legge 349/1986 secondo la procedura di cui agli artt. 17 e 18 del D.Lgs. n. 190 del 20 agosto 2002, in attuazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443. – Legge Obiettivo

e i seguenti articoli di giornale:

- “Aiuti alle imprese che trasportano le merci su rotaia: sì a 338 mila Euro”, Messaggero Veneto del 21 luglio 2007
- “Il Sindaco di Villa insiste: “TAV inutile e irrealizzabile””, Il Piccolo dell'8 agosto 2007
- “Il Friuli sarà solo un corridoio”, La Vita Cattolica del 7 luglio 2007

Cordiali Saluti

Comitato Contro il Corridoio 5 - Comitato del Litorale Carsico - Comitato di Difesa Ambientale di S. Giorgio di Nogaro - Comitato di Tutela Ambientale di Palmanova - Coordinamento Regionale NO-TAV - Comitato NO-TAV Bagnaria Arsa - Comitato NO-TAV Friuli - Comitato NO-TAV Isontino - Comitato NO-TAV Muzzana - Comitato NO-TAV Porpetto - Comitato contro il cementificio di Torviscosa - Comitato NO-TAV Bagnaria Arsa

PETIZIONE N. 735/2008

Richiesta di sospensione del finanziamento di € 671,8 milioni per studi e lavori nella tratta transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione del progetto prioritario n. 6 varato dalla Commissione Europea con l'assenso del Parlamento Europeo per il programma multiennale 2007-2013.

PREMESSO CHE

in seguito della presentazione da parte del Governo Italiano nel settembre 2007 del “Dossier Appel a proposition 2007 - Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune Italo Francese della tratta internazionale” ed in seguito all'attribuzione dei fondi ai singoli progetti nell'ambito della rete trans-europea di trasporto che la Commissione Europea ha varato con l'assenso di PE e Consiglio il Programma Multiennale

2007-2013, sono stati assegnati 671.8 milioni di € per studi lavori nella tratta italo/francese del progetto prioritario n.6, con l'impegno, sancito dallo stesso bando di gara, che la presentazione dettagliata del progetto avrebbe comportato la verifica della sua congruità ai criteri per l'eleggibilità al finanziamento comunitario;

NOI SCRIVENTI

con la presente petizione chiediamo la sospensione in via cautelativa dell'iter procedurale finalizzato all'erogazione del finanziamento all'Italia per la realizzazione del tratto transfrontaliero della linea ferroviaria Torino Lione, a seguito della presentazione da parte del Governo Italiano nel settembre 2007 del "Dossier Appel a proposition 2007 - Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune Italo Francese della tratta internazionale" in quanto al contrario di quanto affermato in più sedi, non esiste assolutamente nessun atto ufficiale che sancisca qualsiasi accordo o condivisione tra il Governo Italiano e l'Osservatorio Valle Susa per la linea ferroviaria Torino Lione da una parte le Amministrazioni locali ed i cittadini da loro rappresentati dall'altra parte, viene quindi meno uno dei punti fondamentali richiesti dalla EU al fine di concedere i finanziamenti per il progetto TEN ovvero la condivisione delle popolazioni locali interessate all'opera.

In particolare non corrispondono al vero e sono mendaci:

1. le affermazioni verbali e scritte del Ministro per le Infrastrutture Di Pietro inerenti la presunta condivisione da parte della popolazione della Valsusa sulla realizzazione della linea ad alta velocità Torino Lione, questo indipendentemente dal tipo di tracciato scelto
2. le affermazioni verbali e scritte del Commissario del Governo e Presidente dell'Osservatorio Valsusa Arch. Mario Virano inerenti la presunta condivisione da parte della popolazione della Valsusa sulla realizzazione della linea ad alta velocità Torino Lione
3. le affermazioni del Commissario del Governo e Presidente dell'Osservatorio Valsusa Arch. Mario Virano effettuate durante la sua audizione al Presidente della Commissione Trasporti Sig. Barrot
4. le affermazioni di esponenti del Governo Italiano inerenti la presunta condivisione da parte della popolazione della Valsusa sulla realizzazione della linea ad alta velocità Torino Lione.
5. quanto affermato nella "Relazione intermedia relativa al progetto prioritario n° 6 – 19 luglio 2007 - Bruxelles"
6. Dossier Appel a proposition 2007 - Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune Italo Francese della tratta internazionale

CONSIDERATO CHE

In Italia, come nella totalità dei paesi in cui vige il diritto positivo e, per quanto riguarda i rapporti tra lo Stato, le amministrazioni ed i cittadini il diritto Amministrativo, qualsiasi accordo o "condivisione" deve essere, per forza di cose, supportata da atti amministrativi ufficiali.

L'ordinamento politico/amministrativo italiano prevede la democrazia elettivo/rappresentativa che si estrinseca al primo livello attraverso i Comuni ed i Consigli Comunali (rappresentati dai Sindaci), al secondo livello attraverso la Comunità Montana Bassa Valle Susa (da ora in avanti CMBVS) ed il consiglio della CMBVS (rappresentato dal presidente della CMBVS), ognuno di essi con uno statuto ed un regolamento approvati dagli organi competenti (Regione etc.).

In particolare il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" disciplina la materia, definendo l'operatività dei Comuni, delle Comunità Montane e delle Province.

Gli articoli più significativi sono:

Articolo 3

Autonomia dei comuni e delle province

1. Le comunità locali, ordinate in comuni e province, sono autonome.
2. Il comune è l'ente locale che rappresenta la propria comunità, ne cura gli interessi e ne promuove lo sviluppo.

3. La provincia, ente locale intermedio tra comune e regione, rappresenta la propria comunità, ne cura gli interessi, ne promuove e ne coordina lo sviluppo.

4. I comuni e le province hanno autonomia statutaria, normativa, organizzativa e amministrativa, nonché autonomia impositiva e finanziaria nell'ambito dei propri statuti e regolamenti e delle leggi di coordinamento della finanza pubblica.

5. I comuni e le province sono titolari di funzioni proprie e di quelle conferite loro con legge dello Stato e della regione, secondo il principio di sussidiarietà. I comuni e le province svolgono le loro funzioni anche attraverso le attività che possono essere adeguatamente esercitate dalla autonoma iniziativa dei cittadini e delle loro formazioni sociali.

Articolo 13

Funzioni

1. Spettano al comune tutte le funzioni amministrative che riguardano la popolazione ed il territorio comunale, precipuamente nei settori organici dei servizi alla persona e alla comunità, dell'assetto ed utilizzazione del territorio e dello sviluppo economico, salvo quanto non sia espressamente attribuito ad altri soggetti dalla legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze.

2. Il comune, per l'esercizio delle funzioni in ambiti territoriali adeguati, attua forme sia di decentramento sia di cooperazione con altri comuni e con la provincia.

Articolo 27

Natura e ruolo

1. Le comunità montane sono unioni di comuni, enti locali costituiti fra comuni montani e parzialmente montani, anche appartenenti a province diverse, per la valorizzazione delle zone montane per l'esercizio di funzioni proprie, di funzioni conferite e per l'esercizio associato delle funzioni comunali.

Articolo 28

Funzioni

1. L'esercizio associato di funzioni proprie dei comuni o a questi conferite dalla regione spetta alle comunità montane. Spetta, altresì, alle comunità montane l'esercizio di ogni altra funzione ad esse conferita dai comuni, dalla provincia e dalla regione.

2. Spettano alle comunità montane le funzioni attribuite dalla legge e gli interventi speciali per la montagna stabiliti dalla Unione europea o dalle leggi statali e regionali.

3. Le comunità montane adottano piani pluriennali di opere ed interventi e individuano gli strumenti idonei a perseguire gli obiettivi dello sviluppo socioeconomico, ivi compresi quelli previsti dalla Unione europea, dallo Stato e dalla regione, che possono concorrere alla realizzazione dei programmi annuali operativi di esecuzione del piano.

4. Le comunità montane, attraverso le indicazioni urbanistiche del piano pluriennale di sviluppo, concorrono alla formazione del piano territoriale di coordinamento. Omissis

TITOLO III

ORGANI

CAPO I

Organi di governo del comune e della provincia

Articolo 36

Organi di governo

1. Sono organi di governo del comune il consiglio, la giunta, il sindaco.

2. Sono organi di governo della provincia il consiglio, la giunta, il presidente.

Articolo 42

Attribuzioni dei consigli

1. Il consiglio è l'organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo.

Come si evince dagli articoli sopraesposti, affinché vi sia condivisione con la popolazione, le Amministrazioni locali si devono compiere atti amministrativi che sanciscono ufficialmente tale condivisione.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

Gli unici atti amministrativi ufficiali che, secondo il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali hanno valore di rappresentanza delle amministrazioni locali e quindi dei cittadini sono:

- per i Comuni le delibere di Consiglio, le delibere di Giunta
- per le Comunità Montane le delibere di Consiglio e le delibere di Giunta

Qualora vi fosse stata e vi fosse condivisione sulla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione e sul lavoro dell'Osservatorio Valle Susa ed in particolare vi fosse condivisione sui Quaderni dell'Osservatorio n° 1, n° 2 e n°3 (ovvero gli unici atti ufficiali prodotti e divulgati dall'Osservatorio) vi dovrebbero essere atti amministrativi ufficiali quali:

1. l'esistenza di un carteggio in entrata ed uscita tra i Comuni e l'Osservatorio Valsusa
2. l'esistenza un carteggio in entrata ed uscita tra la Comunità Montana Bassa valle Susa e l'Osservatorio Valle Susa
3. atti deliberativi di Consiglio ed in subordine di giunta da parte di tutti i Comuni facenti parte della Comunità Montana Bassa valle Susa
4. atti deliberativi di Consiglio ed in subordine di giunta da parte della Comunità Montana Bassa valle Susa

Al fine di supportare la nostra petizione/riciesta con documenti ed atti amministrativi ufficiali, sono stati richiesti agli enti interessati le seguenti documentazioni:

1. Ai Comuni il carteggio intercorso con l'Osservatorio
2. Alla CMBVS il carteggio intercorso con l'Osservatorio
3. Alla Conferenza dei Sindaci della CMBVS il carteggio intercorso con l'Osservatorio
4. Alla CMBVS copia di tutte le delibere di consiglio dal 2005 ad oggi
5. All'Osservatorio il carteggio intercorso con i Comuni, con la CDS e con la CMBVS

La documentazione pervenutaci e di cui abbiamo presa visione dimostra che:

1. tutti i Comuni hanno affermato per iscritto che non hanno mai avuto alcun carteggio con l'Osservatorio (vedasi allegati A)
2. La Conferenza dei Sindaci della CMBVS pur ricoprendo un ruolo amministrativo anomalo nella vicenda, non ha mai assunto determinazioni, (vedasi allegati B)
3. Il carteggio tra la CMBVS e l'Osservatorio è in primis rappresentato esclusivamente da comunicazioni generali in cui l'Osservatorio valle Susa è solamente uno dei destinatari insieme ai vari enti interessati e non vi è traccia di giudizi o condivisione di alcun documento (vedi allegati C)
4. Dal gennaio 2005 ad oggi, l'Organo rappresentativo della CMBVS ha deliberato solamente due volte (in data 14/12/2005 e in data 25/9/2006) in rapporto alla Torino Lione, come si evince dall'elenco dei titolo di tutte le delibere dal 2005 ad oggi (vedi allegati D)
5. L'Organo rappresentativo della CMBVS non ha mai deliberato in merito all'approvazione dei Quaderni 1,2,3 unico lavoro sinora prodotto dall'Osservatorio Valsusa. L'Organo rappresentativo della CMBVS nelle uniche due volte che ha deliberato sul problema Torino-Lione (in data 14/12/2005 e in data 25/9/2006) ha prodotto delibere generiche, oltre a queste nessuna delibera di Consiglio mai approvato nulla che possa intendersi come "condivisione" sia del lavoro dell'Osservatorio sia più in generale delle problematiche inerenti la linea Torino Lione. (vedi allegati E)
6. L'osservatorio Valsusa ha opposto diniego alla richiesta di cittadini della Valsusa di visionare il regolamento ed il mandato secondo cui opera e di visionare i carteggi con i Comuni interessati all'opera (vedasi allegati I), azione che riteniamo non sia compatibile con il presunto ruolo di ente di condivisione che l'Osservatorio fraudolentemente afferma ne sia compatibile con le minime norme di trasparenza nei confronti dei cittadini ed anzi, tale comportamento ha originato un ricorso da parte nostra al TAR (vedi allegati F)

LA DOCUMENTAZIONE ALLEGATA DIMOSTRA CHE

1. non vi è stato alcun processo di condivisione sancito da atti amministrativi (secondo quanto previsto dall'ordinamento italiano)ne sul metodo ne sul contenuto dei lavori dell'Osservatorio ne più in generale sulle problematiche inerenti la realizzazione della linea ferroviaria Torino Lione
2. non vi è stato alcun processo di condivisione sancito da atti amministrativi (secondo quanto previsto dall'ordinamento italiano)riguardo agli unici documenti ufficiali dell'Osservatorio ovvero i Quaderni n. 1, n. 2, n. 3
3. non vi è stato nessun coinvolgimento delle amministrazioni locali nei lavori, come dimostra l'assenza di qualsiasi carteggio tra i Comuni e l'Osservatorio
4. il Presidente dell'Osservatorio Arch. Mario Virano ha effettuato dichiarazioni non corrispondenti al vero affermando alla commissione EU ed al Commissario sig. Barrot affermando che esisteva condivisione del progetto e delle procedure con la popolazione e le amministrazioni locali
5. Il Ministro dei trasporti Di Pietro ha ha effettuato dichiarazioni non corrispondenti al vero alla commissione EU ed al Commissario sig. Barrot affermando che esisteva condivisione del progetto e delle procedure con la popolazione e le amministrazioni locali
6. l'Osservatorio si rifiuta di far accedere ai propri atti i cittadini residenti nelle aree interessate al progetto della linea Torino-Lione

Non esiste assolutamente nessuna forma di condivisione da parte delle popolazioni locali, così come espressamente richiesto dalla EU riguardo all'iter di approvazione delle opere,

1. come dimostrato dai documenti allegati,
2. come dimostrato dalle delibere dei Consigli Comunali interessati alla realizzazione della linea ferroviaria Torino Lione (già in possesso degli Organi EU competenti)
3. come dimostrato dalla consegna delle oltre 32.000 firme di cittadini contrari alla realizzazione dell'opera (già in possesso degli Organi EU competenti)

Visto tutto quanto sopra, ovvero :

1. la mancanza totale di qualsiasi atto e documento ufficiale che dimostri la condivisione da parte delle amministrazioni e della popolazione della Valle Susa rispetto a quanto affermato dall'Osservatorio Val Susa sulla Torino Lione
2. le affermazioni non veritiere effettuate da membri del Governo Italiano quali il Ministro Di Pietro
3. le affermazioni non veritiere effettuate dal Presidente dell'Osservatorio Val Susa Arch. Mario Virano
4. La non veridicità di quanto riportato nel "Dossier Appel a proposition 2007 - Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune Italo Francese della tratta internazionale"
5. La non veridicità di quanto riportato nella "Relazione intermedia relativa al progetto prioritario n° 6 del 19 luglio 2007)

CHIEDIAMO

La sospensione ed il ritiro cautelativo della quota di finanziamento destinato all'Italia dell'importo di euro 671,8 milioni, ai fini della realizzazione della tratta transfrontaliera del progetto ferroviario Torino Lione, in quanto ottenuto utilizzando metodi mendaci sia da parte del Presidente dell'Osservatorio sia da parte degli Organi governativi competenti.

ALLEGATI

1. Risposte dei Comuni della CMBVS riguardo al carteggio tra i Comuni e l'Osservatorio Val Susa
2. Documentazione inerente la mancanza di titolarità della Conferenza dei Sindaci della CMBVS ad assumere qualsiasi tipo di determinazioni
3. Estratto del carteggio tra CMBVS e l'Osservatorio Val Susa
4. Elenco dei titoli di tutti gli o.d.g. delle riunioni dell'Organo Rappresentativo della CMBVS dal 2005 ad oggi
5. Copia delle uniche due delibere della CMBVS inerenti la realizzazione della linea Torino Lione effettuate in data 14/12/2005 e 25/9/2006

6. Risposta di diniego dell'Osservatorio Val Susa per la Torino Lione alla richiesta di accesso agli atti
7. Estratto del Dossier di richiesta di finanziamento dove in modo mendace si parla di "condivisione del territorio" all'opera ferroviaria Torino Lione
8. Estratto della "Relazione intermedia relativa al progetto prioritario n° 6 del 19 luglio 2007)
9. Estratto Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali".