



Movimento NO TAV

Una garanzia per il futuro

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

All'attenzione di:

Siim KALLAS

Vice Presidente della Commissione Europea e Commissario ai Trasporti

e, p.c.:

Laurens Jan BRINKHORST

Commissione Europea

Coordinatore dei Progetto Prioritario TEN-T n. 6 Lyon - Torino

Matthias RUETE

Commissione Europea

Direttore Generale - Dipartimento Generale per la Mobilità e i Trasporti

Jean Eric PAQUET

Commissione Europea

Direttore TEN-T

Herald RUIJTERS

Commissione Europea

Coordinamento dei progetti prioritari TEN-T

dalle Valli No TAV, 14 settembre 2010

oggetto: **CONSULTAZIONE SULLA FUTURA POLITICA IN MATERIA DI RETE
TRANSEUROPEA DI TRASPORTO**

La metodologia che avete adottato per identificare gli elementi chiave della futura pianificazione della TEN-T e del relativo quadro di attuazione è principalmente la collaborazione con i portatori di interessi economici ed industriali.

La Consultazione che sollecitate non rappresenta che una parvenza di "dibattito democratico" e assomiglia piuttosto alla partecipazione che viene offerta agli ascoltatori durante le trasmissioni radio/televisive attraverso le telefonate. I cittadini che hanno riposto alla consultazione chiusa ad aprile 2009 sono state poche unità su una popolazione europea di 500 milioni di abitanti.

Mentre i veri portatori di interessi sono i cittadini e non le imprese che dovranno costruire le linee ferroviarie e il materiale rotabile, constatiamo che l'attività della Commissione europea è principalmente rivolta a creare una forte relazione con le imprese.

Come conseguenza, sono queste "persone giuridiche" che si affrettano a dare il loro consenso alle vostre scelte e a fornirvi ogni sorta di buoni consigli.

Il Movimento No TAV, che da 21 anni si batte contro l'alta velocità ferroviaria, ritiene che per affrontare il futuro sia invece necessario aprire un vero dibattito democratico tra i cittadini all'interno dei 27 Stati Membri dell'Unione Europea attraverso una forte

iniziativa politica.

Il Movimento No TAV ha stabilito da anni intense relazioni con le Istituzioni europee e delegazioni popolari di cittadini sono state ricevute dallo stesso Parlamento europeo a Strasburgo e a Bruxelles in numerose occasioni.

Ha presentato sei petizioni al Parlamento Europeo, n. 949/2003, n. 523/2004, n. 198/2005, n. 786/2007, n. 900/2007, n. 735/2008 accompagnate da 32.000 firme a conferma dell'opposizione popolare che esprimono i territori. Il 29 settembre p.v. il Movimento No TAV sarà ascoltato in seduta plenaria dalla Commissione delle Petizioni.

Richiamiamo alla vostra attenzione la Carte di Hendaye (qui allegata) che abbiamo presentato al Parlamento Europeo il 18 maggio scorso e consegnato al Vice Presidente e Commissario ai Trasporti Siim Kallas a Saragozza il 9 giugno 2010.

In quelle occasioni abbiamo chiesto e qui ribadiamo le nostre richieste:

- la moratoria della progettazione e costruzione delle linee ad alta velocità nell'Unione Europea,
- la decrescita dei trasporti connessa ad una profonda trasformazione del modello economico e sociale, dando la priorità alla prossimità e alla rilocalizzazione dell'economia,
- l'apertura di un vero dibattito pubblico nell'Unione Europea su questo tema,
- attribuire in ultima istanza alle popolazioni direttamente interessate il processo decisionale, fondamento della vera democrazia e dell'autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto.

Desideriamo rammentare che la nostra opposizione alle linee ferroviari ad "alta velocità" è basata su argomenti coerenti con un futuro vivibile dei cittadini nell'Unione Europea.

A questo riguarda ci fa piacere citare il Vice Presidente e Commissario ai Trasporti Siim Kallas attraverso due sue recenti e innovative affermazioni che prospettano la possibilità di un'inversione di tendenza nella infrastrutturazione dei trasporti nell'Unione Europea.

Il giorno 8 giugno a Saragozza il Vice Presidente e Commissario ai Trasporti Siim Kallas ha affermato:

"Dove dovremmo fare investimenti fondamentali per facilitare un migliore funzionamento delle reti esistenti? E' chiaro che un grande salto in infrastrutture non è possibile. Costruire nuove ferrovie, strade, aeroporti e porti è un lavoro enorme e richiede molto tempo e enormi risorse. Tutti i sistemi di trasporto intelligenti possono portare vantaggi più grandi e più velocemente."

Questa riflessione ci pare indicativa della sua forte preoccupazione che l'Unione Europea sia in grado di trovare soluzioni innovative anche a breve termine al sistema dei trasporti, vista anche la scarsità di fondi - inizialmente prevista in oltre 900 miliardi di euro - da destinare alle infrastrutture di trasporto da parte dei Paesi Membri dell'UE.

Per quanto riguarda l'Italia abbiamo segnalato per primi e continuiamo a denunciare l'aumento spropositato dei costi al km delle infrastrutture ferroviarie ad AV e le relative infiltrazioni mafiose.

Il 15 giugno 2010 i MEP Alfano, de Magistris, Grèze, Higgins, Lichtenberger, Vattimo hanno interrogato la Commissione Europea (Interrogazione scritta [E-4145/2010](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2010-4145+0+DOC+XML+V0//IT&language=IT)) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2010-4145+0+DOC+XML+V0//IT&language=IT> su alcuni dei temi da noi sollevati.

Anche in questa occasione il Vice Presidente e Commissario ai Trasporti Siim Kallas ha dato prova di un apprezzabile realismo (che si avvicina a quello che da 21 anni esprime il nostro movimento NO TAV), nella sua risposta del 26 luglio afferma infatti:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2010-4145&language=IT> :

“E’ anche importante prendere in considerazione le emissioni (di CO2, ndr) associate con la costruzione di infrastrutture.”

Noi riteniamo che la realizzazione di linee ferroviarie ad alta velocità sia economicamente e ambientalmente insostenibile per l’Unione Europea e per gli Stati Membri in quanto, prevista dai suoi promotori per produrre competitività, risparmio energetico e riduzione delle emissioni di CO2, nei fatti accresce il debito pubblico, le emissioni di CO2 e trasferisce costi impropri economici ed ambientali agli utilizzatori e ai cittadini contribuenti.

A questo proposito segnaliamo e alleghiamo quattro studi condotti in Italia, negli USA e in Svezia che hanno per oggetto l’analisi LCA (Life Cycle Assessment - Valutazione del Ciclo di Vita) ed la scheda “Alta Velocità ferroviaria: le valutazioni fuorvianti e false soluzioni”.

Si tratta di importanti ricerche effettuate dall’Università di Siena, dall’Università della California e dal VTI svedese, le quali, attraverso l’utilizzo dell’analisi LCA, permettono di definire il sistema di trasporto più efficace e coerente con la “decarbonizzazione” dei trasporti, obiettivo dell’Unione Europea.

A titolo di sintetico esempio citiamo le conclusioni del primo studio italiano :

“Analisi termodinamica, ambientale e dei flussi di materiali nei sistemi di trasporto autostradali e ferroviari italiani M. Federici, S. Ulgiati, R. Basosi, 2008”:

6. Conclusione - Risultati specifici indicano l’autobus come la soluzione migliore per spostare le persone, mentre le prestazioni dei treni sono interessate da un’attenzione sbagliata sulla velocità invece che sull’affidabilità e sulla capacità di carico massimo: i treni ad alta velocità non saranno l’alternativa alle automobili in termini di risparmio energetico perché la loro potenza ed il loro fabbisogno energetico saranno sempre troppo elevati rispetto al tipo di servizio che sono in grado di fornire. Non dovrebbe mai essere data enfasi ai successi tecnici disaccoppiati dalla efficienza del servizio.”

Le associazioni e i movimenti che hanno sottoscritto la Carta di Hendaye proseguiranno le loro azioni per sensibilizzare l’opinione pubblica e le istituzioni nazionali ed europee sulla necessità di riorientare la politica comune dei trasporti europei verso una prudente allocazione delle risorse economiche con particolare attenzione alla rivalutazione delle linee ferroviarie esistenti sulle brevi e medie distanze.

La profonda crisi finanziaria ed economica in atto in Europa richiede una nuova politica comune dei trasporti che si basi su investimenti valutati con criteri di costo beneficio integrati dall’analisi LCA.

Siamo convinti che questa politica contribuirà ad offrire ai cittadini una più soddisfacente capacità di trasporto collettivo.

Ma allo stesso tempo queste scelte determineranno risparmi per centinaia di miliardi di Euro che potranno così essere destinati alla ricerca di soluzioni energeticamente più efficienti per i trasporti in Europa via terra, mare e cielo.

Il Movimento No TAV Italia
Una garanzia per il futuro

%%%