

Chambéry, 9 Giugno 2014

Lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

Signor Procuratore della Repubblica,

I) I rischi dell'esposizione umana alle emissioni dei motori diesel

Con un Comunicato Stampa del 12 giugno 2012, il Centro Internazionale per la Ricerca sul Cancro - CICR, 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 conclusione di un incontro durato una settimana fra specialisti internazionali, il Centro Internazionale per la Ricerca sul Cancro (CIRC), che fa parte dell'Organizzazione Mondiale della Salute (OMS), ha classificato oggi i gas di scarico dei motori Diesel come cancerogeni per l'uomo (Gruppo 1), sulla base di indicazioni sufficienti che provano che una tale esposizione è associata ad un rischio crescente del cancro ai polmoni.

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

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

Gruppi di valutazione – Definizioni

Gruppo 1 : L'agente è cancerogeno per l'uomo

Questa categoria è utilizzata quando si dispone di *sufficienti indicazioni di cancerogenicità* per l'uomo. Eccezionalmente, un agente può essere inserito in questa categoria quando le indicazioni di cancerogenicità per l'uomo sono meno che *sufficienti*, ma per le quali si dispone di *indicazioni sufficienti* della sua cancerogenicità per l'animale di laboratorio e di dati comprovanti, presso l'uomo esposto, secondo i quali l'agente segue un meccanismo di cancerogenicità pertinente.

Il CIRC e la comunità scientifica mondiale hanno quindi stabilito un nesso di causalità tra l'esposizione ai gas di scarico dei motori 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/TrafficoMensile%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 (Fonte Alpinfo OFT) come segue:

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

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

(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:

Articolo 1

Oggetto

I Governi italiano e francese si impegnano, in applicazione al presente Accordo, a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in esercizio dovrebbe aver luogo alla data di saturazione delle opere esistenti.

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):

Ciò detto, l'eliminazione della costituisce un prerequisito indispensabile. A condizione, evidentemente, che la SNCF non si metta troppo in sciopero ...

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

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

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

Seconda spiegazione, una quasi saturazione delle relazioni transalpine. Studi recenti dimostrano che nel 2010 tutti i valichi alpini attuali saranno saturi.

All. C, pag. 225

Nel rapporto consegnato nel novembre 1991, Maurice LEGRAND considerava che la saturazione delle infrastrutture attuali dei tunnel del Monte Bianco e del Fréjus sarebbe avvenuta all'orizzonte 2010 e che gli studi sulle nuove traversate alpine tra la Francia e l'Italia avrebbero dovuto essere avviati senza attendere.

Nelle Alpi del Nord, tre possibilità sono state recensite:

- raddoppio del tunnel stradale del Monte Bianco,
- raddoppio del tunnel stradale del Fréjus,
- relazione ferroviaria Lione-Torino con valico alpino misto viaggiatori/merci ed eventualmente autostrada ferroviaria.

Se i ministri dei trasporti francesi e italiano riuniti il 25 gennaio 1993 hanno deciso di studiare, nelle Alpi del Sud, la creazione di due nuove relazioni ferroviarie, l'una tra Nizza e Cuneo, l'altra tra la Valle della Durance e la valle di Susa, nelle Alpi del Nord hanno considerato che la priorità avrebbe dovuto essere data al trasporto delle merci su ferrovia e che l'ipotesi di un raddoppio della galleria del Fréjus o del Monte Bianco avrebbe dovuto essere abbandonata.

All. C, pag. 252 e 253

A questa inferiore penalizzazione dell'ambiente, proporzionale al traffico, si aggiunge un minore consumo di spazio delle infrastrutture riservato alle imprese dal momento che lo spostamento del traffico stradale sulle Linee ad Alta Velocità eviterebbe la saturazione della rete, dunque la costruzione di nuove autostrade e il raddoppio dei tunnel del Monte Bianco e del Fréjus.

III – LE SCELTE EFFETTUATE ALLA RICERCA DI SOLUZIONI E MODI ALTERATIVI

Nel rapporto consegnato nel novembre 1991, Maurice LEGRAND considerava che la saturazione delle infrastrutture attuali dei tunnel del Monte Bianco e del Fréjus sarebbe avvenuta all'orizzonte 2010 e che gli studi sulle nuove traversate alpine tra la Francia e l'Italia avrebbero dovuto essere avviati senza attendere.

Sulla base delle conclusioni di questo rapporto, il ministro dei trasporti francese e il ministro dei lavori pubblici italiano hanno deciso, nel corso della riunione del 25 gennaio 1993, che per le Alpi del Nord, la priorità avrebbe dovuto essere data al trasporto delle merci su rotaia e considerato, di conseguenza, che il raddoppio di uno dei due tunnel stradali esistenti o la creazione di un nuovo valico non era necessario.

Anche alcuni studi 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):

Gli studi dei traffici condotti dalla società LTF non prevedono la saturazione della linea storica che all'orizzonte 2035 sulla base di una capacità massima di 15 milioni di tonnellate.

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 (ente equivalente alla Traspadana, N.d.T.), ente finanziato dal Consiglio Regionale Rhône-Alpes :

Una saturazione delle infrastrutture esistenti nel 2015

Gli ultimi studi sull'evoluzione dei traffici realizzati dalla società Lyon Turin Ferroviare (LTF) mostrano che le infrastrutture esistenti saranno sature nel 2015.

E' opportuno quindi iniziare la realizzazione della transalpina Lione-Torino fin dal 2007, per rimanere nelle scadenze fissate dagli Stati francese e italiano nel corso del Vertice di Torino del gennaio 2001.

Non vi è dubbio sulla necessità di usare la linea 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 stata oggetto di numerosi lavori che hanno permesso di trasportare cariche di maggiori dimensioni (sagoma GB1).

La Dichiarazione del progetto della 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. Obiettivi di interesse generale

L'operazione si iscrive nel quadro di una politica di riequilibrio modale dell'istadamento delle merci verso il treno e di miglioramento della sicurezza delle gallerie ferroviarie e risponde a numerosi obiettivi:

- avviare un servizio cadenzato di Autostrada Ferroviaria Alpina,
- autorizzare la presa in carico da parte dell'Autostrada Ferroviaria Alpina di circa l'80% del parco degli autocarri esistenti,
- permettere il passaggio dei grandi container sull'asse del Nord Italia,
- equipaggiare la galleria ferroviaria del Fréjus di un sistema di sicurezza,
- ridurre l'inquinamento atmosferico di origine stradale, o almeno compensare l'evoluzione del traffico futuro,
- migliorare la sicurezza delle circolazioni ferroviarie che utilizzano la galleria del Fréjus,
- favorire lo spostamento modale di una parte del traffico stradale sul ferro e migliorare in questo modo la sicurezza del trasporto delle merci.

Il cantiere principale prevede dei lavori accessori che consistono a mettere le 14 opere d'arte (gallerie) situate tra Aiton e Orbassano alla sagoma GB1. I lavori consistono in una leggera ripresa della murature.

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, il rappresentante di RFF e il Prefetto hanno espresso messaggi di speranza relativi allo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia.

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 svizzero 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=7ps76s018ha2p9lu3c6p1rc145>

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

La capacità della linea ferroviaria non sarebbe quindi inferiore a 9,8 milioni di tonnellate/anno.

Tuttavia pare, secondo le dichiarazioni di RFF e LTF sas, che la capacità effettiva sia 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):

Conclusioni

Siamo dell'opinione che la capacità massima della linea si situi tra 17,00 MT (Nota RFF- LTF del 20/01/2001) e 18,59 MT (Studio di PWC del 2004) e che le stime dell'opposizione sono da allora sovrastimante.

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) afferma:

L'articolo indica una capacità della linea storica nell'alta Valle Susa da "venti a trenta milioni di tonnellate all'anno": è più precisamente dell'ordine di ventidue milioni. Tuttavia, la linea storica nel suo complesso, tra Lione e Torino, non è in grado di sopportare questo traffico a causa delle numerose limitazioni che esistono su altre linee. E' così che tra Lione e Chambéry la capacità della linea è limitata a circa quattordici milioni di tonnellate (...)

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 ha annunciato che l'ammodernamento della ferrovia permetterà di trasportare 20 milioni di tonnellate di merci.

L'attuale linea Lione-Torino dispone di una capacità massima di 10 milioni di tonnellate di merci ed è già saturata. Lavori di ammodernamento della linea attuale, decisi in attesa della nuova linea nel corso dell'ultimo vertice italo-francese nello scorso gennaio a Torino, prevedono in particolare l'attivazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'entrata della Maurienne e Torino. Questo servizio comporterà venti o trenta convogli quotidiani, ciò che permetterà di aumentare la capacità annuale a venti milioni di tonnellate di merci all'anno.

D'altra parte, come avevo proposto nel corso degli stati generali del trasporto ferroviario delle merci nel dicembre 2000, un servizio di autostrada ferroviaria sarà messo in opera prima della fine dell'anno tra la Maurienne e Torino con quattro corse a/r quotidiane. L'omologazione dei primi vagoni Modalohr inizierà dal prossimo mese. Il potenziale della linea sarà di 50.000 autocarri all'anno, quindi di 300.000 dopo l'adeguamento della linea alla sagoma B+.

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

Sembra che in queste condizioni la linea ferroviaria esistente disponga di 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 Costruire una linea mista tra Dullin e L'Epine aggiungerebbe del traffico merci nell'agglomerazione di Chambéry.

Sì, ma in quale proporzione ?

Dodici anni fa si contavano in media 91 treni quotidiani di merci a Chambéry. Oggi ve ne sono 34 ... Ciò che si ricerca con una linea mista Dullin/L'Epine è di poter prolungare l'autostrada ferroviaria alpina fino alla regione lionese. L'autostrada ferroviaria è rappresentata oggi da 4 corse quotidiane.

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). https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/Public/RFC6_Implementation_Plan_20_03_14.pdf

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 sovraesponne 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 sia 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		Route+ Rail		Total		Route+ PIM		Route+ Rail		Total		Route+ PIM		Route+ Rail		Total		Route+ PIM		Route+ Rail		Total			
		1000	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	1000	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	1000	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	1000	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)	(t/mois)		
France																											
•	Vendinliata	1001	18,7	14,6	0,8	0,8	0,0	1370	18,4	18,9	0,5	0,5	0,0	1344	17,9	18,1	0,1	0,1	0,0	1282	17,1	17,4	0,4	0,4	0,0		
•	Montgenovic							61	0,7	0,7				48	0,6					28	0,6						
•	Mont Cenis			8,9	4,6	3,9	3,6				3,2	3,0	2,2	3,3		3,4	3,4	2,2	0,7	0,8							
•	Mont Tignes	1527	25,2	25,2	0,0	0,0	0,0	715	11,4	9,9	8,8			751	11,0	11,0				511	10,2	10,2	3,4	3,4	2,2	0,7	
•	Mont Tignes							505	8,8	8,8				606	9,2	9,2				501	8,8	8,8					
Svizzera																											
•	Grande St Bernard	62	0,4	0,4				66	0,5	0,6				68	0,7	0,7				66	0,6	0,6					
•	Simplon	27	0,1	0,0				72	0,0	0,0	3,0	3,0	3,4	0,0	0,0	12,8	11,3	2,9	0,0	1,0	95	1,0	10,0	8,9	2,0	5,2	1,4
•	Gotthard	1101	1,6	28,2	14,3	10,4	13,1	875	9,9	25,9	17,5	20,9	11,4	527	10,8	29,3	14,2	7,0	10,7	1005	10,0	27,9	13,9	9,1	8,0	11,2	
•	San Gottardo	138	0,8	0,8				152	1,0	1,0				194	2,2	2,2				182	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 da 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):

Sentito il parere delle società concessionarie e dei trasportatori, le commissioni intergovernative italo-francesi competenti rispettivamente per il controllo della galleria stradale del Monte Bianco e della galleria stradale del Fréjus, saranno invitate ad orientare, nell'anno successivo alla data della firma del presente Accordo, il traffico dei mezzi pesanti verso le classi Euro meno inquinanti, modulando i pedaggi in funzione di tali classi nel rispetto del diritto in vigore nei due Stati, trattandosi in particolare di regime di concessioni stradali. I trasporti di merci pericolose saranno inoltre oggetto di modulazioni tariffarie adeguate.

Tenendo conto della disponibilità dei servizi di trasporto ferroviario alternativo, in particolare di autostrada ferroviaria, potranno inoltre essere prospettate ai tunnel del Monte

Bianco e del Fréjus delle restrizioni e persino, se le condizioni lo permetteranno, delle interdizioni del traffico di alcuni mezzi pesanti. Queste potranno riguardare :

- i mezzi pesanti di classe Euro 1, eventualmente Euro 2;
- i trasporti di merci pericolose.

Alla luce di questa affermazione, è stato chiesto al Primo Ministro, al Ministro dell'Ambiente e al Ministro dei Trasporti, (francesi N.d.T.) 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 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 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, a seguito della decisione del Prefetto dell'Alta Savoia di trasferire gli autocarri più inquinanti verso il valico del Fréjus e all'assenza di misure del Prefetto della Savoia e delle autorità francesi per il trasferimento delle merci verso la ferrovia, dà loro titolo ad agire presso la Procura della Repubblica di Chambéry nella loro qualità di vittime di questa sovraesposizione con le conseguenze dirette e conosciute esposte dal CRIC e dall'OMS.

Infine, lei considererà il 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):



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 (francese N.d.T.) 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 sull'effettiva capacità di questa infrastruttura,
- tenuto conto delle dichiarazioni del Ministro dei Trasporti (francese, N.d.T.) alla Assemblea 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 a causa della 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) contenuta nell'accordo franco-italiano del 30 gennaio 2012, di ridurre al 2,40% l'aumento del pedaggio nei tunnel del Fréjus e del Monte Bianco, inizialmente previsto al 3,50% al di sopra del tasso di inflazione (All. 20):

Allegato 3 - Accordo del 30 gennaio 2012

A.1. Evoluzione delle tariffe nelle gallerie stradali del Monte Bianco e del Fréjus, legata al finanziamento del cunicolo di sicurezza della galleria del Fréjus

Nell'ambito del finanziamento dei lavori del cunicolo di sicurezza del tunnel del Fréjus, la dichiarazione congiunta del 24 febbraio 2009 dei Ministri francese ed italiano incaricati dei trasporti prevede l'aumento del 3,5% dei pedaggi per 5 anni consecutivi, a partire dal 1° gennaio 2010 in più della media dei tassi d'inflazione dei due Stati. Gli introiti eccedenti potranno essere devoluti ai progetti che favoriscono l'intermodalità, nel rispetto degli obblighi comunitari e costituzionali di ciascuna Parte.

Dichiarazione comune del 3 dicembre 2012

Considerando, tuttavia, che l'aumento inizialmente previsto penalizza gli utilizzatori stradali del Fréjus e del Monte Bianco nell'attuale contesto economico;

Prendendo atto delle decisioni delle Commissioni Intergovernamentali delle gallerie del Fréjus e del Monte Bianco dell'11 e 12 ottobre 2012 che approvano la revisione degli aumenti tariffari inizialmente previsti;

Con la seguente Dichiarazione:

Chiediamo alle Commissioni Intergovernamentali delle gallerie del Fréjus e del Monte Bianco di procedere ad un aumento del 2,4% dei pedaggi oltre alla media del tasso di inflazione dei due paesi a far data dal 1° gennaio 2013 e di rinnovare questo aumento per il 2014 e per il 2015. Questo aumento sostituisce quello inizialmente previsto del 3,5% oltre alla media dei tassi di inflazione dei due paesi nel 2013 e nel 2014;

Lione, 3 dicembre 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, che è in corso di realizzazione nel Fréjus, presentata all'inchiesta pubblica come una galleria riservata esclusivamente ai vigili del fuoco. Questa decisione favorisce il traffico (All. 22).

A completamento delle informazioni desidero informarla che il trasporto individuale delle persone è in continua crescita da dieci anni, sia a Chambéry che ad Annecy, e sembra legato all'abbandono del raddoppio della linea ferroviaria tra Aix-les-Bains e Annecy, linea che era già stata inserita 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 dei veicoli che arrivano ogni giorno a Chambéry in provenienza dall'hinterland savoiaro.

Le emissioni inquinanti di questi veicoli (la cui maggioranza è diesel) contribuiscono egualmente alla sovraesposizione delle persone al rischio di sviluppare il cancro ai polmoni e altre malattie respiratorie.

Lei potrà stabilire una qualsiasi altra definizione 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 al più presto possibile e le porgo distinti saluti.