

## Luca GIUNTI

Parlamento Europeo, 14 ottobre 2014 ore 9.00

Sala ASP 7 H 1

---

### *Abstract:*

*After a brief description of the project and its history, we present the four main chapters of the opposition: its futility, its unjustified costs, its unbearable environmental impacts and the lack of involvement of the territory and institutional representatives.*

*Dopo una breve illustrazione del progetto e della sua storia, vengono presentati i quattro capitoli principali della contrarietà all'opera: la sua inutilità, il suo costo ingiustificato, i suoi impatti ambientali insopportabili e il mancato coinvolgimento del territorio e dei rappresentanti istituzionali.*

Buongiorno a tutti e grazie per essere qui oggi.

Sono Luca Giunti, ho 53 anni, lavoro in Val Susa come Guardiaparco, sono dottore in SN con un Master in Dispersione degli inquinanti in atmosfera. Sono membro della Commissione Tecnica per la NLTL delle Associazioni Ambientaliste e della Comunità Montana, che riunisce docenti universitari, ricercatori ed esperti in varie discipline i quali da molti anni studiano e criticano i documenti ufficiali.

Poiché sono il primo a parlare, dedicherò un paio di minuti a riassumere l'opera in discussione.

La Nuova Linea Torino Lione è stata concepita a metà degli anni '80 e ha visto susseguirsi molti progetti diversi e molti annunci, soprattutto dal lato italiano. E' concentrata sullo scavo di un traforo di 57 km sotto le Alpi tra l'Italia e la Francia. Secondo i proponenti, dovrebbe essere completata dopo il 2035 e ottenere benefici dopo il 2070. Ad oggi, sono state scavate 3 discenderie in Francia. Quella italiana, a Chiomonte, è iniziata nel 2012, ha raggiunto il 17% dello scavo previsto ed è in grave ritardo.

Sul versante italiano, il progetto definitivo del tunnel di base e della sezione internazionale non è ancora stato approvato. Della tratta tra il tunnel di base e Torino, invece, non è stato approvato nemmeno il progetto preliminare.

*Slides: "fascio" dei progetti da Virano, titoli da LaStampa, mappa attuale, 4 discenderie.*

Una delle principali ragioni per cui siamo contrari, noi tecnici, è che ciò che è scritto nei documenti ufficiali è del tutto diverso da quanto annunciato. Ad esempio:

- non è un Tav;
- non servirà a ridurre il trasporto merci su gomma;
- non aiuterà a diminuire le emissioni inquinanti e climalteranti;
- i danni ambientali non sono compensati o mitigati;
- i medici della valle sono preoccupati per la salute;
- la popolazione e le istituzioni locali non lo vogliono (Convenzione di Aarhus).

*Slides: Volantino Medici, COWI, Comuni contrari, marcia guidata da Sindaci, esercito a Chiomonte.*

Il principale danno ambientale sarà rappresentato dalla perdita di acqua. Le Alpi ne sono piene e ogni galleria scavata ne ha sottratto ingenti quantità. In Val Susa è già successo, con tanti trafori già realizzati per la linea ferroviaria esistente, per l'autostrada, per gli impianti idroelettrici. In Francia è già successo in tutte le discenderie finite nel 2010 che continuano a raccogliere acqua. In Italia, poi, l'alta velocità costruita tra Bologna e Firenze ha seccato una vasta area della Toscana, il Mugello, e sono in corso processi per danni ambientali.

Le previsioni dell'acqua intercettata sono espone nel rapporto COWI della UE.

Da naturalista, affermo che un impatto ambientale di qualsiasi tipo potrebbe essere accettabile – mitigato e compensato nelle forme di legge – a fronte di un lavoro utile alla collettività. La NLTL è invece inutile e quindi qualsiasi alterazione dell'ambiente, anche la più piccola, costituisce un danno non pareggiabile.