

Panel di cittadini europei sul bilancio dell'UE

CONSIDERAZIONI SUI CRITERI APPLICABILI

nel prossimo "Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2028-2034" discussi nella seconda sessione online del Panel con riferimento al Progetto TEN-T LYON – TURIN

Michela Galliani, Italia

Nel prendere in esame i criteri applicabili al QFP, si tiene in considerazione che il Bilancio della UE è limitato, ma può fornire un valore aggiunto nel settore dei trasporti, così aumentando l'efficienza rispetto a quella che può essere la progettazione e l'azione dei singoli Stati Membri.

Vorrei mettere in luce come il progetto per una seconda linea ferroviaria tra Lione e Torino, un collegamento transfrontaliero finanziato dal CEF tra la Francia e l'Italia lungo il Corridoio mediterraneo TEN-T, non rispetta nemmeno uno dei criteri indicati qui sotto.

Sono una cittadina italiana e risiedo a Susa, città al confine con la Francia, che dovrebbe accogliere l'entrata italiana di una delle più lunghe gallerie ferroviarie del pianeta di ben 57,5 km a doppia canna.

URGENZA: si è iniziato a parlare di questo progetto oltre 30 anni fa, e al momento attuale sono stati realizzati solo studi geognostici e lavori preparatori. Dal lato italiano non è stato ancora scavato nemmeno un centimetro di quello che dovrà essere il tunnel di base. Non è stata finora rispettata nessuna scadenza rispetto alla tempistica indicata dall'Europa, che ha dimostrato molta, credo troppa condiscendenza di fronte agli enormi ritardi di utilizzo di Italia e Francia dei fondi CEF. Si tratta quindi di un progetto già vecchio alla nascita, che mostra ora i suoi anni nell'inadeguatezza rispetto alla situazione attuale. Senza contare che, col protrarsi del tempo, i costi lievitano enormemente: da 8,6 miliardi di € nel 2015 si è passati a 11,1 miliardi nel 2023 (fonte TELT). Al 13 marzo 2025 il costo è quasi raddoppiato a 14,7 miliardi di €, questo valore è contenuto in un Dossier di Attualizzazione del Costo secretato da TELT. CINEA, l'agenzia europea che finanzia il progetto ha affermato ufficialmente di non avere ricevuto da TELT tale Dossier. Alla luce dei ritardi passati e della limitatezza dei fondi CEF messi a disposizione di questo progetto nei QFP 2014-2020 e 2021-2027 sarà impossibile che il progetto venga inaugurato alla fine del 2033, come annunciato da TELT e dagli Stati Membri. La data probabile, seguendo il ritmo e gli

importi dei finanziamenti europei dal 2015 al 2025, pone l'inaugurazione della galleria verso gli anni 80 di questo secolo.

RISPETTO DEL GREEN DEAL EUROPEO: Vi invito a leggere la **Lettera Aperta** inviata il 21 marzo 2021 da 21 MEPs a Frans Timmermans (già Vice Presidente della Commissione europea e Commissario al Clima) e a Virginijus Sinkevičius (già Commissario europeo per l'Ambiente): “**La Lyon-Turin è incompatibile con l'Accordo Verde Europeo**”. Inoltre tale progetto non rispetta il principio europeo “*non nocere/do no harm*” del Green Deal europeo a sostegno dell'attuazione del NextGenerationEU e dello sviluppo di linee guida per la sostenibilità nel quadro della strategia di Lisbona. Cfr. <https://www.presidioeuropa.net/blog/?p=23669>

FATTIBILITA': come accennato, se i progetti devono essere fattibili entro 7 anni, il progetto Lyon Turin è fuori tempo massimo, e c'è il forte rischio, data la pessima progettazione, che resti nel tempo solo una serie di cantieri abbandonati.

EFFICIENZA: il progetto Lyon Turin si rivela in questo senso l'esatto contrario rispetto ai desiderata. È stata finora spesa una quantità enorme di soldi pubblici, con grande spreco di risorse, di tempo e con grandi sforzi. Tutto questo denaro speso non ha prodotto sinora altro che un deturpamento della Valle di Susa e della Valle Maurienne a causa di innumerevoli minori cantieri in perpetuo ritardo.

PREPARARE IL FUTURO: sicuramente il costo enorme per la Lyon Turin, doppiato di una linea già esistente su cui già passano sia il TGV francese che l'italiano Frecciarossa, distoglie enormi risorse da obiettivi importanti quali sanità, istruzione, infrastrutture locali, cura del territorio.

RAFFORZARE I VALORI CONDIVISI: l'enorme spesa che quest'opera inutile comporta costringe per forza di cose a spendere di meno per quei temi che denotano la nostra civiltà, come la solidarietà sociale, la cura della salute, l'istruzione, la perequazione delle condizioni di vita tra gli Stati Membri e tra diverse zone di uno stesso Stato Membro.

PROPOSTE DEI CITTADINI: la cittadinanza della Valle Susa, ma non solo, ha presentato col tramite di comitati, associazioni e altro, innumerevoli istanze al fine di ottenere

dal Parlamento Europeo (Commissione delle Petizioni) e dalla Commissione Europea un dibattito contraddittorio sul progetto, da noi ritenuto inutile, dannoso e estremamente costoso. Non abbiamo mai ottenuto un riscontro. Persino la sentenza del **Tribunale Permanente dei Popoli**, che rendeva ragione alle istanze della Valle Susa, è rimasta inascoltata dal **Parlamento europeo** al quale è stata consegnata il 26 ottobre 2016 nel corso di una cerimonia pubblica nel Parlamento di Strasburgo nel 2016. Cfr. **Strasburgo 26 ottobre 2016** <https://permanentpeopletribunal.org/strasburgo-26-ottobre-2016-la-sentenza-su-grandi-opere-e-diritti-fondamentali-al-parlamento-europeo/> - <https://www.presidioeuropa.net/blog/?p=10013> - <https://www.presidioeuropa.net/blog/?p=10916>

MASSIMIZZARE L'IMPATTO: questo progetto è nato come parte del Corridoio 5 TEN-T dell'UE. Avrebbe dovuto collegare Lisbona a Kiev, l'asse Est-Ovest. In realtà, degli Stati Membri toccati sono rimasti solo Francia e Italia, per l'esattezza è rimasto il tratto Torino-Lyon. Forse nemmeno quello, perché entrambi i Paesi dimostrano di avere delle difficoltà per quel che riguarda le tratte nazionali. Potrebbe rimanere solo un mega-tunnel da due canne di 57,5 km tra Susa e Saint Jean de Maurienne che assorbirebbe ingenti risorse per la sua manutenzione, generando scarsi ricavi dai traffici.

VISIBILITA': il Promotore pubblico del progetto, la società franco-italiana TELT, incaricata di realizzare l'opera, spende annualmente milioni di € in comunicazione aziendale e pubblicità. Peccato che questa stessa sia fuorviante e presenti verità molto diverse dalla realtà, un vero e proprio greenwashing. I cittadini e i contribuenti hanno così una pessima informazione su come quest'opera impatterà sul loro futuro, e come ingenti quantità di fondi sia europei che nazionali siano in realtà spesi.

RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE: posto che la nuova linea ferroviaria sia destinata anche al trasporto persone, viene speso molto per la clientela che viaggia tra nazioni diverse, e che già potrebbe usufruire della linea attuale, a scapito dei mezzi pubblici, treni locali e/o bus per i pendolari, costretti a viaggiare pigiati come sardine in mezzi perennemente in ritardo, se non addirittura improvvisamente cancellati.

FLESSIBILITA': visto tutto questo, l'UE dovrebbe avere il coraggio di rimettere in discussione il finanziamento dell'opera. Una eutanasia, rispetto ad una lenta agonia.

DECENTRATO/REGIONALIZZATO: il progetto Lyon-Turin in questa zona è tutt'altro

che desiderato dalle istituzioni locali. La linea per il trasporto merci e passeggeri c'è già e collega bene la valle con Torino e con la Francia. Per la regione francese del Briançonnese è molto più utile la linea attuale, una navetta permette di salire ad Oulx sul TGV per Parigi, ed anche le stazioni turistiche dell'alta Valle Susa sono meglio servite con la linea esistente. Queste zone vivono principalmente di turismo, e la presenza di cantieri con relative interruzioni di strade e ferrovia per più di 10 anni farebbe disaffezionare alla zona a favore di altre più facilmente raggiungibili. Ma questo progetto è stato imposto dall'alto, per motivi politici e di facili guadagni per le grandi imprese edili, senza mai ascoltare le istanze provenienti da ambo i lati del tunnel di base.

IMPATTO AMBIENTALE: si perfora una montagna per 57,5 km per due tunnel, 115 km in tutto, essendo a doppia canna, in una roccia che si conosce come contenente amianto e in alcune zone uranio. La cittadinanza verrebbe esposta per 10, forse 20 anni a polveri cancerogene, TELT stessa prevede un aumento del 10% di malattie cardiovascolari dovute all'esposizione alle polveri, la Valle Susa è peraltro estremamente ventosa, le polveri possono arrivare fino a Torino. Già diverse sorgenti sono state deviate e disperse, dei villaggi sul lato francese vengono rifornite con autobotti. In montagna! Aggiungiamo il traffico di centinaia di camion che farebbero milioni di km per la movimentazione dello smarino, non credo si possa dire che il progetto non abbia un impatto disastroso per l'ambiente. È stato calcolato che, nel caso la linea fosse usata per trasporto merci, ci vorranno molti decenni per recuperare l'inquinamento provocato dal cantiere con la diminuzione dei TIR circolanti, ammesso e non concesso che questi scelgano di viaggiare col treno, visto che non si è mai accennato ad una politica ad hoc.

TRASPARENZA: l'accesso ai Documenti (Cfr. Regolamento (CE) n. 1049/ 2001) è stato e continua ad essere in parte proibito, con la giustificazione di garantire la "riservatezza degli affari", sia ai cittadini elettori che agli eletti al Parlamento europeo e a quelli nazionali. È così impossibile esercitare un controllo dal basso sui finanziamenti UE e nazionali e sull'esecuzione di tale progetto, ossia leggere i dati essenziali relativi a cronoprogrammi, agli importi dei lavori, alle criticità geologiche, ecc. A titolo di esempio non siamo riusciti a ottenere il dossier di Attualizzazione dei Costi che ha autorizzato nel 2025 l'aumento del costo del progetto del 71%, da 8,6 a 14,7 miliardi di €.
