



Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 – 10128 Torino – Tel. 011/50.96.618 – Fax: 011/50.31.55

e-mail: pronto@arpnet.it Internet: www.arpnet.it/pronto

Orario: lunedì – venerdì 15-19; sabato 9-12



Organizzazione Regionale della Federazione Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica (Deliberazione Giunta Regionale del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

19 gennaio 2006

Autorità Garante della Concorrenza
Piazza G. Verdi 6/a
00198 Roma

Oggetto: reclamo contro pubblicità falsa ed ingannevole

I sottoscritti Mario Cavagna Bontosi residente in Bussoleno (Valle di Susa), via Massimo D'Azeglio 1 ed Emilio Delmastro residente in Torino, via Pietro Giuria 35, in rappresentanza dell'organizzazione regionale Pro Natura Piemonte, con sede in via Pastrengo 13, 10128 Torino

premesse che

in data 21 dicembre 2005 la Regione Piemonte e RFI (Rete Ferroviaria Italiana) hanno inaugurato alla stazione centrale di Porta Nuova di Torino un infopoint di 200 metri quadrati, da loro realizzato, destinato ad informare il pubblico in merito alle problematiche della Linea ferroviaria TAV Torino – Lione;

ricordato

che tale infopoint, collocato in un sito di altissima evidenza, nel momento in cui la città si appresta ad ospitare le Olimpiadi invernali, si colloca nel quadro di una iniziativa pubblicitaria che ha come scopo quello di promuovere il consenso a tale linea, dopo le note proteste degli abitanti della Valle di Susa;

denuncia

che i contenuti esposti:

- contengono dati radicalmente errati, rispetto alle più attendibili documentazioni in materia od ai documenti ufficiali sottoscritti dagli stessi proponenti in tempi recenti e pertanto si configurano come pubblicità falsa;
- presentano una omissione di aspetti essenziali contestualmente ad una scorretta manipolazione del testo, che danno una informazione radicalmente diversa da quella che emerge dai documenti più attendibili.

In particolare si denunciano queste frasi che appaiono con grande evidenza sui tabelloni verticali

A) Il traffico commerciale delle Alpi è cresciuto in 25 anni di 11 volte.

B) La attuale linea ferroviaria Torino – Lione non può più fare fronte al sempre maggiore aumento degli scambi commerciali.

C) In assenza di una nuova infrastruttura la ferrovia raggiungerà il suo limite di capacità tra il 2015 ed il 2017 e la strada sarà prossima alla saturazione del 2020.

Per tutta la materia il documento più autorevole ed attendibile è la perizia di Audit, fatta fare nel 2002 dal Governo francese su 12 progetti ferroviari, tra cui questo, e presentata ai deputati della Assemblea Nazionale nel maggio 2003.

In questa perizia (allegato 1) viene data come fonte più attendibile per i dati sul traffico transalpino la statistica governativa Svizzera Alpinfo, e, per quanto riguarda l'arco alpino di competenza per la Lione-Torino, quello definito A), da questa stessa statistica, che vi comprende 10 grandi valichi alpini, ma esclude quelli di Ventimiglia e Tarvisio.

L'allegato (2) con il tabulato 1984-2000 Alpinfo mostra i grafici ed alcune conclusioni sintetiche; per quanto riguarda l'affermazione in A), vi si scrive:

Negli ultimi 24 anni il volume di merci è aumentato del 117%. Si tratta di un valore 10 volte inferiore a quello indicato nella pubblicità dell'infopoint di Regione Piemonte e RFI.

Per quanto riguarda l'affermazione B):

i grafici evidenziano come i tratti commerciali di tale settore nel decennio 1994-2004 non siano cresciuti (i dati del 2005 e quelli riferiti a questa specifica infrastruttura mostrano un andamento ancora peggiore). Non si può quindi scrivere di un "sempre maggiore aumento degli scambi commerciali", e **bisogna dire che per questa linea e per l'arco alpino di pertinenza i dati di traffico mostrano un consolidato andamento negativo.**

Per quanto riguarda l'affermazione C), si può dedurre che per i dati detti non vi è evidentemente alcun elemento per prevedere la saturazione di una linea, dal momento che nel 2004, come è indicato nella pagina successiva del bollettino Alpinfo (allegato 3), la linea storica Torino Modane ha trasportato 6,9 milioni di tonnellate, cioè un terzo della potenzialità della linea che è stimata da RFI in 18-20 milioni di tonnellate, senza contare gli adeguamenti in corso.

Un ragionamento analogo vale per l'autostrada; visto l'andamento del traffico sotto il traforo autostradale del Frejus che nel 2005 ha avuto un **transito di veicoli pari alla metà di quello del 2000** (allegato 4 con le statistiche ufficiali del sito SITAF).

Le affermazioni che prospettano come imminente un prossimo saturamento sono quindi false ed ingannevoli .

D) *“Se non si interverrà entro 15 anni, 3,6 milioni di camion percorreranno i diversi valichi italo-francesi”.*

Questa affermazione, così decontestualizzata, induce a credere che l'opera potrà modificare totalmente o radicalmente tale cifra.

A questo proposito la perizia di Audit precisata costituisce ad oggi la più attendibile e più autorevole valutazione del progetto. Al paragrafo B.2) evidenzia in neretto *“seule l'autoroute ferroviarie permet dans ces previsions un transfert modal significatif, meme si celui-ci ne doit etre surestimé: 10% du traffic routier strict en reference”*; concetto che viene ribadito anche più avanti (allegato 5).

Si deve quindi precisare che almeno il 90% dei 3,6 milioni di camion resterà comunque sulle strade dei valichi, almeno per quanto riguarda quest'opera.

E) *“A proposito del rischio di rinvenimento di rocce amiantifere i numerosi prelievi effettuati hanno evidenziato la presenza di alcune vene dello spessore di pochi centimetri o di alcuni millimetri.*

I sondaggi preliminari saranno importanti anche per lo scarso rischio di trovare vene amiantifere di spessore significativo.

Qualora nel corso dei lavori di scavo venissero trovate fibre di amianto, i grossi filtri ad umido, installati sulle macchine perforatrici, sono in grado di trattenere anche le più minute particelle di amianto disperse nell'aria. Le

fibre catturate dai filtri vengono immediatamente rese neutre attraverso un processo automatico grazie all'uso di alcuni composti di resine e preparate per essere trasportate senza il minimo rischio per chi lavora in galleria e per la popolazione delle zone.

Le rocce contenenti minerali potenzialmente nocivi anche se resi inerti, sono sempre stoccate come previsto dalla normativa vigente in apposite discariche in fase di individuazione”.

Il tono segnatamente dubitativo con cui si parla della presenza di rocce amiantifere contrasta con le affermazioni fatte dalle stesse RFI per lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) che costituisce il massimo riferimento per ogni valutazione in materia. In questo studio, presentato a febbraio 2003, al capitolo *Analisi delle problematiche di scavi in galleria in presenza di fibre di amianto* a pag. 44 è scritto:

“Anche se una valutazione complessiva dei tenori in fibra, in base ai dati attualmente a nostra disposizione, non è possibile, si può confermare che localmente sono riconoscibili porzioni metriche dell'ammasso roccioso in cui il tenore di fibra di amianto é sicuramente superiore a qualche per cento” (allegato 6).

A pag 46 punto 5.1 è scritto:

...si può desumere una stima approssimativa delle quantità di materiale interessate dalla problematica in oggetto....

...Il volume totale di serpentino da movimentare per i lavori in oggetto risulta stimato in 875.000 mc (allegato 7).

L'enorme volume interessato, e il cenno a porzione di rocce amiantifere con spessori metrici, indicano che **le affermazioni esposte nell'infopoint sono ingannevoli e, tenendo conto della necessità del principio di precauzione in materia di sicurezza e salute, vanno sostituite** con le frasi del loro stesso SIA, appena citate, che sono quelle comunicate al Ministero ai fini della VIA.

Il contenuto del messaggio pubblicitario mira inoltre a far credere che il problema della dispersione delle fibre di amianto si possa risolvere in galleria, questo non è vero tant'è che al punto 5.3.5 dello stesso paragrafo di SIA la RFI aveva precisato: *Per lo stoccaggio del materiale nei cumuli saranno prese le opportune precauzioni per evitare il rilascio di eventuali polveri di amianto nell'aria; per esempio si potranno prevedere apposite coperture*. Una affermazione che contraddice il messaggio pubblicitario che suggerisce che tutto lo smarino contenente amianto sia reso inerte.

E' anche per la pericolosità del materiale estratto che, a due anni dalla approvazione della VIA non è stato ancora possibile indicare quali potrebbero essere le destinazioni degli 875.000 mc di rocce amiantifere stimate nello scavo.

F) Radon: gli studi del Politecnico di Torino sul problema radioattività in Valle di Susa corrispondono ai valori medi della crosta terrestre: non è stata ritrovata alcuna anomalia.

G) Per quanto riguarda l'uranio, 8.000 prelievi effettuati hanno dimostrato un livello di radioattività identico a quello presente nell'acqua di mare, quindi senza rischi per gli abitanti della zona.

Entrambe le affermazioni sono errate e ingannevoli.

La carta tratta dalla *Relazione Finale dell'Agip Mineraria del 1981* (allegato 8) riporta le anomalie spettrometriche rilevate nell'area dell'Ambin oggetto delle ricerche Agip e Somirem. Nei soli 7 chilometri che interessano il territorio italiano, il tracciato interseca

ben 8 punti di anomalie come è detto testualmente nella didascalie. Quella di Venaus, che era la più accessibile, è stata scavata ed ha restituito campioni di rocce uranifere *molto belle e molto ricche* come è scritto nella pubblicazione *I giacimenti uraniferi italiani* edita dal Museo di Scienze Naturali di Milano (allegato 9).

Una analisi compiuta dall'ARPA su questo minerale nel 1998 è riportata nell'allegato 8.

Sulla carta dell'Agip è stato da noi tracciato anche il perimetro della zona di concessione di Quart ottenuta dalla Minatome nel 1980 per la parte in territorio francese (allegato 10). Su questa carta non sono riportate le anomalie spettrometriche perché era finalizzata a conoscere gli eventuali vincoli a futuri lavori in tutta l'area oggetto della concessione.

Si può notare come il tracciato della galleria di base si sviluppi per ben 17 chilometri all'interno di questo perimetro. L'ultimo allegato (allegato 11) è il documento prodotto da LTF il 3 gennaio 2003 per lo Studio di V.I.A. presentato al Ministero. Pur con le reticenze di una relazione di parte, viene chiaramente ammesso che *le rocce metamorfiche attraversate dal tracciato possono presentare localmente mineralizzazioni uranifere* e che *nel caso del Molaretto di Venaus le mineralizzazioni presentano valori puntiformi superiori a 10.000 cps e medi di 6.000 cps* contro valori medi di fondo inferiori a 40 cps (che sono già discretamente alti).

Si può notare che il documento dell'allegato 11 è ben lontano dal presentare al Ministero dell'Ambiente un quadro come le affermazioni roboanti sugli *8.000 prelievi e sul livello di radioattività uguale a quello presente nell'acqua di mare*. Queste affermazioni si riferiscono forse alle analisi sulle sorgenti, ma non viene detto che solo una minima parte di esse riguarda l'Ambin e che il dato non ha un valore assoluto ai fini della presenza di radioattività.

Anche per quanto riguarda dati relativi ai carotaggi andrebbe precisato che solo una minima parte (circa il 5%) sono stati fatti nel massiccio dell'Ambin lungo quei 17 chilometri oggetto delle ricerche minerarie di cui si è detto sopra. Neppure loro possono quindi stabilire statisticamente la presenza o meno di rocce uranifere nei 26 chilometri di attraversamento di questo massiccio.

Le affermazioni semplicistiche espresse nella pubblicità inducono a credere che in un problema di sicurezza e salute così importante come questo non esistano rischi o zone a rischio. Questo non è vero e contrasta con la documentazione presentata e con la presenza di una miniera esplorativa nel comune di Venaus, a poca distanza dal futuro imbocco del tunnel, da dove provengono i campioni di cui l'ARPA ha saggiato la intensa radioattività.

Quindi le affermazioni ai punti E) e G) vanno ritenute errate e fuorvianti, specialmente in un problema di salute e sicurezza per cui deve valere il principio di precauzione.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Garante della concorrenza di voler disporre la rimozione della pubblicità in oggetto e di prescrivere le opportune rettifiche.

Mario Cavargna

Emilio Delmastro