

COMUNICATO STAMPA

Questa mattina insieme alle delegazioni delle associazioni e dei movimenti spagnoli, francesi ed italiani che si battono contro la realizzazione di nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità, al Vice Presidente della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone, in qualità di rappresentanti di 23 amministrazioni comunali siamo stati ricevuti da alcuni membri del Parlamento Europeo.

E' stata per noi una importante occasione per poter descrivere la reale situazione in cui si è trovata e si trova la Valle di Susa e la reale posizione di queste 23 amministrazioni comunali, i cui territori sono interessati dalle ipotesi progettuali per la realizzazione di questa ipotetica nuova linea ferroviaria Torino-Lione, rispetto alla questione Alta/Velocità-Capacità,.

Abbiamo evidenziato come amministratori la nostra preoccupazione per il proseguo dei sondaggi e dei monitoraggi imposti con la presenza delle forze dell'ordine, che ha causato danni alle persone ed ai luoghi ed eseguiti in modo frettoloso e superficiale. Riteniamo tali sondaggi inutili e costosi se effettuati con tali modalità e senza avere prima dimostrato tecnicamente l'utilità pubblica nel realizzare un'opera di tali dimensioni e costi.

E' stata consegnata la documentazione con gli atti ufficiali che i Sindaci, i Consigli Comunali ed il Presidente della nuova Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone hanno prodotto, in questi ultimi mesi, per evidenziare le motivazioni e le ragioni della netta contrarietà alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria.

I documenti presentati saranno disponibili nei prossimi giorni sul sito <http://www.listecivichevalsusa.it>

Nel dossier troverete la documentazione in cui:

- 1) si esprime la contrarietà alla costruzione di una nuova linea ferroviaria internazionale in Valle di Susa ed all'avvio dei lavori per il tunnel geognostico, il tunnel dell'Orsiera ed il tunnel di base che, come evidenziato dai Quaderni dell'Osservatorio, non risulta prioritaria ed indispensabile al miglioramento del servizio ferroviario, soprattutto in assenza di una coerente politica di trasferimento del trasporto merci dalla "gomma al ferro", ma bensì costosa e difficilmente sostenibile per il bilancio dello Stato se non sottraendo risorse ad altri interventi più urgenti (strutture socio-sanitarie, messa in sicurezza delle scuole, sistemazione dei dissesti, sostegno alle famiglie ed alle fasce più deboli della popolazione, ecc.)
- 2) si evidenzia che il territorio di una Valle Alpina, già fortemente infrastrutturato come quello della Valle di Susa, non può più sostenere una infrastruttura di tali dimensioni;
- 3) si ribadisce che il Documento Tecnico cosiddetto di Pra Catinat "*Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio*" – Sintesi dell'Osservatorio *per il collegamento ferroviario Torino – Lione*" utilizzato per fissare i capisaldi nel bando LTF per l'assegnazione della progettazione preliminare e definitiva, **non è stato approvato da nessun Consiglio Comunale e tanto meno sottoscritto dagli Amministratori Locali della Valle di Susa;**
- 4) si dichiara che l'Osservatorio non è più un ambito tecnico neutrale per valutare le varie opzioni possibili, compresa l'opzione zero o la sistemazione della linea attuale, ecc. ma bensì un luogo per progettare la nuova infrastruttura e di ritenere pertanto che il suo mandato originale sia esaurito;
- 5) si chiede una revisione delle stime dei flussi di traffico, una approfondita ed imparziale analisi dei costi e dei benefici ed una quantificazione economica dei danni previsti, prima di procedere ad ogni forma di progettazione, compresi i sondaggi;

Durante l'incontro è stata comunicata la nostra condivisione sulla necessità di trasferire il traffico merci dalle strade alla ferrovia ma è stato anche ricordato che il Consiglio Europeo con la Decisione n. 884/2004/CE del 29/04/2004- Allegato 1) parla di Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca- ecc., ed elenca genericamente le caratteristiche delle reti ferroviarie comprendenti linee ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali e che tra le priorità vi sono la creazione e lo sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature ma anche *“di ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, di promuovere l'intermodalità e di migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete, ecc”*.

E' stato inoltre ricordato che:

- a) **il Corridoio 5 in Valle di Susa è già esistente da moltissimi anni**
- b) **l'Osservatorio ha stabilito che la linea attuale è utilizzata per il 30%**
- c) **la previsione di crescita dei flussi di traffico sull'arco alpino secondo il criterio dell'aumento proporzionale del P.I.L. è stata sconfessata dai fatti anche in conseguenza della crisi economica in atto**
- d) il Governo Italiano non ha stanziato risorse economiche per la realizzazione dell'opera
- e) si parla di merci su rotaia e poi si realizza una seconda canna autostradale del tunnel del Frejus
- f) in Europa, l'80% delle merci viene trasportata su gomma e se ne prevede un aumento fino al 90%
- g) nel Mugello vengono alla luce i problemi inerenti la perdita delle falde acquifere
- h) la Corte dei Conti ha effettuato un controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA, per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema “Alta velocità”, riscontrando delle irregolarità

Abbiamo riferito che in questa fase **l'Osservatorio sta lavorando senza i rappresentanti di 23 Amministrazioni Comunali** e che la sua composizione è stata “imposta” contro il principio democratico della piena autonomia di rappresentanza degli Enti Locali. Non è stata infatti accolta la richiesta dei comuni di essere rappresentati e coordinati dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Sangone e per queste ragioni 8 Comuni hanno presentato un ricorso amministrativo al T.A.R. della Regione Piemonte di cui troverete copia nella documentazione presentata.

Infine nella consapevolezza della generale scarsità di risorse economiche abbiamo ribadito l'urgenza dello spostamento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia e del miglioramento del trasporto locale proponendo l'attivazione fin da subito delle seguenti misure:

- 1) attuazione del protocollo trasporti della Convenzione Alpina;
- 2) semplificazione delle procedure tecnico-amministrative per le spedizioni ferroviarie alla frontiera italo-francese;
- 3) finanziamento e sviluppo di un servizio efficace di autostrada ferroviaria incrementando il numero delle navette, con successivi aumenti in funzione degli effetti delle politiche di trasferimento modale;
- 4) adozione di misure tali da garantire la disponibilità di locomotori di spinta in modo tale da assicurare la migliore praticabilità del valico storico a treni con maggiori pesi
- 5) graduale plafonamento dei transiti dei mezzi pesanti sulle strade alpine promuovendo la gestione integrata strada-ferrovia, anche con il coinvolgimento degli operatori in chiave plurimodale;
- 6) applicazione in breve termine delle misure di tariffazione dei mezzi pesanti delineate dall'Unione Europea nelle zone ambientalmente sensibili;
- 7) progressivo aumento della quantità e qualità del servizio ferroviario della Linea Storica, anche con interventi straordinari sulla linea stessa e sulle stazioni per accrescere il comfort, l'efficienza e la capacità di interscambio modale e individuazione e copertura delle risorse finanziarie occorrenti per la gestione del servizio ferroviario in conseguenza ai potenziamenti introdotti.

Ci siamo congedati con l'augurio che questa giornata possa essere l'inizio di una nuova fase nei rapporti tra istituzioni e cittadini e con la speranza di poter tornare tra la nostra gente e poter dire: *“Finalmente non siamo stati solamente sentiti ma anche “ascoltati”*.