

Prof. n. 0010743 - 10-12-10

Delegazione Sindaci e Amministratori della Valle di Susa

**Alla Commissione Europea
DG Mobilità e Trasporti (MOVE)**

Direzione B
Rete dei Trasporti trans-europei e Trasporti Intelligenti
28, Rue De Mot
B - 1040 BRUXELLES

**Al Sig. Siim Kallas
Vice Presidente della Commissione Europea**

200, Rue de la Loi
Berlaymont
B-1049 BRUXELLES

Oggetto: Osservazioni alla nuova linea Ferroviaria Torino-Lione

Si trasmettono gli ultimi atti che i Sindaci, i Consigli Comunali e la nuova Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone hanno prodotto, in questi ultimi mesi, per evidenziare le motivazioni e le ragioni della contrarietà alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria in un territorio già fortemente "carico" di infrastrutture come la Valle di Susa (una autostrada, 2 strade statali, una linea ferroviaria internazionale, linee elettriche ad alta tensione e centrali idroelettriche).

La Popolazione è molto allarmata dal fatto che i Ministri dei Governi che si sono alternati in questi anni in Italia, abbiano sempre presentato all'Unione Europea ipotesi progettuali e relativa documentazione dichiarando accordi e consensi degli Enti locali che in Valle di Susa non sono mai avvenuti.

Il cosiddetto documento "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 sottoscritto dal Presidente dell'Osservatorio arch. Mario Virano, non è mai stato approvato dai Consigli Comunali né sottoscritto dai Sindaci valsusini.

Tale documento è però stato utilizzato come base di indirizzo per elaborare le specifiche tecniche della fase di progettazione preliminare la cui "governance" è attualmente in capo all'Osservatorio. Tutte le Amministrazioni Valsusine concordano sulla necessità di trasferire il traffico merci dalle strade alla ferrovia, ma si evidenzia altresì che il Consiglio Europeo con la Decisione n. 884/2004/CE del 29/04/2004- Allegato 1) trattando dell'Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca-ecc., elenca genericamente le caratteristiche delle reti ferroviarie comprendenti linee ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali e tra le priorità individuate vi sono la creazione e lo sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ma anche l'esigenza "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".

Si evidenzia che il Corridoio 5 in Valle di Susa è già esistente da moltissimi anni.

L'Osservatorio ha stabilito che la linea attuale è utilizzata per circa il 30%, la previsione di crescita dei flussi di traffico sull'arco alpino secondo il criterio dell'aumento proporzionale del P.I.L. è stata sconsigliata dai fatti anche in conseguenza della crisi economica in atto.

Il governo italiano non ha stanziato risorse economiche per il trasferimento delle merci su rotaia e per contro si realizzano opere finalizzate al trasporto su gomma come la galleria di sicurezza del tunnel del Frejus. In Europa, l'80% delle merci viene trasportata su gomma e se ne prevede un aumento fino al 90%. Nel Mugello (territorio dell'Appennino Toscano) vengono alla luce i problemi inerenti la perdita delle falde acquifere, 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. Non esiste una verifica dei costi-benefici, non è stata elaborata una seria valutazione dei rischi e dei danni.

In questa fase l'Osservatorio sta lavorando senza i rappresentanti di 23 amministrazioni comunali. 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 Valle di Susa e Val Sangone e per queste ragioni 8 Comuni hanno presentato un ricorso amministrativo al T.A.R. della Regione Piemonte.

Si ritiene pertanto che l'Osservatorio non è più un ambito tecnico neutrale **per valutare le varie opzioni possibili, compresa l'opzione zero e/o l'ammodernamento della linea attuale**, bensì un luogo in cui è stata progettata una nuova infrastruttura contro il parere di molte Amministrazioni Comunali e pertanto il suo mandato originale si considera esaurito.

Altri gravi fatti sono avvenuti in Valle: i sondaggi e i monitoraggi effettuati, che risultano essere di numero molto inferiore a quelli previsti dal "Piano delle indagini del sottosuolo", sono stati generici e superficiali e sono stati imposti con la presenza delle forze dell'ordine causando in seguito a diversi scontri. Tali sondaggi e i monitoraggi risultano oltre tutto inutili e costosi se effettuati con tali modalità, senza avere prima dimostrato tecnicamente l'utilità pubblica nel realizzare un'opera di tali dimensioni e costi.

Le Amministrazioni Comunali e la popolazione sono molto preoccupate per il previsto avvio dei lavori per la realizzazione del tunnel "geognostico" della Maddalena e hanno molti dubbi sulla regolarità delle procedure di assegnazione dei lavori stessi.

Gli Amministratori della Valle di Susa consapevoli della generale scarsità di risorse economiche ritengono urgente ed indispensabile lo spostamento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia e il miglioramento del trasporto locale attuando da subito le 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.

Nelle Delibere allegate e approvate tra la fine del mese di settembre e il mese di ottobre 2010 dalla Comunità Montana della Valle Susa e Val Sangone e dai 24 Comuni si legge:

I consigli comunali deliberano il parere contrario:

1. alla costruzione di una nuova linea ferroviaria internazionale in Valle di Susa;
2. all'avvio dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena;
3. al tunnel di base, al tunnel dell'Orsiera, alle opere relative alla sua interconnessione con la linea storica, alle discariche e alle teleferiche indicate nel progetto preliminare presentato da LTF il 10 agosto 2010;
4. al reinserimento del progetto nelle procedure previste dalla Legge "Obiettivo" n. 443/01;
5. all'aumento del carico infrastrutturale e del trasporto merci in questo contesto territoriale già fortemente compromesso.

24 Comuni della Valle di Susa: Almese, Avigliana, Bardonecchia, Bruzolo, Bussoleno, Caprie, Caselletto, Chianocco, Chiusa di San Michele, Giaglione, Gravere, Mattie, Mompantero, Moncenisio, Novalesa, Oulx, San Didero, San Giorio di Susa, Sant'Ambrogio di Torino, Sant'Antonino di Susa, Vaie, Venaus, Villar Dora, Villarfocchiardo, si sono chiaramente espressi contro la nuova ferrovia Torino-Lione e rappresentano 63.040 cittadini, ossia il 73,7% degli abitanti dell'intera Valle (85.591 residenti in n. 37 Comuni, dati Istat 2009).

A questi 24 Comuni si deve aggiungere quello di Rivalta di Torino che si trova all'uscita del previsto tunnel tra la Valle di Susa e Orbassano.

Con queste considerazioni, con le delibere allegate e con le osservazioni al Progetto Preliminare della nuova linea e del cunicolo esplorativo di Chiomonte riteniamo di dare un contributo per effettuare scelte di buon senso e di interesse veramente pubblico, in un momento di crisi economica in cui è necessario, come Amministratori, darsi delle priorità, pensando anche alle conseguenze di queste scelte sul futuro dell'Europa e dei suoi cittadini.



Sandro Plano



Comunità
Montana
VALLE SUSA E
VAL SANGONE

ELENCO DELIBERE ALLEGATE:

- **Consiglio della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone**
- **Consiglio Comunale di Almese**
- **Consiglio Comunale di Avigliana**
- **Consiglio Comunale di Bardonecchia**
- **Consiglio Comunale di Bruzolo**
- **Consiglio Comunale di Bussoleno**
- **Consiglio Comunale di Caprie**
- **Consiglio Comunale di Caselette**
- **Consiglio Comunale di Chianocco**
- **Consiglio Comunale di Chiusa di San Michele**
- **Consiglio Comunale di Giaglione**
- **Consiglio Comunale di Gravere**
- **Consiglio Comunale di Mattie**
- **Consiglio Comunale di Mompantero**
- **Consiglio Comunale di Moncenisio**
- **Consiglio Comunale di Novalesa**
- **Consiglio Comunale di Oulx**
- **Consiglio Comunale di San Didero**
- **Consiglio Comunale di San Giorio**
- **Consiglio Comunale di Sant'Ambrogio**
- **Consiglio Comunale di Sant'antonino**
- **Consiglio Comunale di Vaie**
- **Consiglio Comunale di Venaus**
- **Consiglio Comunale di Villar Dora**

- **Consiglio Comunale di Villar Focchiardo**
- **Consiglio Comunale di Rivalta**