



# Pro Natura Piemonte

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

e-mail: torino@pro-natura.it  
PEC: pronatura.torino@pec.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì - venerdì 14-19

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

4 luglio 2016

Agli Organi di Informazione

## TAV: il ministro Del Rio ignora alcune fondamentali questioni tecniche

**Le recenti dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture proposte come un nuovo progetto della linea Alta Velocità Torino-Lione, da una parte non rappresentano una soluzione nuova, dall'altra confermano l'insostenibilità di tutto il progetto.**

E' dal 2011 che la Conferenza Intergovernativa, di fronte alle difficoltà di finanziamento, ha proposto di dividere il progetto in due fasi: nella prima si procede solo con il tunnel di base per la parte internazionale comune (da Saint Jean de Maurienne a Susa) e con il tunnel sotto la collina morenica verso Orbassano, per la parte di esclusiva competenza italiana.

Nella seconda fase è prevista la realizzazione del tunnel detto "dell'Orsiera" nella media Val Susa e il tratto detto "di corso Marche" a Torino.

Se le attuali affermazioni del Ministro Del Rio (o di chi gliene ha fatte fare) fossero serie, si dovrebbe procedere a un immediato ritiro dei progetti esistenti e alla loro ripresentazione con altri progetti adeguati alla nuova situazione; se questo non viene fatto significa che le parole del Ministro sono solo "fumo" e che le cose resteranno come prima, salvo appunto un fasaggio in due parti.

Quello che è nuovo in questa dichiarazione è la presunzione di dare funzionalità a delle opere che rimangono completamente scollegate. I binari del tunnel della collina morenica terminerebbero nei prati fra Rivoli e Rivalta. Dopo Orbassano le merci non potrebbero proseguire sul passante, perchè le leggi esistenti non consentono un traffico misto Alta Capacità - Alta Velocità nei tunnel sotto la città e perchè l'ipotesi alternativa del passaggio sulla linea verso Genova e Alessandria è impraticabile in quanto le sagome dei tratti in galleria sono più basse dell'attuale tunnel del Frejus.

La cosiddetta galleria di corso Marche, da cui proverrebbero i maggiori risparmi, non si può cancellare per un semplice fatto: non è mai stata progettata e la documentazione del progetto preliminare della tratta nazionale presentata il 28 marzo 2011 per la Valutazione di Impatto Ambientale, tuttora in attesa di approvazione da parte del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica), è stata incredibilmente inviata senza il progetto della galleria di corso Marche.

**Il quadro delineato dal Ministro ha comunque, come logica necessità, anche la rinuncia al tunnel di base e al fantomatico progetto Alta Capacità - Alta Velocità,** perchè non si può assolutamente far transitare un tale tipo di traffico all'interno dei centri abitati, nelle condizioni di esercizio che lo caratterizzano. Già nel 1993 gli ambientalisti della Valle di Susa avevano prodotto uno studio che dimostrava come, in base alle distanze applicate in Francia fra questa linea ferroviaria e le case, in Valle di Susa molte case avrebbero dovuto essere acquisite dalle Ferrovie: infatti le abitazioni sottoposte a impatti di rumore dichiarati oltre la soglia di vivibilità erano oltre mille.

Qualche tempo dopo uno studio di docenti del Politecnico di Torino aveva esteso tali condizioni limite alle case poste sui primi versanti, considerata la particolare conformazione della Valle. A fronte di questo ricordiamo che la prescrizione del trattato italo-francese del 30 gennaio 2012, con una previsione di spesa di 81 milioni di euro per la tratta fra Bussoleno e Avigliana per adeguare tecnicamente la linea attuale al transito dei treni Alta Velocità - Alta Capacità, non ha una valutazione di impatto ambientale, in aperto contrasto con le leggi esistenti.

Il Presidente  
(Mario Cavagna)