



**LEGAMBIENTE**  
**PIEMONTE E VALLE D'AOSTA**  
*O.n.l.u.s.*

Torino, 27 gennaio 2010

Comunicato stampa

**Trasporti ferroviari e Tav Torino Lione**  
**Legambiente: "Il Progetto F.A.R.E. permane l'unica vera soluzione"**

**"Governare e Parlamento s'impegnino per favorire il trasferimento delle merci dalla gomma al ferro"**

"Quanto sta accadendo in questi giorni in Val Susa è più simile ad uno scontro tra ideologie che una reale ricerca di una soluzione al problema dei trasporti in Piemonte e non solo – Così commenta Vanda Bonardo, presidente Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta, le ultime vicende riguardanti la linea ad Alta Velocità Torino-Lione –. Gli enormi disagi di cui soffrono quotidianamente i pendolari piemontesi e i tangibili rischi che abbiamo segnalato di recente con il passaggio di treni diesel e di treni merci nella stazione sotterranea di Torino Porta Susa, sono più che sufficienti per affermare che, ad oggi, la prima vera priorità per gli investimenti infrastrutturali non è la TAV Torino-Lione ma ancora il nodo di Torino. La completa realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano è la prima grande opera da concludere per dare una maggior qualità di servizio ai quasi 100 mila cittadini che quotidianamente si spostano in treno tra Torino, la Cintura e l'esterno dell'Area Metropolitana, ma anche per ridurre gli 850 mila spostamenti che ogni giorno avvengono in auto sullo stesso raggio di percorrenza. Analogamente, è indispensabile la realizzazione della cintura ferroviaria per le merci tra Settimo Torinese e Orbassano per i vantaggi che si ottengono in termini di riduzione del rischio oltre che per conseguire significativi incrementi di capacità di trasporto per le merci".

Il progetto F.A.R.E. (Ferrovie Alpine Responsabili ed Efficienti), presentato dai tecnici della Comunità Montana Bassa Valle di Susa nel 2008, permane l'unica vera soluzione per affrontare in modo ragionevole e non ideologico la questione TAV Torino-Lione.

La realizzazione della linea Torino-Lione per fasi descritta dal progetto F.A.R.E. infatti, prende innanzitutto in considerazione i problemi del nodo di Torino, consentendo di affrontare le vere priorità, utilizzando al meglio la rete esistente e attivando ciascun intervento attraverso un accurato monitoraggio, verificando i risultati raggiunti e consentendo di capire se e quando procedere sia su Torino che sull'intera tratta della Val Susa.

Relativamente alla tratta di valico, i dati più aggiornati (fonte Alpinfo 2009) sul transito merci complessivo tra Italia e Francia (da Ventimiglia a Monte Bianco) in Milioni di tonnellate supportano le facili previsioni che avevamo fatto già due anni fa, ovvero un complessivo movimento stabile o in moderato calo (forse accentuato dalla crisi) per l'interscambio, con uno sgretolamento della competitività della ferrovia rispetto al trasporto su gomma.

Anno	Merchi trasportate	di cui su gomma	Di cui su ferro (valichi di Ventimiglia e Frejus)
1999	49,6 Mt	40,2	9,4 (di cui 8,4 Frejus)
2008	45,3 Mt	40,1	5,2 (di cui 4,6 Frejus)

Per confronto, il valico ferroviario concorrente del Sempione-Loetschberg è passato, nello stesso periodo, da 3,5 a 10,0 Mt di merce trasportate all'anno.

"Ad oggi non c'è nessuna prospettiva di medio o di lungo periodo che possa accreditare un significativo aumento della domanda di transito merci attraverso la frontiera italo-francese, men che meno per quanto riguarda il trasporto ferroviario, sempre più marginale lungo la relazione italo-francese e non certo per limiti di capacità della linea (recentemente risagomata) - sottolinea Vittorio Cogliati Dezza, presidente nazionale Legambiente -. Per attirare la domanda di trasporto su ferro è indispensabile impostare una politica di trasferimento che, analogamente a quanto avvenuto in Svizzera, riorienta quote crescenti di traffico merci dalla gomma al ferro, come imposto dal Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi: il Parlamento si affretti a ratificare quel trattato, da dieci anni tenuto in ostaggio dalle lobby dell'autotrasporto, se davvero questo è l'obiettivo su cui tutti concordano. Questa politica, nel medio periodo, è sicuramente compatibile con l'infrastruttura di valico esistente, attualmente utilizzata al 30%, così come è stato dimostrato dai tecnici dell'Osservatorio sulla linea Torino-Lione."

"La Svizzera ha dimostrato che la politica di trasferimento dalla gomma al ferro è possibile, per questo, prima si comincia e meglio è – ha concluso Vanda Bonardo -. È doveroso avviare questi percorsi all'interno di una vera pianificazione dei trasporti anche per rispetto degli abitanti della Valle Susa, schiacciati da una discussione faticosa tra Roma e Torino da una parte e chi blocca persino i sondaggi utili per comprendere qualcosa di più dall'altra".

Ufficio stampa Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta:  
Fabio Dovana 392.9935376