



**for a living planet®**

**WWF Italia  
Direzione Comunicazione**

Ufficio stampa  
e relazioni media

Via Po, 25/c  
00198 Roma  
Tel: 06844971  
Fax: 06-85300612  
e-mail: [soci@wwf.it](mailto:soci@wwf.it)

[www.wwf.it](http://www.wwf.it)

**Domani a Palazzo Chigi il Tavolo Istituzionale sulla Torino-Lione**

**WWF: LA “PORTA STRETTA” SULLA TAV  
LA LINEA DEL GOVERNO E LE RICHIESTE DEGLI ENTI LOCALI**

Alla vigilia del tavolo di Palazzo Chigi sulla Torino-Lione, convocato per domani martedì 29 luglio dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, il WWF **esprime il timore che non saranno considerate le reali priorità di intervento nei collegamenti tra Torino e Lione**. Per la prima volta, infatti, **il Governo ha imposto la composizione della delegazione dei “comuni interessati” scegliendone 22 ad hoc**, invece di chiedere ai 60 Comuni della Val Susa, Val Sangone e Cintura Nord di Torino di formare loro stessi la propria rappresentanza.

Secondo l'Associazione, il Governo ha fretta di passare ad una nuova progettazione preliminare, dopo l'archiviazione di quella del 2003, per aggiornare il dossier di candidatura al Bando sulle reti trans europee, che non è mai stato condiviso dagli enti locali. E la scelta dei comuni suona come un **tentativo di forzare il consenso delle amministrazioni su un tracciato già individuato**.

**Il WWF ribadisce inoltre l'opportunità che i 671 milioni di euro del contributo europeo per i lavori sulla direttrice Torino-Lione siano impiegati per risolvere innanzitutto i gravi problemi del Nodo di Torino**, vero collo di bottiglia dei traffici internazionali, costruendo la cintura merci e il servizio ferroviario metropolitano per i pendolari. **E non per progettare un nuovo, inutile tunnel di 57 km** (visto anche che la linea di valico esistente può ospitare un traffico 3-4 volte superiore a quello attuale) **e un nuovo collegamento ad alta velocità tra Torino e Lione che costerebbe complessivamente oltre 16 miliardi di euro, di cui 9,7 a carico dello Stato italiano**. Tanto più che l'Italia non sembra avere soldi, visto che l'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013, nel triennio 2009-2011 non prevede nemmeno un euro di finanziamento pubblico per la Torino-Lione.

Secondo il WWF Italia, il Governo deve fare un passo indietro non solo negli interessi delle popolazioni locali, ma anche per individuare correttamente le priorità per gli investimenti sulla rete ferroviaria, su cui concentrare gli scarsi fondi pubblici disponibili.

Roma, 28 luglio 2008

Ufficio stampa: 0684497213 – 377, 373

[www.wwf.it/stampa](http://www.wwf.it/stampa)

**NOTA:**

Riassumiamo qui di seguito le posizioni che si confronteranno domani:

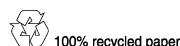
- quella degli **enti locali** che contesta la priorità del tunnel e chiede, invece, di avviare immediatamente misure di potenziamento del trasporto ferroviario, concentrando subito le risorse sul nodo di Torino fuori dagli standard dell'Alta Velocità, per poi procedere ad interventi per fasi nella bassa e media valle potenziando, quando le condizioni di traffico lo imporranno, le linee ordinarie tra Torino e Avigliana e tra Avigliana e Bussoleno (come sostenuto nello studio FARE)



Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:  
WWF Italia  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586  
P.IVA IT 02121111005



Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto



**WWF**

***for a living planet***

- la **posizione del Governo** che vuole esaminare e approvare i “Punti di accordo di Pracatinat”, passando alla progettazione preliminare del tunnel e di una intera nuova linea che, secondo gli intenti LTF (la società mista italo-francese partecipata da RFI e da RFF), dovrebbe sboccare a Susa con una nuova stazione internazionale al centro della Valle omonima (con pesanti servitù per una zona già fittamente infrastrutturata); proseguire con una linea interrata da Vilarfocchiardo a Torino, circa 45 km in un’area alluvionale e in una zona di falde freatiche superficiali; e infine, raggiunto il capoluogo piemontese, sviluppare il progetto di Corso Marche già contestato dal punto di vista trasportistico e urbanistico.