

Comunicato Stampa | 14 ottobre 2014
Communiqué de Presse | 14 octobre 2014

Il Movimento No TAV e l'Opposizione francese alla Lyon-Turin
richiamano l'attenzione dei media su quanto sotto riportato
L'Opposition française à la Lyon-Turin e le Mouvement No TAV
demandent l'attention des médias sur ce qui suit

L'Europa non coprirà il cofinanziamento del 40% della Torino-Lione. I fondi devono andare alla Genova-Rotterdam. Michael Cramer (Presidente della Commissione trasporti del Parlamento Europeo) lo ha detto oggi a Bruxelles insieme al Movimento No TAV. Le "talpe" non danno lavoro. Da domani i parlamentari europei GUE, Verdi e Movimento 5 Stelle lavoreranno insieme ai No TAV contro questo progetto inutile e improduttivo.

L'Europe ne donnera pas son cofinancement de 40% à la Lyon-Turin. Les fonds doivent aller à la Gênes-Rotterdam. Michael Cramer (Président du Comité des transports du Parlement Européen) l'a dit aujourd'hui à Bruxelles ensemble au Mouvement No TAV. Le "taupes" ne donnent pas de travail. A partir de demain les députés GUE, les Verts et le Mouvement 5 Etoiles travailleront ensemble avec le No TAV contre ce projet inutile et improductif.

Testo del comunicato stampa

Gli oppositori italiani e francesi al progetto Torino-Lione sono stati ricevuti oggi a Bruxelles dal Presidente della Commissione trasporti del Parlamento Europeo.

Michael Cramer ha ricordato che il progetto non è ancora oggetto di un accordo di finanziamento che in ogni caso non potrà essere deciso che dopo un'analisi comparativa tra differenti progetti che verranno proposti entro la fine di febbraio 2015.

Egli ha inoltre ricordato che le direttrici Nord Sud costituiscono le priorità per affrontare i problemi di trasporto in Europa.

Successivamente gli oppositori hanno illustrato le loro analisi attraverso la presentazione di numerosi documenti e risposto alle domande dei parlamentari europei. I MEPs hanno potuto scoprire o verificare che gli oppositori dispongono della documentazione che dimostra:

- [L'effettiva capacità non utilizzata nella linea esistente](#)
- La variazione dei costi del progetto del tunnel di base e del progetto complessivo da Lione Saint Exupéry a Torino
- Il taglio di 276 milioni del cofinanziamento europeo del 5 marzo 2013 (Decisione C(2013) 1376 final)
- Le infiltrazioni mafiose nel cantiere e le condanne di primo grado dei dirigenti di LTF
- I problemi di inquinamento e salute pubblica derivanti dal mancato utilizzo della linea esistente appena ammodernata
- La riduzione del traffico merci (strada+ferrovia) tra Italia e Francia dal 1994

- I ritardi già constatati in merito agli impegni dell'Italia e della Francia verso l'Europa
- Le conseguenze irreversibili sull'idrogeologia a causa dei perdite d'acqua dovute allo scavo dei tunnel progettati

Nelle loro conclusioni, i parlamentari dei gruppi GUE, Verdi e Movimento 5 Stelle hanno deciso la costituzione di un'organizzazione nella quale si ritroveranno eletti e cittadini per diffondere informazioni che contraddicono puntualmente gli argomenti largamente diffusi senza alcuna dimostrazione da parte dei promotori politici e industriali del progetto Torino – Lione.

Texte du communiqué de presse

Ce 14 octobre 2014 les opposants italiens et français au projet Lyon Turin ont été reçu a Bruxelles par le Président de la Commission des transports du Parlement Européen.

Michael Cramer a rappelé que le projet ne fait toujours pas l'objet d'un accord de financement qui en tout état de cause ne pourra intervenir qu'après un arbitrage entre différents projets qui doivent être proposé avant la fin février 2015.

Il a également rappelé que des axes Nord Sud constituent des priorités pour traiter les problèmes de transports en Europe.

Les opposants ont ensuite présenté leurs analyses en présentant de nombreux documents et répondu aux questions des parlementaires européens. Les MEPs ont pu découvrir ou confirmer que les opposants disposent de l'ensemble de la documentation démontrant:

- Les capacités avérées de la ligne existantes non utilisée
- Les variations de coûts du projet de tunnel de base et de l'ensemble du projet de Lyon Saint Exupéry à Turin
- La réduction du cofinancement européen de 276 millions le 5 mars 2013 (Décision C(2013) 1376 final)
- Les infiltrations mafieuses sur le chantier et les condamnations de dirigeants de LTF en première instance
- Les problèmes de pollution et de santé publique consécutifs à la non utilisation de la ligne existante déjà rénovée
- Les baisses de trafics de marchandises (route+rail) entre la France et l'Italie depuis 1994
- Des retards déjà constatés au regard des engagements de la France et de l'Italie envers l'Europe
- Des conséquences irréversibles sur l'hydrologie par le drainage des eaux du au percement des tunnels projetés

Dans leurs conclusions, les parlementaires des groupe GUE, VERTS et MOUVEMENT 5 Etoiles ont appelé à la mise en place d'une organisation dans laquelle se retrouveront élus et citoyens pour diffuser ces informations qui contredisent point par point les arguments largement diffusés sans aucune démonstration par les promoteurs politiques et industriels du projet Lyon-Turin

Allegati

Pièce jointe

Declaration of Michael Cramer, President of the Transport Commission at the European Parliament – Bruxelles, 14 October 2014

"The European Commission and the European Parliament confirm that this project has been approved in Regulations 1315/2013/EC on CEF and 1316/2013/EC on TEN-T.

But it is not likely that the EU will be able to take over 40% of the total costs of the Lyon-Turin project, as hoped for by the governments of Italy and France.

Italy is involved in three big projects: the Rotterdam-Genova corridor, the Lyon-Turin Base Tunnel and the Brenner Base Tunnel.

The EU must go for the most important project with the best cost-benefit effects: the Rotterdam-Genova corridor. It was agreed in the Treaty of Lugano back in 1996 between the Netherlands, Germany, Switzerland and Italy. It now also is the first corridor on which the European Rail Traffic Management System (ERTMS) has been deployed and on which rail freight corridors rules apply.

The Treaty should be respected: This corridor should be the priority, in Italy and the EU."

Dichiarazione di Michael Cramer, Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo – Bruxelles, 14 ottobre 2014

"La Commissione Europea e il Parlamento Europeo confermano che questo progetto è stato approvato nel Regolamento 1315/2013/EC sul programma CEF (Connecting Europe Facilities) e 1316/2013/EC sul programma TEN-T (Trans European Network - Transport).

Ma non è verosimile che l'Unione Europea sia in grado di coprire il 40% del costo totale del progetto Torino Lione, come sperato dai governi di Italia e Francia.

L'Italia è impegnata in tre grandi progetti: il corridoio Genova – Rotterdam, il Tunnel di Base Torino – Lione e il Tunnel di Base del Brennero."

L'Unione Europea deve indirizzarsi verso il progetto più importante con la migliore analisi costi benefici: il corridoio Genova – Rotterdam. Fu deciso nel Trattato di Lugano nel 1996 tra Olanda, Germania, Svizzera e Italia. Attualmente è anche il primo corridoio sul quale è stato sviluppato il Sistema di Gestione del Traffico Ferroviario Europeo (ERTMS) e sul quale risultano applicate le regole dei corridoi ferroviari merci.

Il Trattato di Lugano dovrebbe essere rispettato. Questo corridoio dovrebbe essere la priorità, in Italia e in Europa.

Déclaration de Michael Cramer, Président du Comité des transports du Parlement Européen – Bruxelles, 14 octobre 2014

La Commission Européenne et le Parlement Européen ont confirmé que ce projet a été validé par les réglementations 1315/2013/EC du CEF et 1316/2013/EC du TEN-T.

Mais il est peu probable que l'UE sera capable de prendre en charge 40% du coût total du projet Lyon-Turin, comme espéré par les gouvernements de la France et de l'Italie.

L'Italie est engagée dans trois grands projets; le tunnel Rotterdam/Gènes, le tunnel de base Lyon-Turin, et le tunnel de base du Brenner.

L'union européenne doit choisir le projet le plus important, avec le meilleur rapport coût bénéfice: le tunnel Rotterdam-Gènes. Cela a été validé dans le traité de Lugano en 1996 entre les Pays-bas, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. C'est maintenant aussi le premier tunnel sur lequel l'European Rail Traffic Management System a été mis en service et sur lequel les règles du fret en tunnel s'appliquent.

Le traité doit être respecté: Ce tunnel doit être la priorité, en Italie, et dans l'Union Européenne.

Videoregistrazione dell'incontro

Vidéo de la rencontre

<https://www.youtube.com/watch?v=ii3kiCIm-uo>

Dossier

<http://www.presidioeuropa.net/blog/stopping-devastating-scheme-lyon-turin-opposition-europeas-parliament/>

Info: PresidioEuropa [+39 320 265 9560](tel:+393202659560)