

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE AD OGGETTO:

LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE. DOCUMENTI "FARE" E "OSSERVATORIO" PER IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE DEL 29/06/2008. PARERE.

IL SINDACO

RICHIAMATE le Deliberazioni consiliari n. 10 del 19/03/2005, n. 50 del 19/12/2005, n. 32 del 26/11/2006 e n. 28 del 17/07/2007 e le annesse dichiarazioni di voto e gli emendamenti facenti parte integrante della medesima, con le quali si esprime parere negativo alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione;

RIBADITA la necessità di procedere al confronto attraverso il dialogo tra le parti in sede istituzionale e tecnica;

RILEVATO che non è stata assunta alcuna deliberazione sulle conclusioni dei lavori dell'Osservatorio, né vi è stata alcuna sottoscrizione di accordi in ordine alla linea Torino-Lione;

CONSIDERATO che:

- a) Nei decenni trascorsi i valsusini hanno potuto sperimentare di persona che la realizzazione di grandi lavori ha provocato danni importanti all'ambiente naturale, alcuni dei quali tuttora riscontrabili, senza ottenere grossi risultati;
- b) Per più di 15 anni tutta la vicenda della TAV è stata gestita senza tener conto delle osservazioni e proposte avanzate dagli Enti Locali, anche in un'ottica di difesa dell'interesse generale del Paese, mentre l'interesse dei promotori si è concentrato soltanto sulla realizzazione del tunnel di base, opera dal costo elevatissimo di oltre 16 miliardi di Euro e non giustificata dai benefici al Paese, in quanto le previsioni di incremento dei traffici elaborate dai due Governi sono state smentite dai fatti;
- c) I devastanti progetti del 2003-2004 non erano in grado di risolvere il problema sopra evidenziato poiché la maggior parte del traffico ferroviario avrebbe continuato ad utilizzare la linea esistente;
- d) Gli scontri del 2005 rappresentano soltanto l'esito di un approccio sbagliato ed irrispettoso delle esigenze locali e nazionali;
- e) Nello stesso anno il Governo ha istituito un Osservatorio che esaminasse da un punto di vista essenzialmente tecnico le problematiche insolute relative alla realizzazione della nuova linea per poi riferire i risultati ottenuti in sede istituzionale al Tavolo Politico appositamente istituito;
- f) Che tali risultati, documentati in sei Quaderni ufficiali della Presidenza del Consiglio, su molti punti hanno avvalorato le tesi sostenute dagli Enti Locali e rappresentano un insieme di valutazioni tecniche;
- g) Da almeno dieci anni la discussione verte su una linea mista percorsa in prevalenza da treni merci che avranno velocità massime di 100/120 Km./h e che il numero di passeggeri che utilizzeranno la nuova linea è tale da non giustificare la realizzazione di nessuna infrastruttura ad essi dedicata;

- h) La linea storica non è saturata poiché dal valico esistente potrebbero transitare dai 20 ai 30 milioni di tonnellate/anno, contro i 6 attuali;
- i) Dagli scenari di crescita del traffico esaminati in sede di Osservatorio è emerso chiaramente che in assenza di una nuova linea il traffico crescerà gradualmente (16 milioni di t/anno) senza saturare la linea storica, mentre l'incremento ipotizzato in caso di realizzazione di una nuova infrastruttura deriverà soprattutto dalla deviazione di traffico da altri itinerari ferroviari e non trasferendo flussi dalla gomma al ferro, come una seria politica trasportistica integrata richiederebbe;
- l) Esistono importanti problemi di connessione tra le nuove linee italiane e francesi, poiché per fattori tecnici i TGV francesi non potranno utilizzare la nuova linea ad alta velocità Torino-Milano, mentre i treni ad alta velocità italiani non potranno utilizzare le linee francesi, con il rischio che tale situazione permanga anche dopo la realizzazione della nuova linea Torino-Lione.

CONDIVIDE

il documento "FARE" nelle sue analisi, e nel suo richiamo alle politiche trasportistiche coerenti, nel ribadire la modernità della linea storica e le sue potenzialità e nell'affermare la priorità ed urgenza di adottare una politica integrata del trasporto alpino finalizzata anche a migliorare le condizioni ambientali delle valli e lo condivide intraprendendo l'opzione zero;

ESPRIME

coerentemente con la posizione sempre sostenuta, la netta contrarietà ad una nuova infrastruttura ferroviaria della quale non si vede l'utilità e la necessità in quanto i risultati dell'Osservatorio, ripresi nel documento "FARE", dimostrano come la realizzazione di ulteriori grandi infrastrutture di comunicazione in Val di Susa non sia un problema attuale, mentre gli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie su questa direttrice dovranno limitarsi al completamento delle opere di ammodernamento già in fase di esecuzione o già approvate, allo studio per il miglioramento del transito treni merci nel nodo di Torino ed all'attuazione delle misure più idonee a migliorare l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti.

INOLTRE per quanto riguarda il documento dell'Osservatorio ad oggetto: "I punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio"

CONSIDERATO CHE

- non è stata assunta alcuna deliberazione relativamente alle conclusioni dei lavori dell'Osservatorio;
- tanto meno non vi è stata alcuna sottoscrizione di accordi in ordine alla linea Torino-Lione;
- rimane pertanto invariata la posizione dell'Amministrazione più volte deliberata dal Consiglio Comunale di netta contrarietà ad un'ulteriore infrastruttura in Val di Susa e pertanto alla realizzazione preventiva del tunnel di base, dal momento che i risultati

dell'Osservatorio dimostrano come la realizzazione di ulteriori grandi infrastrutture di comunicazione in Val di Susa non sia un problema attuale.

RITIENE

pur condividendo il punto 1 e parte del punto 3, di esprimere PARERE NON FAVOREVOLE ed aggiunge le seguenti considerazioni:

- che il documento citato eluda la risposta al "SE TAV" chiaramente emergente dai dati dei primi tre quaderni dell'Osservatorio (sia sui traffici sia sulle potenzialità della linea storica) per concentrarsi invece sul "COME" realizzare l'opera fissando precisi riferimenti progettuali (soluzioni LTF e SITAF) presentati senza possibilità di variazione;
- che assegnare la priorità al tunnel di base significhi porre in secondo piano e rinviare in un tempo indefinito le risposte agli attuali bisogni di trasporti pubblici più che mai urgenti dopo il nuovo shock petrolifero;
- di condividere la novità del metodo per la progettazione di nuove infrastrutture come regia che tenga conto non solo della mera costruzione delle infrastrutture, ma anche dei bisogni dei territori, delle politiche e dei controlli finanziari;

DATO ATTO che per la presente proposta di Deliberazione, in quanto atto di indirizzo politico, non occorrono pareri di cui al D.Lgs 237/2000;

PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE

Per i motivi in narrativa espressi che qui integralmente si intendono riportati

DI APPROVARE il documento come sopra riportato.