

DELIBERA DI GIUNTA CHIUSA

OGGETTO: Allegato alla delibera
di G.C. n. _____ del _____

Il Segretario Comunale
Dott.ssa Carmela FERRARA

OGGETTO: "PUNTI DI ACCORDO PER LA PROGETTAZIONE DELLA NUOVA LINEA E PER LE NUOVE POLITICHE DI TRASPORTO PER IL TERRITORIO" PRESENTATO DALL'OSSERVATORIO PER IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE. DETERMINAZIONI.

A seguito della convocazione pervenuta dal Governo per il giorno 29 luglio 2008, l'Amministrazione Comunale di Chiusa di San Michele ritiene doveroso esprimere quanto segue:

1. non è stata assunta alcuna deliberazione relativamente alle conclusioni dei lavori dell'Osservatorio;
2. tanto meno non vi è stata alcuna sottoscrizione di accordi in ordine alla linea Torino-Lione;
3. rimane pertanto invariata la posizione dell'Amministrazione più volte deliberata dal Consiglio Comunale di netta contrarietà al tunnel di base e ad un'ulteriore infrastruttura in Val di Susa, così come indicato nel programma di mandato amministrativo.
4. 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, 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 e allo studio per il miglioramento del transito treni merci nel nodo di Torino. Contemporaneamente l'Amministrazione auspica che si studino e si attuino le misure più idonee a migliorare l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti per il trasporto delle persone e delle merci.

Per quanto concerne il documento "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio" recentemente formulato dall'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino - Lione, pur condividendone il primo punto, esprime le seguenti considerazioni:

1. ritiene che il documento risulta contraddittorio ed 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 dando per scontato anche se non esplicitato il tunnel di base;
2. condivide il documento FARE nelle sue analisi e nel suo richiamo alle politiche trasportistiche coerenti. Lo ritiene la più alta mediazione politica possibile perché utilizza i dati dell'Osservatorio ribadendo la modernità della Linea Storica, le sue potenzialità e la priorità ed urgenza dell'adozione di politiche trasportistiche per il territorio, lo Stato Italiano e l'Unione Europea;
3. condivide l'approccio metodologico di voler procedere per fasi separate e successive, avendo cura di considerare l'effettiva (e ipotetica) saturazione della linea storica quale condizione preliminare alla valutazione, da parte di un organismo congiunto che comprenda tecnici nominati dagli Enti Locali, di soluzioni che vadano ad incidere sul territorio della Valle di Susa;

4. richiede che l'eventuale progettazione preventiva di ciascuna fase sia sempre ed in ogni caso confrontata con la cosiddetta "opzione zero", configurata come semplice ammodernamento della linea storica;
5. non condivide invece le ipotesi di possibili soluzioni avanzate nel documento ritenute troppo penalizzanti per il proprio territorio, quali:
 - la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a "mezza costa" in bassa valle
 - la non esclusione, seppur remota nel tempo, di un tunnel di base,
6. ritiene 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.
7. condivide 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.
8. chiede all'Unione Europea che i finanziamenti per il corridoio 5 (l'attuale Linea Storica Torino Lione) siano utilizzati per affrontare la priorità dell'inadeguatezza del nodo di Torino per il pieno utilizzo della Linea Storica.

Inoltre intende rimarcare che:

- L'attuale linea internazionale Torino-Modane non è saturata ed offre ampie potenzialità.
- Il quadro economico internazionale e nazionale non ha prospettive rosee (riduzione dei transiti dei tir al Frejus - 6%).
- I danni ambientali relativi alla realizzazione del tunnel e della nuova linea ferroviaria sono talmente ingenti da non poter essere, in alcuni casi, neppure quantificabili.
- La cantierizzazione ha spesso inferto ferite insanabili sul piano ambientale e sociale(vedi Mugello)

Chiede che sia ulteriormente effettuata la verifica sull'utilità e fattibilità dell'opera. Tale verifica dovrebbe comprendere, tra l'altro:

- 1) Il piano economico e piano di rientro degli investimenti
- 2) il bilancio energetico comprensivo della fase di costruzione (costi e inquinamenti per produrre acciaio e cemento necessari per realizzare l'opera) e messa in relazione con il protocollo di Kyoto
- 3) l'esame di tutte le criticità evidenziate dai tecnici del territorio relative all'impatto ambientale, sanitario e sociale
- 4) una definizione strategica ed equilibrata nella ripartizione dei traffici tra le singole direttrici alpine.

Auspica che si studino e si attuino le misure più idonee a migliorare l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti per il trasporto delle persone e delle merci e che venga realizzato il piano di risanamento acustico lungo la rete ferroviaria Torino - Bardonecchia, trasmesso ai comuni a dicembre 2004.

Chiede infine che le posizioni da assumersi a livello della Valle di Susa e dell'Area Metropolitana sulla questione TAV/TAC siano discusse nei consigli comunali, consiglio di comunità montana e che la conferenza dei Sindaci sia l'organo di confronto delle posizioni dei singoli comuni.