

ORDINE DEL GIORNO n. 1490

Il Consiglio regionale

premesse che

- l'asse Ferroviario Torino-Lione viene affiancato dall'Osservatorio dal dicembre 2006 per l'intero percorso di definizione, condivisione e realizzazione degli interventi di adeguamento, sede in cui si confrontano liberamente opinioni e idee, approfondendo, studiando e ricercando sempre la condivisione;
- l'Osservatorio in questi anni ha gestito centinaia di incontri con Comuni, amministratori pubblici, associazioni datoriali, forze sociali, associazioni di cittadini e lavoratori; ha prodotto, nelle diverse fasi, pre-progettuale, progettuale e realizzativa, documenti condivisi di elaborazione ed analisi (sintetizzati nei quaderni dell'Osservatorio) e un gran numero di documenti tecnici utilizzati nelle diverse fasi di definizione del progetto;
- si è trattato di un'esperienza di confronto unica e straordinaria nel panorama italiano che ha visto l'impegno comune ed il confronto continuo dei diversi Enti ed Istituzioni interessati prima alle diverse ipotesi di tracciato della linea ferroviaria, poi alla definizione dei progetti ed alla loro compiuta realizzazione;
- all'Osservatorio hanno partecipato insieme alla maggioranza dei Comuni, la Provincia di Torino (ora Città Metropolitana) e la Regione Piemonte, i promotori pubblici LTF (ora TELT) e RFI, i Ministeri, le strutture tecniche regionali come ARPA ed Agenzia per la Mobilità Metropolitana (ora Agenzia Mobilità Piemontese), un gran numero di specialisti e di esperti nei diversi vari campi di attività afferenti al progetto, le équipes tecniche, oltre alle principali Associazioni datoriali e sociali presenti sul territorio regionale;
- l'approvazione definitiva dell'Accordo Italia-Francia da parte del Parlamento (Legge 1/2017) e la conseguente recente conclusione degli iter autorizzativi del progetto definitivo della sezione transfrontaliera (e del suo finanziamento) avvia la fase realizzativa e costituisce un riferimento di cui è necessario tenere conto;
- il confronto nel merito degli interventi previsti sul territorio, al fine di minimizzare gli impatti e massimizzare vantaggi ed opportunità ha rappresentato una nuova fase dell'Osservatorio, tanto più efficace se estesa a tutti i Comuni interessati ai diversi ambiti del progetto, a prescindere dalle loro opinioni nei confronti dell'opera;
- è stata avviata, sulla base delle indicazioni del fasaggio, una revisione complessiva del progetto di intervento (Project Review) che si trasformerà in progetto "definitivo" a seguito del serrato confronto con le diverse amministrazioni locali;
- si sono svolte in oltre 11 anni di lavoro, 267 sessioni di lavoro con oltre 400 audizioni di cui circa 80 internazionali;

visti i recenti atti amministrativi

- 5 gennaio 2017
Pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Legge 5 gennaio 2017, n. 1: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della

Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (GU n.9 del 12-1-2017);

- 7 agosto 2017
delibera CIPE n. 67 pubblicata su G.U. n. 19 del 24.01.2018- nuova linea ferroviaria Torino–Lione sezione internazionale – parte comune Italo-Francese – sezione transfrontaliera. (CUP C11J05000030001) autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi e all'avvio del 1° e del 2° lotto costruttivo;
- 1 dicembre 2017
con Dpcm del 1° dicembre 2017, registrato e vistato dalla Corte dei Conti in data 3 gennaio 2018, viene rinnovata la composizione dell'Osservatorio;
- 4 dicembre 2017
Legge 198 ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009;
- 14 dicembre 2017
con decreto del Presidente della Repubblica viene rinnovato l'incarico di Commissario straordinario autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19 del 2015;
- 21 marzo 2018
Il CIPE nella seduta del 21 marzo 2018 ha approvato il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della delibera CIPE n. 19 del 2015;

considerato che

- il nuovo Governo ed il Ministro ai Trasporti Toninelli, ignorando gli impegni internazionali, hanno deciso di rivedere il progetto lanciando una misteriosa valutazione costi/benefici senza interessare l'Osservatorio che è l'unico strumento ufficiale nominato dal Presidente della Repubblica e che opera da oltre 11 anni racchiudendo al suo interno tutti i migliori tecnici dei vari settori del nostro territorio; inoltre non è stato ricevuto neanche il Presidente della Regione;
- il Ministro ha recepito un dossier inviato dalla Sindaca di Torino (dichiaratamente No-Tav) predisposto da tecnici che non rappresentano minimamente i Comuni e i loro interessi ambientali ed economici, rilasciando dichiarazioni palesemente già conclusive di una "finta" commissione costi/benefici, Twitta e non dialoga, non risponde alle sollecitazioni del Commissario della Torino-Lione per essere audito;
- al di là di alcune dichiarazioni giornalistiche poco si sa poiché è in corso una nuova valutazione dell'adeguamento dell'asse ferroviario Torino-Lione, a cura della ricostituita Struttura Tecnica di Missione;
- ci si trova di fronte ad una valutazione in corso dell'Analisi Costi/Benefici anomala che non "precede" la realizzazione dell'opera, ma avviene con l'opera "in corso" di realizzazione: in altre parole, la decisione da prendere è: *"cosa è meglio fare ora, tenuto conto di quanto è stato già fatto e quanto è accaduto"* ... Non è del tipo: *"cosa sarebbe stato meglio fare allora"* né, ovviamente, *"cosa sarebbe meglio fare"*, come se fossimo nel 2007;
- sono state spese già molte risorse finanziarie ed alcune opere sono in corso di realizzazione;

- qualora il tunnel di base non venga completato i soldi spesi non daranno luogo ad alcun beneficio, mentre altri soldi dovranno essere spesi per ripristinare il territorio "*come era*";
- la prima alternativa alla realizzazione del progetto così come è (già in parte realizzato), diventerebbe dunque:
 - non fare nulla salvo ripristinare il territorio, sostenendone i relativi costi;
 - restituire i soldi anticipati dalla Commissione Europea;
 - pagare le eventuali penali previste dagli obblighi contrattuali;
 - accettare che il traffico merci si ripartisca, spontaneamente, tra ferro e gomma, con probabile progressivo incremento della quota della gomma, visto il differenziale di costi tra l'attuale servizio ferroviario sulla linea storica e quello su gomma;
 - all'aumento della quota si può aggiungere un progressivo aumento dei volumi assoluti di traffico su gomma se l'economia europea seguirà un trend di crescita, sia pur moderata;
- questa alternativa non è realistica poiché non si tiene conto che il progressivo aumento del traffico su gomma finirà per esaurire la capacità stradale, prima nei colli di bottiglia dell'itinerario, poi altrove;
- una seconda alternativa progettuale, consisterebbe nel valutare l'adeguamento della capacità stradale, inserendone i costi (quali, quanti?), che andranno a sommarsi a quelli già menzionati prima;
- l'adeguamento della capacità stradale avrà dei costi sociali ulteriori: maggiore inquinamento, fin quando l'utopia del mondo del camion pulito non si sarà realizzata, diversione del traffico su percorsi congestionati come quello mediterraneo o di speciale pregio ambientale come Monte Bianco;
- è inaccettabile che si lasci verso l'Ovest-Alpi un collegamento mancante capace di deprimere l'efficacia di una parte della rete ferroviaria europea con pesanti negatività a livello continentale;
- la programmazione europea ha posto le premesse, normative e finanziarie, per la realizzazione della rete Core europea (2013), prevedendo la rimozione di questo collegamento mancante, avendo evidentemente dato peso ad un Progetto Globale del trasporto modale europeo e non solo;
- in assenza del tunnel di base, la soluzione che rimuove il collegamento mancante ferroviario è intervenire per adeguare la linea storica, in particolare il tratto di valico;
- il mercato ferroviario oggi richiede:
 - sagoma maggiore (P/C80)
 - treni lunghi (750 metri)
 - treni pesanti (1600-2000 tonn.)
- perciò sono necessarie:
 - pendenze max 12/000
 - tracciato meno tortuoso;
- i lavori durati 8 anni (2003-2011) per adeguare il vecchio tunnel alla sagoma P/C45 sono costati 380 milioni (200 all'Italia e 180 alla Francia), ma non sono riusciti a rendere la linea adeguata agli standard (e ai costi) richiesti dal mercato;
- la galleria del Frejus inoltre non risponde agli standard di sicurezza contemporanei, previsti dalle normative europee;
- a causa di ciò la capacità effettiva della galleria risulta di 94 treni al giorno, di cui 60 destinabili alle merci (circa 6 milioni di tonn. annue), contro i 200 treni (di cui 150 per le merci) previsti già nel 2007;
- per fronteggiare questa grave carenza si dovrebbe progettare l'adeguamento della vecchia tratta di valico, a cominciare dal tunnel del Frejus, ma non solo;

- per l' adeguamento del solo tunnel sono stati stimati costi nell'ordine dei 1,4 - 1,7 miliardi di euro e tempi lunghi;
- non potendosi modificare l'acclività e i raggi di curvatura della vecchia linea, rimarrebbe comunque la sua intrinseca non competitività, che oggi costa circa 10 milioni l'anno a Francia e Italia in sussidi agli operatori che scelgono di utilizzare comunque la linea storica;
- tali sussidi si dimostrano insufficienti 'ad evitare la continua emorragia di traffico e, comunque, dovrebbero rimanere e presumibilmente aumentare nel corso dei prossimi decenni, nonostante la spesa per l'adeguamento della linea;
- la pianura Padana è pervasa da un pesante inquinamento, che impone soluzioni drastiche al trasferimento dei trasporti da gomma a ferro;
- non possiamo limitarci al blando provvedimento della limitazione del traffico che di per sé poco risolve e in un'analisi costi benefici verrebbe immediatamente scartato; proprio in virtù del fatto che l'ambiente non può essere assecondato a valutazioni economiche, viene messo in atto il blocco di parte dei mezzi civili e commerciali, consapevoli del danno e del disagio che si provoca ai cittadini e agli operatori;
- il depauperamento economico di tutta la Regione Piemonte dovuto alla emarginazione sia del trasporto merci che passeggeri provocherà delle ripercussioni negative sullo sviluppo e la ripresa che lentamente era in atto, con danni irreversibili in tutti i settori;
- un'operazione che annulli il Progetto TAV, rappresenterebbe:
 - una "revoca tombale" del progetto, non più riproponibile per decine di anni;
 - un'immagine di inaffidabilità della nostra Nazione, che revoca un accordo internazionale siglato fra due nazioni e la Comunità Europea;
 - una caduta di immagine che renderebbe improponibili altri accordi internazionali relegandoci in una sorta di emarginazione politico economica con risvolti disastrosi per la nostra economia sia turistica che di made in Italy;
 - un passo avventato che metterebbe in ginocchio tutto il Nord-Ovest d'Italia;
 - una brutta immagine di mero asservimento politico ad una frangia minimale per puri scopi elettorali in barba alle necessità di una regione e di una nazione

impegna la Giunta regionale

ad intraprendere, sulla base delle proprie competenze, tutte le azioni, siano esse atti amministrativi, di informazione o legali, affinché una simile ipotesi di *"revoca del Progetto To-Lione"* non trovi fondamento ma anzi i lavori e le procedure di gara in corso riprendano al più presto.

---==oOo===---

Testo del documento votato con modifiche e approvato a maggioranza nell'adunanza consiliare del 30 ottobre 2018