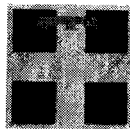




CL-02-18-02/4406/2018/X



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL PIEMONTE

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

A01000 647

ORDINE DEL GIORNO N. 402

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,

18:08 29 MAG 2018

trattazione in Aula

trattazione in Commissione



OGGETTO: TAV, si deve ridiscutere l'opera.

Premesso che:

- la NLTL è un progetto finalizzato alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità che, attraverso la Valsusa, dovrebbe collegare la città di Torino e la città di Lione;
- il progetto è stato inserito nella legge Obiettivo del 2001, strumento legislativo che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2013;
- le norme derivanti dalla legge Obiettivo hanno consentito di aggirare le procedure ordinarie per la realizzazione dell'opera, impedendo la partecipazione dei cittadini ed emarginando gli enti locali;
- il progetto della NLTL in sostanza si sovrappone ad un'infrastruttura esistente che possiede già le caratteristiche moderne di tunnel ferroviario, difatti nell'articolo 1 dell'accordo del 29 gennaio 2001 viene inserito quale condizione vincolante allo sviluppo della NLTL la saturazione delle opere esistenti, la quale non è mai avvenuta e anzi si è dimostrato che le previsioni di traffico merci sono state enormemente sovrastimate (10,1 milioni di tonnellate 1998 a 3,7 milioni di tonnellate attuali) e dimostrano l'inutilità nello spendere miliardi di euro, che potrebbero essere reinvestiti sul territorio, l'ulteriore dimostrazione che l'attuale infrastruttura è in grado di sopperire ai carichi merci è stata sottoscritta nell'accordo di Modane del 15 maggio 2000 in cui si confermava la capacità fino a 20 milioni di tonnellate dell'attuale tunnel ferroviario;
- la Torino - Lione avrà un costo finanziario altissimo, considerando l'indebitamento dello Stato Italiano per finanziare le grandi opere e l'impossibilità di rimborsare il capitale, vi sarà, nel caso di un aumento dei tassi di interesse, un aggravio insostenibile che inciderà direttamente sui cittadini; l'economista Marco Ponti aveva simbolicamente calcolato che sulla base dei soli costi preventivi, la NLTL potrebbe costare 1200 euro per ogni famiglia media italiana di 4 persone;
- il Piemonte possiede già un impianto infrastrutturale importante, che necessita di investimenti sull'esistente e non di nuove grandi infrastrutture che assorbirebbero

- tutto il capitale senza apportare nessun miglioramento al sistema di trasporto, come più volte evidenziato da svariati studi autorevoli sia francesi che italiani, sia governativi che tecnici;
- obiettivo dichiarato della NLTL era spostare una quota del traffico merci dei trafori autostradali del Frejus e del Monte Bianco dalla strada alla ferrovia, ma il calo di questo traffico del 31% dal 1998 al 2014 non è stato mai riconsiderato in una revisione delle previsioni del progetto;
 - i dati di traffico merci utilizzati nel progetto sono stati sviluppati da LTF, ora TELT (promotore e responsabile della realizzazione e gestione della NLTL), senza tenere in considerazione l'elaborazione dei dati di ALPINFO elaborate storicamente presso il Dipartimento Federale dei Trasporti svizzero, che armonizza le diverse rilevazioni statistiche nazionali e compara i flussi dei 17 più importanti valichi dell'arco alpino, e basando le previsioni progettuali su un modello preparato da TELT e mai oggetto di discussione nonostante descriva previsioni completamente opposte alla realtà dei traffici;
 - la SBB, soggetto promotore del progetto del tunnel di base del Brennero, ha calcolato le previsioni di traffico anche per la linea Torino-Lione sulla base dei dati ALPINFO, mostrando un andamento delle previsioni al 2025 di 11 milioni di tonnellate, ovvero un quarto dei 40 milioni di tonnellate previsti dall'Osservatorio e da LTF (ora TELT), a dimostrazione del metodo errato utilizzato da queste ultime nell'analisi dei traffici merci;
 - la Torino - Lione non porterà occupazione e sarebbe già un successo se il bilancio complessivo non fosse negativo, infatti le imprese dei grandi cantieri si impiantano come un paese autonomo in tutto e, per le forniture, dipendono da grandi contratti, ai locali restano pochi posti e pochi lavori iniziali, basti considerare che negli appalti importanti non è possibile porre condizioni di assunzione perché sono a livello europeo e le imprese non licenziano gli operai che si son fatti una precedente esperienza, per assumerne altri del posto, da formare e da seguire;
 - l'incertezza del piano dei finanziamenti comporta la pesante incertezza della continuità dell'occupazione, le grandi opere che si trovano davanti ad incognite tecniche ed economiche superiori alle loro forze sono soggette ad abbandoni, scioglimenti di consorzi e blocchi dei lavori per mancati stanziamenti governativi, rischiando così di offrire posti privi di garanzia;
 - le compensazioni e le mitigazioni non vengono gestite da chi le chiede, ma da chi costruisce l'opera, la questione fondamentale delle compensazioni è che si devono accettare prima di conoscere l'effettiva entità dei danni, che avverrà alla fine, quando non si avrà più la possibilità di riaprire la trattativa;

Considerato che:

- l'Osservatorio per la Torino – Lione nel 2017 ha pubblicato un documento *"verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato italia"* in cui ammette che *"il quadro trasportistico ha modificato in modo sostanziale le previsioni fatte nel passato [...] le previsioni di traffico attuali sono inevitabilmente diverse"*, confermando quindi che le previsioni non erano realistiche;
- il nuovo progetto "low cost" messo in campo, in realtà non riduce effettivamente i costi ed in più crea enormi problematiche di sicurezza considerando che lo sfruttamento di parte della linea storica creerebbe non pochi problemi in considerazione delle velocità di esercizio fortemente diverse e che non garantirebbero l'instaurarsi di un sistema ad alta velocità o alta capacità;
- in fase di Valutazione di Impatto Ambientale non si è mai valutata correttamente l'ipotesi zero con utilizzo delle infrastrutture esistenti, uno dei principi fondamentali della procedura di VIA, in quanto il rapporto ambientale liquidava l'opzione zero come insostenibile considerata la saturazione della linea storica, mai avvenuta e anzi, come detto precedentemente, basata su stime di traffico scorrette e non realistiche formulate da LTF in contrapposizione agli studi di ALPINFO;
- i cantieri previsti sul territorio della Valsusa saranno estremamente impattanti considerata la produzione di rumore, polveri, inquinamento, grandi fabbisogni energetici ed idrici, stravolgendo completamente il paesaggio, con il rischio di derogare ogni norma di tutela, nazionale e/o regionale, in funzione della priorità di realizzazione di una grande opera, di fatto militarizzata e che non tiene conto delle amministrazioni locali;
- nel 2011, 312 medici e operatori sanitari hanno sottoscritto un appello in cui si dice *"dall'esame del progetto della nuova linea Torino – Lione emergono numerose problematiche legate agli aspetti sanitari con possibili, pesanti ricadute sulla salute pubblica"*, rischi legati all'amianto, ossidi di azoto, PM10 e uranio;
- una ricerca condotta nei primi anni 2000 su 200 grandi opere in tutto il mondo, ha mostrato come nel caso di progetti ferroviari lo scostamento medio dei costi tra preventivo e consuntivo sia pari a circa il 45%, se si considera questo dato per la NLTTL si palesa un rischio concreto di un maggior costo dell'opera stimabile tra i 3 e i 4 miliardi di euro;

Osservato che:

- dell'opera attualmente non è stato scavato neanche un centimetro, ma solo opere preliminari di carattere esplorativo e geognostico, per una spesa che ammonta a circa 1,6 miliardi di euro, a fronte di una spesa ancora da affrontare pari a 8,6 miliardi;

- le penali nell'eventualità di un blocco dell'opera, in base agli accordi ratificati fino ad oggi, riguardano eventuali lavori effettivi finali, ma le attuali lavorazioni avviate sono preliminari e non riguardano lavori definitivi, quindi gli unici costi confermati in caso di rinuncia dell'opera sono rappresentati dalle somme residue degli 1,6 miliardi già stanziati per le opere preliminari già appaltate, già liquidate per $\frac{3}{4}$ del totale;
- il Ministro dei trasporti francese, Elisabeth Borne, nel luglio 2017 parlando della NLTL, ha testualmente affermato che "*Pas de nouveau chantier ni de nouvel appel d'offres (nessun nuovo cantiere e nessuna gara d'appalto)*"

Il Consiglio regionale impegna la giunta

ad intraprendere tutte le azioni necessarie e opportune affinché:

- *venga sospeso l'avvio di qualsiasi gara d'appalto;*
- *venga avviato uno studio più approfondito dei costi, dei benefici e dell'impatto dell'opera sul territorio regionale, soprattutto alla luce dei nuovi dati e delle risultanze degli studi di settore, non auto-prodotti dal promotore dell'opera;*

FIRMATO IN ORIGINALE

(documento trattato in conformità al provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali n. 243 del 15 maggio 2014)