

Ordine del Giorno ad oggetto: “Nuova Linea Ferroviaria Torino – Lione. Richiesta di sospensione lavori di installazione del cantiere in località Maddalena – Comune di Chiomonte e di ritiro dell’art. 19 della “Legge di stabilità 2012 (aree di interesse strategico nazionale).”

Richiamate le deliberazioni del Consiglio Comunale:

- n. 6 del 18 marzo 2003 “Approvazione documento “Considerazioni degli Enti Locali sui lavori del Tavolo Regionale Tecnico-Politico”;
- n. 13 del 26 febbraio 2004 “Osservazioni Tecniche al progetto preliminare e relativo SIA delle variazioni/integrazioni richieste alla Regione Piemonte con DGR N.68-10051 del 21/07/2003 al Progetto Preliminare relativo al nodo urbano di Torino – Potenziamento della tratta Bussoleno – Torino e cintura merci, già pubblicato il 10/03/2003, depositato in data 10/12/2003 ai sensi della L. 349/86 – Approvazione”;
- n. 13 del 19 marzo 2005 “Progetto ferroviario ad Alta Capacità/Alta Velocità Torino-Lione. Approvazione ordine del giorno di manifesta contrarietà all’ipotesi progettuale”;
- n. 36 del 15 novembre 2005 “Linea TAV/TAC Torino – Lione: approvazione o.d.g.”;
- n. 30 del 26 settembre 2006 “Linea ferroviaria ad alta capacità/velocità Torino – Lione. Determinazioni ed approvazione ordine del giorno”;
- n. 24 del 25 luglio 2008 “Approvazione parere dell’Amministrazione Comunale di Villar Focchiardo relativo al documento “Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio” – Sintesi dell’osservatorio per il collegamento ferroviario Torino – Lione”;
- n. 25 del 11 settembre 2008 “Linea Tav – Tac Torino – Lione: esame del documento della Conferenza dei Sindaci del 1/09/2008. Determinazioni”;
- n.42 del 29/09/2009 “Nuova Linea Ferroviaria Torino – Lione. Ulteriori determinazioni”;
- n. 17 del 28/06/2010 “Nuova Linea Ferroviaria Torino – Lione: ulteriori determinazioni”;

e le deliberazioni della Giunta Comunale:

- n. 10 del 09/03/2010 “Costituzione in giudizio del Comune di Villar Focchiardo avanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte in ordine alla nuova composizione dell’Osservatorio Tecnico per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e nei confronti di tutti gli atti assunti in apparente contrasto con la normativa che ne regola i compiti”;
- n. 46 del 05/10/2010 “Infrastrutture Strategiche L. 443/01 (Legge Obiettivo) Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, parte comune nel territorio italiano. Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale artt. 165 e 182 e segg. Del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. ed art. 18 della L.R. 40/1998 e s.m.i. – Approvazioni osservazioni”;
- n. 26 del 24/05/2011 “Ricorso al T.A.R. per il Lazio avverso la deliberaione CIPE n. 86/2010 del 18/11/2010 di approvazione del progetto definitivo e finanziamento del cunicolo esplorativo de La Maddalena, nuovo collegamento internazionale Torino – Lione;

Constatato che da mesi si sono susseguite dichiarazioni del mondo politico, imprenditoriale e sindacale per nulla distensive e concilianti che hanno favorito la militarizzazione delle zone di cantiere previste dalla progettazione della linea ad alta velocità ferroviaria Torino Lione;

Considerato che tali dichiarazioni hanno contribuito esclusivamente ad aumentare il clima di tensione nei nostri territori e l'exasperazione dei suoi abitanti;

Ritenuto che la politica dovrebbe contribuire con la sua azione unificatrice soprattutto a trovare sintesi tra posizioni diverse e non ad acuire tensioni e pericolosi conflitti;

Visto che l'art. 19 della cosiddetta "Legge di stabilità 2012", a partire dal 1 gennaio 2012, prevede che le aree ed i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica del tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione, costituiscono aree di interesse strategico nazionale e che chiunque si introduca abusivamente nelle suddette aree, impedisca od ostacoli l'accesso alle aree sarà punito a norma dell'art 682 del codice penale;

Rimarcato che tale scelta rivela ancora una volta la mancata volontà di affrontare le innumerevoli criticità evidenziate, ormai da anni, da seri ed autorevoli tecnici, docenti e ricercatori universitari riguardanti la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità/capacità tra Torino e Lione, riducendo a questioni di mero ordine pubblico l'ormai più che ventennale opposizione alla realizzazione di tale infrastruttura;

Ritenendo che le ordinanze emanate di divieto di accesso alla zona interessata dal cantiere ed ora l'individuazione del sito strategico, limitando l'accesso dei turisti e del pubblico e sottoponendo gli stessi proprietari dei fondi della zona a continue procedure di identificazione, arrecano difficoltà lavorative e un danno economico agli agricoltori che in questa zona coltivano le loro vigne ed i loro poderi ed altresì un danno di immagine al sito archeologico della Maddalena già parzialmente compromesso in occasione dell'insediamento del cantiere;

Considerato che l'individuazione del sito strategico è un'offesa alla dignità del laborioso popolo valsusino ed ai suoi Amministratori e che nella sostanza tale scelta dimostra chiaramente il fallimento della politica e con esso la incapacità della nostra classe dirigente di governare in modo democratico, dovendo essa ricorrere all'uso della forza per imporre un'opera a un territorio che con caparbia e trasparenza continua a dimostrare con dati e studi di avere fondate motivazioni di carattere trasportistico, economico, sanitario ed ambientale per ritenere che questa opera potrà essere utile agli interessi di pochi ma non all'interesse ed al bene comune del popolo italiano;

Tenuto conto che la militarizzazione del cantiere si pone in antitesi a quei principi riconosciuti, anche a livello europeo ed internazionale, di partecipazione delle popolazioni interessate ai procedimenti decisionali in materia ambientale come affermato dagli artt. 6 (Partecipazione pubblica in decisioni su attività specifiche) e 7 (partecipazione pubblica ai piani, ai programmi e alle politiche in materia ambientale) della Convenzione di Aarhus, recepita in Italia con legge 16 marzo 2001, n. 108 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, con due allegati, fatta ad Aarhus il 25 giugno 1998";

Visto che ad un certo punto dell'iter procedurale è stato negato, ai rappresentanti istituzionali dissidenti verso l'opera, il diritto di prendere parte agli organismi preposti alla partecipazione, se non per collaborare sul come realizzarla, come l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, conosciuto come "Osservatorio Virano" e pertanto il consenso dei territori interessati dalla realizzazione dell'opera non è mai stato concesso, contrariamente a quanto comunicato in Europa dallo stesso Commissario di Governo;

Dato atto pertanto del totale fallimento del lavoro svolto dall'Osservatorio, costato al contribuente italiano un buon numero di milioni di euro, così come già decine di milioni di euro è costata finora la militarizzazione del cantiere;

Ritenuto di condannare ogni atto di violenza fisica, verbale, politica e mediatica, e di esprimere la netta contrarietà al lancio di pietre e/o oggetti vari ed all'uso indiscriminato dei lacrimogeni, questi ultimi per di più altamente tossici in quanto al gas CS, un'arma chimica vietata in guerra dalle convenzioni internazionali;

Auspicato che le eventuali iniziative di protesta, da chiunque organizzate rimangano nel solco della nonviolenza, così come ad esempio dimostrato durante la manifestazione pacifica tenutasi a Giaglione il 23/10/2011 nonostante il clima di paura e di sospetto generato dal mondo dell'informazione nei giorni che hanno preceduto la manifestazione stessa;

Analizzati i dati e gli studi provenienti da autorevoli fonti scientifiche e ritenuto che:

- per mancanza di un piano finanziario affidabile dell'intera opera, compreso la parte interamente in territorio italiano, la sua realizzazione avrebbe tempi incerti e lunghissimi;
- il rientro economico garantito dall'utenza sembrerebbe essere una frazione minima dell'intero investimento previsto, con prospettive incerte di rientro di capitale;
- l'economicità di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione richiederebbe flussi, in particolare di merci, che sono più di un ordine di grandezza superiori a quelli verificatisi nell'ultimo decennio (fino a 40 volte e più);
- l'opera risulterebbe del tutto inutile, dal momento che esiste già un collegamento ferroviario tra Torino e Lione utilizzato, per quanto riguarda il decisivo trasporto di merci, attualmente per circa il 10% della sua potenzialità nonostante i lavori di adeguamento del tunnel ferroviario esistente tra Bardonecchia e Modane, appena conclusi;
- il passaggio di merci lungo tale direttrice è in costante calo da dieci anni a questa parte;
- non vi è alcuna ragionevole prospettiva di saturazione della linea esistente nell'arco dei prossimi decenni;
- la realizzazione del tunnel di base non risolverebbe comunque il problema della congestione delle merci sul nodo di Torino;
- la realizzazione stessa dell'opera produrrebbe un numero di posti di lavoro estremamente contenuto rispetto alla spesa; per di più si tratterebbe comunque di lavoro per la grandissima parte non specializzato e a tempo determinato;
- il dispendio di energia per la realizzazione della linea sarebbe tale da rendere il trasferimento merci su di essa più inquinante rispetto a qualsiasi altra soluzione di trasporto utilizzabile (come dimostra lo studio realizzato a suo tempo da M. Federici, Università di Siena);
- l'opera rischia di generare un gran numero di impatti su scala locale e globale (tossicità e smaltimento dei materiali di scavo, cementificazione e frammentazione del territorio, elevati costi energetici, perdita di biodiversità e di falde acquifere, ecc.);

Preoccupato dalla grave crisi economico-finanziaria, occupazionale e politica e dal carico di ulteriori debiti pubblici che potrebbero gravare sulle future generazioni; in caso di investimenti strutturali azzardati e/o di scelte politiche che favoriscono la ricchezza ed il benessere di pochi a danno della maggioranza del popolo italiano;

Ritenuto che in presenza di ristrettezze di risorse è necessario darsi delle priorità rimuovendo i privilegi ed intervenendo in settori dove è strategicamente necessario intervenire come il lavoro, la scuola, la ricerca, la sanità, le fonti di energia rinnovabili, le nuove tecnologie, le opere di salvaguardia del territorio (quanto avvenuto di recente in Liguria, in Toscana e Sicilia dovrebbe servire da monito), le amministrazioni locali (garanzia di democrazia e di reale rappresentanza dei

territori e dei suoi abitanti) e non finanziare guerre, strumenti di morte come gli F35, grandi opere inutili, ecc.;

Preso atto dell'insediamento del nuovo Presidente del Consiglio, Prof. Mario Monti e del nuovo Governo della Repubblica Italiana;

IL CONSIGLIO COMUNALE

Condanna ogni atto di violenza fisica, verbale, politica e mediatica, e di esprimere la netta contrarietà al lancio di pietre e/o oggetti vari ed all'uso indiscriminato dei lacrimogeni, questi ultimi perdipiù ad alta tossicità, auspicando che le eventuali iniziative di protesta, da chiunque organizzate, rimangano nel solco della nonviolenza;

Invita tutte le parti interessate al confronto a non inasprire gli animi della popolazione valsusina, ad assumere atteggiamenti responsabili ed equilibrati e ad evitare dichiarazioni provocatorie e violente;

Non condivide l'assunto che la realizzazione di una grande opera pubblica ed in particolare della nuova linea ferroviaria Torino-Lione debba essere ricondotta ad una sola questione di ordine pubblico e sottovalutare l'importanza di affrontare ed analizzare seriamente e minuziosamente le problematiche e le motivazioni di contrarietà avanzate dalle comunità locali;

Ritiene che l'individuazione dei siti del Comune di Chiomonte quali aree di interesse strategico nazionale, indicati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica del tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione, generi ulteriore esasperazione e tensione nella popolazione;

Esprime la solidarietà ai proprietari di terreni e ai produttori locali per i gravi danni arrecati alle loro attività;

Esprime preoccupazione per il futuro del sito Archeologico della Maddalena nel comune di Chiomonte che riveste una grande importanza per la nostra Valle di Susa;

Ritiene che la militarizzazione del cantiere si pone in antitesi a quei principi riconosciuti, anche a livello europeo ed internazionale, di partecipazione delle popolazioni interessate ai procedimenti decisionali in materia ambientale;

Ribadisce che ad un certo punto dell'iter procedurale è stato negato, ai rappresentanti istituzionali dissidenti verso l'opera, il diritto di prendere parte agli organismi preposti alla partecipazione, se non per collaborare alla sua realizzazione, come l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, conosciuto come "Osservatorio Virano" e che pertanto il consenso dei territori interessati dalla realizzazione dell'opera non è mai stato concesso, contrariamente a quanto comunicato in Europa dallo stesso Commissario di Governo;

Dà atto del totale fallimento del lavoro svolto dall'Osservatorio;

Condanna lo spreco di risorse pubbliche finanziarie e strumentali per finanziare opere la cui utilità non è stata ancora provata.

Ritiene necessario la ripresa di un dialogo e di un confronto serio ed approfondito tra i proponenti dell'opera ed i rappresentanti delle comunità locali;

Chiede al Presidente del Consiglio, Prof. Mario Monti ed al nuovo Governo la sospensione dei lavori di allestimento del cantiere per la realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena nel comune di Chiomonte ed il ritiro dell'art. 19 della cosiddetta "Legge di stabilità 2012", che prevede che a partire dal 1 gennaio 2012, le aree ed i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica del tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione, costituiscono aree di interesse strategico nazionale;

Chiede al Presidente del Consiglio, Prof. Mario Monti ed al nuovo Governo di incontrare il Presidente della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone ed una delegazione di amministratori valsusini per rappresentare direttamente le motivazioni tecniche e politiche dell'opposizione alla realizzazione dell'opera e per valutare la possibilità di una apertura di un nuovo spazio approfondito di confronto tecnico-politico in cui sia possibile analizzare:

- i flussi di traffico
- la effettiva priorità della realizzazione del tunnel di base
- l'analisi costi e benefici svolta da un organismo tecnico indipendente a partire da dati credibili di traffico e considerando le alternative
- la sostenibilità economica ed ambientale dell'opera
- la possibilità di adeguare la linea attuale
- le possibilità immediate di intervento per spostare il trasporto merci dalla gomma alla ferrovia
- il trasporto passeggeri locale
- la possibilità di rivedere l'Accordo tra Francia ed Italia.

Invia la presente deliberazione a:

- Presidente del Consiglio dei Ministri
- Ministro Interno
- Ministro Sviluppo Economico
- Ministro Infrastrutture e Trasporti
- Ministro Ambiente
- Presidente Comunità Montana Valli di Susa e Val Sangone
- Sindaci Comuni Valli di Susa e Val Sangone