



CITTÀ di AVIGLIANA

Provincia di TORINO
TEL. 011.97 69 111 - FAX 011.97 69 108

ESTRATTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE

DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 28

OGGETTO: IPOTESI PROGETTUALE DI NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC TORINO LIONE. DOCUMENTO APPROVATO DAI COMUNI DELLA GRONDA OVEST DI TORINO, DALLA COMUNITÀ MONTANA BASSA VALLE DI SUSA E VAL CENISCHIA, DAL COMUNE DI COAZZE E DALLA FEDERAZIONE PROVINCIALE COLDIRETTI.

L'anno **duemilatre**, addì **diciannove** del mese di **Febbraio** alle ore **16.35** nella solita sala delle adunanze, regolarmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Sindaco - MATTIOLI Carla | SI |
| Assessore - REVIGLIO Arnaldo | SI |
| Assessore - ARCHINA' Giuseppe | SI |
| Assessore - CHIABERGE Claudio | SI |
| Assessore - MARCECA Baldassare | SI |
| Assessore - MANCINI Marina | SI |
| Assessore - BRACCO Angela | SI |
| Assessore - BRUNATTI Luca | SI |

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Dr.ssa IMBIMBO Iris.

Il Sindaco, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione di indirizzi presentata dal Sindaco MATTIOLI, allegata alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, avente ad oggetto: "IPOTESI PROGETTUALE DI NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC TORINO LIONE. DOCUMENTO APPROVATO DAI COMUNI DELLA GRONDA OVEST DI TORINO, DALLA COMUNITÀ MONTANA BASSA VALLE DI SUSA E VAL CENISCHIA, DAL COMUNE DI COAZZE E DALLA FEDERAZIONE PROVINCIALE COLDIRETTI.";

Ritenuta la proposta meritevole di accoglimento per le motivazioni tutte in essa contenute;

Dato atto che, trattandosi di mero atto di indirizzo, alla presente non vengono allegati i pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile, ai sensi dell'art 49, del D. Lgs 18.8.2000 n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

Visti gli artt. 42, 48 e 50 del D. Lgs 18.8.2000 n. 267, Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, in ordine alla competenza degli organi comunali;

Con votazione favorevole unanime espressa in forma palese;

D E L I B E R A

Di accogliere integralmente la proposta di deliberazione di indirizzo proposta dal Sindaco MATTIOLI.

SUCCESSIVAMENTE

Con votazione unanime favorevole espressa in forma palese;

DELIBERA

Di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, 4° comma, del D. Lgs 18.8.2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali".

CONSIDERAZIONI DEGLI ENTI LOCALI SUI LAVORI DEL TAVOLO REGIONALE TECNICO - POLITICO

PREMESSO CHE:

- gli Enti Locali, interessati, dopo molti anni, e tentativi falliti con precedenti governi regionali e nazionali, su propria richiesta, hanno finalmente visto avviato un tavolo di confronto sul quadro complessivo dell'infrastrutturazione territoriale di cui l'ipotesi progettuale di un nuovo collegamento ferroviario ad AV/AC è parte integrante;
- rimanendo inalterata la posizione di contrarietà dagli stessi espressa – con differenti sensibilità derivanti dalla diversa strutturazione del territorio delle aree interessate- sull'aumento infrastrutturale e sull'ipotesi progettuale AV/AC presentato il 12 aprile 2002 da RFI;
- il D.Lgs. 190/02, anche contrastando i criteri europei, elimina di fatto la possibilità per le istituzioni locali di esercitare le funzioni di tutela e di garanzia dei cittadini e del territorio, esautorandole del loro potere decisionale, e stravolge le competenze assegnata ai diversi ruoli nell'ambito della Conferenza dei Servizi;
- gli Enti Locali della Val di Susa e della Gronda Nord ribadiscono la loro volontà di essere, insieme alle popolazioni, attori e decisori dello sviluppo del loro territorio;

CONSIDERATO CHE:

- la CMBVS ha fatto ricorso alla Commissione Europea contro la Legge Obiettivo denunciando la sottrazione da parte del Governo del diritto per gli EE.LL a co-decidere su importanti temi (infrastrutture) che riguardano il territorio di loro competenza, che la U.E. ha conseguentemente avviato - dandone notizia alla CMBVS- la procedura di verifica d'infrazione alle norme comunitarie nei confronti del Governo Italiano;
- il tavolo coordinato con impegno dal Vice Presidente della Giunta Regionale ha visto la presenza degli Amministratori della Provincia, del Comune di Torino, della Valle di Susa, della Val Ceronda e Casternone, dell'area metropolitana Nord - Ovest di Torino, del Segretario Generale della CIG e di rappresentanti di RFI e LTF;
- nonostante la richiesta di discutere lo scenario complessivo del trasporto merci attraverso le Alpi, i lavori del tavolo sono stati incentrati sull'ipotesi progettuale di un nuovo collegamento ferroviario attraverso le Valli di Susa;
- l'ipotesi progettuale, inizialmente prevista come realizzazione di un collegamento ad AV (passeggeri), ha suscitato interesse e consenso di gruppi imprenditoriali e politici sia Italiani che Francesi che hanno favorito, a livello mediatico, una forte campagna di stampa volta a generare ampio consenso ed una rapida approvazione dell'opera da parte dei due governi;
- dopo qualche anno (1996), a fronte di un'accertata inesistenza di una domanda di trasporto passeggeri che giustificasse l'opera, i proponenti hanno abbandonato l'ipotesi TAV per attestarsi su una finalità, socialmente più accettabile, di opera utile al trasporto merci, ovvero TAC;

- la linea TAC però ha sostanzialmente conservato il tracciato e le caratteristiche progettuali pensati per i passeggeri;
- i due Governi, nonostante non fosse mai partito un confronto sul versante Italiano, hanno sottoscritto il 29.01.2001, a Torino, un accordo politico, poi ratificato a maggioranza dal Parlamento Italiano, per la realizzazione dell'opera;
- la Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, nel corso degli anni, ha commissionato degli studi per verificare l'utilità effettiva dell'opera rispetto ai futuri scenari trasportistici, e sulle conseguenze della stessa per quanto riguarda la salvaguardia della salute e residenzialità dei Cittadini dei territori interessati, oltre alle ricadute in termini di impatto sull'ambiente, sulle risorse idriche, sul dissesto idrogeologico e sulle politiche di sviluppo delle singole Amministrazioni;
- alcune di queste valutazioni emerse al tavolo regionale, hanno confermato quanto fossero fondati i timori degli amministratori locali rispetto alle argomentazioni poste alla base della contrarietà all'opera;
- le considerazioni tecniche illustrate, durante questo lungo e importante confronto, dai consulenti della Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia hanno evidenziato notevoli problematiche per i territori interessati e l'elevata onerosità dell'intervento (sia in termini di compromissione territoriale che finanziari) ;
- l'opera non ha mai trovato la disponibilità reale di finanziamenti privati per l'impossibilità di documentare la redditività dell'intervento così come relazionato dalla CIG a Bardonecchia nel 2000 (Gruppo Economia e Finanza);
- per la sua costruzione, si dovrebbero attivare conseguentemente ingenti risorse a carico della fiscalità generale e parzialmente (10 - 20% del costo dell'opera) con il concorso della Comunità Europea;
- la contrarietà alla TO/Lione non va ad inficiare la ferma convinzione di tutti che il trasporto su ferro è la risposta migliore alla domanda di mobilità sia delle merci che dei passeggeri ma tutto questo deve coniugarsi con l'infrastrutturazione e l'urbanizzazione dei territori;
- già l'attuale esercizio ferroviario, come ha rilevato un'indagine dell'ARPA in alcuni Comuni della valle di Susa, provoca il superamento dei valori normativi previsto dal D.Lvo 447/95; questo ha indotto la Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia a presentare un esposto alla Procura della Repubblica di Torino che ha aperto un procedimento giudiziario nei confronti di RFI e della SITAF;
- per la tratta internazionale la stessa relazione finale del gruppo di lavoro "Ambiente e Territorio" della C.I.G. evidenzia enormi problematiche per il territorio Valsusino ed in particolare per Venaus e la Val Cenischia che già oggi vivono una criticità ambientale per la concentrazione di molte infrastrutture, che determinerebbero un potenziale impatto irreversibile (relazione finale prof. Bettini del 12.12.2000 - CIG);

- l'inserimento dell'opera tra quelle previste dalla L.443/01 (L.Obiettivo) vanifica qualsiasi possibilità di confronto in occasione di una eventuale Conferenza dei Servizi;
- nessun territorio, tantomeno una Valle Alpina, può subire un accanimento "infrastrutturale" sia stradale che ferroviario preclusivo per politiche di sviluppo sostenibili e compatibili e che risulta penalizzante per la sua **vivibilità**;
- le posizioni assunte non partono da considerazioni egoistiche poiché alle esigenze trasportistiche del Paese e dell'Europa questa vasta area sacrifica già oggi larga parte del proprio territorio;

TENUTO CONTO CHE:

- il collegamento ferroviario Torino-Lione, definito a suo tempo come una importante "maglia" del "corridoio 5"- è stato selezionato tra i 14 progetti prioritari approvati, nel1994, dal Consiglio Europeo;
- per la progettazione (tutt'ora in corso) e la realizzazione dello stesso è stato sottoscritto un accordo internazionale tra il governo francese e quello italiano, ratificato dai rispettivi Parlamenti;
- alcuni governi europei hanno recentemente sollecitato la Comunità Europea a verificare le scelte assunte nel 1994 accertando la fattibilità e le reali risorse finanziarie per i singoli progetti;
- nuove perplessità di ordine geotecniche si addensano sull'ipotesi del mega-tunnel sotto il Gran d'Ambrin;
- il monitoraggio eseguito dal Politecnico di Torino ha accertato che i livelli d'inquinamento acustico nella Valle già superano i valori di soglia;

si esprime un motivato parere negativo all'ipotesi progettuale di una nuova linea ad AC Torino / Lione, elencando i principali punti del dissenso:

1. *non è stato presentato o definito lo scenario trasportistico generale per i territori interessati dal Corridoio 5, con tutte le infrastrutture direttamente o indirettamente collegate (strade, elettrodotti, ecc.); non è stata altresì indicata la prospettiva di sviluppo locale indotto dal nuovo sistema di trasporti, quale il rapporto costi/benefici per il nostro territorio; non è stato quindi possibile avere una visione completa dell'impatto ambientale e di quali opere per salvaguardare la vivibilità;*
2. *non si è approfondito lo scenario conseguente alle future politiche di sviluppo relative all'allargamento dell'Europa e quindi dei flussi di traffico merci correlati, che potrebbero significativamente modificare le previsioni poste a presupposto dell'opera;*
3. *si è registrata la totale assenza di un progetto alternativo che vada nella direzione del perseguitamento dell'interesse generale attraverso un'equa distribuzione del carico infrastrutturale tra i territori con utilizzo del nodo di Orbassano e corridoi alternativi a quello previsto da RFI;*

4. non è stata data alcuna garanzia che gli EE.LL. eserciteranno un ruolo co-decisionale sui progetti esecutivi nell'iter della Conferenza dei Servizi; non esiste alcuna garanzia -al di là delle buone intenzioni- per la soluzione dei tanti problemi evidenziati dagli EE.LL. al tavolo regionale. Molte delle problematiche evidenziate sono rimaste senza risposte attendibili; si citano in particolare gli impatti ambientali, le criticità idrauliche a maggior ragione le sorgenti che alimentano gli acquedotti; quelle geotecniche, i danni provocati dal rumore e dalle vibrazioni, la svalutazione delle aree e degli insediamenti residenziali, la preclusione di ogni futuro sviluppo dell'area;

5. non è stato assunto alcun impegno formale riguardante l'immediata necessità di riduzione del trasporto merci su gomma ripartendo lo stesso su vari territori e valichi alpini, nessun provvedimento è stato indicato per contingentare il transito di Tir in Valle di Susa mentre, anzi, si propone il raddoppio del Frejus autostradale, un intervento avversato fortemente dall'intera Valle di Susa e dai Sindaci francesi;

6. è mancata la volontà di confronto da parte di RFI;

7. è rimasta ancora inesistente la proposta di un incontro tra il tavolo regionale ed il Governo nazionale;

8. è mancata qualsiasi garanzia del finanziamento delle opere previste dall'ipotesi progettuale, con l'aggravante che interventi parziali penalizzerebbero ulteriormente alcune realtà (ad esempio Bussoleno).

Conseguentemente gli Amministratori locali evidenziano che il lungo confronto al tavolo regionale non ha conseguito i risultati auspicati, ovvero **la definizione di una diversa strategia trasportistica (su gomma e su ferro) attraverso i valichi**, come sollecitato con ampia documentazione.

Altresì si sottolinea che le comuni valutazioni su taluni dati d'inquinamento acustico e su alcuni aspetti d'impatto ambientale sono state conseguenti alla documentazione ed agli studi realizzati, direttamente o tramite consulenze, dalla CMBVS, conseguentemente evidenziando la carenza di studi e monitoraggi analoghi da parte della Regione e di RFI.

Queste convergenze valutative registrate nel corso del confronto potrebbero però svanire. E' un timore reale che emerge dall'intenzione espressa dall'Asse.re Regionale Casoni di voler depositare al Ministero delle Infrastrutture il progetto che è stato presentato, il 12 aprile scorso, da RFI. Cioè proprio quell'ipotesi progettuale che - fortemente criticata dall'ampia maggioranza degli EE.LL. interessati - ignora del tutto gli elementi di "comune valutazione" sui seguenti punti:

a) - la consapevolezza che l'eventuale realizzazione della linea TAC comporterebbe enormi problemi per il territorio e per gli abitanti, sia nella fase della realizzazione che in quella di esercizio;

b) - l'impossibilità di aggiungere una nuova infrastruttura in superficie sul territorio senza compromettere salute e residenzialità dei cittadini;

c) - qualora il progetto dovesse proseguire è emersa l'indispensabilità di avere linee dedicate;

d) - l'impossibilità di ospitare interconnessioni di esercizio tra le due linee in Valle di Susa;

e) - la necessità di ripensare la linea per l'area metropolitana (cosiddetta Gronda Ovest) e per l'intero nodo di Torino;

f) - l'enorme problematicità del trasporto di una quantità impressionante di marino per una fase di cantiere che potrebbe durare decenni in presenza di una totale incertezza sui finanziamenti dell'intera opera

Importante è stata la registrazione, da parte del tavolo regionale, della dichiarazione della Città di Torino che nessun progetto può prescindere dalla valutazione e approfondimento da parte delle singole Amministrazioni coinvolte.

PERTANTO gli Amministratori della Valle di Susa Val Cenischia, Val Ceronda e Casternone e della Cintura Nord-Ovest di Torino ribadiscono che un eventuale e malaugurato "via libera" (al Cipe) da parte della Regione all'ipotesi progettuale di RFI:

- invaliderebbe la valutazione positiva data sul metodo e sul coordinamento dei lavori dei 18 incontri regionali;
- farebbe ricadere sulla Regione tutta la responsabilità conseguente alla rinuncia della difesa e della salvaguardia del proprio territorio amministrato, in una situazione in cui tale Ente rimane l'unico autorizzato a pronunciarsi su questo aspetto.

Auspiciano che ciò non avvenga ed evidenziano la necessità di avviare un **nuovo confronto a livello regionale** con i seguenti **due filoni tematici**:

- *il primo, riaffermare il ruolo della programmazione per promuovere lo sviluppo sostenibile secondo gli obiettivi indicati da Agenda 21 e dalla Convenzione delle Alpi; ribadire il ruolo centrale degli EE.LL di essere co-protagonisti delle scelte che influenzano i loro territori rimuovendo la metodologia indicata dalla Legge Obiettivo; approfondire l'analisi e le scelte operate in favore dello sviluppo sostenibile delle Valli di Susa e delle cinture, definire le linee strategiche del Piano Territoriale Regionale (mai completato per la parte riguardante le Valli), raccordando il tutto per rendere coerenti allo sviluppo sostenibile gli investimenti per le infrastrutture e le Olimpiadi 2006;*
- *il secondo, ridefinire la strategia trasportistica su gomma e su ferro, e le ipotesi progettuali di trasporto merci attraverso le Alpi.*

Bussoleno 15 gennaio 2003

Del che si è redatto il presente verbale che viene approvato e sottoscritto.

IL SINDACO

F.to Dr.ssa MATTIOLI Carla

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to Dr.ssa IMBIMBO Iris

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale di Avigliana attesta che la presente deliberazione viene affissa all'albo pretorio dell'Ente per 15 giorni consecutivi dal 24 FEB. 2003 al n. 288 del Registro Pubblicazioni, così come prescritto dall'art. 124, c.1, del D.Lgs. 18.8.2000 n.267.

Avigliana, li 24 FEB. 2003

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dr.ssa IMBIMBO Iris

Per copia conforme all'originale da servire per uso amministrativo.

Avigliana, li 24 FEB. 2003

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr.ssa IMBIMBO Iris



Il sottoscritto Segretario Generale di Avigliana, visti gli atti di ufficio, attesta che la presente deliberazione:

- viene affissa all'Albo Pretorio comunale per 15 gg. consecutivi dal 24 FEB. 2003 come prescritto dall'art.124, c.1, del D. Lgs 18.8.2000 n. 267 senza reclami;
- è stata comunicata in elenco con lettera n. 4391 in data 24 FEB. 2003 il 1° giorno di pubblicazione, ai signori capigruppo consiliari così come prescritto dall'art.125, del D. Lgs 18.8.2000 n. 267: (il relativo testo deliberativo è stato messo a disposizione presso la sede Comunale - Uff. Segreteria);
- è divenuta definitivamente esecutiva il giorno : 19/02/2003 in quanto:

è stata dichiarata immediatamente eseguibile (art.134, c.4, del D. Lgs 18.8.2000 n. 267);

decorsi i dieci giorni dalla pubblicazione (art.134, c. 3, del D. Lgs 18.8.2000 n. 267);

Avigliana, li 24 FEB. 2003

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr.ssa IMBIMBO Iris



Per copia conforme all'originale da servire per uso amministrativo.

Avigliana, li 24 FEB. 2003

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr.ssa IMBIMBO Iris

