

CONSIGLIO COMUNALE DEL 05.11.2018

Interventi dei Sigg. consiglieri

Mozione a favore dell'asse ferroviario Torino-Lione

Presidente

Passiamo all'ultima mozione la 13: Mozione dell'asse ferroviario Torino-Lione, presentata dalla maggioranza. Ne dà lettura il consigliere Guglielmi Paolo, prego consigliere.

Consigliere Guglielmi

Grazie Presidente. Do lettura innanzi tutto della mozione, successivamente facciamo qualche ragionamento, qualche opinione condivisa in maggioranza in merito. Oggetto: Mozione a favore dell'asse ferroviario Torino- Lione. Il Consiglio Comunale di Orbassano premesso 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 che lo ha fatto in coerenza in forza del mandato ricevuto nel primo decreto di nomina del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano del 16 agosto 2006 e confermato fino al decreto del Presidente Mattarella del 14 dicembre 2017; definito essere un luogo di confronto dove si discute intensamente confrontando 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. Ha rappresentato quindi 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, 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 campi di attività afferenti al progetto, le équipes tecniche, oltre alle principali associazioni datoriali e sociali presenti sul territorio regionale. Un gran numero di attori istituzionali e di stakeholder che hanno partecipato ad un percorso che ha consentito di condividere la nuova progettazione del Nuovo Asse Ferroviario Torino-Lione, e di avviarne la realizzazione. L'approvazione definitiva dell'accordo Italia-Francia da parte del Parlamento Legge 1/2017, è la conseguenza della 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 rappresenta 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. Questo vale, a maggior ragione, per gli interventi ancora da definire per la tratta nazionale di accesso e sul nodo di Torino, adeguamenti e/o varianti, dove 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. In pratica ha svolto 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 a ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi alla 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. 7 agosto 2017 delibera CIPE n. 67 nuova linea ferroviaria Torino-Lione sezione internazionale

– parte comune Italo-Francese, sezione transfrontaliera, autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi 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 del Governo all'architetto Paolo Foietta, con i poteri di cui all'art. 11 della legge 23 agosto 1988.

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 235 della Delibera CIPE n. 19 del 2015.

Considerato che dopo tutto ciò il nuovo governo con il Ministro ai trasporti Toninelli, ignorando gli impegni internazionali decide 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. Il Ministro recepisce un dossier inviato dalla Sindaca di Torino, dichiaratamente No TAV, fatto da tecnici che non rappresentano minimamente i Comuni e i loro interessi ambientali ed economici, rilascia 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 auditato come prevede il suo mandato, non analizza a quanto pare le conseguenze e i danni e dichiara, qui abbiamo riportato un tweet del Ministro Toninelli che vado a leggere "Foietta si rassereni e vada tranquillo verso la fine imminente del suo mandato, stiamo per completare sul TAV un'analisi costi/benefici finalmente oggettiva, così da indirizzare i soldi dei cittadini verso le vere priorità infrastrutturali del Paese".

Riteniamo assurdo un comportamento di questo genere lontano dalle regole

istituzionali e democratiche inoltre non si riesce a capire, non avendo nessun tipo di informazione, su che basi si articoli questa fantomatica analisi costi/benefici. Al di là di alcune dichiarazioni giornalistiche non si sa molto. Una nuova valutazione dell'adeguamento dell'asse ferroviario Torino-Lione è in corso, a cura della ricostituita struttura tecnica di missione. Una scelta diversa rispetto a quella del precedente governo che in "Connettere l'Italia" aveva inserito il tunnel di base tra le "invarianti" e aveva avviato e concluso la Project Review della tratta italiana di adduzione.

Abbiamo a che fare con una valutazione in corso dall'analisi costi/benefici anomala che non precede la realizzazione dell'opera ma viene con l'opera in corso, in altre parole la decisione da prendere è: cos'è meglio fare ora tenuto conto di quanto è già stato 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. I soldi sono già stati spesi e 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, anche queste spese non daranno luogo ad alcun beneficio. La soluzione fare niente, ossia la soluzione zero, in senso letterale dunque non esiste più. 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 alla Commissione Europea, pagare eventuali penali previste dagli obblighi contrattuali, accettare che il traffico merci si ripartisca spontaneamente tra ferro e gomma con probabile progressivo aumento 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 se pur moderata. La prima alternativa non è realistica, non tiene conto che il progressivo aumento del traffico su gomma finirà per esaurire la capacità stradale prima nei colli di bottiglia dell'itinerario e 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 il Monte Bianco. 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 (anno 2013), prevedendo la rimozione di questo collegamento mandante avendo evidentemente dato peso ad un Progetto Globale del trasporto modale europeo e non solo. Si dovrebbe trovare una soluzione diversa rispetto al "tutto strada" delle due alternative viste prima? In assenza del tunnel di base la soluzione che rimuove il collegamento mancante ferroviario è di intervenire per adeguare la linea storica, in particolare il tratto di valico. Il mercato ferroviario oggi richiede: una sagoma maggiore, treni lunghi, treni pesanti, perciò sono necessarie pendenze al massimo del 12‰ e un tracciato meno tortuoso. In assenza di queste caratteristiche la tratta tra Bussoleno e Saint Jean de Maurienne è la più anziana e problematica delle Alpi.

Qua abbiamo riportato alcuni dati su questa tratta con una pendenza massima maggiore al 30‰ quindi pendenza assolutamente al di fuori di quelle prescritte, una lunghezza della tratta di 88 km, una lunghezza delle gallerie di 50 km, una massima trainabile un locomotore 65 tonnellate, lunghezza treno 550 metri e altri parametri di sagome e sicurezza non confacenti.

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 contro i 200 treni 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 i costi nell'ordine di 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.

Una importante considerazione che non esula da un'analisi costi/benefici è quella ambientale. L'ambiente non può essere valutato alla stregua di un vantaggio o uno svantaggio economico, ma ne supera ogni valutazione la dove il problema ambientale diventa cogente. La Valle di Susa, la bassa Valle e la Città di Torino sono pervase 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; ma 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 a cittadini e operatori. Il depauperamento economico di tutta la Provincia di Torino e della Regione stessa 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, non più riproponibile in assoluto, 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 asservimento politico ad una frangia minimale per puri scopi elettorali in barba alle necessità di una regione e di una nazione. Pertanto in virtù delle considerazioni fatte si invita il Sindaco la Giunta e il

Consiglio Comunale a intraprendere sulla base delle loro competenze tutte le azioni siano esse di atti amministrativi di informazione o legali perché 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 in modo che la realizzazione del tratto transfrontaliero proceda spedita e la progettazione definitiva del tratto Avigliana Torino via Scalo Merci di Orbassano. Venga data piena solidarietà all'operato dell'Osservatorio e al Commissario di Governo nonché al Presidente di TELT per l'importanza e unica funzione svolta in questi anni di momento di confronto e valutazione nel rispetto delle esigenze del territorio, dei Comuni e dell'ambiente.

Orbassano 29 ottobre 2018 a firma di tutti i capigruppo componenti questa maggioranza.

Lettura un po' lunga ma non ho ritenuto opportuno farne una sintesi perché ogni passo a mio avviso va riportato e va letto al fine di comprendere meglio la nostra proposta e la nostra mozione. Quella che portiamo questa sera fra i banchi del Consiglio Comunale, è la continuazione è la seconda parte della discussione con la quale avevamo concluso lo scorso Consiglio quando come maggioranza ci schierammo a spron battuto in favore dello scalo merci di Orbassano, ribadiamo anche questa sera dovrà essere per forza di cose uno scalo di tipo passante e non di attestazione, e non potrà essere riutilizzata la linea storica per l'ultimo tratto da Avigliana a Torino. Non fa mai male a ripeterlo saremo sempre convinti di questa cosa e ci auguriamo che lo scalo di Orbassano non diventi non resti uno scalo fantasma quale adesso è.

Alla luce delle tristi novità del nostro governo centrale ci ritroviamo ancora una volta a difendere ciò che pensavamo fosse un diritto acquisito sancito da tutto questo elenco che vi ho fatto poc'anzi di accordi e leggi che abbiamo menzionato nella mozione. In un paese normale con un governo normale ci sarebbe la corsa ad accaparrarsi un'opera di questo genere, qua invece dato che il lavoro non manca, dato che la crescita economica è in costante ascesa, dato che il tasso di disoccupazione rasenta lo zero, siamo praticamente tutti occupati, il livello di inquinamento è bassissimo, facciamo di tutto per mettere i bastoni fra le ruote alla Torino-Lione – ovviamente quello che ho detto aveva un leggero tono ironico solo per alleggerire un po' la discussione, però in realtà c'è

ben poco da sorridere cari colleghi consiglieri. Il Piemonte l'ho già detto ma economicamente è un'area molto depressa, in special modo la Provincia di Torino è una zona geografica tra le più inquinate d'Italia data la sua morfologia, non essendo un'area particolarmente ventilata, è un'area molto inquinata, un'opera come la To-Lione in questo contesto va accolta a braccia aperte senza se e senza ma. Però amo supportare ciò che dico con alcuni dati, alcuni numeri, ne abbiamo già letti molti, ma io mi sono fatto consegnare una sintesi di uno studio effettuato da Clas PTS Group, una società di consulenza di esperti di analisi costi/benefici e studi socio-economici. I risultati di questa ricerca sono davvero molto interessanti. Il progetto di costruzione apporta 10,6 miliardi di valore aggiunto 3,6 in termini diretti, ossia per quanto riguarda il cantiere, 3,7 in modo indiretto, imprese e fornitori che vengono attivati, e 3,2 miliardi di indotti, ossia redditi, occupazione, fatturato. Sugli 11 anni saranno necessari 125.000 lavoratori a tempo pieno di cui il 73% in settori diversi, quindi non pensiamo che sia un'occupazione solo ed esclusivamente di tipo civile, edile ma ci sarà un'occupazione eterogenea, verranno coinvolti diversi settori, l'agricoltura, l'industria il commercio, i trasporti, il turismo, i servizi alle imprese, i servizi alle persone, ci sarà una grande ricaduta occupazionale più un 52.000 unità di lavoro, si aggiungeranno 52.000 posti di lavoro secondo questo studio. È giusto per farvi capire in termini di grandezza che sarebbe come occupare due Esselunga, due Fincantieri e due Fininvest e una volta e mezzo i dipendenti che attualmente ha ENI.

Il tunnel di base avrà un effetto positivo sul rapporto deficit/Pil già nella sua fase di costruzione, non occorrerà aspettare la sua messa in esercizio, ogni euro speso nella realizzazione produce un contributo al Pil di 3,77 euro quindi c'è un rapporto di un euro speso 4 di contributo al Pil circa. Questi dati dovrebbero convincere tutti sulla bontà dell'opera, sono dati incontrovertibili indiscutibili. Dati che solo una frangia faziosa non vuole o non può comprendere, una forza politica sistematicamente contro tutto ciò che possa portare sviluppo, ricchezza, opportunità, noi piemontesi torinesi orbassanesi siamo già stati abbastanza penalizzati, abbiamo perso le olimpiadi, rischiamo purtroppo di perdere la To-Lione, abbiamo rischiato di perdere la stazione FM5, è un bel numero di regalini che ci stanno facendo.

Ma cosa vuol dire di no alla To-Lione? Allora a prescindere dalla figuraccia a livello internazionale che ci certificherà come dei partner inaffidabili assolutamente non valutabili in futuro come partner economici e politici, ci sono una serie di risvolti e ricadute incalcolabili, dove un gran numero di attività non vedranno mai la luce in Piemonte a discapito dello sviluppo di tutti noi. Non pensate che la linea non si faccia, si farà ugualmente magari passando altrove, e noi saremo tagliati fuori per sempre dal passaggio delle merci che contano, saremo rilevati ad un inutile comparsa nel processo storico che sta venendo in Europa, un danno inestimabile, incalcolabile.

Ultimo ma non ultimo come abbiamo già anticipato. Quanto ci costerebbe tornare indietro: bisogna considerare le spese per la smobilitazione dei cantieri, le attrezzature le somme destinate al ripristino dello stato di fatto, l'occlusione degli scavi, la sistemazione idraulica delle gallerie, la restituzione dei fondi comunitari, gli indennizzi per la rescissione dei contratti in corso, e nella voce dei costi indiretti c'è sicuramente un contenzioso con i nostri cugini francesi che non è che possiamo dire: "no, scherzavamo in realtà non la vogliamo la TAV", in relazione alle opere da loro fatte sicuramente ci sarà da portare avanti qualche contenzioso, l'indennizzo ai gestori per gli investimenti atti non utilizzabili, i costi per la rescissione unilaterale nella concessione a TELT.

Si è calcolato all'incirca questo importo per l'eventuale nostro dietrofront, in questo caso si può parlare di dietrofront, si è calcolato sui 4 miliardi di euro. In sostanza la faccio breve, costerà di più bloccarla che portarla a termine. In merito all'analisi costi/benefici in aggiunta a quanto già letto nella mozione mi limito a dire che si tratta di un comportamento indecoroso di un Ministro che si rifiuta di ricevere ed analizzare la documentazione dell'unico governo organo ufficiale di governo in materia di Torino-Lione, un organo che ha attraversato diversi governi, lo abbiamo detto, è stato un organo molto trasversale. Adesso arriva Toninelli smentisce tutto, crea una commissione ad hoc realizzata per condannare quest'opera e buttiamo tutto all'aria, scherzavamo. Sicuramente dall'alto della sua esperienza di liquidatore sinistri sarà comunque esperto di come risarcire i danni cagionati a terzi, e su questo abbiamo un grande esperto, almeno siamo tutelati per questo aspetto. Sentivo il nostro amato vice premier Di Maio "la TAV è un'opera per sprecare denaro".

Detto da chi indebita di oltre 10 miliardi il nostro paese non per fare investimenti o creare sviluppo ma per darli probabilmente buttarli in un pozzo con questo fantomatico reddito di cittadinanza.

Vorrei spendere ancora due parole sull'ordine del giorno presentato in consiglio comunale contro la TAV proprio mentre il Sindaco, l'ennesimo tono molto ironico, ci sarebbe da ridere se non fosse vero, mentre il Sindaco era all'estero a cercare nuovi investitori, intanto a Torino si stava bocciando la TAV, si stava bocciando il futuro del Piemonte e di Torino. Comunque sarebbe comico sarebbe un'ottima barzelletta però purtroppo è la verità. Bisogna dare atto almeno di una cosa ai vostri colleghi di Torino: sono riusciti a portare a termine con successo il lavoro di unire la città, sono riusciti davvero a unire tutti, la destra con la sinistra i sindacati con gli industriali API, Camere di Commercio, diversi ordini, adesso magari il mio collega Marocco si dilungherà su questo aspetto. Siete stati roba che Don Bosco vi invidierebbe come siete riusciti a unire la città. Una cosa invidiabile, complimenti.

Comunque speriamo che molti si facciano un esame di coscienza e valutino che arroccarsi su delle posizioni giocando col futuro di una nazione non porterà a nulla di costruttivo. Il voto di questa maggioranza assolutamente sarà favorevole e ci auspichiamo che anche i colleghi di minoranza a prescindere dai gruppi consiliari dell'opposizione cerchino di capire quanto quest'opera sia importante per il futuro di tutti noi. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Guglielmi per l'esposizione. Apriamo eventuali interventi.
Luca Di Salvo, prego.

Consigliere Di Salvo

Naturalmente analizzata la mozione e premesso che come ho già detto nello scorso consiglio comunale alcune volte il tono del capogruppo Guglielmi mi sembra che vada un po' al di là del mero significato politico, nel senso che io non condivido questi attacchi ai consiglieri orbassanesi del Movimento 5 Stelle. Detto questo il Partito Democratico è favorevole alla TAV, fa parte della nostra campagna elettorale anche qui a Orbassano, sappiamo che la SFM5 è un

progetto compensativo della TAV quindi con tutte le debite valutazioni. Prenderemmo in considerazione il voto favorevole alla mozione qualora venissero stralciati tre punti – siamo meno organizzati di voi quindi dobbiamo dirveli sotto dettatura – sono tutti nella stessa pagina a pag. 3, quella sul considerato che: il nostro intendo è sempre nell’ottica di restare sui fatti nel senso dopo aver elencato i recenti atti amministrativi, cercare di scevrare un po’ dai commenti politici, quindi prima cosa da eliminare su nostra proposta è: seconda riga del considerato che, la parola “misteriosa”, poi seconda parte da eliminare alla riga 6 dove inizia la parentesi tonda: “dichiaratamente No TAV” fino al fondo di questo paragrafo e “i danni”, quindi la frase rimarrebbe così: dopo tutto ciò il nuovo governo con il ministro dei trasporti Toninelli ignorando gli impegni internazionali decide di rivedere il progetto lanciando una 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. Il Ministro recepisce un dossier inviato alla Sindaca di Torino e dichiara – poi la schermata del tweet – riteniamo assurdo che un comportamento di questo genere lontano dalle regole istituzionali e democratiche, questo ok, poi cancellerei come ultimo la frase successiva. Quindi queste sono le tre parti che come gruppo proponiamo di cancellare. Grazie.

Presidente

Prego consigliere Raso.

Consigliere Raso

Questa proposta di modifica è condivisa sia dal gruppo Uniti per Giovanni Falsone che dal Partito Democratico e allora se verrà anche condivisa dalla maggioranza e noi saremo ben disponibili quindi a votare insieme e condividere questa proposta. Grazie.

Presidente

Consigliere Suriani prego.

Consigliere Suriani

Grazie. Prendiamo atto che questa sera il PD di Orbassano entra un po' in contrasto con il PD di Rivalta perché De Ruggero si è già esposto più volte sul fatto che non è più d'accordo diciamo sulla linea TO-Lione così come è stata ipotizzata. Comunque detto questo abbiamo letto con attenzione la mozione presentata dai capigruppo della maggioranza. Si parlava prima di copia/incolla, constatiamo che le prime due pagine non sono altro che un copia/incolla della pagina Internet dell'Osservatorio per l'asse ferroviario della Torino-Lione e nelle pagine seguenti leggiamo una serie di considerazioni relative alla Torino-Lione per alcune delle quali riteniamo che sia giusto effettuare alcune semplici considerazioni. Si fa riferimento all'analisi costi/benefici che sta svolgendo l'attuale governo definita "misteriosa", evidenziando il fatto che non sia stato interessato l'Osservatorio. Sul contratto di governo è scritto nero su bianco che il TAV insieme ad altre grandi opere sarà sottoposto ad analisi costi/benefici per capire una volta per tutte se quell'opera sarà veramente utile per i cittadini e per il Paese intero. Terminata l'analisi si deciderà se realizzare l'opera o se indirizzare le risorse economiche verso altre infrastrutture più utili.

Una valutazione costi/benefici in realtà è già stata fatta, forse ve la siete persa, perché addirittura voi dite: "abbiamo a che fare con una valutazione in corso dell'analisi costi/benefici anomala che non precede la realizzazione dell'opera ma avviene con l'opera in corso". Dunque se non sbaglio per voi i lavori del TAV sono già iniziati dalla notte dei tempi, giusto? Quindi, allora l'Osservatorio ha già fatto la valutazione costi/benefici, forse vi è sfuggito, risale al 2012, se volete vedere il riferimento è il quaderno 8 dell'Osservatorio, e presentava delle previsioni successivamente smentite dai fatti e inattendibili, basta soltanto leggere le ultime righe a pag. 80 nel quaderno 10 dell'Osservatorio, e si capisce molto bene che le previsioni sulle quali si è basato tutto il progetto erano sbagliate, troppo ottimiste e che non hanno tenuto conto del contesto storico cioè almeno vent'anni di storia moderna. Aggiungo inoltre che la Corte Europea dei Conti con il rapporto n. 19 del 2018 che vi consiglio di andare a leggere, ha evidenziato che la decisione di costruire linee ad alta velocità si basa spesso su considerazioni politiche ed è raro che ci si avvalga di analisi di costi/benefici

per approdare a decisioni efficienti in termini di costi. Quindi avete citato più volte l'Europa e l'Europa vi rimanda a un'analisi costi/benefici.

Nella vostra mozione si evidenzia il fatto che il mercato ferroviario necessita di treni più lunghi e più pesanti, che il traforo del Frejus non risponde agli standard di sicurezza contemporanea previsti dalle normative europee. Anche in questo caso è necessario fare alcune considerazioni. Allo stato attuale la Svizzera, è l'unico paese dell'arco Alpino - Guglielmi però si perde alcune cose interessanti, secondo me - allora allo stato attuale la Svizzera è l'unico Paese dell'Arco Alpino che prevede una tassa per il trasporto merci su strada. Notare che questa tassa è stata introdotta ben prima degli interventi sulle infrastrutture. Tutto questo ha portato chiaramente all'utilizzo della ferrovia prevalente su quello della strada. In Italia e in Francia non esistono analoghe tariffazioni né si è mai espressa l'intenzione di farlo. Il transito di merci complessivo sull'Arco Alpino non cresce da oltre dieci anni. Lungo la direttrice Italia-Francia è in calo costante da vent'anni; la linea esistente attualmente in esercizio è interamente a doppio binario completamente elettrificata e il tunnel del Frejus è stato recentemente ammodernato. La linea ha una capacità di trasporto merci che risulta essere da sei a dieci volte superiore all'attuale traffico merci e comunque tripla rispetto al picco massimo registrato negli anni '90. Una delle motivazioni pro TAV nata di recente è la messa in sicurezza del tunnel del Frejus. Questa motivazione è una bufala. Se le condizioni del tunnel del Frejus non garantissero la sicurezza occorrerebbe intervenire con la massima urgenza sul collegamento alta velocità tra Bologna e Firenze che è caratterizzato da 74 chilometri di gallerie tutte a canna singola e tutte senza tunnel di soccorso. Nella mozione ci date dei dati tecnici, evidenziate il fatto che il mercato ferroviario richieda addirittura treni con sagoma maggiore, PC80. La nuova sagoma del traforo del Frejus dal 2012 è PC45 ed è giusto che si sappia che le ferrovie di Francia, Spagna e Gran Bretagna, hanno la sagoma massima PC45 quindi è chiaro a chiunque, e non a voi immagino, che il trasporto sia di TIR o meglio che il trasporto di treni che richiedono la sagoma maggiore di quella attuale, quindi maggiore alla PC45 non potrebbe proseguire oltre Lione - Torino.

Si passa poi alla variante ecologista della mozione da cui sembrerebbe scaturire il fatto che il potenziamento del trasporto su ferrovia è una scelta di tutela dell'ambiente. Pensiamo per un attimo alle problematiche che comporterebbero l'apertura di decine di cantieri con l'emissione di polveri, cantieri che necessiteranno di grossi fabbisogni energetici e idrici, pensiamo allo stravolgimento dell'ambiente e del paesaggio. Date per scontato l'abbandono dell'autostrada da parte dei TIR e il loro passaggio alla ferrovia, ma tutto questo non è dimostrabile. In Val Susa il transito medio da e verso la Francia è di qualche migliaio di veicoli al giorno, sulla tangenziale di Torino si arriva a 240.000 veicoli al giorno. Il vero problema del trasporto è quello del traffico pendolare da e per l'area metropolitana torinese. Torino ha una sola linea metropolitana e ci sarà poi la seconda, e la prima è ancora da completare tra l'altro, Lione ne ha 4 da vent'anni. Con il costo di 10 chilometri di TAV si costruiscono 16 km. di metropolitana.

Concludo evidenziando che non esiste un accordo internazionale fra Italia, Francia e Europa che prevede l'esborso di penali, l'Unione Europea mette a disposizione i finanziamenti che non vengono erogati solo quando le attività sono state già realizzate, presentando le fatture di spese già sostenute; pertanto la rinuncia all'opera non comporta alcun dovere di restituzione di fondi mai ricevuti. La Francia ha rinviato dopo il 2038 ogni decisione in merito alle opere da realizzare nella tratta di sua competenza.

In merito a tutto quanto evidenziato il voto alla mozione sarà di contrarietà nonostante le modifiche del PD eccetera, eccetera. Grazie.

Presidente

Prego consigliere Marocco.

Consigliere Marocco

Grazie Presidente ma vorrei fare anche io delle considerazioni personali in merito a questa mozione. Sono andato a tirare fuori un vecchio documento probabilmente redatto intorno al 2010/2012 che si diceva che l'Italia era il fanalino di coda del trasporto ferroviario europeo delle merci e andrò a leggere solamente alcuni estratti. Il sistema del trasporto merci in Italia da sempre

presenta un profondo gap rispetto agli altri Paesi europei dovuti all'egemonia del trasporto su gomma, nonostante quest'ultimo presenti maggiori aspetti critici rispetto agli altri comparti, basti pensare ai costi elevati alla forte dipendenza delle condizioni atmosferiche, stradali eccetera, eccetera.

Gli investimenti strutturali da una parte, le politiche di sostegno dall'altra, hanno privilegiato negli ultimi sessant'anni la rete stradale e autostradale e il trasporto merci e passeggeri su gomma. Si tratta di un paradosso se si considera l'indiscutibile sostenibilità ambientale del trasporto merci su rotaia ma anche le esternalità positive influenti sulla mobilità sul costo del carburante sull'incidentalità nei tratti autostradali fino alle influenze positive sul prezzo dei premi assicurativi e dei beni ad uso dei consumatori. Un interessante studio ha messo alla luce come il trasporto su rotaia sia il vettore più ecologico. Per ogni tonnellata di carico e per ogni chilometro percorso con un treno merci europeo nell'atmosfera penetrano mediamente 29 grammi di CO₂; nel caso di un trasporto su mezzo pesante, conforme alle normative anti-inquinamento le relative emissioni ammontano a 81 grammi circa il triplo rispetto alla soluzione precedente. Fatto questo poi sono andato su Internet e ho scaricato il curriculum del nostro Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di questo attuale governo. Leggo nella sua biografia che è laureato in giurisprudenza quindi fin qui il suo titolo di studio non prevede competenza di infrastruttura, passo alla sua carriera politica, dico avrà amministrato qualche Comune mediamente grosso, magari qualche infrastruttura l'avrà costruita. Leggo che alle regionali lombarde del 2010 si candida alla carica di consigliere regionale per la Provincia di Cremona ottenendo 84 preferenze venendo eletto. Nel 2012 si candida come consigliere comunale a Crema, ottiene 9 preferenze e pertanto non viene eletto. Successivamente viene eletto come deputato e poi successivamente come senatore, ho detto: avrà depositato in Parlamento o in Senato qualche proposta di legge, le proposte di legge che ha presentato sono: il 14.5.2013 deposita una proposta di legge costituzionale in merito all'abolizione delle Province di cui è primo firmatario, diciamo è una legge che non pochi problemi ci ha creato, ha firmato un emendamento del decreto scuola, una proposta di legge elettorale e i suoi maggiori interventi sono su argomenti elettorali. Allora mi viene da pensare come ha riportato l'architetto

Foietta ieri che l'analisi costi/benefici sulla TAV decisa dal governo è pilotata e con esito già scritto. È sempre più fondato il sospetto che sia costruita sugli stessi pregiudizi del Ministro Toninelli. Foietta continua che il Ministro Toninelli potrebbe passare alla storia per essere riuscito a privare l'Italia dell'unico collegamento ferroviario internazionale con l'Europa occidentale e a chiudere dopo 150 anni il primo traforo delle Alpi.

Tutto questo succede, prosegue Foietta, mentre gli altri tunnel ferroviari delle Alpi ben più recenti sono stati ormai sostituiti ai confini con Svizzera e Austria con nuovi tunnel di base sicuri e competitivi, che aumenteranno sempre lo svantaggio del nord ovest dell'Italia sull'asse occidentale.

Mi avvio alla conclusione e vorrei leggervi infine il comunicato congiunto che è uscito poco fa a firma di API Torino, Confapi Piemonte, Unione Industriale Torino, AMA, Federmeccanica, Confindustria Piemonte, C.N.A. Torino, Confartigianato Torino, Ascom, Confesercenti Torino, Confagricoltura Piemonte, CIA, Ance Torino, Ance Piemonte, Collegio Edile, Confapi Torino, Federalberghi Torino, Federalberghi Piemonte, C.D.O. Piemonte, Lega CoopPiemonte, Confcooperative Torino Piemonte Nord, Giovani di Yes for To Consulta degli Ordini e Collegi professionali di Torino, Union Camere Piemonte, Ordine degli Architetti di Torino, Ordine dei Commercialisti di Torino, Fim Cis Torino, Finlea C.G.L. Torino, Finlea C.G.L. Piemonte. Fil ... Torino, Feneal UIL Piemonte, non l'ho letto perché mi divertivo ma mi riaggancio a quanto detto dal collega consigliere Guglielmi, siete riusciti veramente a mettere d'accordo tutti. E il comunicato recita queste parole: lavorare tutti insieme per lo sviluppo e la crescita di Torino, del suo territorio e dell'Italia, con decisione uniti per il bene della nostra comunità, per il suo benessere attuale e futuro in Europa, senza etichette politiche ma con la forte consapevolezza dell'importanza del ruolo dei cittadini che amano questo paese. È quanto è emerso oggi da tutte le associazioni d'impresa dei lavoratori di categoria e degli Ordini professionali di Torino e Provincia convenute per concordare una linea d'azione di comune per la crescita e lo sviluppo del territorio. Non siamo, è stato sottolineato, contro qualcuno ma contro una politica che non tiene conto della realtà che tutti noi cittadini viviamo ogni giorno, una politica che non dà futuro alle nostre imprese attività al lavoro e ai nostri figli. È stato quindi stabilito al punto 1:

l'organizzazione di eventi che facciano sentire il peso e il significato della posizione di tutto il sistema economico che chiede strumenti per lo sviluppo e non per la decrescita, in particolare nelle prossime settimane le organizzazioni di impresa promuoveranno la convocazione a Torno dei loro consigli generali nazionali sul tema delle infrastrutture e della Torino-Lione. L'Ordine degli architetti insieme all'associazione di impresa si è fatta promotore di un successivo incontro per condividere sintetici punti programmatici e tecnici da offrire all'amministrazione. Al punto 2 stabiliscono ognuno con le proprie autonomie e modalità di invitare tutti gli associati alla manifestazione della società civile di sabato 10 novembre prossimo, promossa per favorire la realizzazione della TAV e una nuova politica delle infrastrutture, una partecipazione senza etichette, senza bandiere e senza simboli. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Marocco. Altri interventi? Consigliere Guglielmi, prego.

Consigliere Guglielmi

Molto rapidamente solo una risposta al collega e anche amico Luca Di Salvo. Io credo che i miei toni a volte magari possano un po' ... non credo che prevalgano mai o che siano eccessivi, capita magari che discutendo di una cosa che si ha a cuore come questa si possa un po' magari colorare i toni però sempre nel pieno rispetto di tutti i colleghi, a maggior ragione i colleghi del Movimento 5 Stelle che ... no, perché la mozione mi è stato detto che io ... però a maggior ragione i colleghi del Movimento 5 Stelle ...

Ci siamo anche confrontati un attimo velocemente come maggioranza e ci viene difficile modificare la nostra mozione ma semplicemente perché sono fatti oggettivi, che sia misteriosa questa analisi costi/benefici è sotto agli occhi di tutti, cioè non sappiamo nulla di questa roba qua, che sia anomala è normale che sia anomala, un'analisi costi/benefici che si fa in corso d'opera non ha ragione di essere, a maggior ragione poi quando i suoi componenti sono stati nominati per far saltare la Torino-Lione ci viene difficile pensare che sia un'analisi costi/benefici pertinente e chiara. Ci viene anche difficile togliere che il Ministro Toninelli twitta, non dialoga non risponde alle sollecitazioni del

Commissario della Torino-Lione perché la cosa paradossale è che Foietta più volte si è dimostrato disponibile a incontrare il Ministro Danilo Toninelli ma lui evidentemente aveva cose più importanti da fare che ascoltare l'arch. Foietta, quindi togliere questo anche non ci sembra molto opportuno.

L'ultima frase, inoltre non si riesce a capire non avendo nessun tipo di informazione su che base si articoli questa fantomatica analisi costi/benefici come sopra, cioè per lo stesso motivo noi proponiamo questa nostra mozione in versione integrale e ci auguriamo che anche i nostri colleghi la possano approvare. Con questo io vi ringrazio e ribadisco che la maggioranza voterà favorevolmente la mozione che ha presentato. Grazie.

Presidente

Grazie consigliere Guglielmi. Altri interventi? Consigliere Suriani, prego.

Consigliere Suriani

Grazie. Io vorrei solo adesso a prescindere dal discorso TAV vorrei fare solo un appunto al consigliere Marocco che ha creato questa pagliacciata nei confronti del ministro Toninelli ... querela per "pagliacciata"?

Pagliacciata non si può dire? Cosa posso dire? un sinonimo di pagliacciata ... comunque a parte questo il discorso del Sindaco ieri faceva riferimento al poco rispetto per i ruoli istituzionali e per le persone che li ricoprono; lei questa sera ha evidenziato palesemente entrambi gli aspetti. Grazie.

Presidente

Prego Sindaco.

Sindaco

Sì, lo ribadiamo: "Foietta si rassereni e vada tranquillo verso la fine imminente del suo mandato. Stiamo per completare sul TAV un'analisi costi/benefici finalmente oggettiva, così da indirizzare i soldi dei cittadini verso le vere priorità infrastrutturali del Paese". Questo è un Ministro?

Concludo.

Presidente

Altri interventi? Marocco prego.

Consigliere Marocco

Io semplicemente ho letto il curriculum del Ministro, cioè una persona che non riceve il commissario di governo pensa di avere delle competenze superiori degli altri per poter dare così in quattro e quattr'otto una sentenza su un argomento così importante? A me non sembra.

Presidente

Grazie consigliere Marocco. Se non ci sono altri interventi poniamo in votazione la mozione n. 13: Mozione dell'asse ferroviario Torino -Lione.

Favorevoli .. 11

Contrari ... 2 (Suriani e Veneziano)

Astenuti ... 4 (Taglietta, Di Salvo, Raso e Falsone)

Grazie a tutti. Passo ancora la parola al Sindaco un attimo.

Sindaco

Ringrazio tutti i cittadini che sono rimasti ancora qui con noi fino alla fine del consiglio, davvero coraggiosi, grazie mille. Saluto i consiglieri e gli assessori, al Segretario e ai Vigili e alle nostre due assistenti. Grazie mille per il lavoro fatto, scusate l'ora un po' tarda, grazie a tutti, buonasera.