

CONSIGLIO COMUNALE DEL 16.07.2015

Interventi dei Sigg. consiglieri

Mozione in ordine alle attività da intraprendere in conseguenza del potenziamento dello Scalo Merci di Orbassano, come previsto dal dossier "Piemonte Logistica"

Presidente

Ultimo punto: Mozione in ordine alle attività da intraprendere in conseguenza del potenziamento dello scalo merci di Orbassano, come previsto dal dossier "Piemonte Logistica". Ci legge la mozione il consigliere Beretta, ne ha facoltà.

Consigliere Beretta

Grazie Presidente. Prima di leggere interamente la mozione voglio precisare che si tratta di una mozione particolarmente importante perché riteniamo come maggioranza, che getti le basi per un'azione politica che riteniamo di fondamentale rilevanza per il nostro territorio. Vado a leggerla integralmente, è un po' lunga ma tant'è. Oggetto: Mozione in ordine alle attività da intraprendere in conseguenza del potenziamento dello scalo merci di Orbassano come previsto dal dossier Piemonte Logistica. Leggo le premesse.

Il progetto della Torino--Lione, dopo anni di elaborazione e di confronto all'interno dell'Osservatorio gestito dall'architetto Mario Virano con modalità che i sottoscritti gruppi consiliari condividono, e che ha coinvolto le rappresentanze tecniche di tutti i Comuni interessati anche marginalmente all'opera, e periodicamente tutti i Sindaci per aggiornarsi sui vari step della progettazione oggi è ormai una realtà indiscussa. 7 delle opere nella parte internazionale col tunnel di base e con i relativi finanziamenti europei e nazionali è un dato ormai inconfutabile e non più oggetto di analisi, poiché tutto è già stato verificato e programmato nei minimi particolari. Le opere collaterali a beneficio della Valle stanno seguendo anch'esse un loro percorso con la definizione in accordo con i Sindaci interessati delle priorità da mettere in campo. Un compito importante attende l'amministrazione comunale di Orbassano, ed è quello di capitalizzare al meglio una delle parti più importanti dell'intero progetto della Torino-Lione, la parte che direttamente ci coinvolge unitamente ai Comuni a noi limitrofi, ovvero la realizzazione dello scalo merci di Orbassano. Lo scalo merci di Orbassano oggi

è una grande infrastruttura ferroviaria sottoutilizzata a causa della sua conformazione strutturale. L'opera è originariamente nata come scalo di attestazione in una realtà di sistema ferroviario dove scali con questa caratteristica tipologica rappresentano una soluzione superata e non allineata con le nuove esigenze del trasporto merci, impostate sulla rapidità nella movimentazione delle merci stesse. Il progetto della Torino-Lione prevede la trasformazione dello scalo orbassanese da scalo di attestazione a scalo passante, creando così i presupposti per il pieno sfruttamento di tutte le potenzialità in considerazione della sua posizione strategica lungo la tratta ferroviaria, alla sua dimensione ottimale per le esigenze di sviluppo futuro e per l'adiacenza allo scalo intermodale Sito attualmente funzionale all'aspetto operativo. La futura evoluzione dello scalo va vista nell'ottica di un'opera primaria destinata all'attività della logistica e della distribuzione a servizio dell'intera città di Torino e della sua Provincia, poiché a tutti gli effetti l'opera diverrebbe il fulcro della distribuzione logistica delle merci nell'area torinese. L'attuale sottoutilizzazione dello scalo non costituisce una mera analisi di fatto, ma impone una necessaria valutazione politica in relazione ad un mancato sfruttamento di un grande potenziale che si traduce, e lo sottolineiamo, in una scarsa occupazione e una rendita economica di ritorno sull'intera zona, minimale rispetto alle potenzialità ed alle aspettative. Come amministratori dobbiamo necessariamente considerare che Orbassano, in termini di investimento, ha destinato allo scalo una rilevante porzione del suo territorio, area che in termini produttivi di sviluppo avrebbe potuto negli anni rappresentare una ricchezza per la nostra collettività ben maggiore rispetto all'attuale situazione di semiabbandono dello scalo. Il Sito che avrebbe dovuto rappresentare nelle prospettive dello scalo la parte dello smistamento operativo delle merci, assolve solo in modo marginale questa funzione primaria, ma lentamente ha assunto più la configurazione di un'area industriale che area di logistica-commerciale. Oggi ci sono tutte le prospettive di sviluppo reali e non solo ipotetiche come quando fu realizzato lo scalo merci. Orbassano è parte integrante del tracciato della Torino-Lione sulla tratta detta corridoio 5 che va da Lisbona a Kiev e che rappresenterà la più importante linea ferroviaria di alta velocità e alta capacità che attraverserà in senso orizzontale da ovest a est tutta l'Europa. Questi processi di trasformazione e cambiamento di una realtà di distribuzione della logistica di Torino e Provincia, che si sono modellati negli anni ed adattati

alle strutture esistenti creando una rete di distribuzione scombinata e non adeguata alle logiche di una città come Torino che per troppi anni ha subito l'inadeguatezza di un servizio così fondamentale, devono adeguarsi ed evolversi ad un modus operandi allineato alle maggiori città europee. La trasformazione in atto porterà ad un incremento di attività produttive nella zona, poiché il valore di un container in transito è decisamente inferiore del valore di un container che viene spaccettato e avviato alla distribuzione attraverso una rete logistica. Questa serie di operazioni crea un indotto di lavoro oltre a quello creato dall'aumento del traffico ferroviario dello scalo che comporterà al pari degli scali merci oggi operanti con questo sistema delle forti ripercussioni occupazionali. I numeri a cui si può fare riferimento parlano in base ai dati degli scali simili, da tre a cinquemila posti di lavoro nel giro di pochi anni. Orbassano ed i Comuni limitrofi non possono perdere un treno di questa entità, e proprio in funzione di questo obiettivo bisogna già da oggi mettere in campo una serie di azioni propedeutiche alla concretizzazione rapida del progetto. Le azioni dovranno necessariamente coinvolgere tutti i settori e gli operatori interessati dall'industria, al commercio, all'artigianato, ai Comuni limitrofi, alla Città Metropolitana, a RFI, alla Regione, al Sito, ai sindacati dei lavoratori, alle associazioni di categoria e chiaramente anche all'Osservatorio della Torino-Lione. Siamo di fronte ad una grande opportunità; non coglierla o coglierla impreparati significherebbe non saper svolgere il proprio ruolo di amministratori per il bene futuro e per lo sviluppo del nostro territorio e della nostra collettività. Ormai non ci sono più né sé, né ma, siamo di fronte ad una partita politica rispetto alla quale o si gioca a favore o si gioca contro. Non è più tempo di tentennamenti o di mezze misure.

Tutto ciò premesso e considerato i gruppi consiliari presentatori chiedono che il Consiglio Comunale approvando la presente mozione diano mandato e chiedono al Sindaco e alla Giunta per quanto di competenza di mettere in atto tutte le iniziative sul piano politico amministrativo propedeutiche al raggiungimento dell'obiettivo di rendere al più presto operativo lo scalo merci di Orbassano quale riferimento della logistica dell'intera area del torinese, e a tal fine di prendere tutti i contatti e mettere in campo tutte le azioni necessarie per informare i cittadini, promuovendo ogni tipo di iniziativa finalizzata alla concretizzazione del raggiungimento in tempi brevi delle fasi di completamento del progetto della Torino-Lione per la parte di attuazione e attraversamento dello scalo. Diano

inoltre mandato al Sindaco per ottenere il massimo ritorno in opere di recupero ambientale legate alla Torino-Lione ed agli interventi sul territorio finalizzati all'assolvimento della Legge Regionale n. 4 2001 in sintonia con la legge francese sulla demarche grand chantier che mira a rendere i cantieri non un disagio in attesa di un beneficio dell'opera futura, ma sin da subito una ricchezza per portare vantaggi e lavoro sul territorio. Questa mozione è stata firmata dal gruppo Forza Italia dal gruppo città per Gambetta, dal gruppo Progetto Comune e dal gruppo Obiettivo Orbassano.

Brevemente a margine della lettura voglio fare alcune considerazioni qua e là. Ormai è un dato assodato che la TAV si farà, quindi non è più in discussione questo aspetto, quanto meno sotto il profilo progettuale; parliamo di uno scalo ferroviario e quindi è proprio il caso di dire che questo punto non possiamo perdere il treno, è assolutamente azzeccata la definizione. Il potenziamento dello scalo merci è un'opportunità troppo importante perché la nostra comunità se lo faccia sfuggire. Il nostro Comune, questo è un dato fondamentale, ha dato molto in termini di territorialità per una infrastruttura che così com'è è ora null'altro che una cattedrale nel deserto sottoutilizzata. Voglio ricordare che allo scalo merci il Comune di Orbassano ha dato una quantità di territorio pari al 20% del totale del territorio comunale, quindi una porzione assolutamente significativa. È ora che questo sacrificio di territorialità venga adeguatamente compensato in termini di rivalutazione di una struttura che produrrà una maggiore occupazione in quanto uno scalo passante e non più di attestazione significa dare impulso all'asfittica attività di impresa sul territorio, creando potenzialità per la realizzazione di nuove imprese nell'ambito del settore della logistica.

Per queste ragioni approvando la mozione presentata in questa sede vogliamo dare mandato al Sindaco di attuare tutte le iniziative necessarie per favorire la realizzazione del potenziamento dello scalo merci nel più breve tempo possibile. Sottolineiamo il fatto che la nostra comunità ha bisogno di nuovi posti di lavoro e di nuova ricchezza. Nel presentare questa mozione ci rendiamo conto che la minoranza, o quanto meno una parte della minoranza, potrà avere delle riserve sul piano politico ad approvare una mozione che trova il suo fondamento nella realizzazione della TAV; ma in questo caso il dibattito non è più sì TAV no TAV, non ci sono più queste contrapposizioni. Sul piano politico e il terreno del confronto si sposta sul quesito se vogliamo responsabilmente fare qualcosa di

buono e positivo ed utile per il nostro territorio, o se per un principio di coerenza il dissenso rispetto a un'opera non condivisa si vuole negare ad Orbassano e ai suoi cittadini un'opportunità unica e irripetibile. Dal nostro punto di vista votare contro questa mozione significa dire no allo sviluppo economico del nostro territorio.

E con questo ho concluso, lascio la parola ai colleghi per il dibattito.

Presidente

Ringrazio il consigliere Beretta. Chiedo chi di voi vuole intervenire? Ha chiesto la parola la consigliera Pirro, ne ha facoltà.

Consigliera Pirro

Grazie Presidente. Vedo che il consigliere Beretta sa benissimo quali possono essere le nostre posizioni e cerca addirittura di rispondermi prima che io abbia parlato. Senza dubbio siamo contrari alla TAV, pensiamo che la premessa della mozione sia poco realistica; parlare di ottimo lavoro dell'Osservatorio, di un progetto e una realizzazione inconfutabili, mi spiace ma ci trova nettamente contrari. Oltretutto parliamo ancora di corridoio 5 nel testo della mozione, termine superato da qualche anno, dalla stessa Unione Europea che ormai parla di assi e per la Torino-Lione più precisamente di asse 6, per cui forse bisognerebbe leggere in maniera più approfondita i documenti che arrivano dall'Osservatorio... Sarà sempre quello, ma questo è un atto ufficiale, prima l'italiano non era un'opinione adesso lo diventa, ma chiamatelo come volete tanto noi comunque siamo sempre contrari, è un buco inutile nella montagna. ... Sì ma lo scalo merci è sotto utilizzato non solo perché è uno scalo attestante ma perché non ci sono le merci da trasportare. Il trasporto merci su gomma, - quello su ferrovia è praticamente morto qui da noi, perché non si è investito quando era il momento di farlo - quello su gomma si è andato riducendo sempre di più. Per giustificare economicamente il buco nella montagna, "la riserva indiana" come vuole definirla il Sindaco, ci vorrebbe un trasporto di merci notevolmente superiore a quello attuale a quello che si potrà verificare nei prossimi decenni perché ormai abbiamo perso tutta una parte di produttività che ci vorranno decenni per recuperare. Se addirittura mettessimo una tassa sui tir come prospetta di fare la Francia per finanziare la costruzione della tratta che spetta a

noi della Torino-Lione, ci vorrebbero 60 anni di un buon traffico merci su gomma per pagare il cofinanziamento della nostra tratta e verrebbe a cadere l'incentivo a spostare su ferrovia, perché se spostiamo su ferrovia non abbiamo la tassa per costruire il tunnel: è un gatto che si morde la coda. Non è che siamo contrari ad incentivare un'attività che possa creare posti di lavoro, ma parlare addirittura di 3 o 5.000 posti di lavoro nel giro oltretutto di pochi anni quando tutte le stime ufficiali di economia parlano di almeno vent'anni per recuperare il PIL perduto negli anni di crisi che stiamo ancora attraversando, perché non credo che ne siamo venuti fuori, è veramente fantascienza. Va bene, siamo i primi a dire che ci voglia il trasporto su ferrovia, che bisogna incentivare queste attività, ma per come è impostata e impiantata la mozione assolutamente non c'è proprio margine per poterla prendere in considerazione. Oltre tutto poi la ciliegina sulla torta è che sembra che lo scopo ultimo sia quello di puntare sulle compensazioni prima dell'avvio dell'opera, sui fondi che si presume che arriveranno ... io ho detto quello che mi sembra di interpretare, dal testo si parla di ... "mira a rendere i cantieri non un disagio in attesa del beneficio di un'opera futura ma sin da subito una ricchezza per portare vantaggi e lavoro sul territorio" è scritto qua, se interpreto vuol dire incassiamo subito le compensazioni. Ho detto "se io interpreto così", l'ho interpretato, se ho sbagliato poi mi correggerete ... è sempre un'opinione l'italiano, prima potevate dedurre quello che volevate sulle mie frasi, io non posso dedurre quello che è scritto nero su bianco. ... va bene, comunque parla di soldi che arrivano subito. Va bene, me la vado a rileggere.

Al di là di tutto questo rimaniamo contrari ... sì, vogliamo la riserva indiana. Volevo ancora aggiungere una cosa, se il Sindaco la smette di interrompermi fuori microfono, ritrovo il filo dei miei pensieri. Oltretutto sempre per restare sull'opera che è già iniziata, tutto pronto, siamo già lì pronti per salire sul treno, mi ricollego alle dichiarazioni di Foiatta che è il nuovo Presidente dell'Osservatorio che parla anche in un articolo del tratto della ferrovia metropolitana che interesserà Orbassano con la stazione che dovremo avere al San Luigi, è talmente tutto già fatto che quando sono stati approvati da questo Consiglio Comunale tutti gli atti per la costruzione della ferrovia metropolitana che sembrava dovesse essere pronta tra il 2017 e il 2018 c'era tutto un crono programma, per non parlare di tutte le dichiarazioni precedenti che la davano già finita nel 2012, 2013, 2015 e via discorrendo, Foiatta ha dichiarato nei giorni scorsi che l'obiettivo è quello di

realizzare questo intervento entro il 2019. Quindi le opere che interessano veramente il territorio le spostiamo sempre più avanti, la Torino-Lione è già finita e siamo pronti a saltare sul treno: è fantascienza secondo noi come ho già detto prima e continuiamo a ribadirlo. Per queste ragioni a questi progetti fantascientifici noi votiamo no. Grazie.

Presidente

Ringrazio la consigliera Pirro, Ha chiesto la parola il consigliere Gobbi, ne ha facoltà.

Consigliere Gobbi

Grazie. Per analizzare questa mozione parto subito prendendo in riferimento alcune cose dette dalla collega consigliera Pirro, dove lei ha parlato di alcune delle problematiche presenti all'interno della mozione. Sia io che il collega Michele Mango abbiamo cercato di leggerla perché siamo d'accordo sul fatto che questo sia assolutamente un argomento importante, un altro argomento in cui porre la nostra massima attenzione, è anche vero però che una mozione se la si vuole votare a favore bisogna appoggiarla in toto, se la si appoggia in parte ma si ritiene che ci siano degli errori si chiedono degli emendamenti o si cerca di concordare insieme dei piccoli cambiamenti, io credo che in questo caso qui fosse impossibile da parte nostra appoggiarla semplicemente perché effettivamente ci sono alcune delle parti fondamentali fondanti, per chi ha scritto questa mozione sulle quali non concordiamo e che quindi fosse a un certo punto impossibile chiedere dei cambiamenti e arrivare a snaturarla. Alcuni sono stati effettivamente segnalati dalla collega consigliera Pirro. Non è tanto una questione di essere sì TAV o no TAV, e dopo spiegherò anche bene in conclusione il perché, nelle premesse c'è quella che è la ragione d'essere della mozione: un compito importante attente l'amministrazione comunale di Orbassano ed è quello di capitalizzare al meglio - capitalizzare in effetti farebbe pensare ad un termine immediato, voi siete bravi a cercare di spiegare che non è tanto una questione immediata ma è una questione anche futura - capitalizzare al meglio è una delle parti più importanti dell'intero progetto della Torino-Lione, la parte che direttamente ci coinvolge unitamente ai Comuni a noi limitrofi ovvero la realizzazione dello scalo merci di Orbassano. Attualmente indubbiamente sottoutilizzato, definibile come forse è stato detto

“una cattedrale nel deserto” in quanto uno scalo passante in un momento in cui la stessa congiuntura economica non aiuta al suo sfruttamento. E tutto questo nell’ottica, ri-cito la mozione: di un’opera primaria destinata all’attività della logistica e della distribuzione al servizio dell’intera città di Torino e della sua provincia, collegata effettivamente al fatto che evidentemente il territorio di Orbassano non è l’unico che si candida a giocare al ruolo ma c’è anche qualcun altro che giustamente cerca di candidarsi in competizione a questo punto con quello che potrebbe essere il nostro territorio. Siamo d’accordo sul fatto che forse uno dei grossi problemi è citare il corridoio 5 all’interno di questa mozione, proprio perché sia dal punto di vista della documentazione ufficiale è oramai una dicitura superata, ma proprio perché quelle che sono state le analisi collegate a questo prospettato corridoio 5, quanto meno per quello che riguarda questi anni e gli anni immediati, non sono sicuramente positivi. Addirittura io avevo letto degli studi per cui se eventualmente mai si riuscisse a realizzarlo si parla, viste tutte le problematiche che ci sono non solo in Italia ma anche nei restanti Paesi stranieri che comporrebbero questo non più nominato corridoio 5, si potrebbe pensare in chiave ottimistica al 2073, quindi in questo caso è vero che state pensando al futuro. Una lettura assolutamente interessante da recuperare, se volete un po’ schierata, ma chi l’ha scritta si tratta di due giornalisti assolutamente coraggiosi, un libro che si intitola Binario morto, che cerca di uscire dalla vicenda TAV Torino-Lione, principalmente Val di Susa, ma cerca veramente di andare a vedere che cosa sta succedendo su tutta la tratta che in teoria dovrebbe partire dal Portogallo e dovrebbe arrivare a Kiev, mi fa particolarmente piacere citare in questo libro perché purtroppo pochi giorni fa è mancato uno dei due autori Luca Rastello, un coraggiosissimo giornalista e scrittore, giornalista per Repubblica e scrittore per diverse case editrici, grande giornalista di inchiesta come forse non ce ne sono più; leggendo questo libro viene fuori tutta quella che è la problematica su questo fantomatico corridoio 5, e quindi andarlo a inserire come punto fondamentale in questo momento di una mozione di questo tipo, secondo me è da fare con le assolute pinze. Così come sarebbe bello, però c’è scritto: la trasformazione in atto porterà ad un incremento di attività produttiva nella zona poiché il valore di un container in transito è decisamente inferiore del valore di un container che viene spaccettato e avviato alla distribuzione attraverso una rete logistica. Anche in questo caso non possiamo andare a sindacare sulla correttezza

grammaticale di questa frase, ci chiediamo anche se poi effettivamente un'eventuale evoluzione di questo tipo si potrebbe veramente trasformare in un indotto di lavoro, ma soprattutto in un indotto di lavoro a favore del territorio a fronte di quelle che invece potrebbero essere le problematiche banalmente ambientali e di gestione di un progetto di questo tipo. Dai 3 ai 5.000 posti è interessante vedere appunto quali sarebbero questi dati in base agli scali simili, la riteniamo forse una valutazione estremamente ottimistica; è chiaro che se fosse così potrebbe essere interessante. Orbassano e i Comuni limitrofi non possono perdere un treno di questa entità e proprio in funzione di questo obiettivo bisogna già da oggi mettere in campo una serie di azioni propedeutiche, proprio perché si vede questa possibilità come un bene futuro e un'importante partita politica da non perdere. Ok, ma noi pensiamo che ci siano anche tutta una serie di questioni ambientali da valutare su questa vicenda, ce ne sarebbero assolutamente, ce ne sono alcune immediate. È un territorio il nostro, lo abbiamo anche visto trattando di altri argomenti nel corso di questi anni per il consiglio comunale, fortemente appesantito da delle questioni ambientali e questo non andrebbe sicuramente a migliorare la situazione. Stiamo trattando di un area in cui ancora adesso ci troviamo la Servizi Industriali che non è mai stata rilocalizzata e chissà se mai lo sarà anche se ci sono stati tutta una serie di passaggi. Indubbiamente una delle questioni fondamentali sarebbe la realizzazione di uno scalo che però possa essere anche, dal punto di vista della rete ferroviaria interessante per l'accesso ai trasporti dei cittadini orbassanesi. Ci auguriamo che i tempi siano rispettati per la ferrovia metropolitana, in questo caso non ci sarebbe una grande comodità secondo noi; quello che però io trovo che sia la vera questione dirimente sulla nostra posizione nei riguardi di questa mozione, in particolare per quello che riguarda l'argomento. Spesso e volentieri di fa riferimento all'interno della mozione alla questione TAV - treno ad alta velocità Torino-Lione, che però ci dobbiamo ricordare, se non sbaglio, forse la collega Eliso Pirro è più esperta del sottoscritto su questo tema in quanto ha battagliato fortemente negli anni, si tratta principalmente di una linea passeggeri ... ma in realtà l'esperienza che c'è per quello che riguarda le stragrandi, forse il 99% delle linee ad alta velocità in tutto il mondo è che le linee ad alta velocità sono linee passeggeri. Quindi in questo caso è per questo che secondo me si sta ragionando ... Vedete, purtroppo questo è il grosso problema, che noi ... perché c'è un grossissimo problema

tecnico dietro tutta la vicenda per cui molte volte ci facciamo secondo me fregare, passatemi questo termine. Le linee ad alta velocità nascono principalmente per il trasporto di passeggeri; allora sarebbe molto bello dire che tutto quello che è stato fatto andrebbe anche a favore di un miglioramento, e tutti siamo d'accordo che è meglio il traffico merci su rotaia piuttosto che su gomma, anzi, questo è uno dei grossissimi problemi in Italia, ma in questo momento in realtà le cose vanno in modo diverso, ed è questo che a noi preoccupa molto, nel senso che questa mozione non prende in considerazione quello, che la struttura che in realtà viene realizzata ci viene venduta come una struttura per traffico merci ma che in realtà quando verrà realizzata sarà per i passeggeri, ed effettivamente se uno guarda i dati economici le linee a livello mondiale di alta velocità che si salvano solo quelle che hanno il traffico passeggeri e non il traffico merci. Per questo che secondo noi purtroppo questa mozione, appoggiamo il fatto di trattare con attenzione l'argomento, ma non è una mozione che ha delle basi in questo momento che possono permetterci di votarla. Cercate di capirlo, non vogliamo la riserva indiana, questo assolutamente no, ma non vogliamo nemmeno vendere il paese dei balocchi in un momento in cui in realtà questo paese dei balocchi sta andando da un'altra parte. Per queste ragioni non appoggiamo la vostra mozione. Grazie.

Presidente

Ringrazio il consigliere Gobbi. Ha chiesto la parola il consigliere Russo, ne ha facoltà.

Consigliere Russo

Grazie Presidente. Non vi è dubbio che è una grande opera che secondo me porterà dei benefici quando sarà completata. Quindi la mozione che ha letto il collega Beretta che ha un interesse sicuramente per la città, una mozione politica rilevante, non c'è dubbio che anche noi siamo per lo sviluppo della nostra città e non ci tiriamo indietro. Forse magari era meglio ragionarci un po' sopra su questa mozione, potendo fare anche qualche integrazione, perché poi quando in consiglio comunale la maggioranza impegna con una mozione, ovviamente se fa ragionare insieme anche la minoranza, secondo me sarebbe anche utile; ci sono aspetti che non possono non essere presi in considerazione. Ricordo anche l'FM5, il corridoio

importante, tutta una serie di considerazioni. Io per esempio sono uno di quelli che sostengo che le infrastrutture sono quelle che portano dei benefici al Paese, in questo caso anche per quanto riguarda la nostra città. È un'opera che va sempre definita come una priorità, lo abbiamo detto, lo abbiamo scritto, lo abbiamo anche sostenuto. L'unico aspetto che ci vede distanti, seppure questa sia una mozione non dico articolata ma anche ragionata, lontani da un voto favorevole e che se ci fosse stato il tempo necessario per poterci ragionare e fare qualche integrazione, a nostro avviso sarebbe stato utile. Quindi capitalizzare in termini positivi un'opera, capitalizzare il nostro territorio, che consente lo sviluppo sostenibile, sicuramente sono temi che condividiamo, non c'è nessuna ragione per cui non si possa condividere. L'unico aspetto ripeto che è una mozione che poteva essere anche ragionata. Io la butto lì come una provocazione ma che non è una provocazione è anche una proposta politica, si poteva fare anche un minimo di sospensiva del consiglio comunale, io ad esempio ho delle integrazioni da fare al testo, ve l'ho anche scritto, però evidentemente non ci sono le condizioni, e per questo non posso e non possiamo avallare questa mozione e sicuramente il nostro voto sarà un voto contrario. Grazie.

Presidente

Ringrazio il consigliere Russo. Ha chiesto la parola la consigliera Pirro, ne ha facoltà.

Consigliera Pirro

Grazie Presidente. Volevo solo precisare a verbale quello che ho risposto al consigliere Gobbi. Sulla carta il progetto dovrebbe essere per trasporto merci; in realtà dai dati tecnici esaminati da ingegneri competenti le caratteristiche saranno quelle di qualunque linea ad alta velocità passeggeri che non può sopportare le sollecitazioni dovute al trasporto dei treni per le merci che sottopongono le rotaie e la linea a delle sollecitazioni che non sarebbero tollerabili. Per tornare solo brevemente sulle dichiarazioni di Foietta ha anche dichiarato che questo scalo potrebbe servire per trasportare le nocciole dalla Turchia alla Ferrero. Bellissima affermazione, e ieri invece Ferrero ha dichiarato insieme a Chiamparino che aumenteranno le produzioni di nocciole in Piemonte per ridurre le importazioni dall'estero. Giusto per rimarcare che l'aumento di

merci, di trasporto, di utilizzo dello scalo per noi rimangono fantascienza. Grazie.

Presidente

Ringrazio la consigliera Pirro. Ha chiesto la parola il Sindaco, ne ha facoltà.

Sindaco

Grazie Presidente Alcune considerazioni qua e là che sono emerse dal dibattito. Bisogna anche rendersi conto che i trasporti sono sempre stati il motore del mondo e l'evoluzione rapida dei trasporti è un fenomeno che bisogna recepire e sul quale non si può rimanere arretrati su delle posizioni sbagliate secondo me. Vi faccio un esempio semplicissimo: quanti di voi avrebbero immaginato che la stazione più importante di Torino, che è sempre stata per antonomasia Porta Nuova, nel giro di pochi anni diventava una stazione di serie B e Porta Susa che era una stanzioncina da quattro soldi diventava la stazione più importante di Torino. Chi lo avrebbe mai detto solo dieci anni fa? nessuno. Se avessimo detto questo avrebbero risposto come risponde la consigliera Pirro: fantascienza. Oggi è una realtà completamente diversa, la stazione di Porta Susa è la stazione più importante di Torino, nell'ambito della quale passano tutte le cinque ferrovie metropolitane e si interfacciano, si interscambiano fra di loro. Questa è una grande opera, il passante è stata una grande opera che Torino finalmente è riuscita a portare avanti quindi grande merito a chi l'ha elaborata e chi l'ha portata a termine. Ormai è praticamente completa, manca un pezzo verso Caselle, manca l'FM5 però la struttura di base c'è già per supportare tutto. Porta Nuova è pur sempre una stazione importante, anche i treni ad alta velocità arrivano, ma non ci arrivano di passaggio, partono e arrivano, tutti quei treni che sono passanti non passano da Porta Nuova perché c'è una perdita di tempo per arrivare e andarsene via. Lo stesso concetto è per lo scalo merci di Orbassano. Lo scalo merci di Orbassano che è stato ideato si può dire già vecchio, quando anche la ferrovia allora statale avevano le tempistiche mnemoniche di arrivare a elaborare le modifiche e l'evoluzione dei trasporti, è stata elaborata e costruita era già superata, perché i tempi di entrare, scaricare e scambiare i vagoni e quindi ripartire sono talmente lunghi che non sono convenienti e interrompono oltretutto un flusso che potrebbe essere molto più veloce. Ecco perché la Torino-Lione prevede che diventi uno scalo passante. Ora non è semplicemente come

anche si è scritto nella mozione, un'opportunità, è una necessità perché dietro c'è un rischio molto elevato che se non viene individuato lo scalo merci di Orbassano come scalo della logistica di Torino e Provincia, 2.000.000 di abitanti, qui i camion diminuiscono, la logistica diminuisce; qui ci sono 2.000.000 di abitanti che orbitano intorno, se non viene individuato lo scalo merci a Orbassano, non rimane solo più come adesso sotto utilizzato, ma se viene fatto da un'altra parte, perché oggi lavoricchia, qualcosa fa, ma se viene fatto da un'altra parte lo scalo merci della logistica di Torino Provincia e di parte del resto del Piemonte, questo rimane abbandonato, che è una cosa completamente diversa dal sottoutilizzato. Sottoutilizzato vuol dire che è presidiato, abbandonato vuol dire abbandonato e ci troviamo lì dentro di tutto e di più. Io feci una battuta un giorno in una riunione dal Prefetto quando stavamo elaborando il progetto - e ribadisco il fatto che l'Osservatorio ha lavorato benissimo perché io c'ero partecipavo ed ho visto da sette anni a questa parte hanno fatto un lavoro eccezionale che ci hanno invidiato anche all'estero e che è stato preso ad esempio in Italia anche per altre opere da riproporre, quindi è assolutamente falso dire che non ha lavorato bene perché ha lavorato benissimo ed ha raggiunto dei risultati eccezionali - ebbene, feci una battuta dicendo, se non si fa lì lo scalo merci per favore smontatelo che io ci faccio Disneyland; una battuta ma non tanto lontana dalla realtà, nel senso che piuttosto che lasciarmelo così me lo smontate e ci facciamo qualcosa di grosso, perché è una ricchezza, è una parte considerevole del territorio di Orbassano che è stata presa ed utilizzata per queste cose. Avremmo saputo utilizzarla in modo sicuramente migliore rispetto a quello che è l'utilizzo che ne è stato fatto oggi, sono un paio di milioni di metri quadri più il Sito di fianco, arriviamo a tre milioni e rotti che praticamente sono una sventola di territorio del Comune di Orbassano, quindi è un rischio molto rilevante quello di vederlo spostare - ci sono forse politiche che spingono anche per andare da altre parti, la proposta a Novara non è poi così tanto difficile, chiaramente è un po' più lontana da Torino ma ci sono dei vantaggi - quindi noi dobbiamo muoverci se vogliamo portarci a casa la concretezza di questo discorso.

Poi ragionando un po' in termini di regressione felice, secondo me non è proprio il modo migliore per affrontare il futuro, dove invece di guardare al futuro ci si gongola nella riduzione delle merci. Ma non sarà così, questo non è il futuro, la storia del mondo non finisce qui; se in questo momento l'Europa ha un momento

difficile ...

Dicevo che è importante questa operazione perché c'è dietro tutto un indotto che può portare ricchezza al territorio. I 3/5.000 non è un sottostimato perché il rapporto viene visto guardando degli scali simili come Busto Arsizio che ha delle prerogative uguali a quelle che possono diventare quelle dello scalo merci di Orbassano; ebbene lì ci sono migliaia di persone che lavorano. Per spacchettare un container non è un danno, è un vantaggio perché parliamo di logistica non parliamo di scorie nucleari, quindi spacchettare un container e trasferirlo al Bertolini di turno che va a distribuirlo a Torino e Provincia, non è assolutamente un danno, è un grosso vantaggio perché si parla dei 150 euro che può valere un container di passaggio ai 700/800 euro che vale un container spacchettato, in media naturalmente, poi qualcosa di meno, dipende dall'entità della merce che spacchetti, se spacchetti dei materassi che sono ingombranti chiaramente avrai un ritorno minore, se spacchetti un container di orologi avrai un guadagno maggiore.

Parliamo del recupero dei costi, ma l'inquinamento non ha prezzo, le opere che vengono fatte per andare a ridurre l'inquinamento, il passaggio dei TIR che vanno avanti e indietro nella Valle, questa cosa nessuno la valuta? C'è un inquinamento enorme nella Valle Susa per i TIR che vanno avanti e indietro sull'autostrada e chiaramente verrebbero caricati sopra, perché non è vero che è solo per passeggeri ma è anche per merci, non è vero che traballano le rotaie se passa un merci, questa è l'ultima invenzione dopo l'amianto, non abbiamo mai sentito una cosa di questo genere, altrimenti le ferrovie sarebbero tutte da buttare via perché sulle nostre ferrovie passano treni merci e treni passeggeri perché noi a differenza della Francia che ha doppio binario, in Francia hanno i passeggeri e hanno i merci; perché la Francia è molto più avanti di noi nel settore ed è riuscita a fare l'alta velocità molto prima? Perché loro avevano una linea dedicata specificatamente ai passeggeri; poi le due linee quando arrivano in prossimità della frontiera italiana diventano una linea unica perché da noi c'è una linea unica che porta merci e passeggeri. Ma come si inventavano la Torino-Lione di farla passare dentro lo scalo merci di Orbassano per fargli fare tutto un giro turistico ai passeggeri secondo voi? Guardate dai finestrini, stiamo attraversando lo scalo merci di Orbassano, ma che stupidaggine è mai questa? È una linea mista merci e passeggeri perché in Italia sulle linee ferroviarie viaggiano merci e

passaggeri. Inventiamoci altre scuse, non esiste questa cosa. È evidente che quando era stato ideato e progettato il corridoio 5 era stato progettato e ideato in un'unica soluzione, un po' di anni fa, si parte da 15/20 anni fa queste progettazioni a livello europeo, vanno abbastanza avanti, sono molto lunghe con una situazione economica degli Stati e una prospettiva di recupero decisamente diversa, quella che è una crisi europea che ha coinvolto completamente tutti gli Stati. Ma noi non possiamo vivere perennemente nella crisi, usciremo dalla crisi, i cicli economici sono alternanti, non siamo in un ciclo di regressione felice fino in fondo, cominceremo finalmente fra un po' a vedere di nuovo un recupero economico, proprio per far fronte a questa esigenza che era sopravvenuta sono stati suddivisi a fasi gli interventi. La stessa Torino-Lione nel tratto di competenza italiana si è passati prima all'area del tunnel che è quella più importante perché noi sappiamo che i costi sono quelli legati al fatto che i treni vanno in salita, salgono fino a Bardonecchia attraversano il tunnel a quell'altezza e scendono dall'altra parte e quindi sono obbligati ad avere dei treni molto corti, a volte anche con due o tre motrici che spingono o in trazione; più si abbassa il tunnel – che si chiama tunnel di base proprio per quello – più si abbassa il tunnel più si possono fare dei treni lunghi fino a due chilometri di treno con una sola motrice, e qui ecco che viene il discorso economico della convenienza maggiore di utilizzare il treno sui quali vengono caricati anche i tir con il sistema ... Si sono scelte quelle che erano le priorità di intervento, una delle priorità di intervento era proprio realizzare il tunnel di base perché era condizione sine qua non allo sviluppo economico dell'area piemontese. Un altro punto strategico è lo scalo merci perché Torino è una città che ha una logistica lasciata al caso, che si è modellata così come io ho detto nella mozione, in base a quelle che erano le esigenze del momento, ma Torino non ha una logistica strutturata e funzionale, Torino ha bisogno di uno scalo merci logistico e ce lo abbiamo qui a disposizione. E questa è un'altra fase importante e già si sta ragionando su questa fase perché il tunnel di base è già dato “superato” come problema; è partito, è finanziato a livello europeo, si ragiona sul resto, non è che aspettiamo di finire il tunnel di base per poi cominciare a ragionare sullo scalo merci, ci siamo occupati del tunnel di base e subito dopo dello scalo merci e poi dei tratti che saranno in mezzo.

La legge 4 si rifà alla demarche grand chantier francese, è una legge un po' novità per il territorio italiano. Noi abbiamo sempre subito il concetto dei cantieri come

un danno in attesa di un vantaggio nella realizzazione dell'opera. Noi quando pensiamo a un cantiere e pensiamo subito ai disagi e speriamo finisca presto per poi avere l'opera. Il concetto della demarche grand chantier tradotta nella legge 4 regionale è fare in modo che il cantiere sia già di per sé un vantaggio, non un disagio ma un vantaggio. Allora su cosa si sta ragionando? I cantieri devono essere inseriti all'interno delle aree di recupero e non come sono state a volte cantieri passati anche per l'autostrada dove hanno preso delle aree libere, hanno fatto dei baraccamenti e poi sono rimaste abbandonate le infrastrutture, eccetera. Quindi una perdita di denaro, un'occupazione di suolo inutile e più che un vantaggio un disagio nei confronti del territorio circostante. Ma noi ad esempio avevamo ipotizzato e spingevamo sul discorso della cascina Delle Gonzole, altre strutture in altri posti da recuperare e da utilizzare come alloggiamenti per i lavoratori, alloggiamenti che poi vengono destinati e lasciati al territorio come convitti, come alberghi come strutture e infrastrutture necessarie, questa è la legge 4, non è farsi dare i soldi prima, quello lo chiede Plano... ma è semplicemente fare in modo che le infrastrutture per realizzare i cantieri, siano già di per sé un vantaggio e non uno svantaggio. Questo non vuol dire fare avere dei soldi ai Comuni, vuol dire spendere in modo razionale e intelligente i soldi che servono per realizzare i cantieri dell'opera. Le infrastrutture di per sé, la nostra economia si è anche fermata perché ormai sul territorio italiano abbiamo smesso di fare infrastrutture, le infrastrutture sono un volano economico importante lo dicevi tu giustamente Antonino Russo, è vero, io ci credo, e ritengo che le infrastrutture rappresentino una mole un intervento importante; uno dei grossi difetti del Patto di Stabilità è che ci impedisce di realizzare infrastrutture, il Patto di Stabilità dovrebbe giustamente contenere le spese dei Comuni, viste sotto forma di indebitamento ma non sotto forma di investimento, perché se un Comune ha disponibilità di fare investimento, realizza infrastrutture, fa girare i soldi e crea ricchezza in coloro che ci lavorano e che a loro volta pagano le tasse e si innesca quel meccanismo virtuoso di cui abbiamo voluto per anni della nostra economia. Quindi è importante sostenere i concetti per le infrastrutture, poi questa storia delle rotaie che traballano se passano le merci veramente è l'ultima che ho sentito. Grazie.

Presidente

Ringrazio il Sindaco. Mettiamo in votazione la mozione.

Favorevoli ...

Contrari ... 6 i consiglieri Bona, Russo, Gobbi, Mango, De Giuseppe e Pirro.

La mozione è stata approvata. Questo era l'ultimo punto all'ordine del giorno.

Ha chiesto la parola il Sindaco, ne ha facoltà.

Sindaco

Si chiude il consiglio prima delle vacanze, buone vacanze a tutti. Non abbiamo come dicevo prima la scadenza di fine settembre ma in ogni caso rappresenta una data importante perché per abitudine in quel momento si fa poi una variazione importante e potrebbe essere la prima settimana di ottobre, come dicevo prima. Ad ogni modo appuntamento a quel momento, chiaramente tutto il Comune è a disposizione come sempre per lavorare, avere chiarimenti eccetera. Buona serata a tutti. Grazie.

Presidente

Chiudiamo il consiglio comunale. Grazie.