

All'attenzione del Presidente dell'UMAVS
e del Consiglio dell'UMAVS.

MOZIONE

Visto

- la decennale situazione che coinvolge i territori della Valle Susa nella costruzione della linea TAV Torino-Lione;
- l'opposizione e le critiche portate a quest'opera dalle popolazioni e dalle amministrazioni valligiane;
- le recenti e ripetute decisioni di "temporeggiamento" prese dalla Francia in merito all'opera;
- il recente incidente ferroviario di Pioltello che impone una seria riflessione sulla gestione delle infrastrutture ferroviarie sul piano sia della manutenzione sia dei dispositivi antideragliamento installati sui vagoni ferroviari e, dunque, sulla destinazione dei fondi pubblici;
- la delibera CIPE n 67 del 7 agosto 2017 che recita "come indicato all'art. 2, punto 2.1, del citato Protocollo addizionale del 8 marzo 2016 all'Accordo del 24 febbraio 2015, il costo certificato a vita intera della sezione transfrontaliera è pari a 8.300,73 milioni di euro espresso in valuta gennaio 2012; che il suddetto costo certificato comprende, tra l'altro: i costi del Promotore pubblico TELT; il contributo per la realizzazione dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno, ai sensi dell'art. 18 del citato Accordo 30 gennaio 2012, stimati in 81 milioni di euro; gli oneri legati alla sicurezza dei cantieri, pari a 298,7 milioni di euro alla data di valuta gennaio 2012, di cui circa 200 milioni di euro per le opere della parte in territorio italiano che, ai sensi della prescrizione n. 235 della citata delibera di questo Comitato n. 19/2015, saranno rimodulati sui cantieri di tutte le lavorazioni previste nel progetto definitivo approvato; che il suddetto costo certificato non comprende i costi, totalmente a carico dei rispettivi Stati ai sensi dell'art. 18 del citato Accordo 30 gennaio 2012, per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento per un valore pari a 308,96 milioni di euro in valuta gennaio 2012, articolati come segue:

Descrizione	Quota Italia(milioni di euro)	Quota Francia(milioni di euro)
Espropri	79,20	75,00
Interferenze	60,91	29,62
Misure di accompagnamento	32,13	32,10
Totale	174,24	136,72

dove l'importo di 32,13 milioni di euro della quota a carico dell'Italia per le misure di accompagnamento (compensative), è relativo alle sole opere «di priorità 2» di cui alla citata delibera di questo Comitato n. 19/2015; che pertanto il costo complessivo a vita intera della sezione transfrontaliera è pari a 8.609,68 milioni di euro in valuta gennaio 2012; che il suddetto Protocollo addizionale 8 marzo 2016 dispone, all'art. 2.2, che gli oneri relativi al costo certificato alla data di valuta gennaio 2012 siano, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento previsto dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi nel 2029, e che tale attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino a completamento dei lavori; che tale verifica del tasso d'aumento effettivo dei prezzi per le grandi opere ha portato all'applicazione un tasso annuo nullo per il periodo 2012-2015 e pari all'1,5% per il periodo 2016-2029 e, pertanto, il costo complessivo della sezione transfrontaliera è rivalutato pari **9.630,25 milioni di euro in valuta corrente; che il suddetto Protocollo addizionale 8 marzo 2016 prevede, all'art. 2.3, che, fin quando l'ammontare totale delle spese attualizzate alla data di valuta gennaio 2012 non supera il costo certificato del progetto, la chiave di ripartizione delle spese reali è del **57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese**, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, e che, oltre tale importo, i costi saranno ripartiti in parti uguali tra la Parte italiana e la Parte francese, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno che sono totalmente a carico della Parte italiana.»;**

Considerato

- che nella delibera UMAVS del 28.9.2017 n. 23 il Consiglio dell'Unione ha espresso, tra l'altro, "di ribadire per l'Alta Valle Susa e per l'economia turistica piemontese l'importanza della linea storica con le stazioni internazionali di Oulx e Bardonecchia nell'intera ed unica tratta Torino-Modane, con un servizio giornaliero per tutte le stazioni e per tutti i paesi dell'Alta Valle";
- che sia nella delibera CIPE n 67 del 7 agosto 2017 sia in documenti ufficiali successivi (Modello di esercizio tratta nazionale lato Italia fase 1-2030, Osservatorio, 25 settembre 2017) non si parla mai di migliorie alla linea esistente da Bussoleno a Modane in quanto ricade sotto la tratta Internazionale che non prevede questo tipo di interventi e la conseguente valorizzazione delle stazioni internazionali di Oulx e Bardonecchia;
- per quel che riguarda i treni della neve, da sempre chiesti da alcuni comuni di questa Unione, essi vengono solamente previsti nel momento in cui la linea AV Torino-Lione sarà operativa, quindi dopo l'entrata in servizio del tunnel di base (Modello di esercizio tratta nazionale lato Italia fase 1-2030, Osservatorio, 25 settembre 2017, pag. 20: "Con l'esercizio della nuova linea ... c'è anche la possibilità di effettuare dei servizi veloci a servizio turistico della valle (treni della neve o della montagna). Il traffico regionale e il servizio metropolitano continua ad utilizzare la linea storica");
- che nonostante tutto rimane valida la legge n. 1 del 5 gennaio 2017, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 9 del 12 gennaio 2017, in cui si stabilisce che la linea storica nella tratta internazionale da Bussoleno a Modane passerà sotto la gestione di TELT;
- di aver discusso in sede di Consiglio UMAVS (delibera n. 23 del 28.9.2017) della documentazione mancante nella presentazione della variante di progetto derivante dalla Prescrizione n. 235 della delibera CIPE n. 19/2015: "le incongruenze risultano proprio

nella lettura degli atti: infatti mancano due documenti per la prescrizione 110 ovvero il modello di esercizio della Torino-Lione tappa 1 e 2. Cioè dimostrare la sostenibilità della linea storica Torino-Modane con la Torino-Lione" (consigliera Gagliardi) e "il problema di maggior interesse è quello inerente il futuro della linea storica, prendendo avvio dalla prescrizione n. 110 sull'esercizio, appunto, della linea storica" (Sindaco Avato);

- che il già citato documento "Modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia fase 1 -2030" approvato il 25 settembre 2017 sotto l'egida della Presidenza del Consiglio dei Ministri, conclude così la sua analisi " Non c'è dubbio, infatti, che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica di questi anni, che ha portato anche a nuovi obiettivi per la società, nei trasporti declinabili nel perseguimento di sicurezza, qualità, efficienza. Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò. Occorre quindi lasciare agli studiosi di storia economica la valutazione se le decisioni a suo tempo assunte potevano essere diverse" (pag. 58);

- che la tabella seguente, tratta dal documento di cui sopra, è inconfutabile;



- che nello stesso documento si legge al paragrafo 3.1 (La crisi economica, le politiche e i cambiamenti del sistema dei trasporti europeo) "il progetto di nuova linea ferroviaria nasce sul finire degli anni '90 all'interno di una crescente sensibilità per la protezione dell'ambiente naturale delle Alpi, che spinge a realizzare tratte ferroviarie con lo scopo di trasportare con il treno sia i mezzi stradali completi sia le unità di trasporto intermodali (UTI) riducendo il passaggio dei convogli completi nelle vallate alpine (servizio di Autostrada Viaggiante). Seguendo questa impostazione, il ruolo della ferrovia rimane complementare a quello, preminente, del trasporto stradale, con alcune importanti conseguenze sul servizio ferroviario:

- deve avere una elevata frequenza, in modo di ridurre i tempi di attesa dei mezzi stradali;
- di conseguenza, può utilizzare treni corti e leggeri, proprio perché frequenti;
- che percorrono una distanza limitata a circa 300 chilometri;
- e che devono disporre di sistemi di carico e scarico veloci.

Un simile servizio è compatibile con le caratteristiche della Linea Storica, proprio per la ridotta lunghezza e peso dei treni. Sono anni di grande sviluppo dell'economia e di costante crescita del volume degli scambi, che portano a stimare che la Linea Storica, la

cui portata massima fu stimata in 15/16 milioni di tonnellate/anno, non sarebbe stata sufficiente a garantire l'obiettivo di un adeguato livello di trasferimento modale. È opportuno soffermarsi sulle previsioni di traffico e sull'analisi costi benefici, che hanno sollevato molte discussioni, ampiamente riportate nel ponderoso Quaderno 8 dell'Osservatorio.

Le stime di traffico si basano su previsioni di sviluppo dell'economia: queste ultime non furono sviluppate specificamente per lo studio della linea. Furono utilizzate le stime elaborate dalla Commissione Europea, assumendo lo scenario intermedio tra i tre proposti, il cosiddetto "Decennio perduto" che prevedeva la ripresa dell'economia ma che si sarebbe tornati ai livelli pre-crisi con un ritardo di dieci anni. Si deve rilevare che le previsioni della Commissione Europea hanno ampiamente sovrastimato il traffico merci, perché non hanno saputo, come nella quasi generalità dei casi, prevedere l'intensità e la durata della crisi: è questo il principale motivo della sovrastima del traffico, molte volte, e giustamente, messa in evidenza in questi anni.

Accanto a questo fenomeno però, si deve prendere atto di un secondo scostamento dalle previsioni iniziali: sotto la pressione competitiva del "tutto strada", è cambiato il modello di funzionamento del servizio ferroviario, che ha beneficiato sia della straordinaria esperienza di esercizio delle ferrovie svizzere e sia della progressiva affermazione dei nuovi standard europei nonché delle STI. L'esperienza ha infatti dimostrato che l'uso della ferrovia per il trasporto accompagnato nella tratta alpina non è sostenibile sotto il profilo economico, seppure adatto al rispetto dei vincoli imposti dal cronotachigrafo per il trasporto su strada, dal contingentamento al traffico d'attraversamento su un territorio (es. quello svizzero) e a garantire il traffico nel caso di eventi critici (chiusura di un tunnel, abbondanti nevicate, manifestazioni di protesta lungo le autostrade alternative, ecc.); il treno può offrire un servizio competitivo solo a condizione di trasportare:

A) grandi quantità di merce, quindi con treni lunghi e pesanti su distanze elevate, tipicamente superiori ad alcune centinaia di chilometri;
 B) quantità comunque consistenti di merci sui servizi brevi ed al contempo frequenti, come è il caso tipico dei servizi retro-portuali di successo (es. Interporto di Rivalta per il porto di Genova, Interporto di Padova per il porto di Venezia, Interporto di Nola-Marcianise per il porto di Napoli, oltre a differenti casi all'estero)" (pagg. 26 e 27).

- che, dunque, lo Stato "si è sbagliato" ma che anche l'Unione Europea che aveva condiviso la stessa valutazione è stata tratta "in errore";

- che già nel 2006 la linea storica era sottoutilizzata: solo il 35% del traffico potenziale passava sulla linea ferroviaria e che oggi si cerca di giustificare comunque la costruzione della linea AV Torino-Lione (con lo scavo del Tunnel di Base del Moncenisio) ipotizzando che il traffico merci aumenterà proprio perché verrà costruita una nuova infrastruttura;

- che non tutte le nuove infrastrutture producono vantaggi per l'economia nazionale e locale e che (ad esempio) per la BRE.BE.MI non vi è stato alcun aumento di traffico;

- che il citato documento "Presidenza del Consiglio dei Ministri - OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE ADEGUAMENTO DELL'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE - VERIFICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO PER LA TRATTA NAZIONALE LATO ITALIA FASE 1 -2030", come nello stesso è scritto, è alla base delle decisioni che verranno prese in futuro;

- che inoltre il Presidente del Consiglio dei Ministri in data 1 dicembre 2017 decreta il nuovo mandato all'Osservatorio chiarendone la composizione con i rappresentanti dei comuni di Bussoleno, Chiomonte, Giaglione, Gravere, Meana di Susa, Mompantero,

Salbertrand, Susa, Venaus, Buttigliera Alta, Rivalta di Torino, Torino, Rivoli, Rosta, Orbassano, Avigliana, Borgone di Susa, Bruzolo, Chianocco, Chiusa di S.Michele, S.Didero, S.Ambrogio, S.Antonino di Susa, Vaie, Grugliasco, Moncalieri, Settimo Torinese, Trofarello, Bardonecchia, Exilles, Gravera, Mattie, Salbertrand, Oulx, Caprie, Cesana Torinese e Torrazza Piemonte, dividendoli in ambiti territoriali;

- che all'interno dello stesso decreto si ricorda che "Il Commissario straordinario attraverso l'Osservatorio, in cui assume il coordinamento della delegazione governativa già costituita in ambito dell'Osservatorio medesimo, pone in essere, con la partecipazione dei rappresentanti degli enti locali e degli altri soggetti interessati, tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione..." ma che, nonostante questa affermazione, "La partecipazione all'Osservatorio da parte degli enti locali non impegna gli stessi rispetto alle decisioni assunte in assenza del rispettivo consenso" (art. 2);

- che il presidente dell'Osservatorio Paolo Foietta in data 25 gennaio 2018 ha invitato tutte le amministrazioni di cui sopra a nominare un rappresentante entro la fine di febbraio 2018, e che citando l'art 2 scrive erroneamente "la partecipazione all'Osservatorio non impegna gli Enti Locali rispetto alle posizioni e/o alle decisioni che potranno essere assunte in merito al progetto, nelle diverse sedi istituzionali";

-che il risultato pare essere comunque la volontà di continuare con la realizzazione dell'opera, in particolar modo la costruzione del tunnel di base del Moncenisio e l'ammodernamento della tratta Bussoleno-Avigliana, come se non si fossero prese in considerazione le previsioni di traffico;

- che è necessario tener conto della costante crisi industriale che ha visto ultimamente il licenziamento nella nostra Regione dei lavoratori "Embraco" (purtroppo non un caso isolato: anche in Valle abbiamo vissuto queste tragedie) in favore della delocalizzazione in altri paesi che offrono alle imprese migliori soluzioni di stipendi e tasse e che potrebbero invece aver risoluzione occupazionale con gli stessi soldi usati per la costruzione della linea AV Torino-Lione nonché miglione per ospedali, scuole ed altri servizi pubblici essenziali.

Impegnano

- il Consiglio dell'Unione Montana Alta Valle Susa ad esprimersi in modo chiaro su questa vicenda e chiedere agli Enti preposti l'abbandono della costruzione del tunnel di base ormai ingiustificato dai dati di previsione di traffico ;

- il Consiglio dell'Unione a sostenere posizioni di sviluppo del territorio e occupazione dei valligiani derivanti da finanziamenti pubblici statali e da bandi Europei per i settori del turismo, agricoltura ecc. senza svendere l'economia montana con le compensazioni CIPE di cui abbiamo visto in questo documento lo stanziamento di fondi sufficienti per ciò che è stato realizzato fino ad ora e non altri stanziamenti per coprire attività di sviluppo montano : infatti gli unici soldi per le compensazioni sono già stati dati ai comuni di Susa e Chiomonte e impegnati in progetti ben definiti.

Oulx, 25.2.2018

Bianco Franca



Capella Leonardo



Comba Paolo



Gagliardi Monica

