

CITTA' DI VERCELLI

Consiglio Comunale

Vercelli 29/10/2018

Al Presidente del Consiglio Comunale
Al Sindaco
Al Segretario Generale

I sottoscritti consiglieri comunali propongono il seguente Ordine del Giorno.

OGGETTO: “LA TAV E IL PIEMONTE NON FINISCANO SU UN BINARIO MORTO”.

PREMESSO CHE

- la ferrovia ad Alta Velocità/Alta capacità (AV/AC) Torino-Lione (TAV) è una nuova connessione ferroviaria internazionale rivolta al trasporto merci e passeggeri fra Torino e Lione e più in generale fra l'Italia, la Francia e l'Europa;
- grazie all'attuale linea AV/AC e alle sue interconnessioni con la linea storica Torino-Milano, Vercelli, il Piemonte orientale e l'intera Regione dispongono di un sistema di collegamenti ferroviari che deve poter contare su un adeguato sbocco internazionale sia sull'asse est-ovest verso la Francia e l'Europa, che su quello nord-sud con il “terzo valico”, pena il progressivo isolamento del Piemonte;
- la TAV, quindi, non è solamente “una ferrovia locale” ma un segmento essenziale del corridoio ferroviario che attraverserà l'Europa, dall'Atlantico ai confini dell'Ucraina per collegarsi alla via della seta, verso la Cina;
- quest'opera, di cui la galleria di base è uno snodo essenziale, rappresenta un intervento di importanza strategica nell'ambito della rete europea dei trasporti e pertanto riveste un rilievo prioritario per l'intera Unione Europea;
- la linea attualmente in funzione e in particolare il tunnel esistente (Traforo ferroviario del Frejus), sono costruiti con tecnologie del passato e al limite di una ridottissima capacità di trasporto per l'inevitabile obsolescenza di una infrastruttura civile, come numerosi casi, anche tragici, nel mondo e in Italia dimostrano in modo inequivocabile;
- le misure di sicurezza sul tunnel esistente limitano il transito dei treni merci e dei treni passeggeri, perché in un tunnel costruito nell'800 non possono essere garantiti gli standard minimi di sicurezza, ormai ritenuti indispensabili nelle gallerie ferroviarie lunghe e profonde di tutto il mondo;
- le tre direttrici tra il Piemonte e l'Europa attraverso l'Arco Alpino occidentale sono già al limite della loro capacità e costituiscono un sistema fragile;
- dire no al nuovo tunnel di base per la TAV e a questa infrastruttura ferroviaria equivale a costruire un muro fra Italia e il resto dell'Europa, mettendo a rischio la via alpina che da oltre duemila anni è un naturale passaggio per persone e merci e contribuendo così allo spostamento dei futuri flussi merci verso altre aree geografiche meglio connesse, con grave danno per il Piemonte e tutto il Nord Italia;

CONSIDERATO CHE

- il trasporto delle merci su rotaia in modo semplice, economico e veloce è la base imprescindibile per garantire lo sviluppo industriale di qualunque territorio;

- l'intervento della TAV si rende sempre più improcrastinabile alla luce del fatto che i lavori di ammodernamento della linea oggi esistente non sono sufficienti a soddisfare il volume di merci che viaggia nell'area e che dovrebbero viaggiarvi nel futuro (prova ne è il crescente traffico stradale pesante lungo l'autostrada che attraversa la Valle di Susa);
- rinunciando a quest'opera si opterebbe, inevitabilmente, a favore del traffico veicolare pesante, con tutte le conseguenze in termini di maggior inquinamento, non solo lungo la Valle di Susa ma in tutta la Pianura Padana, che è già una delle zone a più alto inquinamento atmosferico d' Europa;
- il potenziamento e lo sviluppo della rete ferroviaria, nonché la realizzazione della rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità Ferroviaria Torino-Lione, sono di straordinario rilievo per il sistema di mobilità, delle comunicazioni e per i processi di sviluppo economico e produttivo dell'Italia ed in particolare di un'area, quella della Pianura Padana, che da sola produce circa il 70% del PIL nazionale;

PRESO ATTO CHE

- nel 2001 fu sottoscritto il primo accordo per la realizzazione della linea TAV dall'allora presidente del Consiglio Giuliano Amato e dal Presidente Francese Jaques Chirac in cui i due governi si impegnavano a terminare il tratto italo-francese;
- il costo per il completamento dei 65 km di linea che collegano Bussoleno a Saint Jean de Maurienne ammontano complessivamente a 8.6 miliardi certificati. A seguito dell'accordo preliminare del 2001 tale importo è per il 40% a carico della Unione Europea, per il 25% a carico della Francia e per il 35% a carico dell'Italia;
- nel corso del tempo il progetto ha subito molte trasformazioni mantenendo però come imprescindibile la realizzazione di una nuova galleria di base da 57 km, a doppia canna;
- nessuna opera infrastrutturale è stata sottoposta a così approfondite analisi costi-benefici e Valutazioni di Impatto Ambientale (oltre 7 valutazioni socio-economiche-ambientali realizzate negli anni da diversi soggetti internazionali di cui due commissionate direttamente dalla UE);
- il progetto è stato oggetto di innumerevoli ricorsi amministrativi, molti dei quali promossi dagli oppositori, tutti risolti in favore dell'opera;
- ad oggi sono stati scavati oltre 25 km di gallerie (che in caso di sospensione dovrebbero essere ripristinate e mantenute senza alcuna finalità), impiegando oltre 800 persone tra tecnici ed operai, ed è stato contrattualizzato il 20% delle opere;
- ad oggi sono stati già scavati più di 6 km di quella che dovrà essere una delle due canne del tunnel di base, la spesa già sostenuta ammonta a oltre 1 miliardo di Euro;
- in caso di annullamento dell' opera da parte del Governo Italiano, la restituzione all'Europa e alla Francia di quanto già investito, oltre al costo dei danni, potrebbe superare i 4 miliardi di euro, che graveranno sulle spalle dei contribuenti italiani senza avere nulla in cambio, determinando così un incredibile spreco di risorse già stanziare;
- la rinuncia a questa infrastruttura avrà effetti devastanti in particolare per il settore edile, già in grande sofferenza in Italia, ma avrà anche ripercussioni pesantissime su tutto il comparto industriale Piemontese e nazionale, mettendo in crisi circa 8000 posti di lavoro in Italia e Francia, precludendo l' accesso a gare d'appalto ancora da bandire, molte delle quali appetibili anche per le PMI del territorio, con un' innegabile ricaduta negativa sul territorio piemontese e sull'intero sistema economico della Pianura Padana;

PRESO ATTO CHE

- il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli e il vicepremier Luigi Di Maio hanno manifestato contrarietà verso quest'opera;

- il Consiglio Comunale di Torino, con la maggioranza pro-tempore al governo del Movimento 5 Stelle, ha votato contro la realizzazione dell'opera;
- su organi di stampa sono documentate le seguenti affermazioni del vicepremier Di Maio: «Da sempre noi siamo contrari alla TAV, e soprattutto è nel contratto di governo»; «Credo che in questo momento nessuno del Governo a Roma abbia intenzione di foraggiare quell'opera»;
- il Ministro Toninelli ha così replicato su *twitter* al commissario governativo per la Torino-Lione Paolo Foietta «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»;

CONSIDERATO CHE

- il cambio di rotta su questioni infrastrutturali e strategiche rappresenta un enorme danno per la credibilità del nostro paese;
- rinunciare alle infrastrutture significa rinunciare allo sviluppo commerciale e turistico dell'intero territorio nazionale;
- le connessioni con i grandi corridoi europei sono parte indissolubile del rilancio delle nostre aziende manifatturiere;
- i ritardi nella realizzazione della linea TAV Torino-Lione stanno mettendo a rischio anche i contributi dell'Unione Europea per un'opera strategica per lo sviluppo e l'ammodernamento infrastrutturale dell'Italia;
- un eventuale blocco della TAV non significa solo rinunciare al collegamento tra Italia e Francia ma vuol dire anche tagliare fuori il cuore produttivo italiano e marginalizzare il Piemonte, con inimmaginabili ripercussioni economiche sul livello occupazionale, in particolare dei giovani;
- i dubbi del Governo sulla TAV si sommano alla titubanza del Governo su altre infrastrutture strategiche per il Piemonte, come il completamento della Asti-Cuneo e il "Terzo Valico", mettendo così a rischio lo sviluppo della nostra regione e logorandone le relazioni economiche a livello territoriale, nazionale e internazionale;
- l'infrastruttura della TAV è programmata per operare per 120 anni dando respiro europeo ai nostri territori per oltre due generazioni, come la lungimiranza di Cavour aveva fatto con il traforo esistente;
- il traffico su rotaia è l'unico vero strumento per ridurre il trasporto pesante su gomma e quindi uno strumento utile a ridurre l'inquinamento atmosferico, migliorando l'ambiente e riducendo l'incidenza di malattie direttamente correlabili;

Tutto ciò premesso e considerato, il Consiglio Comunale di Vercelli

RITIENE

- indispensabile la realizzazione e il completamento della linea ferroviaria AV/AC Torino-Lione per lo sviluppo della Regione Piemonte e con esso della città di Vercelli e del Piemonte orientale;

INVITA IL SINDACO E LA GIUNTA

- 1) ad adottare le opportune iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, per invitare il Governo a procedere con la massima urgenza al completamento dei lavori dell'Alta Velocità/Alta Capacità Ferroviaria Torino-Lione;
- 2) a inviare il presente Ordine del Giorno al Presidente della Regione Piemonte, ai Consiglieri Regionali e ai Parlamentari eletti in Piemonte allo scopo di sostenere ogni iniziativa rispettivi territori per la realizzazione di quest'opera.

I Consiglieri Comunali

Michele Gaietta

Maurizio Randazzo

Gian Luca Zanoni

Adriano Brusco

Paolo Campominosi

Norberto Greppi