



NON DIMENTICHIAMO I PUNTI FERMI SULLA LINEA FERROVIARIA TORINO- LIONE E SULLA COLLINA MORENICA

**Lettera aperta del COMITATO NO TAV di Rivalta ai Cittadini, al Sindaco e ai Consiglieri Comunali del
Comune di Rivalta di Torino in vista del Consiglio Comunale del 17 settembre 2008**

Le vicende che sulla Torino-Lione si sono susseguite negli ultimi mesi lasciano perplessi per le modalità decisionali utilizzate dalla Conferenza dei Sindaci della Val Susa e dell'area metropolitana torinese e per i contenuti delle scelte politiche.

In solitudine, blindando documenti e processi decisionali, i Sindaci hanno delineato un percorso denso di rischi e contraddizioni, evitando approfonditi confronto con i Comitati territoriali e ignorando alcuni punti fermi, alcune premesse fondamentali che non si possono dimenticare in quanto patrimonio comune di tutti i soggetti che in questi anni hanno studiato e approfondito l'evoluzione del progetto TAV:

- le criticità dell'opera in ordine agli impatti ambientali e sociali;
- la situazione di crisi economica nazionale e globale;
- l'assenza di una qualsiasi seria analisi su costi/benefici;
- la priorità di efficaci politiche modali per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, iniziando ad utilizzare le strutture esistenti e valutando i risultati raggiunti prima di procedere a qualsiasi altra progettazione, seppur preliminare.

Con la relazione finale dei tecnici nominati dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa intitolata *F.A.R.E. - Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti* -, che reca la data del 17 giugno, viene infatti proposta la costruzione di un'opera in quattro fasi, partendo dalla necessità di trasporto merci e passeggeri all'esterno e all'interno della città di Torino per poi giungere all'ipotesi di costruire una **nuova linea ferroviaria attraverso la Collina Morenica fino a rappresentare l'inevitabilità del raddoppio del tunnel verso la Francia**. Questo documento lascia intravedere un'ipotesi di tracciato che si fonda su dati e flussi di tipo trasportistico non dimostrati e sostiene e alimenta la visione del fare facendo da ponte verso l'atto seguente: il cosiddetto documento di Prà Catinat del 28 giugno.

I *"Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio"*, concordati appunto a Prà Catinat tra i diversi soggetti dell'Osservatorio Tecnico, **diventano, nei fatti, un "via libera" alla progettazione preliminare per l'avvio della realizzazione dell'opera**.

Tale accordo, che verrà presentato al Tavolo Istituzionale convocato per il 29 luglio a Palazzo Chigi, si rivela un atto politico inaccettabile poiché **assolutamente incoerente con la missione originariamente attribuita all'Osservatorio, e cioè analizzare SE l'opera era utile e necessaria**.

Come non ricordare che sull'evoluzione della domanda di traffico e sulla capacità di risposta della linea storica l'Osservatorio aveva fornito due valutazioni tecniche chiare e inequivocabili:

1. la linea ferroviaria esistente in Val Susa non è satura, può ospitare un traffico da 3 a 5 volte quello attuale;
2. non ha senso parlare di infrastrutture in assenza di efficaci politiche per il trasferimento delle merci da strada a ferrovia.

A Rivalta, a fine gennaio 2008, era stata anche organizzata una serata pubblica informativa su queste due importanti conclusioni. Era stata promossa dall'Amministrazione e intitolata *"VEDIAMOCI CHIARO – Il punto sull'Osservatorio"*.

All'incontro di Palazzo Chigi del 29 luglio vengono invitati i Sindaci dei Comuni interessati *"per l'esame e l'approvazione dei Punti di accordo (di Prà Catinat) per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio"*. La convocazione precisa che *"nel corso dell'incontro dovranno essere definite le modalità, gli sviluppi operativi e le garanzie per la progettazione preliminare, per l'aggiornamento del 'dossier' europeo e per l'attivazione delle prime misure di riequilibrio modale e di miglioramento del trasporto passeggeri nei territori interessati"*.

Il Governo, anche sulla base del documento conclusivo di Prà Catinat, e d'intesa con la Regione Piemonte, il Comune e la Provincia di Torino assume delle decisioni operative, riassumibili in 8 punti. Tra questi **"avviare le**



procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova Linea Torino-Lione, dal confine francese a Settimo... I Sindaci non firmano il verbale, riservandosi di ritornare nei territori per confrontarsi con i propri Consigli Comunali.

Il documento sul quale le Amministrazioni dovranno pronunciarsi in questi giorni è proposto da un Gruppo di lavoro della Conferenza dei Sindaci ed è datato 29 agosto. Il punto 4 recita:

"Gli Enti Locali, a fronte della volontà del Governo di procedere alla progettazione unitaria della nuova linea dal confine francese a Settimo Torinese, non condividono l'urgenza di tale scelta che dovrebbe essere preceduta dalla piena attuazione della fase Zero del "Fare" [utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti]. Ciò nonostante danno mandato ai tecnici di loro fiducia nominati all'interno dell'Osservatorio di partecipare all'individuazione dei presupposti e di evidenziare le criticità della **progettazione preliminare del nodo di Torino, del potenziamento dell'interporto Sito, della tratta Orbassano-Avigliana, della tratta Avigliana-Susa e della tratta di valico ...**"

Ormai è chiaro, l'Osservatorio passa alla fase 2, ovvero passa dalla verifica **SE** l'opera è utile e necessaria al **COME** realizzare l'opera avviando una progettazione preliminare del tracciato.

Nella serata di mercoledì 17 settembre il Consiglio Comunale di Rivalta si pronuncerà su questo ultimo documento. Il Sindaco e i Consiglieri Comunali si ricorderanno e saranno coerenti con quanto deliberato in occasioni precedenti?

Per memoria riprendiamo alcuni passi della delibera del 28 luglio (la sera precedente dell'incontro di Palazzo Chigi):

"IL CONSIGLIO COMUNALE...RITIENE CHE...non sussistono le condizioni per l'avvio di attività di progettazione, ancorché preliminare, in quanto non sono definiti, formalizzati e assegnati ruoli, competenze e garanzie inerenti il puntuale rispetto degli obiettivi e la verifica dei risultati relativi alle fasi previste dal documento FARE, nonché le modalità di coinvolgimento nei processi decisionali delle amministrazioni comunali e delle popolazioni interessate ..."

E inoltre...

"IL CONSIGLIO COMUNALE...RITIENE CHE...le indicazioni contenute nel documento FARE, nella relazione finale dell'Osservatorio Tecnico e nel dossier europeo in merito ad ipotesi di nuove linee ferroviarie che attraversino la Collina Morenica e la fascia fluviale del Torrente Sangone, sono in contrasto e pertanto incompatibili con le deliberazioni già votate in Consiglio Comunale".

E in ultimo ...

una promessa contenuta nella delibera del 7 febbraio di questo stesso anno, di cui ancora non si vede alcun segno di attuazione:

"IL CONSIGLIO COMUNALE...CONSIDERATO CHE...Negli ultimi anni l'Amministrazione Comunale di Rivalta si è pronunciata per la salvaguardia, la qualificazione e il miglioramento degli ambienti naturalistici della Collina Morenica e del Torrente Sangone, anche attraverso l'istituzione e l'ampliamento del Parco del Sangone e con la predisposizione di vincoli urbanistici ed idrogeologici della Collina Morenica...DA MANDATO AL SINDACO di avviare consultazioni con gli altri comuni interessati per l'avvio delle procedure necessarie all'attivazione di strumenti di tutela sulla Collina Morenica quali l'istituzione di un apposito parco."

I Comitati NO TAV si sono dati un compito da 18 anni: difendere la qualità dei nostri territori, la salute di noi cittadini e cittadine, le risorse economiche del nostro paese contro la devastazione territoriale, l'attentato alla salute e lo spreco delle risorse economiche conseguenti alla costruzione dell'inutile opera ferroviaria Torino-Lione. Queste in sintesi le ragioni della nostra opposizione che sono state ampiamente dimostrate dal lavoro dell'Osservatorio Tecnico.