

1A-S-15-PCC-CG

Gruppo consigliere

Movimento 5 Stelle Pinerolo



Al Presidente del Consiglio Comunale di Pinerolo

Pinerolo 21/11/18

MOZIONE: APPELLO AL GOVERNO PER UN UTILIZZO RAZIONALE DELLE FINANZE PUBBLICHE

Valutato che:

la situazione economica nazionale è tuttora critica sotto molteplici aspetti e la crisi delle finanze pubbliche determina ripercussioni drammatiche per le Amministrazioni Comunali, Provinciali e Regionali. Queste ultime si trovano quindi nell'impossibilità di effettuare interventi, anche modesti e di natura manutentiva, a difesa del territorio. Territorio sempre più fragile e sotto la costante minaccia di alluvioni, frane, incendi e terremoti.

A questa carenza di manutenzione ed investimenti non sfuggono le infrastrutture sia di tipo ferroviario che di tipo stradale: la cronaca ci riporta quotidianamente le tante e gravi problematiche esistenti. A livello locale questa situazione è facilmente riscontrabile percorrendo strade provinciali, viadotti o viaggiando su tratte ferroviarie locali. Carenze che sempre più frequentemente comportano addirittura perdite di vite umane.

Le amministrazioni si trovano quindi nell'impossibilità di governare il proprio territorio e le proprie infrastrutture e contemporaneamente di rispondere alle richieste di sicurezza e di tutela della pubblica incolumità che giungono da parte dei propri cittadini.

Peraltro fino ad ora lo Stato, malgrado la reale necessità del Paese, ha perseguito l'inattuale politica di investimenti in grandi infrastrutture, derivante da scelte che sono estranee ai bisogni e alle necessità delle popolazioni locali, come ad esempio il contenimento del rischio idrogeologico o la messa in sicurezza degli edifici scolastici pubblici. O, per restare nell'ambito del trasporto, ignorando le istanze di pendolari che su treni locali ogni mattina affrontano vere e proprie avventure per raggiungere la sede di lavoro/studio fra lentezza, ritardi, annullamenti, sovraffollamenti. Servono quindi risorse per finanziare tutte quelle opere (vedi la nuova metro 2 di Torino) che permettano di

migliorare i collegamenti che vengono utilizzati quotidianamente da pendolari, commercianti e artigiani e non opere faraoniche utilizzate da pochi e con incerti vantaggi per la collettività.

Fra queste grandi opere vi è la Nuova Linea Torino-Lione per la quale il Governo ha stabilito la necessità di procedere ad una Analisi di Costi-Benefici per decidere circa l'opportunità della sua realizzazione.

Le previsioni di traffico sono l'elemento fondamentale per decidere la realizzazione di una grande infrastruttura di trasporto, perché è da esse che si deve capire se l'intervento avrà una sua utilità o sarà un gigantesco buco finanziario. Le statistiche internazionali elaborate annualmente presso il Dipartimento Federale dei Trasporti svizzero dimostrano chiaramente il mancato aumento dei transiti che potrebbero giustificare la saturazione della linea attuale, e pertanto la necessità di una nuova linea ferroviaria.

In una situazione di difficoltà economica, come quella attuale, in cui non vi sono risorse per garantire i servizi essenziali ai cittadini, un investimento ne esclude conseguentemente un altro. L'esperienza dimostra che un piano di messa in sicurezza del territorio e degli edifici è molto più utile e assai più efficace in termini di creazione di posti di lavoro sul territorio, con coinvolgimento di manodopera locale e dell'indotto (elettricisti, fabbri, serramentisti, idraulici, ecc.) di qualunque grande infrastruttura che coinvolge solamente grandi imprese. Le grandi opere sono, infatti, investimenti ad alta intensità di capitale e a bassa intensità di mano d'opera, mentre gli interventi diffusi di riqualificazione del territorio e di aumento dell'efficienza energetica producono un'alta intensità di manodopera a fronte di una relativamente bassa intensità di capitale. Anche sul versante dell'utilità sociale che su quello della crescita occupazionale, dunque, la nuova linea ferroviaria Torino-Lione è tutt'altro che un buon investimento.

Sarebbe quindi molto meglio investire su opere che hanno una valenza per il territorio e per i cittadini come la modernizzazione delle tratte ferroviarie locali, come la realizzazione del raddoppio della linea Torino Pinerolo o la realizzazione della linea 2 della metropolitana di Torino. Opere di cui possono usufruire direttamente e quotidianamente i cittadini con conseguente miglioramento della qualità della vita e con costi incomparabilmente inferiori.

Considerato che:

Le valutazioni tecnico economiche sull'ipotesi di nuova linea ferroviaria Torino Lione, esposte nell'incontro pubblico per gli amministratori locali ed i cittadini del Pinerolese a Pinerolo ad opera della Commissione tecnica sulla Nuova Linea Torino Lione dell'Unione dei Comuni della Valsusa, del Comune di Torino e del Comune di Venaria, hanno evidenziato quanto segue:

1. fino ad oggi è stata resa pubblica una sola Analisi Costi-Benefici (2012) relativa alla Nuova Linea Torino-Lione, contenuta nel quaderno (Q8) dell'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione;

2. nell'Analisi Costi-Benefici del Q8 si prevedevano fortissimi aumenti di traffico merci lungo la direttrice Torino Lione. Tali previsioni sono state smentite dai fatti, come riconosciuto dallo stesso Osservatorio (Presidenza del Consiglio dei Ministri Osservatorio sulla Nuova Linea Torino-Lione, Verifica del Modello di Esercizio per la Tratta Nazionale, Lato Italia, seduta n.260 del 25/7/2017 pagina 58, Q10 Osservatorio);
3. l'intero traffico, sia ferroviario che stradale, attraverso la frontiera tra Italia e Francia tende a diminuire (tra il 1997 e il 2007 il traffico ferroviario mercantile lungo la Val Susa si è ridotto del 43,6%);
4. non esiste alcun accordo internazionale sottoscritto dall'Italia nei confronti della Francia o dell'Europa che preveda l'esborso di penali in caso di ritiro unilaterale italiano. In caso di rinuncia da parte dell'Italia non ci sarebbero richieste di danni: per fissare un principio condiviso, il Grant Agreement firmato il 25 novembre 2015 tra Francia, Italia ed UE ha stabilito nelle condizioni generali, che ognuna delle parti in causa può recedere in tutto o parzialmente per motivi di "forza maggiore" ed all'art 16 che "nessuna delle parti in causa ha diritto a chiedere compensi a causa della rescissione dell'accordo di un'altra parte in causa";
5. l'attuale ripartizione dei costi tra Italia e Francia è nei fatti disattesa tanto dallo Stato Francese quanto da quello Italiano. La Francia ha infatti rinviato a dopo il 2038 ogni decisione in merito alle opere della tratta di sua competenza da realizzare sul suo territorio. Dal lato italiano molte parti della tratta nazionale (ad esempio il tunnel dell'Orsiera e la Cintura Merci di Torino) previste dall'accordo, sono state di fatto abbandonate;
6. è stato determinato dalla Corte dei conti francese nel 2012 – senza successivi aggiornamenti o rettifiche – che il costo dell'intera opera ammonta a 26 miliardi di euro, di cui 8,6 miliardi destinati alla tratta transnazionale (per la quale è previsto un finanziamento europeo pari, nella ipotesi più favorevole, al 40 per cento del valore e cioè a 3,32 miliardi di euro). I dati diffusi dai fautori dell'opera, invece, riguardano la sola tratta internazionale, che, data la scelta del Governo italiano di procedere per fasi (cd. progetto low cost), dovrebbe essere costruita per prima. Quanto sopra a prescindere dalla prevedibile dilatazione dei costi rispetto a quelli preventivati (basti pensare che il 28 febbraio 2018 il Cipe ha portato a 6,3 miliardi di euro il «costo complessivo di competenza italiana per la sezione transfrontaliera»);
7. nell'accordo del 2012, agli articoli 2 e 4, si stabilisce anche che la tratta transfrontaliera (il tunnel di base) sia per il 57,9% a carico dell'Italia (sul cui territorio si trovano 12 km su 57,5 totali) e per il 42,1% a carico della Francia (sul cui territorio insistono 45,5 km su 57,5 totali). Il riparto dei costi del tunnel di base risulta pertanto del tutto sproporzionato;
8. i lavori per la realizzazione dei 57,5 km del tunnel di base non sono stati nemmeno iniziati, ciò che è iniziato sono i lavori per la realizzazione di gallerie geognostiche di servizio come

quelle di Saint-Martin-La-Porte, in Savoia, che ha raggiunto il 60,2% dei 9km totali da scavare per un costo di 391milioni di euro e quella della Maddalena a Chiomonte iniziata nel 2012 per una lunghezza di 7021 metri e una spesa di 171 milioni di euro.

9. la linea ferroviaria esistente è stata oggetto di lavori di ammodernamento (con una spesa di 107 milioni di euro) per la risagomatura della galleria con lavori terminati nel 2011 risultando pertanto efficace ed efficiente per i moderni standard di trasporto merci (PC45)
10. Il tunnel di base avrà costi altissimi anche per la semplice gestione ordinaria: le sole spese di raffreddamento del tunnel, surriscaldato dal passaggio dei convogli, vanificano le economie ottenute dalle minori pendenze da affrontare sulla nuova linea rispetto a quella esistente.

Si impegna:

il Sindaco e la Giunta Comunale a:

1. chiedere al Governo di sospendere qualunque operazione indirizzata all'avanzamento della nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, finché non sia terminata l'annunciata e più aggiornata Analisi Costi-Benefici;
2. chiedere al Governo di rivalutare la priorità degli investimenti a favore della manutenzione del territorio, delle infrastrutture ferroviarie, stradali e delle scuole oltre che garantire il rapido finanziamento della linea 2 della metropolitana di Torino, con estensione della stessa anche ai Comuni della cintura;
3. chiedere al Governo di attingere dai fondi previsti per la nuova linea Torino Lione per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Torino Pinerolo;
4. chiedere al Governo di abolire il ruolo di Commissario Straordinario del Governo per la Torino Lione e sospendere l'attività dell'Osservatorio Torino Lione in attesa di ridefinire gli obiettivi e le funzioni;
5. partecipare in via ufficiale a tutte le manifestazioni ed iniziative pubbliche che abbiano come scopo il raggiungimento degli obiettivi enunciati in questa mozione.



[Handwritten signature] (PITAU)