

Verbale tavolo istituzionale Palazzo Chigi del 3 maggio 2011-05-04

Sottolineature mie, corsivi per parti che non ricordo bene e non sono sicura.

Sul maxisschermo incombeper tutta la riunione il grafico delle pendenze dell'attuale tunnel del Frejus rispetto alle modificate pendenze del nuovo tunnel di base. Ci sono i disegnano delle tre locomotive necessarie ora per i convogli merci rispetto all'unica motrice del futuro tunnel. Non ci sono stati i cartoni animati.

Prosemica: già assegnati i posti. Mattioli divisa da Usseglio come si dividono a scuola gli scolaretti monelli.. Usseglio relegato a un lato corto del tavolo rettangolare, in posizione lontana e marginale. Mattioli a centro tavolo in questa sequenza: Fermentino, Amprino, Mattioli, Chiamparino, Cota, Saitta, praticamente a centro tavolo, di fronte a Matteoli, Letta e Virano. Letta la invita a parlare subito dopo Matteoli, prima di Chiamparino, come rappresentante dei NO TAV. Non aspetta neppure che chieda la parola. (Il teatrino era pronto, se non ci fossero stati i colleghi sindaci fuori tutto sarebbe stato diverso. Abbiamo dimostrato di non essere soli e squalificati, né di essere al tribunale dei movimentasti. Anche l'intervento di Fermentino è stato importante: commento personale).

Letta

Sottolinea il criterio di rappresentanza ampia e condivisa e la funzione importante del tavolo come coordinamento istituzionale.

Virano

Illustra l'iter procedurale dell'opera dall'Osservatorio, dalle specifiche progettuali, alla Governance unica, al Piano strategico della Provincia

Parla dei 91 carotaggi previsti, dei 25 indispensabili fatti e afferma che gli altri sono rimandati alla stesura del progetto definitivo.

Afferma che la decisione di non invitare la Comunità Montana dipenda dal fatto che questa è stata eletta con il voto di amministratori appartenenti al movimento NO TAV.

Sottolinea poi come la composizione dell'osservatorio nuova sia stata delegata a Regione e provincia e ripete l'iter della conferma da parte regionale dei tecnici precedenti della Comunità Montana e come poi i nuovi criteri siano stati decisi da Regione e provincia.

Traccia l'iter delle date dei progetti in linea con il calendario europeo: 30 giugno 2010, terminato preliminare, 9 luglio 2010 inizia l'iter approvativo per l'Italia di LTF, RFI decide di rimandare le validazioni procedurali al 28 marzo 2011.

Sottolinea come il nodo di Settimo e di Bottigliera siano problematici e richiedano approfondimenti progettuali subito.

Sottolinea come il tunnel geognostico della Maddalena, cioè la quarta discenderia, unica in Italia, debba essere eseguito perché "Deve dimostrare l'agibilità del territorio".

Elenca i benefici per il territorio e la "territorializzazione" del progetto: la stazione internazionale di Susa; i 150 posti di lavoro permanenti; lo scalo merci di Orbassano; l'88% del tracciato in galleria; il tema della compensazione del danno trasformato come pian di sviluppo da attuare

Sottolinea come l'Atto integrativo Governo Regione comporti l'impegno degli Enti locali alla "reciprocità".

Parla dell'importanza dell'integrazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano-
Sottolinea l'importanza della Legge Regionale Démarche Grands Chantiers per il sistema recettivo.
Nessun container in Val di Susa.

Introduce il fatto che si siano accolte le "suggerzioni" della proposta "FARE" della valle per procedere per fasi.

Rispetto alle ragioni dei NO TAV sottolinea come per l'Austostrada Ferroviaria si sia proceduto all'abbassamento delle gallerie del tunnel del Frejus, come una nuova linea moderna richieda altre pendenze per il piano del ferro.

Sottolinea la particolarità del corridoio 5 europeo che tutti aspettano per collegare i paesi più arretrati come Portogallo e Spagna e paesi dell'Est con quelli avanzati come pianura padana e Sud Francia.

Il TAV "modificherà la geografia della domanda". Per questo, anche se oggi passano pochi treni e il traffico è in calo, non importa e non si può applicare una tradizionale analisi costi-benefici.

Masera

Tremonti ha dato il via libera con la finanziaria a una realizzazione per fasi.

Finanziaria 2011 commi 62,63 finanziati gli studi per finanziamenti del tunnel Maddalena.

Maggio 2011 Via approvato.

Ciò stato l' stralcio dello svincolo di Chiomonte.

L'avvio dello svincolo della Maddalena avverrà subito dopo le tornate elettorali in Piemonte.

Istruttoria per i finanziamenti dell'opera è in corso al Ministero delle finanze.

Venerdì 29 aprile LTF ha depositato al CIPE, da approfondire nella CIG , i documenti per il fasaggio. Questi permettono di risparmiare un miliardo e 800 milioni di Euro.

Si procederà per fasi per ripartire i costi un tanto all'anno.

E' necessario un nuovo accordo con la Frangia. Ciò non sarà possibile se non parte il tunnel della Maddalena.

Nuove previsioni di traffico inferiori alle precedenti?

Matteoli

La *Commissione* ha vincolato i finanziamenti alla partenza del tunnel della Maddalena.

LTF ha già affidato la recinzione dei cantieri della Maddalena a imprese locali.

Sottolinea il costo dell'opera e la necessità di nuove ripartizioni più eque con a Francia. Fissato un incontro per il 24 maggio.

Approvato il Progetto preliminare.

Annuncia i 20 miliardi per acquisto di materiale rotabile affermando che saranno erogati quando partirà il cunicolo della Maddalena. Ricorda l'importante accordo per le stazioni in Valle.

Cota

Ribadisce la necessità di affrettare i cantieri e di essere disponibili a tal fine. Ricorda l'importanza della legge regionale sui cantieri in valle. **I NO TAV PASSERANNO A COTAV**

Chiamparino

Porta l'attenzione sulla Gronda merci di Torino, sul problema del nodo e sullo scalo merci di Orbassano. **O SI INIZIANO I LAVORI O SI PERDONO I FINANZIAMENTI**

Mattioli

Rifiuta l'etichetta NO TAV e rivendica, per sé, i colleghi sindaci e la Comunità Montana il ruolo di amministratori responsabili, che stanno esaminando i progetti, che fanno osservazioni, anche grazie alla qualificata commissione tecnica della Comunità Montana.

Sottolinea il grave strappo democratico del disconoscimento della Comunità Montana regolarmente eletta e come i comuni, al di là di simpatie politiche o personali, debbano essere ascoltati e avere risposte.

Sottolinea come in Prefettura le risposte non siano state esaurienti rispetto ad Avigliana, alle interferenze tra Sistema ferroviario metropolitano e interconnessione. Avigliana è pesantemente danneggiata e richiede studi e risposte come Settimo, Bottigliera o Susa.

Sottolinea come non ci sia stata Governance unica nella progettazione.

Spiega poi come il FARE sia altra cosa che quella che viene oggi proposta come fasaggio, ma sia una metodologia che verifica prima la crescita di traffico e poi esegua le opere.

Sottolinea come i 20 milioni per il sistema cadenzato non siano l'avvio del Sistema ferroviario Metropolitano che è ben altra cosa dei pochi treni in più che sono stati dati al territorio per le olimpiadi. Sottolinea come il miglioramento del servizio per i pendolari, che ora non è degno di un paese civile e assomiglia a quello africano sperimentato dalla stessa Mattioli nel Sahel, spetti al territorio indipendentemente dal TAV o dal Cunicolo di Chiomonte. Chiede poi dove siano i 200 più cento milioni promessi nel 2008 dal Governo, di cui si vedono oggi, forse, condizionati alla partenza di Chiomonte, solo 20 milioni non ancora sicuri. Ricorda che l'accordo per le stazioni non è altro che un progetto che interviene a dare il bianco e sistemare stazioni fatiscenti, di manutenzione ordinaria.

I 300 milioni non ancora disponibili per il nodo di Torino sono inoltre solo i primi finanziamenti per il nodo previsto dal FARE. Torino è infatti intasata e questo è il problema vero, non il suo isolamento.

Ricorda poi come i dati di traffico in netta contrapposizione con i dati di saturazione progressiva che giustificavano l'opera confermino la sua inutilità. Ricorda poi come minor traffico sia registrato dalla stessa SITAF sull'autostrada, per cui la seconda canna tenta di recuperare traffico sul Frejus autostradale e come l'aumento ci sia invece, sia di treni che di auto, sulla direttrice Genova-Ventimiglia.

Spiega la sua preoccupazione per il fasaggio: si comincia Chiomonte senza nessuna garanzia economica sull'intera opera, la Valsusa sarà una nuova Salerno Reggio Calabria.

Saitta

Sottolinea il clima di disponibilità delle amministrazioni, ricorda l'importanza degli incontri svolti in prefettura con RFI dove le amministrazioni hanno ricevuto risposte.

Sul problema delle rappresentanza ricorda le scelte della Provincia per l'Osservatorio sottolineando l'apertura alla partecipazione e chiede la continuazione dell'Osservatorio.

Sottolinea l'importanza del piano strategico. **LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI CHE INTENDONO PARTECIPARE O MEGLIO RIENTRARE NELL'OSSERVATORIO LA PORTA E' SEMPRE APERTA.**

Corgiat

Sottolinea l'importanza del FARE come strumento operativo.

Ricorda che siamo entrati nel corridoio 5 e ricorda l'importanza e la problematicità del nodo di Settimo e la necessità per considerare l'ala capacità e la Torino lione come sola opera. Settimo è un nodo importante come Susa e Orbassano e come tale chiede che sia affrontato subito da RFI.

Matteoli interviene e chiede di affrontarlo subito in corso di approvazione di progetto preliminare.

Matteoli

Ricorda che i 200 milioni sono ancora nell'accordo quadro con la Regione, che sarà rinnovato con un nuovo accordo quadro. Ricorda che il suo Governo ha finanziato e risolto il problema della Salerno Reggio Calabria che non c'è più e sciorina cifre per dimostrarlo.

Listello

Sostiene che questa linea produce sviluppo e che la cantierizzazione non è fine a se stessa. C'è bisogno di un unico disegno per creare i presupposti dello sviluppo in valle tra la stazione internazionale di Susa e lo scalo merci di Orbassano.

Fermentino

Lamenta il problema della minimizzazione dei problemi e l'incapacità di coglierli.

Il tema della rappresentanza, che non è stata affatto condivisa. Al tavolo mancano sindaci coinvolti pesantemente dal progetto.

Governo, Matteoli e Regione negli ultimi due anni sono stati assenti e non ci sono più stati momenti politici e istituzionali di confronto. Non si vogliono cogliere i problemi reali del territorio. Questo anche se lui ha scelto di partecipare all'Osservatorio.

Ricorda alla Bonino che l'Accordo per le stazioni sono interventi di tinteggiatura, e simili.

Caldeggia un intervento per i servizi ai pendolari.

Sottolinea come sia stato disatteso l'impegno dei 200 milioni del 2008 per il nodo di Torino, quando lui era anche in Conferenza stampa. Il primo finanziamento di 20 milioni è decisamente insufficiente e parziale.

Il FARE è un'altra cosa. Era una proposta positiva del territorio, che lui continua a sostenere, ma metteva il tunnel come opera conclusiva, che ora è iniziale, dopo il nodo di Torino.

Positivo aver comunque preso in considerazione il FARE e si dichiara disponibile ad esaminare la proposta.

I complicati "Punti di Accordo di Pra Catinat" sono stati disattesi quasi tutti, non c'è stata Governance unica, LTF ha presentato il progetto ben prima di RFI. In Bassa Valle non si può discutere e Osservare se non c'è la progettazione complessiva.

Sul Progetto strategico non ci sono impegni reali, nonostante tutti i comuni abbiano partecipato.

Pur dichiarando di essere stato favorevole ai sondaggi, sottolinea che il tunnel di Chiomonte è un tunnel geognostico utile alla progettazione e che la progettazione è stata fatta senza i dati del tunnel, che non sembra avere le caratteristiche di geognostico, ma di inizio del tunnel di base.

Propone di utilizzare questo mese per spiegare il lavoro senza nascondere i problemi e le aspettative non mantenute.

Questo lasso di tempo dall'ultimo tavolo istituzionale non ha fatto bene.

Ricorda come in questo periodo voci di importanti politici di centro destra come Bonsignore abbiano anche sollevato dubbi sull'utilità dell'opera.

Neirotti

Concorda con ciò che ha detto Fermentino, soprattutto sugli impegni disattesi.

Sottolinea il fatto che lo scalo di Orbassano con la scelta della soluzione passante impatti però pesantemente Rivalta.

Importante in questa fase una campagna di informazione che arrivi a tutti i cittadini e che consenta un confronto anche a chi è contrario all'opera.

Chiede che i rappresentanti del Governo si facciano carico dei problemi.

Sottolinea l'impatto dei cantieri sui due ospedali di Rivoli e Orbassano.

Bonino

Ribadisce il Piano degli interventi per le stazioni, 800 mila euro.

Ricorda che tra il 2010 – 2013 dovrà realizzarsi il collegamento torino Caselle per il nodo di To. Gli interventi sono all'attenzione del Governo, e si aspetta che i fondi FAS si sblocchino.

I 20 milioni del Governo saranno usati sull'orario cadenzato della linea Torino Modane, entro il dicembre del 2012.

Annuncia l'investimento di 250000 euro per il piano di comunicazione sulla cantierizzazione.

Si sta studiando un nuovo piano di cantierizzazione come conquista importante per il territorio. A Settimo promette l'interramento.

Capra

In rappresentanza dei sette comuni olimpici chiede orari cadenzati e treni più veloci per i turisti.

Amprino

Ricorda che i soggetti istituzionali, come Governo e Regione, debbano pensare alle opere a livello nazionale, europeo e debbano preoccuparsi che siano eseguite nel rispetto dei territori interessati ma raggiungendo i loro obiettivi.

Fa notare come l'opera sia importante per abbassare le pendenze della linea e come Susa, così centrale debba diventare "la Gemma della Valle di Susa".

La sfida è fare la linea nel rispetto del patrimonio storico, naturale e architettonico.

La stazione internazionale di Susa ha senso se chi fa l'opera non mette a repentaglio il patrimonio bimillenario e valorizza il parco olimpico.

"Vorrei che tutti i soggetti indipendentemente all'altezza della loro voce facciano le scelte giuste e vengano premiati dalla Storia. Bisogna evitare che chi fa la voce arrabbiata abbia più attenzione di chi nel silenzio e con calma a le scelte più giuste".

La scommessa dell'opera è nel futuro perché l'Italia sia inserita in una rete europea. Le reti dell'800 sono vecchie per il loro dislivello. Sappiamo che nessun economista riesce a fare una previsione oltre i 5 anni, (*quindi sul futuro economico della rete non valgono le attuali previsioni economiche negative*)

Usseglio

Le osservazioni al progetto LTF hanno chiesto integrazioni e non si sono avute risposte.

Mette in evidenza l'imponenza della cantierizzazione DI CA. 30 ETTARI, che fa sparire nel suo comune ogni realtà agricola. POI IL PROGETTO PREVEDE UN ALTRO CANTIERE A CIRCA 2 KM. NEL TERRITORIO DI SANT'AMBROGIO DI 12 ETTARI. E' INCONCEPIBILE UNA DEVASTAZIONE SIMILE IN UN TERRITORIO COSI' FORTEMENTE INFRASTRUTTURATO. CHIEDIAMO RISPOSTE SUL "FASAGGIO" DA BUSSOLENO AD AVIGLIANA. NON CONDOVIDO L'INIZIO LAVORI DEL TUNNEL DELLA MADDALENA. LA PRIORITA' UNO E' RISOLVERE IL NODO DI TORINO. DEVONO ESSERE SPIEGATI I PASSAGGI PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI, PERCHE' LE PERPLESSITA' E LE TENSIONI NON SONO DA SOTTOVALUTARE, QUALCUNO POTREBBE FARSI MALE. E' STATO RICHiesto ALLA BONINO IL PIANO DI CANTIERIZZAZIONE. NON E' STATA ALCUNA RISPOSTA.

Ruzzola

Sottolinea l'importanza della territorializzazione di progetti come valore aggiunto. Chiede di valutare le osservazioni che arrivano dal territorio.

Mazzù

Condivide le richieste di Settimo. Chiede di essere ascoltato come tutti quei sindaci che non hanno occupato ferrovie e autostrade. Chiede pari dignità.

Pinard

Ha "parlato" sia con il governo di centro sinistra sia con l'attuale sul tunnel di Chiomonte e continua a parlare in modo tranquillo.

I progetti non condivisi devono essere discussi e così hanno ottenuto tanto. Non ha mai chiesto di spostare i problemi sul territorio vicino, ma ora chiede di essere garantito. E' preoccupato perché lo svincolo di Chiomonte è stato stralciato dal progetto preliminare e non può accettarlo.

APPROVA QUANTO E' STATO FATTO DA VIRANO, SAITTA E LA BONINO E DICE: SONO FORTUNATO PERCHE' INIZIA DA ME. NON DELUDETE I CHIOMONTINI!!!!

Dessi

Il suo comune non ha mai avuto contrapposizioni al progetto, ora cominciano.

Le preoccupazioni sono tre: impatto sulla salute, il cantiere enorme DI 14 ETTARI interferisce con l'Ospedale; l'attraversamento della fragile collina morenica con problemi idrogeologici; la sicurezza della bonifica delle aree di cantiere e la congruità nonché delle garanzie delle indennità d'esproprio.

Chiede, in cambio di questo impatto, un ritorno, e questo non può che essere la metropolitana (Saitta conferma che la metropolitana è già nell'elenco CIPE).

Gambetta

Manifesta preoccupazione per la salute e la vicinanza dei cantieri all'Ospedale. (SAN LUIGI)

Chiede di costruire fiducia psicologica nell'opera e chiede certezza delle compensazioni.

OCCORRE METTERE LA FIDUCIA NEI CITTADINI CHE L'OPERA PORTERA' LAVORO E BENEFICI SUI TERRITORI COINVOLTI. E RICHIEDE UN PROGETTO SULLA VIABILITA'

Conclusioni di Matteoli

Chiede a Virano di far rispondere dai tecnici al sindaco di Chiusa, **PER LA NUOVA CANTIERIZZAZIONI.**

Dà notizie sulla Salerno Reggio Calabria, fatta senza impatto con la talpa.

Conferma la metropolitana a Rivoli e di trovare per questa qualche risorsa.

Dice che il fasaggio è un'invenzione di questo governo (3 valico, Brennero, Brescia Treviglio); le opere si fanno in lotti costruttivi per partire subito senza avere ancora tutte le risorse. Questo ha permesso di portare avanti la Salerno Reggio Calabria.

Dichiara la disponibilità del Governo a tutte le spiegazioni possibili e alle richieste di opere **compensative.**

LETTA CONCLUDE :NON ABBIATE PAURA, APRITE LE PORTE ALLA TAV!!!