

Premesso che:

- il Consiglio Europeo, durante la riunione tenutasi ad Essen il 9 e 10 dicembre 1994, ha individuato, tra i 14 progetti infrastrutturali prioritari che potranno avvalersi del contributo finanziario dell'Unione Europea, la realizzazione dell'alta velocità/trasporto combinato Francia-Italia-Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste;
- il 29/1/2001, in occasione del vertice italo-francese, l'Italia e la Francia hanno sottoscritto un accordo internazionale per la realizzazione della Torino-Lione (ratificato dai due governi nel 2002, il Governo Italiano con la Legge n. 228 del 20 settembre 2002);
- il 30/4/2004 la Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. 167 ha pubblicato la decisione n. 884/2004/CEE, che ha riconfermato l'asse Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana tra i 30 progetti di interesse comune per lo sviluppo della rete europea dei trasporti;
- il 5 maggio 2004 viene firmato a Parigi il "Memorandum di intesa tra l'Italia e la Francia sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione,

PRESO ATTO CHE:

- la mobilitazione degli abitanti e degli Enti Locali della Valle di Susa ha portato alla costituzione, nel giugno 2006, del Tavolo Politico cui vi prendono parte il Presidente del Consiglio, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, i Ministri di infrastrutture, Ambiente ed Interno, gli Enti locali Piemontesi ed i Sindaci valsusini interessati e che in tale sede viene stabilito:

- 1) che la valutazione dei tracciati sarà fatta in base agli standard europei validi per le TEN;
- 2) dare pieno mandato all'Osservatorio Tecnico, presieduto dall'arch. Mario Virano, che riporterà le proprie conclusioni al tavolo politico, al fine di ricreare il dialogo in Valle di Susa;
- 3) che la Torino-Lione verrà stralciata dalla legge obiettivo e che sarà applicata la valutazione di impatto ambientale con la procedura ordinaria che prevede la convocazione della Conferenza dei Servizi;
- 4) l'Osservatorio Tecnico ha iniziato, nel mese di dicembre 2006, il suo lavoro per esaminare quattro argomenti:
 - potenzialità nella linea storica
 - flussi di traffico (ferroviari e stradali) sull'intero arco alpino
 - nodo di Torino
 - ipotesi alternative
- 5) In data 5 dicembre 2006 si è svolta una riunione preparatoria della conferenza dei servizi cui è stato invitato a partecipare il Comune di Villarbasse, in quanto si ipotizzano tracciati alternativi che potrebbero riguardare la Val Sangone (tracciato denominato "Destra Dora");

6) nelle successive riunioni preparatorie della Conferenza dei servizi sono stati presentati quattro tracciati alternativi, per effettuare la valutazione di impatto ambientale di cui sono stati illustrati i criteri e le modalità, e che uno di questi tracciati prevede il passaggio della linea ferroviaria attraverso la Collina Morenica di Rivoli-Avigliana, sede di Geositi indicati dal Servizio Difesa del Suolo della Provincia come “elementi in cui è stato riscontrato un interesse geologico-geomorfologico per la conservazione”, e sulle aree di alimentazione degli impianti dell’acquedotto SMAT di Sangano-Villarbasse, tutelate dalle norme del P.R.G.C. e citate fra le maggiori risorse idriche da sorgenti idropotabili a servizio dell’area torinese nel catasto regionale delle acque e nel Piano d’Ambito Territoriale Ottimale (ATO/3);

7) L’intero territorio di Villarbasse fa parte della collina morenica Rivoli-Avigliana; in questi anni l’Amministrazione comunale di Villarbasse, in accordo con le iniziative regionali e provinciali, ed in particolare attraverso l’agenda strategica per la collina morenica (MASTERPLAN) ha inteso salvaguardare, qualificare e migliorare gli ambienti naturalistici della Collina Morenica, realizzando infrastrutture ed iniziative che favoriscano un uso sostenibile delle risorse paesaggistiche da parte della popolazione e dei numerosi turisti che frequentano l’area;

8) dal lontano 1859, anno iniziale del suo esercizio, sino ad oggi, tutte le autorità locali, regionali e nazionali hanno coerentemente agito in sintonia per salvaguardare le gallerie drenanti e l’area di ricarica acquifera dell’impianto del Sangone, il quale nel tempo ha progressivamente incrementato la sua produzione con volumi di prelievo superiori a 10 milioni di metri cubi all’anno, con portate che possono arrivare a 600 litri al secondo, provvedendo all’approvvigionamento idrico dell’area Torinese ed in particolare della città di Torino con valori superiori ad 1/5 dell’intero prelievo da acque superficiali dell’ambito territoriale torinese, garantendo l’approvvigionamento anche in momenti in cui, come ora, le risorse idriche provenienti dalle aree montane glacializzate erano in diminuzione o non erano disponibili;

9) il documento RFI-ITALFER dal titolo “Studio per il potenziamento della linea Torino-Lione dal confine di Stato a Settimo Torinese - Destra Dora”, presentato nelle riunioni preparatorie della Conferenza dei servizi, illustra le caratteristiche dell’alternativa di tracciato che prevede il passaggio della linea ferroviaria attraverso la Collina Morenica di Rivoli-Avigliana e sulle aree degli impianti dell’acquedotto SMAT del Sangone, ma non ne fa assolutamente menzione, e non ne mette in luce l’interferenza con le gallerie drenanti e con la zona di ricarica acquifera, né nella descrizione, né nell’analisi delle criticità delle opere ferroviarie, come invece avviene nei confronti di altre opere idrauliche, ad esempio quelle della diga delle Gorge dell’impianto idroelettrico di Pont Ventoux;

10) a seguito delle riunioni preparatorie della Conferenza dei Servizi è stato formato il coordinamento tra i Comuni di Orbassano-Rivalta-Bruino-Villarbasse in quanto il territorio di tali Comuni potrebbe essere interessato dall’ipotesi di tracciato alternativo denominato “Destra Dora”;

RITENENDO CHE:

- 1) nei territori interessati dal progetto di modernizzazione della tratta ferroviaria sia prioritario un piano generale di riqualificazione del territorio, che preveda la gestione sostenibile delle risorse naturali, la difesa degli equilibri idrogeologici dal dissesto naturale e dagli impatti antropici, il miglioramento nei settori interessati dal progetto di modernizzazione della tratta ferroviaria della viabilità e delle aree urbane, la promozione del patrimonio agricolo e ambientale;

2) qualsiasi decisione sull'eventuale scelta del tracciato della linea ferroviaria Torino-Lione non possa basarsi su studi di fattibilità effettuati in tempi troppo ristretti e contenenti indicazioni lacunose o palesemente in contrasto con le caratteristiche rilevabili sul territorio e con le conoscenze scientifiche e tecniche sulle aree indagate, nè sulle valutazioni di impatto ambientale che ne conseguirebbero, poiché inficiate alla base dalle affrettate ed incomplete indicazioni fornite dagli studi di fattibilità, i cui risultati impediscono a tratti persino una precisa e puntuale definizione del percorso.

CHIEDE

- 1) che il potenziamento e la modernizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione escludano l'attraversamento della Collina morenica, poiché tali opere produrrebbero una ferita non rimarginabile ad un ambiente di raro pregio paesaggistico, storico e scientifico, ancora integro dal punto di vista naturalistico, prossimo alle aree urbanizzate e fruibile per attività ricreative e geoturistiche, il quale costituisce un grande serbatoio di risorse idriche per i territori pedemontani e per la Città di Torino;
- 2) la nomina di un proprio rappresentante nell'Osservatorio Tecnico, perchè il territorio comunale di Villarbasse, con le sue risorse idriche ed i suoi beni paesaggistici risulta coinvolto nelle ipotesi di tracciati alternativi ed i cittadini villarbassesesi devono avere le stesse opportunità di informazione e di voce data ad altri Comuni;
- 3) che qualsiasi indicazione di preferenza sul percorso della linea ferroviaria Torino-Lione avvenga sulla base degli indirizzi stabiliti dal Tavolo Politico, una volta che l'Osservatorio Tecnico abbia esaurito il proprio lavoro fornendo le indicazioni utili per realizzare approfonditi studi conoscitivi su tutti i territori eventualmente interessati;
- 4) che qualsiasi scelta di tracciato o pronunciamento sulle opere connesse alla linea ferroviaria Torino-Lione e qualsiasi valutazione sul relativo impatto ambientale avvengano in tempi congrui rispetto alle grandi dimensioni dell'opera e sulla base di tracciati precisamente definiti, in modo da permettere non solo la massima definizione dei dati tecnici e ambientali di partenza, ma anche una stima corretta dei costi dell'opera e delle sue conseguenze sulle risorse ambientali strategiche;
- 5) che sia dato modo alle Associazioni ed alle popolazioni locali di partecipare al processo decisionale, in primo luogo essendo correttamente e tempestivamente informate sull'iter decisionale, sulle caratteristiche delle opere previste e sulle conseguenze sull'ambiente ed il territorio.

RIBADISCE

La propria disponibilità al confronto ed al dialogo con i cittadini ed i movimenti, per i necessari approfondimenti, e le ulteriori iniziative che aiutino a raggiungere scelte condivise,

IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

- d esplicitare in tutte le sedi istituzionali e politiche, locali e nazionali, la contrarietà del Comune di Villarbasse, che l'opera attraversi la collina morenica;

DA' MANDATO

Al Sindaco di Villarbasse affinché in tutte le sedi, istituzionali e non, sostenga le posizioni espresse nel presente ordine del giorno.