

**ORDINE DEL GIORNO
N. 135**

**MISURE DI CONTINGENTAMENTO
DEL TRAFFICO SULL'AUTOSTRADA
A31 DEL FREJUS IN PREVISIONE
DELL'APERTURA AL TRANSITO DEL
RADDOPPIO DEL TRAFORO.**

Presentato dai Consiglieri regionali:

*FERRENTINO ANTONIO (primo firmatario), ALLEMANO PAOLO,
APPIANO ANDREA, BARAZZOTTO VITTORIO, BARICCO ENRICA,
CAPUTO VALENTINA GIUSEPPINA, CORGNATI GIOVANNI,
GRIMALDI MARCO*

Presentato in data 02/12/2014

Protocollo CR n. 40043

X LEGISLATURA



Handwritten signature: Alf. Jof. ei
Handwritten initials: AC

Handwritten: CLOZ-18-02/138/14X

15:07 02 DIC 2014 A01000 002803

*Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte*

ORDINE DEL GIORNO N. 135
*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

trattazione in Aula
trattazione in Commissione

**Oggetto: Misure di contingentamento del traffico sull'autostrada A 32 del Frejus in
previsione dell'apertura al transito del raddoppio del traforo**

Il Consiglio regionale del Piemonte,

premesso che

- le Alpi sono un sistema naturale ricco di biodiversità e costituiscono la catena montuosa più popolata al mondo: sono 14 milioni le persone che vi abitano, distribuite in 6.100 comunità e 120 milioni di turisti che vi si recano ogni anno, mentre 150 milioni attraversano l'intero arco alpino;
- per promuovere lo sviluppo sostenibile delle Alpi, il 7 Novembre 1991 a Salisburgo gli otto Stati alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Principato di Monaco, Slovenia e Svizzera, nonché la Comunità Europea) hanno sottoscritto la "Convenzione delle Alpi", entrata in vigore il 6 Marzo 1995, che per la prima volta riconosce l'unità territoriale alpina e la necessità di garantire sviluppo e politiche di tutela comuni. La Convenzione è stata successivamente recepita nell'ordinamento italiano con la Legge 9 novembre 2012, n. 196 che ratifica e dà esecuzione al Protocollo di attuazione della Convenzione nell'ambito dei trasporti;
- le norme contenute in questo importante documento dispongono l'adozione di una politica ambientale e dei trasporti tesa alle riduzioni dell'impatto e dei rischi, anche attraverso una combinazione di strumenti economici e di pianificazione territoriale;

- in particolare sono previsti l'attuazione di una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete integrata, coordinata e transfrontaliera, la valutazione dell'impatto ambientale e l'analisi dei rischi nel caso di importanti nuove realizzazioni o potenziamento delle infrastrutture di trasporti esistenti, la promozione di sistemi di trasporto pubblico ecocompatibili e orientati agli utenti, il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie nonché un maggiore utilizzo delle potenzialità della navigazione, l'astensione dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino, salvo che le esigenze di trasporto non possano essere diversamente soddisfatte, l'introduzione progressiva di sistemi di tassazione che permettano di coprire in modo equo i costi reali e che offrano incentivi finalizzati ad una riduzione e all'impatto ecologico e socioeconomico;

considerato che

- in base a quanto riportato dagli organi di informazione, per quanto riguarda il Traforo del Frejus non è previsto, al momento, un numero contingentato di transiti, nè l'applicazione di un sistema di tassazione, finalizzato ad una riduzione dell'impatto ecologico e socio-economico. Tale carenza si pone palesemente in contrasto con le linee guida della Legge 196/2012;
- è altrettanto evidente come, senza una politica dei trasporti adeguata ed efficace, mirata sia al contenimento dei veicoli, sia al trasporto alternativo delle merci, il raddoppio del tunnel autostradale del Frejus, attualmente in fase di realizzazione, incentiverà unicamente ed inevitabilmente il trasporto su gomma rispetto alle altre modalità di spostamento merci. In altri paesi europei, come Francia, Svizzera ed Austria, sono invece da tempo applicate misure che, coerentemente con la Convenzione delle Alpi, indicano un limite massimo per i transiti giornalieri dei Tir e prevedono misure perequative. Rispetto a tali problematiche SITAF ha pubblicamente affermato che, con l'apertura del raddoppio del tunnel del Frejus, "non aumenteranno i flussi di traffico";

ricordato, infatti, che

- la seconda galleria del Traforo autostradale del Frejus, che collega la Valle di Susa alla Maurienne e rafforza i collegamenti tra la Pianura Padana e la Valle del Rodano è stata inaugurata il 13 novembre 2014. La seconda galleria, lunga quasi 13 chilometri, è stata

inizialmente progettata come un tunnel di sicurezza per il solo transito dei mezzi di soccorso e manutenzione, ma il progetto è radicalmente cambiato fino ad essere trasformato, con il parere favorevole della Commissione Intergovernativa Italia - Francia, in tunnel destinato alla messa di circolazione.

- il 3 Dicembre 2012 il governo Italiano ha recepito la trasformazione del Tunnel da "canna di sicurezza" a tunnel di esercizio e la società SITAF ha comunicato che l'apertura al traffico avverrà ad aprile 2019;

rilevato che

- in assenza di adeguate misure di contingentamento del traffico, il valico del Frejus sarebbe l'unico dell'intero arco alpino ad avere una canna per ogni senso di marcia con un sistema di adduzione (tangenziale ed autostrada), senza alcuna limitazione relativa ai passaggi comportando pertanto un impatto ambientale negativo per tutto il territorio;

IMPEGNA

la Giunta regionale del Piemonte

- a mettere in campo ogni iniziativa atta a consentire l'applicazione delle previsioni di cui alla legge n. 196/2012 al Traforo del Frejus, una volta aperta al transito anche la seconda galleria;
- a prevedere misure di contingentamento del numero massimo di Tir in transito sull'autostrada A 32 del Frejus, paramtrate alla media del triennio 2012/14, con la finalità di contenere l'impatto ambientale sul territorio.

Torino, 28 novembre 2014