

ORDINE DEL GIORNO n. 1493

Il Consiglio regionale

premesse che

- la ferrovia Torino-Lione è un progetto di ingegneria civile finalizzato alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria internazionale di 235 km, rivolta al trasporto merci e passeggeri fra Torino e Lione, che affiancherebbe la linea storica esistente fra le due città. Già inglobata dal 2005 nel progetto europeo prioritario n. 6, parte a sua volta delle reti di trasporto trans-europee TEN-T, la nuova linea costituisce dal 2013 una porzione del corridoio 3 "Mediterraneo" della rete centrale europea;
- l'opera, sottoposta nel corso degli anni ad attentissime analisi sia ambientali sia di convenienza costi/benefici, è stata approvata in sede parlamentare, inserita nei necessari accordi internazionali e finanziata in parte dall'Unione Europea, dalla Francia e dallo Stato italiano; attualmente è in corso di realizzazione e gode di tutte le richieste autorizzazioni;

preso atto che il Governo nazionale sta sottoponendo l'opera ad una analisi costi benefici con l'intenzione di bloccarne la realizzazione, in quanto il Movimento 5 Stelle che lo sostiene è palesemente contrario;

ritenuto che sia da rifiutare tale metodo di analisi tra costi e benefici avviato dal Governo nazionale per i seguenti due motivi:

1. il palese atteggiamento di pregiudizio all'opera espresso in modo plateale in ogni occasione dai leader politici, nazionali e locali, del Movimento 5 Stelle rende una farsa dall'esito scontato la procedura di analisi costi benefici in corso;
2. l'inadeguatezza di una analisi mono dimensionale come quella proposta. L'analisi costi-benefici richiede un volume di informazioni elevato, risulta troppo onnicomprensiva e le valutazioni che fornisce in merito al valore di risorse fuori dal mercato risultano discrezionali ed opinabili. In particolare, nei casi in cui siano coinvolti beni intangibili (come gli effetti sull'ambiente o sulla salute umana o comunque di difficile valutazione). In casi come questo sarebbe opportuno passare da un'analisi mono-dimensionale ad una multidimensionale, che tuttavia non utilizzi per il confronto la monetizzazione dei beni intangibili, come ad esempio un'attenta analisi multicriteria.

ritenuto che la realizzazione dell'opera in oggetto sia strategica per lo sviluppo dell'economia piemontese, indispensabile per migliorare le condizioni ambientali e ridurre le emissioni inquinanti generate del trasporto su gomma, responsabile in parte sia degli sforamenti dei limiti di Pm10 e Pm2,5 che di quelle clima alteranti;

ricordato che per la realizzazione dell'analogo Tunnel Ferroviario del Brennero, la Società Europea a tal scopo costituita (BBT SE; paritetica Italia/Austria; analoga alla TELT che opera per il Fréjus) vede la partecipazione al 41,885% di RFI, ma accompagnata da quote

di Provincia Autonoma Bolzano (3,065%), Provincia Autonoma di Trento (3,065%) e Provincia di Verona (1,985%);

non sussistendo ragioni di fatto e di diritto perché il transito delle Alpi Orientali sia trattato in modo diverso dal transito nelle Alpi Occidentali, con una permanente penalizzazione a svantaggio del Piemonte;

considerato che ogni anno il territorio piemontese versa in termini di tasse oltre 10 miliardi di euro in più di quanto riceva dallo Stato centrale;

preso atto che

è in corso in Consiglio regionale l'iter per ottenere forme di autonomia differenziata ai sensi dell'articolo 116 della Costituzione anche in materia di opere infrastrutturali strategiche;

posto l'obiettivo di poter gestire e bilanciare in maniera mirata alla riduzione del traffico su gomma a vantaggio di quello meno inquinante su rotaia, ed in considerazione che l'inquinamento generato dalle arterie autostradali ricade sui cittadini piemontesi così come gli incassi da pedaggio sono in gran parte generati dagli stessi cittadini e dalle imprese piemontesi;

tutto ciò premesso Consiglio regionale del Piemonte, qualora il Governo nazionale scelga di interrompere la realizzazione dell'opera in oggetto dichiara, per i motivi su esposti, l'opera di interesse strategico per il Piemonte

dà mandato alla Giunta regionale

di acquisire dal Governo la titolarità per parte italiana della realizzazione dell'opera e, conseguentemente, di sostituire in tutto o in parte lo Stato centrale nella compagine societaria costituita allo scopo di realizzare e gestire il tunnel ferroviario e partecipando dunque alla suddivisione dei futuri ricavi;

chiede alla Giunta regionale

di trattare, in sede di definizione dell'intesa con lo Stato sull'autonomia differenziata, ai sensi dell'art. 116 della Costituzione, la definizione di un congruo importo pluriennale da destinare alla copertura della quota di finanziamento dell'opera in oggetto;

impegna inoltre la Giunta regionale

- a ottenere dal Governo centrale il subentro (almeno parziale) alle quote di proprietà pubblica nelle società autostradali operanti in Piemonte, nelle quali lo Stato direttamente o indirettamente è presente, nonché a ottenere la titolarità delle concessioni autostradali relative alle infrastrutture presenti sul territorio regionale, affinché i ricavi di tali infrastrutture viarie e ferroviarie restino a disposizione dei cittadini piemontesi per finanziare le opere necessarie allo sviluppo ed alla transizione verso modalità di trasporto ambientalmente compatibili;
- a dare attuazione alle azioni sopra indicate, per quanto possibile, con riferimento a quanto disposto al punto B dell'allegato A della proposta di deliberazione n. 343 "Attuazione dell'articolo 116 della Costituzione"- Protezione civile o infrastrutture -

ovvero che le grandi reti di trasporto e navigazione sono da governare su scala sovra regionale, attraverso una stretta collaborazione con le Regioni limitrofe utilizzando gli strumenti di cooperazione quale intese e accordi.

-----oOo-----

Testo del documento votato con modifiche e approvato maggioranza nell'adunanza consiliare del 13 novembre 2018