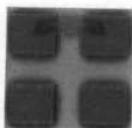


**INTERROGAZIONE A RISPOSTA
IMMEDIATA
N. 326**

**CONTINGENTAMENTO DEL TRAFFICO
PESANTE SULLA A32 DEL FREJUS IN
PREVISIONE DELL'APERTURA AL
TRANSITO DEL RADDOPPIO DEL
TRAFORO.**

*Presentato dal Consigliere regionale:
FERRENTINO ANTONIO*

*Protocollo CR n. 6879
Pervenuta in data 23/02/2015*



CL. 2.18.1/ 326/2015 lx

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

09:47 23 FEB 2015 A01000 000386

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA 326

ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno

(Non più di una per Consigliere - Non più di tre per Gruppo)

OGGETTO: *Contingentamento del traffico pesante sulla A 32 del Frejus in previsione dell'apertura al transito del raddoppio del traforo*

Premesso che

- in base alla "Convenzione delle Alpi" del 1995, sottoscritta dagli otto Stati alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Principato di Monaco, Slovenia e Svizzera, nonché la Comunità Europea) per promuovere lo sviluppo sostenibile del sistema naturale alpino per la prima volta ne è stata riconosciuta l'unità territoriale 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 mirata a ridurre l'impatto ed i 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

- per quanto riguarda il Traforo T4 del Frejus non risulta essere, al momento, prevista alcuna misura di contingentamento dei transiti, né l'applicazione di un sistema di tassazione, finalizzato alla 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 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 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;

- il Governo Monti ed il Governo francese hanno modificato l'accordo italo-francese che prevedeva la realizzazione di una seconda canna di sicurezza;

rilevato che

- con D.G.R. n. 14-1049 del 16 febbraio 2015 la Giunta regionale ha espresso parere favorevole, sia pure subordinato all'ottemperanza di alcune prescrizioni, alla realizzazione delle opere in variante necessarie alla trasformazione della destinazione d'uso della galleria di sicurezza in galleria di transito;

ritenuto 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;

INTERROGA

l'Assessore competente per sapere

- se non ritenga opportuno, per contenere l'impatto ambientale sul territorio valsusino, introdurre misure atte a contingentare il numero massimo di mezzi pesanti in transito sull'autostrada A32 del Frejus, parametrando tale limite alla media dei mezzi nel triennio 2012-2014.

Torino, 18 febbraio 2015