

(I lavori iniziano alle ore 14.33 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

Interrogazione a risposta immediata n. 326 presentata dal Consigliere Ferrentino, inerente a "Contingentamento del traffico pesante sulla A 32 del Frejus in previsione dell'apertura al transito del raddoppio del traforo"

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 326, presentata dal Consigliere Ferrentino, che ha la parola per l'illustrazione.

FERRENTINO Antonio

Grazie, Presidente.

Ho presentato anche un ordine del giorno sullo stesso tema, ma le caratteristiche di urgenza sono dettate dall'adozione della delibera di Giunta del 16 febbraio 2015. Per questo motivo ho presentato quest'interrogazione a risposta immediata.

La riflessione parte dalla convenzione delle Alpi delle '95, poi recepita dal Governo italiano, che prova a limitare il superamento delle Alpi con mezzi su gomma.

Il traforo del Frejus - il Traforo T4 del Frejus - è uno dei pochi trafori alpini che non prevede alcuna misura di contingentamento dei transiti, nell'applicazione di un sistema di tassazione, finalizzata alla riduzione dell'impatto ecologico e socio-economico; né può essere minimamente cautelativo e sufficiente quanto sostiene la società gestore, la SITAF, sul passaggio di un mezzo pesante ogni 150 metri, con un limite orario di 70 chilometri sotto i dodici chilometri del tunnel.

Tutto questo non rappresenta assolutamente una limitazione. E' ovvio che senza una politica dei trasporti efficace, che miri a permettere il trasporto con mezzi alternativi alla gomma sull'asse Francia-Italia, è chiaro che il raddoppio previsto, che verrà messo in esercizio nel 2019, farà sì che questo attraversamento delle Alpi sarà l'unico, dell'intero arco alpino, senza alcuna forma di limitazione.

Il 3 dicembre 2012, il Governo italiano - Governo Monti - aveva trasformato la finalizzazione di questo tunnel da galleria di sicurezza in galleria di esercizio. Ovviamente tutti possiamo capire cosa sottende una decisione del genere.

Con la DGR del 16 febbraio 2015, la Giunta regionale ha espresso parere favorevole, anche se subordinata all'ottemperanza di molte prescrizioni, alla realizzazione delle opere in variante necessarie alla trasformazione della destinazione d'uso della galleria di sicurezza in galleria di transito. Ho 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 a quattro corsie e sistema autostradale a quattro corsie), senza alcuna limitazione relativa ai passaggi, comportando pertanto un impatto ambientale negativo per tutto il territorio.

Per questo motivo chiedo all'Assessore se non ritenga opportuno mettere in campo un'azione politica per tutelare l'impatto sul territorio valsusino; un'azione politica che dovrebbe essere mirata ad introdurre misure di contingentamento del numero massimo di mezzi pesanti in transito sulla A32, parametrando, per esempio, tale limite alla media dei mezzi nel triennio 2013-2014.

Confido molto sulla risposta dell'Assessore e sull'azione politica che la Regione Piemonte vorrà mettere in campo, non ritenendo assolutamente né utile né minimamente cautelante

quanto dice la società di gestione, cioè che esiste già una forma di limitazione data dalla velocità sotto il tunnel e dall'intervallo tra un mezzo e l'altro di 150 metri.

Per conoscenza diretta so benissimo che, nel corso della giornata, per alcune ore questo non succede e quindi, se ci fosse un maggiore afflusso di traffico di mezzi pesanti al tunnel, questa attività di contingentamento non sarebbe assolutamente sufficiente.

Per questo motivo, dopo l'assunzione della delibera della Giunta regionale ho presentato questa interrogazione.

PRESIDENTE

Risponde l'Assessore Balocco; prego.

BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente.

Consigliere Ferrentino, il traforo autostradale del Frejus (T4) è assoggettato alle regole amministrative e tecniche fissate dalla Commissione Intergovernativa e dal Comitato di Sicurezza, quali organi stabiliti dalla Direttiva Europea 2004/54/CE recepita con il D.lgs 264/2006.

L'attuale conformazione del traforo richiede che per particolari differenze di pressione atmosferica ai due imbocchi siano necessarie interdizioni al traffico dei mezzi pesanti e bus, via via più stringenti fino alla completa chiusura del traforo.

Dette limitazioni comportano la necessità di stoccaggio dei mezzi pesanti lungo l'autostrada, e condizioni di traffico dettate di "stop and go" molto più inquinanti della normale circolazione continua, in quanto si è costretti a richiedere maggior potenza alle motrici dei mezzi pesanti per la fase di spunto.

Una percorrenza a senso unico di ciascuna canna permette, invece, di annullare l'interdizione sui mezzi pesanti.

Si fa presente che già nella riunione dell'11/10/2012, che lei citava, è stato raccomandato un contingentamento dei mezzi pesanti (classi 3 e 4) pari a 4.200 veicoli/giorno ed annuale pari a 1.051.000 veicoli/anno quale somma cumulata delle due percorrenze (salvo i casi di chiusura dei collegamenti internazionali del Monte Bianco o di Ventimiglia) e che sarà ovviamente cura della Regione vigilare sull'introduzione di misure atte a contenere il traffico da parte della Commissione intergovernativa stessa.

La risposta per ora è interlocutoria, poi approfondiremo anche le nostre competenze al riguardo.

OMISSIS

(Alle ore 15.19 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta ha inizio alle ore 15.24)