

**ORDINE DEL GIORNO  
N. 247**

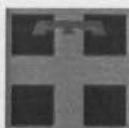
**RITIRO DELLA DGR 1049 DEL  
16/2/2015.**

*Presentato dai Consiglieri regionali:*

*FREDIANI FRANCESCA (prima firmataria), BERTOLA GIORGIO,  
BONO DAVIDE, MIGHETTI PAOLO DOMENICO, VALETTI FEDERICO*

*Protocollo CR n. 8634*

*Presentato in data 05/03/2015*



Handwritten signature: *At. T. Li*

15:11 05 MAR 2015 A01000 000555  
Al Presidente del  
Consiglio regionale  
del Piemonte

2.18.2/250/15/x

### ORDINE DEL GIORNO

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e  
dell'articolo 103 del Regolamento interno,

N° 247

trattazione in Aula   
trattazione in Commissione

**OGGETTO:** ritiro della DGR 1049 del 16/2/2015

#### Premesso che

lungo 12,870 km (6,8 km in Italia), il **tunnel stradale** del Frejus è entrato in servizio il 12 luglio 1980 causando la chiusura del servizio navetta di trasporto delle automobili nella galleria ferroviaria;

con deliberazione 28 luglio 2003, n. 62-10120 la Giunta Regionale ha dato "parere favorevole sul progetto preliminare di "Traforo autostradale del Frejus - costruzione galleria di sicurezza" da localizzarsi nel Comune di Bardonecchia in Provincia di Torino, presentato da SITAF (Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus) S.p.A."; il progetto prevede un diametro interno della larghezza di 4 metri;

in conseguenza dell'incendio del 4 giugno 2005, che evidenziò principalmente la necessità di garantire l'accesso ai mezzi dei Vigili del fuoco da una canna indipendente, i Ministri italiano e francese, con propria nota del 28 aprile 2006, hanno chiesto alla Commissione Intergovernativa per il tunnel transfrontaliero del Frejus (CIG) di individuare "un diametro adatto della galleria di sicurezza che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei veicoli di soccorso in tutta sicurezza e agio";

successivamente la società SITAF Spa trasmette a tutte le amministrazioni ed enti interessati il progetto definitivo dell'opera, corredato dal SIA e dal programma di risoluzione delle interferenze, rivisto in base alle indicazioni della Commissione

intergovernativa e del Comitato di sicurezza italo-francese; il progetto definitivo viene approvato dalla CIG-Frejus l'11 dicembre 2006;

con Deliberazione n. 43/2009 del 26/06/2009 "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) traforo autostradale del Frejus - galleria di sicurezza - approvazione progetto definitivo (CUP H31B01000250008)" il CIPE ha approvato il progetto definitivo "Traforo autostradale del Frejus - Galleria di sicurezza";

che il progetto prevede la realizzazione di una galleria di sicurezza in affiancamento all'attuale galleria esistente: essa avrà una lunghezza di 12,87 chilometri, disterà circa 50 metri dall'esistente galleria ed avrà un diametro interno di 8,00 metri;

#### **Osservato che**

nel bilancio 2012 di Sitaf Spa, presentato agli azionisti a marzo 2013, si sottolinea che, in data 3 dicembre 2012, i Ministri dei Trasporti di Italia e Francia hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta con la quale, tra l'altro, si è deciso che, la Galleria di Sicurezza, nel rispetto delle procedure nazionali ed europee, sarà aperta al traffico con una sola corsia di marcia, nel senso Italia – Francia, e che contemporaneamente il Traforo attuale sarà ridotto ad una sola corsia di marcia nel senso Francia – Italia;

il costo complessivo dell'opera è di 494,8 milioni di euro, divisi equamente tra Italia e Francia. Rispetto al costo previsto dal progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera n. 43/2009, pari a 204,7 milioni di euro, la trasformazione della galleria di sicurezza in galleria di transito ha comportato un incremento di costo di circa 42,7 milioni di euro;

l'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 1 - Le opere in realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche nel perimetro del deliberato CIPE il patrimonio infrastrutturale consolidato;

la seconda canna è lunga 12.878 metri, di cui 6.380 sul territorio italiano, ha un diametro interno di 8 metri ed è dotata di 34 rifugi e 10 stazioni tecniche di cui, rispettivamente 16 e 5 di competenza italiana, e di 9 bypass di cui 5 per la parte italiana che verranno realizzati nei prossimi due anni. La galleria sarà aperta al traffico, secondo le previsioni, nel 2019,

ultimati la realizzazione dei fabbricati di esercizio sui piazzali d'imbocco e gli impianti di ventilazione, illuminazione antincendio e raffrescamento;

alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Maurizio Lupi, del Presidente del Piemonte Sergio Chiamparino, delle autorità francesi, dei vertici delle società SITAF, SFTRF e delle imprese costruttrici, delle maestranze tutte, è stato abbattuto alle 11.36 del 17 novembre 2014 l'ultimo diaframma che separava Italia e Francia del nuovo tunnel stradale del Frejus;

### **Osservato ancora che**

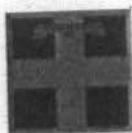
nel novembre 2012 l'Italia dopo Austria, Svizzera, Germania, Francia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Comunità Europea, ha ratificato il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi che impegna all'art 11 comma 1 – Trasporto su strada- ***“Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino”***;

la sola “costruzione” della canna di traffico è una palese violazione del trattato internazionale che obbliga a ***“astenersi dalla costruzione”***, che l'apertura effettiva al traffico della ex canna di sicurezza, ancorché contingentato, rende più netta la violazione del trattato stesso e potrà essere oggetto di ricorso per la sua violazione;

la VIA richiesta dal Governo sulla trasformazione da canna di sicurezza in canna di transito ordinario ha riguardato solo gli aspetti tecnici ma non le questioni sostanziali e fondamentali quali l'impatto sulla salute e sull'ambiente dell'aumento del traffico pesante nella Valle di Susa;

### **Appreso che**

Pro Natura Piemonte, in una comunicazione inviata ai membri del Consiglio Regionale, ribadisce che “non si tratta di determinare il numero di veicoli ammessi, ma esprime la ferma convinzione che se è stata costruita una canna di sicurezza deve rimanere, perchè le due modalità, sicurezza e transito, sono incompatibili;



in un comunicato stampa diramato in data 06 Giugno 2013, l'allora Presidente della Provincia Antonio Saitta, dichiarò: "La Provincia di Torino è contraria a qualsiasi aumento di capacità di traffico automobilistico ipotizzato per la seconda canna del traforo del Frejus: oggi lo abbiamo ribadito ufficialmente a Roma, nel corso della conferenza dei servizi convocata per la modifica al progetto originario. La seconda canna del Frejus dovrà essere realizzata esclusivamente come canna di sicurezza: ben venga l'aumento della sicurezza nel tunnel autostradale del Frejus, ma non l'incremento del traffico. Siamo coerenti con quanto sosteniamo sulla Tav" Saitta ricorda anche che "la Provincia di Torino mantiene ferma la sua opinione su questo tema: non si può cambiare in corsa d'opera un progetto che rischia di incrementare ancora il traffico di auto e camion in una valle, dove invece sosteniamo il passaggio della linea ferroviaria ad alta velocità"

### **Il Consiglio regionale**

#### **Impegna la Giunta**

a ritirare la DGR 1049 del 16/2/2015 "D.Lgs 163/2006 art. 166. Istruttoria regionale per l'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di legge obiettivo in merito al progetto T4 del Frejus: Costruzione della Galleria di Sicurezza con diametro di 8 m (deliberazione CIPE n. 43/2009 del 26/06/2006) – Variante al progetto definitivo per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza."