



ODG

N. 68

Tutela dei pendolari e investimenti sulle infrastrutture del biellese e novarese utilizzando i fondi dedicati alla NLTL.

Presentato da:

FREDIANI FRANCESCA (prima firmataria), BERTOLA GIORGIO, SACCO SEAN, MARTINETTI IVANO, DISABATO SARAH

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 07-10-2019

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO

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

trattazione in Aula

OGGETTO: *Tutela dei pendolari e investimenti sulle infrastrutture del biellese e novarese utilizzando i fondi dedicati alla NLTL.*

Premesso che:

- La NLTL è un progetto finalizzato alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità che, attraverso la Valsusa, dovrebbe collegare le città di Torino e la città di Lyon;
- Il progetto è stato inserito nella Legge Obiettivo del 2001, strumento legislativo che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2013.
- le norme derivanti dalla legge Obiettivo hanno consentito di aggirare le procedure ordinarie per la realizzazione dell'opera, hanno calpestato la partecipazione dei cittadini ed emarginato gli enti locali;
- l'art. 19 della cosiddetta "Legge di stabilità 2012", a partire dal 1 gennaio 2012, prevede che le aree ed i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica del tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione, costituiscono aree di interesse strategico nazionale e che chiunque si introduca abusivamente nelle suddette aree, impedisca od ostacoli l'accesso alle aree sarà punito a norma dell'art 682 del codice penale;
- dal 2011 il "sito strategico" della Maddalena è diventato un vero e proprio fortino militarizzato a difesa del cantiere del tunnel geognostico;
- tenuto conto che la militarizzazione del cantiere si pone in antitesi a quei principi riconosciuti, anche a livello europeo ed internazionale, di partecipazione delle popolazioni interessate ai procedimenti decisionali in materia ambientale come

affermato dagli artt. 6 (Partecipazione pubblica in decisioni su attività specifiche) e 7 (partecipazione pubblica ai piani, ai programmi e alle politiche in materia ambientale) della Convenzione di Aarhus, recepita in Italia con legge 16 marzo 2001, n. 108 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, con due allegati, fatta ad Aarhus il 25 giugno 1998";

Valutato che:

- l'analisi costi benefici della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione svolta dall'equipe incaricata dal Ministero delle infrastrutture e trasporti e coordinata da Marco Ponti è stata resa nota a metà febbraio 2019.
- i risultati dell'analisi **vedono un saldo negativo tra benefici e costi** sull'ordine di 7-8 miliardi di euro di valore attuale netto del progetto, a seconda dello scenario considerato. **Risulta quindi da questa analisi che il progetto è largamente svantaggioso per la collettività internazionale e, di riflesso, per quella italiana.**

Considerato che:

- nel biellese e novarese sono presenti quattro linee ferroviarie fondamentali per il territorio di cui 2 ancora sospese:
 - Biella - Santhià (operativa);
 - Biella - Novara (operativa);
 - Santhià - Romagnano Sesia - Arona (sospesa);
 - Varallo Sesia - Novara (sospesa);
- negli le linee attualmente operative sono state soggette a problematiche di tipo strutturale e idrogeologico che hanno comportato all'epoca una riduzione dei servizi e degli importanti interventi manutentivi;
- sia necessario assicurare ai pendolari la certezza del viaggio e in particolare modo la sicurezza;
- il Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e RFI S.p.A. prevede degli interventi su tali linee ma che necessitano ancora della conferma dei fondi;

- grazie ai fondi della tratta nazionale del progetto della NLTL, che altrimenti andrebbero sprecati su un'infrastruttura inutile e già obsoleta, si potrebbe riaprire il servizio sulle importanti linee sospese citate precedentemente, in particolare grazie alla riapertura della Santhià - Arona si potrebbe riattivare il collegamento internazionale Torino - Svizzera.

Il Consiglio regionale impegna la giunta

a richiedere l'utilizzo dei fondi, attualmente stanziati per l'inutile progetto della NLTL, per coprire gli investimenti di messa in sicurezza delle linee regionali e la riapertura della linee sospese.