



ODG

N. 71

Tutela delle specie *Zerynthia polyxena* presso il cantiere della Maddalena dell'opera TAV Torino-Lione.

Presentato dalla Consigliera regionale:

FREDIANI FRANCESCA (prima firmataria)

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 delle specie *Zerynthia polyxena* presso il cantiere della Maddalena dell'opera TAV Torino-Lione.

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;
- 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:

- il progetto L'Alta Velocità ferroviaria Torino-Lione (HSR) comporta ancora, nonostante i 20 anni di continuo aggiornamento e di rielaborazione, una grande quantità di questioni ambientali e di problemi economici irrisolti;
- il bilancio costi-benefici insufficiente, soprattutto in considerazione della notevole diminuzione del traffico passeggeri e merci lungo la direzione Torino-Lione, è venuto in evidenza quando il governo francese (a partire da luglio 2012) ha annunciato una revisione della spesa che potrebbe fermare la costruzione del HSR Torino – Lione e altre linee sul versante francese;
- i principali problemi di inquinamento aventi a che fare con la costruzione della ferrovia sono stati messi in evidenza da diversi studi e relazioni ufficiali. Ad esempio, la presenza in Valle di Susa di formazioni geologiche con amianto e uranio è di particolare interesse, anche in considerazione della destinazione finale dell'inerte estratto. Aspetti legati all'idrogeologia locale e le sue perturbazioni, ed al rumore, sono anche di grande preoccupazione;
- la stima economica è sempre stata incerta e soggetta a crescita esponenziale a causa dei costi reali che si stanno verificando e a causa della criminalità organizzata e della corruzione;
- dalla relazione sulla corruzione della Commissione UE in Europa, in Italia il costo di realizzazione è di molto superiore a quello di opere equivalenti in altri paesi europei. Nelle grandi opere pubbliche **la corruzione è stimata al 40%** del valore totale dell'appalto, le ferrovie ad Alta velocità costano 61 milioni al chilometro – circa il 4% del Pil nazionale. In Giappone costa solo 9,8 milioni, in Spagna 9,3 e in Francia 10,2. Secondo le stime dell'Olaf, l'agenzia antifrode europea, questa corruzione costa all'economia europea circa 120 miliardi di euro all'anno;
- l'UE ribadisce queste differenze di costo, di per sé poco probanti possono rivelarsi però una spia, da verificare alla luce di altri indicatori, di un'eventuale cattiva gestione o di irregolarità delle gare per gli appalti pubblici – inoltre aggiunge – tra gli aspetti più preoccupanti ci sono i legami tra politici, criminalità organizzata e imprese, lo scarso livello di integrità dei titolari di cariche elettive e di governo.

Valutato che:

- a causa di quest'opera insostenibile sotto tutti gli aspetti, la popolazione locale ha formato spontaneamente il movimento "No TAV", un movimento di base contro la nuova costruzione della linea;

- i dati economici, le considerazioni energetiche, le questioni giuridiche, l'impatto ambientale, il potenziale impatto sulla salute, le esperienze negative di altri progetti, e soprattutto il buon senso, suggeriscono che l'alta velocità ferroviaria Torino - Lione non è una priorità reale per l'Italia e l'Europa, e la sua costruzione deve essere immediatamente sospesa.

Ancora valutato che:

- nella Deliberazione della Giunta Regionale **2 febbraio 2018, n. 17-6445**, relativa all'espressione di competenza regionale sul Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione - Sezione Internazionale, vengono definite prescrizioni per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini dell'intesa sulla localizzazione. La lettera **E) Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**, prevede in particolare che:
 - *15. Dovranno essere effettuate indagini specifiche per individuare ulteriori potenziali habitat con presenza della specie nutrice Aristolochia, idonei per la specie Zerynthia polyxena, nell'intorno dell'area de La Maddalena per valutare la consistenza della popolazione e certificare la presenza del lepidottero almeno in un intorno di area vasta (raggio di circa 2,5 km dal cantiere). **Solo a seguito di tale evidenza risulta sostenibile la realizzazione, così come presentata, del cantiere oggetto della variante in sinistra orografica del torrente Clarea** che comprometterebbe la popolazione individuata a valle della borgata Clarea, ma che non determinerebbe comunque la scomparsa della specie nel territorio di interesse.*
 - *16. Nel caso in cui nell'intorno dell'area di progetto del cantiere della Maddalena non venga riscontrata la presenza di Zerynthia polyxena, il progetto esecutivo dovrà contenere un piano d'azione per il mantenimento nel sito della specie mediante:*
 - *la salvaguardia del terrazzo in sponda sinistra Clarea,*
 - *la gestione dell'area circostante la borgata Clarea,*
 - *il censimento della specie nell'intorno in cui è riscontrabile la pianta nutrice,*
 - *gli interventi previsti nei vigneti abbandonati in cui è presente la pianta nutrice comprese le forme di valorizzazione, anche in termini di recupero produttivo e agro ecologico, con particolare riferimento alla presenza di fauna invertebrata, e di fruizione paesaggistica,*
 - *le modalità di raccolta semente e propagazione della specie nutrice, con la descrizione delle tecniche utilizzate e l'individuazione dei siti di messa a dimora.*
 - *17. In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere avviato un censimento in media e bassa Valle di Susa di potenziali siti donatori di semi di specie erbacee con caratteristiche ecologiche simili ai siti di ripristino, che dovrà essere accompagnato da specifici rilievi floristico-vegetazionali e da un'indagine presso le aziende che praticano praticoltura in valle, che consenta di verificarne la disponibilità e interesse all'utilizzo delle tecniche ed attrezzature ritenute idonee. Per quanto riguarda l'utilizzo delle tecniche di propagazione di Aristolochia, dovranno essere approfonditi gli esiti della ricerca dell'IBIMET di Bologna in termini di successo riproduttivo della*

Zerynthia e della possibilità di ricorso e replica nel territorio in oggetto, con particolare riferimento alla conservazione nei vigneti mediante approccio agro-ecologico.

- la prescrizione numero 1 alla lettera E) prevede l'istituzione di un tavolo tecnico, coordinato dalla Regione Piemonte (Direzione Agricoltura) a cui partecipano, oltre al proponente, la Città Metropolitana di Torino, l'Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Cozie ed Arpa Piemonte, per la valutazione degli impatti sull'ecosistema;
- nel corso del 2018 TELT ha attivato un tavolo tecnico con ARPA Piemonte e svolto delle attività di monitoraggio sulla farfalla sopraccitata. **"Le attività condotte alla Maddalena a partire dalla primavera 2018 hanno confermato la presenza della farfalla in una zona che fa parte del futuro perimetro del cantiere,** una popolazione importante dal punto di vista numerico il cui ambiente non può essere alterato né ridotto. La scoperta del lepidottero in vari siti nel raggio di 5 km ha però reso necessario un ulteriore approfondimento, nella primavera 2019, per capire quali siano i legami tra le diverse aree o "oasi". Intanto va garantito un ambiente protetto per tutelare la specie." Fonte TELT.

Il Consiglio regionale impegna la Giunta regionale

a tutelare con ogni mezzo possibile la farfalla appartenente alla specie **Zerynthia polyxena** dall'opera NLTL.