



ODG

N. 79

Sospendere la realizzazione della NLTL ed esprimere contrarietà alla gestione dello smarino

Presentato da:

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

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 08-10-2019

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: *Chiedere la sospensione della NLTL **per le molteplici problematiche legate alla gestione dello smarino.***

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:

- nel Piano di Utilizzo Terre e rocce da scavo aggiornato nel Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015, si prevede che la cava della soc. Ing. Vito Rotunno srl nel comune di **Caprie** e la cava della COGEFA spa nel comune di **Torrazza P.te**, siano oggetto di interventi di ripristino ambientale. Ovvero lo smarino di scavo qualificato come sottoprodotto sarà inviato all'area industriale "Salbertrand", il cantiere presso il quale si svolgono i processi di lavorazione dei materiali provenienti dagli scavi degli altri cantieri, e dal quale i materiali non idonei a un successivo riutilizzo saranno avviati ai siti di Caprie e Torrazza Piemonte;
- l'area industriale di Salbertrand occuperà una superficie pari a ca.14 ha, posizionata tra l'autostrada A32 e la ferrovia, in **fascia B di esondazione della Dora Riparia**;
- l'area del cantiere di Salbertrand **ricade in aree sottoposte a tutela paesaggistica** ai sensi del D.lgs. 42/04 – parte III – art. 142 (fasce fluviali della Dora/aree boscate);
- l'area del cantiere di Salbertrand è immediatamente adiacente all'area SIC n. IT1110010 "Gran Bosco di Salbertrand". L'Ente di Gestione delle Aree Protette delle Alpi Cozie, indica che, dal punto di vista della sottrazione di habitat, desta maggiore preoccupazione la presenza, nelle aree immediatamente sottostanti l'area di cantiere di una vasta area perifluviale con presenza di un mosaico di aree umide di notevole valore conservazionistico con almeno 4 comunità riconducibili ad habitat Natura 2000. Accanto a questi habitat sono presenti altri non tutelati dalla direttiva ma di grande naturalità ed in un caso anche di rilevante interesse conservazionistico: in particolare un rarissimo esempio di **Formazioni ripariali artico-alpine a Typha minima** il cui valore conservazionistico risulta particolarmente elevato, considerata la rarità della specie a livello regionale e nazionale (Lista rossa) che ospita anche un'altra specie vulnerabile, la rara Orchidea delle paludi **Epipactis palustris**;

- il trasporto su gomma necessario a raggiungere l'area di carico su treno a Salbertrand prevede l'esclusivo utilizzo dell'autostrada A32, escludendo l'utilizzo della viabilità ordinaria e non incidendo in modo significativo sulla capacità di trasporto dell'autostrada stessa. Si stimano circa 330-350 viaggi in media /giorno (sola andata) nel periodo di massima produzione;
- il progetto esecutivo dello svincolo di Chiomonte sulla A32, con l'allargamento del cantiere sul comune di Giaglione, avallato dal MIT e dal Ministero dell'ambiente e pubblicato il 31/7/2018, mantiene sostanzialmente la vecchia impostazione utile per il precedente progetto di cantiere industriale ubicato a Susa, ma non tiene conto del suo spostamento a Salbertrand. Infatti lo svincolo del progetto esecutivo prevede l'immissione dei mezzi pesanti per il trasporto dello smarino sulla corsia sud (direzione Susa/Torino) ed il rientro in cantiere sulla corsia nord provenienti da Susa/Torino, direzione Bardonecchia (Salbertrand). Con questo svincolo i mezzi pesanti dovrebbero entrare in autostrada a Chiomonte, scendere a Susa autoporto e attraverso la viabilità interna risalire in autostrada direzione Bardonecchia (Salbertrand) dove entrerebbero nel cantiere industriale per depositare lo smarino. Da Salbertrand risalirebbero in autostrada, direzione Torino, scendendo fino a Susa autoporto dove attraverso lo svincolo interno risalirebbero, direzione Bardonecchia, fino a Chiomonte per rientrare nel cantiere;
- il sito di Torrazza è un'area particolarmente attrattiva per la logistica, scelta come insediamento da Amazon. Il territorio necessita di sviluppare il potenziale del polo logistico come previsto dal Piano Regolatore comunale.

Il Consiglio regionale impegna la Giunta regionale

Ad affermare e ribadire, in ogni luogo e in ogni sede istituzionale deputata e direttamente al Governo, la propria contrarietà del progetto TAV Torino-Lione anche a causa dei gravi disagi causati dalla gestione dello smarino e chiederne l'immediata sospensione