



**ODG**

**N. 86**

Sospendere la realizzazione della NLTL per tutelare la flora e la fauna in Valsusa

*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:** *Sospendere la realizzazione della NLTL per **Tutelare la flora e la fauna attualmente disturbata e alterata dall'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:*

- la Valle di Susa si trova in Italia del Nord-ovest al confine con la Francia, da cui è separata dalle Alpi, alte 3600 metri. È la più ampia valle nelle Alpi Occidentali: infatti, è un corridoio naturale che si estende da est a ovest. I due lati della valle beneficiano di esposizione al sole diversa e questo li rende molto diversi l'uno dall'altro. Il lato sinistro è secco, mentre il lato destro è umido, ombroso e freddo. L'ambiente naturale, e in particolare la flora, sono profondamente colpiti da questa peculiarità, risultando in una valle estremamente diversa. In particolare, la Valle di Susa è definita come un sito di importanza comunitaria (SIC) secondo la cosiddetta Commissione europea "Direttiva Habitat" (92/43/CEE), nell'ambito della rete Natura 2000. Il fiume Dora Riparia attraversa la valle, e ci sono abbondanti sorgenti e falde acquifere superficiali. Ampi pascoli si trovano nella parte alta della valle, mentre a quote più basse (1300-1800 metri), è possibile trovare crepacci ripidi;
- nonostante la rilevante presenza antropica, la Valle di Susa offre un'ampia scelta di aree semi-naturali e selvagge, che ospitano molti esempi di fauna alpina (cervi, camosci, caprioli, cinghiali, aquile, falchi, pernici e lupi), e una ricca diversità di specie di fiori: ci sono quattro parchi naturali, due riserve naturali e molte aree di interesse europeo. Bestiame per l'allevamento, che è stato molto intenso fino alla fine della seconda guerra mondiale e successivamente è diminuito, è ora in una nuova fase di crescita, seppur lenta, e si compone di circa 8000 bovini, 12000 ovini e 800 caprini;
- per la fauna si possono prevedere conseguenze dirette e indirette causate dal cantiere. Dirette sono le azioni nocive che si riversano direttamente sugli animali (ad esempio l'aumento dell'inquinamento da sostanze nocive o pericolose, il rumore e il disturbo diretto) mentre quelle indirette sono le

modificazioni che si ripercuotono sugli animali, quali ad esempio il disagio provocato dal traffico o le conseguenze ambientali indotte dai lavori;

- il cantiere pertanto provoca uno stravolgimento degli ecosistemi, che si ripercuote sulla flora. Per l'insediamento del cantiere è stata disboscata un'intera area visibile a km di distanza, che non tornerà mai più come prima.

### ***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 al progetto per la realizzazione della NLTL e chiederne l'immediata sospensione al fine di ***tutelare la flora e la fauna, disturbata e deturpata dalla presenza del cantiere.***