

Atto n. 1-00386

Publicato il 5 marzo 2015, nella seduta n. 404

SCIBONA , BERTOROTTA , LUCIDI , CAPPELLETTI , BOTTICI , AIROLA , BUCCARELLA , MORONESE , CASTALDI , CERV
ELLINI

Il Senato,
premessi che:

nel mese di novembre 2014 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha partecipato alla rimozione dell'ultimo diaframma della seconda canna del traforo del Fréjus, che completa lo scavo della seconda galleria del *tunnel* autostradale che collega l'Italia alla Francia attraverso le valli di Susa e Maurienne, e corre parallela a quella già in esercizio, inaugurata il 12 maggio 1979;

il progetto della costruzione di una galleria parallela a quella stradale, tra il Piemonte e la regione francese della Savoia, si è sviluppato a seguito dell'esigenza di adeguare il traforo del Fréjus agli *standard* di sicurezza richiesti dalla UE dopo il grave incidente avvenuto nel *tunnel* del Monte Bianco alla fine degli anni '90;

il progetto per la realizzazione di una galleria di sicurezza parallela al traforo è stato approvato con delibera Cipe n. 43/2009 del 26 giugno 2009. La seconda galleria 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 *bypass* di cui 5 per la parte italiana che verranno realizzati nei prossimi 2 anni. La galleria sarà aperta al traffico, secondo le previsioni, nel 2019. Il costo complessivo dell'opera è di 407 milioni di euro, ripartiti tra Italia e Francia;

considerato che:

nel bilancio 2012 della Sitaf SpA, la società concessionaria per la costruzione e la gestione del traforo, presentato agli azionisti a marzo 2013, si riporta che, in data 3 dicembre 2012, i Ministri dei trasporti di Italia e Francia hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta con la quale si è stabilito, tra le altre cose, 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 tracciato dell'attuale traforo verrà ridotto ad una sola corsia di marcia nel senso Francia-Italia;

su proposta dell'assessore per i trasporti, infrastrutture, opere pubbliche, difesa del suolo, la Giunta della Regione Piemonte ha dato parere favorevole alla trasformazione della galleria di sicurezza del traforo del Fréjus in galleria di transito;

in un comunicato stampa diramato in data 6 giugno 2013, il presidente *pro tempore* della Provincia di Torino 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 Fréjus: oggi lo abbiamo ribadito ufficialmente a Roma, nel corso della conferenza dei servizi convocata per la modifica al progetto originario. La seconda canna del Fréjus dovrà essere realizzata esclusivamente come canna di sicurezza: ben venga l'aumento della sicurezza nel tunnel autostradale del Fréjus, ma non l'incremento del traffico. Siamo coerenti con quanto sosteniamo sulla Tav". Il presidente Saitta aggiungeva inoltre: "la Provincia di Torino mantiene ferma la sua opinione su questo tema: non si può cambiare in corso 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";

la decisione della Regione Piemonte che ufficializza la trasformazione della seconda canna del Fréjus in galleria di transito muta dunque l'opera in un vero e proprio raddoppio del *tunnel*/autostradale che incrementerà il trasporto inquinante su gomma a scapito di quello su ferro. Come già riportato in precedenza, la seconda canna del Fréjus dovrebbe, invece, servire esclusivamente a mettere in sicurezza il traforo, perché le due modalità, sicurezza e transito, sono, nel caso in esame, incompatibili;

a conferma di quanto detto, occorre ricordare che il progetto preliminare dell'opera prevedeva la realizzazione di una galleria di sicurezza con diametro interno di 4,80 metri. Successivamente, a seguito dell'incendio avvenuto nel *tunnel* nel mese di giugno 2005, i Governi italiano e francese si sono espressi in merito alla costruzione della galleria di sicurezza attraverso la proposta di "un diametro adatto della galleria che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei veicoli di soccorso in tutta sicurezza e agio". Pertanto il progetto definitivo della galleria di sicurezza del 2005, che prevedeva un diametro di 5,50 metri (contro i 4,80 metri del progetto preliminare) e permetteva unicamente l'accesso di ambulanze, non è stato ritenuto adeguato a rispondere alle richieste dei Ministri;

il gruppo di lavoro tecnico istituito dal comitato di sicurezza ha individuato la soluzione con diametro della galleria di sicurezza di 8 metri e impianti annessi come l'unica in grado di definire delle strategie di intervento efficaci e flessibili per far capo a varie situazioni di rischio e pertanto di garantire migliori condizioni di sicurezza;

è evidente, dunque, che per garantire maggiore sicurezza occorre soprattutto una politica di contenimento del trasporto su gomma che disincentivi tale modalità di spostamento delle merci attraverso leve fiscali e tariffarie, anche al fine di non rendere completamente inutili le infrastrutture di collegamento ferroviario già in uso o in corso di realizzazione;

in tal senso va anche il protocollo alla Convenzione delle Alpi relativo ai trasporti, ratificato dal Parlamento italiano con legge 9 novembre 2012, n. 196, nel quale un particolare rilievo assume lo sviluppo del trasporto intermodale, giacché esso permette un maggior rispetto dell'ambiente, adattando i trasporti a quest'ultimo e non viceversa. Nel protocollo si sostiene inoltre che le esternalità di costo dei trasporti vanno imputate a chi ne è causa, e ciò nel contesto di un tentativo di riduzione del volume complessivo dei trasporti. Non meno importante è poi la previsione del progressivo passaggio ad una fiscalità che favorisca i mezzi di trasporto a minore impatto ambientale, e quindi i mezzi su rotaia;

in particolare, il protocollo, all'articolo 7, comma 1, prevede: «Nell'interesse della sostenibilità le Parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: a) coordinare i vettori, i mezzi e i tipi di trasporto e a favorire l'intermodalità; b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e ad imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato; c) incidere, tramite interventi di assetto del territorio e strutturali, a favore del trasferimento dei servizi di trasporto di persone e merci su quel vettore che di volta in volta risulti il più rispettoso dell'ambiente, nonché sui sistemi intermodali di trasporto; d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico»,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare ogni opportuna misura volta a garantire che la seconda galleria del traforo del Fréjus venga utilizzata esclusivamente come canna di sicurezza, escludendo qualsiasi iniziativa che preveda la sua trasformazione in galleria di transito, nonché finalizzata all'incremento di traffico;
- 2) a garantire, anche con l'apertura della seconda canna, lo stesso numero di transiti giornalieri attuali nonché i medesimi vincoli all'accesso al traforo, anche al fine di pervenire ad una riduzione del volume complessivo dei trasporti su gomma nell'area;
- 3) ad adottare ogni opportuna iniziativa volta al miglioramento dell'offerta di trasporto sulla linea ferroviaria esistente, al fine di favorire lo spostamento del trasporto merci dalla modalità su gomma a quella su rotaia, così come indicato dal protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000 e ratificato con legge 9 novembre 2012, n. 196.