

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. **IV-quater**
N. **103**

RELAZIONE
DELLA GIUNTA PER LE AUTORIZZAZIONI
(Relatore: **DI GIOIA**)

SULLA

APPLICABILITÀ DELL'ARTICOLO 68, PRIMO COMMA, DELLA
COSTITUZIONE, NELL'AMBITO DI UN PROCEDIMENTO CIVILE

NEI CONFRONTI DEL DEPUTATO

OSVALDO NAPOLI

pendente presso il tribunale di Torino (atto di citazione del signor Antonio Ferrentino)

Presentata alla Presidenza il 1° marzo 2004

ONOREVOLI COLLEGHI! — La Giunta riferisce su una richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità concernente il deputato Osvaldo Napoli, con riferimento ad un procedimento civile pendente nei suoi confronti presso il tribunale di Torino per iniziativa del signor Antonio Ferrentino. Questi si è sentito offeso dalle seguenti affermazioni contenute in un comunicato stampa del seguente tenore letterale (riportato nell'atto di citazione): «*Non c'è dubbio che in questi anni il Presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa Antonio Ferrentino abbia creato sull'Alta Velocità un clima di sfiducia totale nei confronti delle istituzioni, un clima di odio contro chi la pensa in modo diverso, un clima che oggi neppure lui riesce più a fronteggiare. È un clima estraneo alla logica di una corretta dialettica e lotta politica perché è un clima di violenza. E quando la politica sfocia nella violenza, crea una situazione di profondissima pericolosità sociale. Il Presidente Ferrentino non ha rappresentanza popolare in quanto nelle elezioni a Sindaco di S. Antonino è uscito sconfitto e non ha la legittimazione dei Democratici di Sinistra che sono favorevoli alla realizzazione delle strutture per la linea ferroviaria di alta capacità. Che cosa aspetta a dimettersi? L'atteggiamento dei manifestanti di sabato hanno confermato questa situazione: di intolleranza violenta, un atteggiamento che è del tutto estraneo al modo con cui i cittadini della Val Susa da sempre esprimono la loro partecipazione politica e sociale e la manifestazione pacifica di fine maggio è stata una dimostrazione di buon senso e di equilibrio e di moderazione. Invece affermare pubblicamente come ha fatto il Presidente Ferrentino che nel momento in cui si inizieranno i lavori dell'Alta Velocità sarà necessario 'militarizzare' la valle è affermazione di carattere mafioso, un atteggiamento*

che in qualche modo istiga alla violenza, grave e assolutamente non accettabile da parte di chi ha responsabilità istituzionali. Mi auguro che i Democratici di Sinistra che sui problema dell'Alta Velocità hanno operato scelte coraggiose a favore dello sviluppo, sappiano intervenire in modo adeguato in una situazione come questa e isolare chi al di fuori e in contrasto con ogni corretta dialettica politica sta improntando la lotta politica a condotte di intolleranza, di odio contro chi la pensa in modo diverso, atteggiamenti che spesso sono stati nel nostro Paese presupposti per conseguenze luttuose che ben conosciamo».

La Giunta ha esaminato il caso nella seduta del 24 febbraio 2004. Il deputato Osvaldo Napoli — pur invitato ritualmente a intervenire — non ha inteso avvalersi di tale facoltà. Ha tuttavia fatto pervenire alla Giunta del materiale.

A parte il merito delle affermazioni in questione (aspetto che non interessa la Giunta), durante l'esame è emerso che l'onorevole Napoli è eletto nel collegio di Giaveno (To) — circoscrizione Piemonte 1, n. 18 — nel cui territorio dovrebbe passare la ferrovia transfrontaliera ad alta velocità per la città francese di Lione. È noto che i lavori di realizzazione di tale ferrovia sono stati (e sono tuttora) oggetto non solo di un aspro confronto politico in sede locale, ma anche di un intenso dibattito parlamentare, cui il deputato Osvaldo Napoli ha partecipato in prima persona, anche in qualità di membro della Commissione Ambiente della Camera. A tal riguardo giova segnalare che in data 26 giugno 2002, proprio in qualità di relatore, in sede consultiva, sull'A.C. 2798 (ratifica dell'accordo Italia-Francia per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione) l'onorevole Osvaldo Napoli propose alla Commissione di esprimere un parere favorevole al disegno di legge del Governo

sulla ratifica dell'accordo. A tal fine egli ha consegnato alla presidenza della Commissione della documentazione di supporto alle motivazioni da lui addotte nella relazione, cui qui si rimanda. Successivamente, durante l'esame in Assemblea del provvedimento, in data 18 settembre 2002 egli tornò ad esprimere il suo appoggio alla costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione sulla base di una nutrita serie di argomentazioni.

Deve essere ricordato anche che la linea ferroviaria Torino-Lione era stata oggetto dell'esame parlamentare anche in due precedenti episodi.

Innanzitutto in sede di ratifica della Convenzione delle Alpi (A.C. 2381), un cui protocollo concerneva proprio i trasporti. Tale protocollo della Convenzione, approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati, fu però oggetto di un aspro dibattito al Senato: v. le sedute della Commissione Esteri del 2 e 8 luglio 2003, in cui fu discusso e approvato un emendamento soppressivo del protocollo dal disegno di legge di ratifica; e le sedute dell'Assemblea del 3 ottobre e del 14 novembre 2003. Nella seduta del Senato del 3 ottobre 2003 la senatrice Donati fa espressamente riferimento al problema della tratta ferroviaria Torino-Lione.

La seconda circostanza in cui la predetta linea ferroviaria è venuta in questione è stato l'esame alla Camera del progetto di legge n. 2032 (*Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti*) poi divenuto la legge n. 166 del 2002. Nella seduta del 13 marzo 2002 il Governo

accolse un ordine del giorno presentato dal deputato Osvaldo Napoli che lo impegnava a destinare una quota adeguata dei finanziamenti relativi a tale opera al ripristino dell'ambiente dei territori interessati.

Orbene, la Giunta ha osservato che il comunicato stampa per cui il deputato interessato è stato citato a giudizio fu reso in un giorno (il 29 novembre 2003) in cui si è tenuto un convegno sulla Convenzione delle Alpi a Torino e in cui proprio in tal sede si ebbero delle violente contestazioni al progetto dell'alta velocità, a opera di esponenti locali (tra cui il Ferrentino) contro gli uomini politici (parlamentari e non) favorevoli all'opera. Il comunicato stesso quindi in larga misura si atteggia, ai fini che qui interessano, a divulgazione e ripetizione dei concetti che l'onorevole Napoli aveva già espresso in sede parlamentare nei suoi interventi.

La Giunta ha pertanto ritenuto sussistenti le condizioni per l'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione anche come interpretato dall'articolo 3, comma 1, della legge n. 140 del 2003. A tal fine si ritiene qui utile allegare i testi degli atti parlamentari cui si è fatto riferimento.

Per tali motivi, la Giunta all'unanimità propone alla Camera di deliberare nel senso che i fatti oggetto del procedimento costituiscono opinioni espresse da un deputato nell'esercizio delle sue funzioni.

Lello DI GIOIA, *relatore*

ALLEGATO 1

**Estratto dal *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni*
del 26 giugno 2002, Commissione VIII.**

Accordo Italia-Francia per realizzazione nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

C. 2798 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame.

Osvaldo NAPOLI (FI), *relatore*, illustra il disegno di legge di ratifica in esame, che ha ad oggetto l'accordo italo-francese, firmato a Torino il 29 gennaio 2001 dai ministri Pier Luigi Bersani e Jean Claude Gaysot, per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Con questo accordo le parti hanno riconfermato l'impegno sottoscritto in un precedente accordo intergovernativo, concluso a Parigi il 15 gennaio 1996. Nel rinviare, per quanto concerne le considerazioni generali sul provvedimento, alla dettagliata documentazione da lui redatta, che lascia a disposizione della Commissione (*vedi allegato*), sottolinea la necessità, anche in relazione alle attuali vicende che stanno interessando il traforo del Monte Bianco, di garantire un rapporto di parità tra gli interventi in favore della Valle d'Aosta e quelli nei confronti della Val di Susa, soprattutto in relazione ai flussi di traffico pesante. Invita quindi il Governo ad assumere concrete iniziative per il futuro.

Precisa altresì che, contrariamente alle notizie di stampa, nel percorso ferroviario ad alta capacità si fa riferimento per l'80 per cento ad una linea ferroviaria di transito merci, mentre per il restante 20 per cento alla linea ferroviaria per il transito passeggeri.

Ricorda, inoltre, che nella seduta del 13 marzo 2002 era stato accolto l'ordine del

giorno n. 9/2032/1, a sua firma, volto ad impegnare il Governo a destinare una quota adeguata di finanziamenti relativi alla realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione a ripristino dell'ambiente dei territori attraversati dalla predetta linea in ambito nazionale. Ribadisce pertanto l'invito al Governo a dare concreta attuazione al suo ordine del giorno, proprio al fine di garantire la tutela ambientale ed idrogeologica dei territori interessati.

Propone infine di esprimere parere favorevole sul disegno di legge di ratifica in esame.

Mauro CHIANALE (DS-U) dichiara di condividere l'impianto generale del disegno di legge di ratifica, stigmatizzando tuttavia il fatto che non siano stati ancora ratificati i protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, che costituiscono la cornice generale in cui dovrebbe essere collocato il provvedimento in esame. Nel merito dell'accordo italo-francese, sottolinea quindi l'importanza di mantenere la centralità del nodo ferroviario di Torino, rispetto alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Prospetta altresì l'opportunità di valutare con estrema attenzione l'ipotesi di istituire un rapporto diretto con le comunità locali, coinvolgendole anche attraverso organismi di consulenza, al fine di poter operare nella salvaguardia dell'ambiente, dei valori naturali e della conservazione del patrimonio della Val di Susa che, data la sua conformazione, ha già subito notevoli compromissioni. Al riguardo, ritiene che dovrebbe essere opportunamente valutata l'ipotesi di reimpiego in opere di bonifica ambientale del

materiale marino proveniente dagli scavi necessari alla realizzazione del progetto.

Agostino GHIGLIA (AN) esprime soddisfazione per la generalizzata condivisione del provvedimento in Commissione, rammaricandosi tuttavia del fatto che nei giorni scorsi tale unità di intenti sia stata contraddetta dall'atteggiamento assunto da taluni deputati del centrosinistra che hanno partecipato a manifestazioni di protesta per la riapertura del traforo del Monte Bianco. Nel ribadire pertanto l'orientamento favorevole del suo gruppo al disegno di legge di ratifica, attribuisce ai precedenti ministri del centrosinistra la responsabilità di aver bloccato per anni la realizzazione dell'opera, manifestando contrarietà ideologica nei confronti della stessa, come di altre importanti opere infrastrutturali.

Pietro ARMANI, *presidente*, prospetta l'opportunità, constatata la sostanziale condivisione del provvedimento da parte di tutte le forze politiche, di predisporre anche una risoluzione che affronti in modo appropriato il problema del traforo del Monte Bianco.

Mauro CHIANALE (DS-U), pur ribadendo l'orientamento favorevole sul disegno di legge di ratifica in esame, dichiara di non condividere alcuna proposta di risoluzione unitaria sull'argomento.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 14.30.

ALLEGATO

**Accordo Italia-Francia per realizzazione nuova linea ferroviaria
Torino-Lione (C. 2798 Governo).****DOCUMENTAZIONE CONSEGNATA DAL RELATORE**

Lo sviluppo del piano trasportistico regionale ferroviario nella Regione Piemonte consente di integrare il progetto di linea ad alta capacità ferroviaria Milano-Torino-Lione con un efficiente sistema di interrelazioni locali che, utilizzando la linea ferroviaria storica e le stazioni ferroviarie di Torino come « hub » regionale, permette ai residenti della Valle di Susa di recarsi in Torino con un efficiente servizio di navetta (un treno ogni 20'-30') e da qui in direzione di Ivrea, Casale, Asti, Cuneo con medesime modalità d'esercizio.

In particolare lo studio elaborato dalla Regione Piemonte sulla base del progetto di linea ad alta capacità ferroviaria consente di dirottare sulla nuova linea l'intero complesso di traffico merci, sia in transito nell'area torinese sia originanti o con destinazione la città di Torino, per un valore stimato tra i 150 e i 197 convogli giornalieri.

L'istadamento dei convogli merci, in forma anche di autostrada ferroviaria, sul nuovo tracciato consente pertanto di orientare la linea storica all'utilizzo per 88 freni regionali, 30 treni viaggiatori diurni e 8 notturni.

L'alleggerimento del traffico relativo alla ferrovia storica consente pertanto di istradare i treni passeggeri ad alta velocità a seconda del carico di domanda e di frequenza in diversi ambiti attualmente in fase di studio, ovvero:

a) con superamento dell'ingresso ferroviario in Torino per i treni passeggeri ad alta capacità Milano-Lione (sosta presso un nodo ferroviario di intersezione con la ferrovia Torino-Caselle);

b) con ingresso in Torino (stazione Dora);

c) con ingresso in Torino attraverso l'interconnessione di Corso Marche (Lingotto-Orbassano);

d) con snodo ferroviario dalla ferrovia ad alta capacità su ferrovia storica attualmente prevista in Caprie.

Obiettivi dell'opera.

Obiettivo strategico, concordato dai Governi Italiano e Francese, coerentemente con gli obiettivi strategici dell'Unione Europea, è il trasferimento del trasporto merci dalla gomma al ferro.

Allo stato attuale la circolazione di mezzi pesanti sul tracciato autostradale del Frejus raggiunge punte di 6.500 veicoli al giorno, con consistenti ricadute ambientali nel territorio attraversato.

Le ricadute ambientali si traducono in pesanti costi per il sistema sanitario pubblico.

Le merci in transito, ovvero che attraversano il territorio senza essere generate o destinate dall'area metropolitana torinese, rappresentano il 60 per cento circa della circolazione attuale.

L'opera in progetto intende intercettare il trasporto merci che ha per origine e destinazione aree diverse dall'area metropolitana torinese evitando la confluenza con il sistema di trasporti a consegna localmente identificato, consentendo quindi un migliore e più agevole sistema della circolazione delle merci nel territorio piemontese.

A tal fine sono stati individuati da RFI tre sistemi tra loro connessi:

a) una « gronda nord » che intercetti le merci su gomma nell'area di Chivasso-Alpignano trasferendole su sistema ferroviario;

b) un « passante urbano » che colleghi attraverso corso Marche in Torino lo scalo ferroviario di Orbassano (centro logistico FIAT) alla rete sistemica di alta capacità ferroviaria;

c) un'interconnessione in Valle di Susa (da definire se nell'area del comune di Caprie) che consenta di utilizzare parallelamente i tracciati ferroviari della linea cosiddetta « storica » rispetto alla nuova linea ad alta capacità in progetto.

Opposizioni nel territorio.

Una parte delle Comunità locali individua nell'idea progettuale un pericolo e sottolinea come il territorio della Valle di Susa, e in particolare della bassa Valle di Susa, sia già fortemente infrastrutturato e non in grado di supportare un'ulteriore pesante infrastruttura che farebbe collassare la capacità di carico della Valle stessa.

Questa opposizione si basa inoltre su alcuni assunti meritevoli di attenzione, quali:

a) una nuova pesante infrastruttura impedirebbe lo sviluppo di nuova residenzialità di qualità nei comuni interessati;

b) una nuova pesante infrastruttura potrebbe svalutare il valore immobiliare del territorio.

Questi elementi giocano ovviamente a favore dell'opposizione espressa dalle pubbliche amministrazioni che vedono in queste due minacce una potenziale criticità per il reperimento di risorse economiche necessarie alla conduzione delle attività municipali.

Ovviamente le stesse motivazioni « pesano » sullo stato d'animo e sulle ansie della popolazione residente.

Con l'intento di dimostrare l'inutilità del progetto la Comunità Montana della Bassa Valle di Susa ha dato incarico allo Studio Polinomia di Milano di valutare se esistano o meno le esigenze trasportistiche che, formalmente, sono alla base del progetto di alta capacità ferroviaria.

Il progetto Polinomia è costato oltre 25.000 Euro alla comunità montana.

Lo studio Polinomia:

Ritiene che la domanda di trasporto merci internazionale al valico del Frejus non giustifichi, sulla base dei livelli di traffico previsti nel medio periodo, la realizzazione di una nuova linea di valico. Il traffico potrà essere ripartito tra gli altri valichi dell'arco alpino.

Propone un modello di esercizio ferroviario in Valsusa che potrà essere attuato con interventi di potenziamento della linea esistente in Media (Bussoleno - Avigliana) e Bassa Valle (Avigliana - Torino).

Afferma che gli interventi infrastrutturali potranno consistere nella realizzazione di una « linea sussidiaria a doppio binario » tra Bussoleno ed Avigliana, nonché nel « quadruplicamento » dei binari tra Avigliana e Torino « commisurato alla prevista realizzazione della cintura merci di Torino ».

Lo Studio Polinomia è stato attentamente valutato dalla struttura regionale che esprime le seguenti valutazioni.

La Struttura Regionale condivide:

L'analisi storica effettuata da Polinomia del traffico sulla linea esistente;

L'analisi della domanda attuale complessiva di trasporto merci attraverso l'arco alpino;

L'evoluzione del traffico merci ferroviario complessivamente determinato sulla base delle attuali dinamiche di trasporto;

La necessità di realizzazione della linea sussidiaria a doppio binario tra Bussoleno ed Avigliana e il « quadruplicamento » tra Avigliana e Torino, intendendo tali interventi come realizzazione della Gronda Merci di Torino;

L'instradamento sulla Gronda Merci del traffico facente capo allo scalo di Orbassano (Secondo la Regione tale possibilità potrà essere attuata attraverso l'in-

terconnessione della Gronda Merci in corrispondenza di Corso Marche; la Gronda dovrà essere utilizzata anche per il traffico passeggeri internazionale, così da dedicare la linea storica al solo traffico locale).

Valutazioni del traffico merci secondo Polinomia (da studio SETEC per Alpetunnel).

Al 1997: 25,1 Mt (gomma-ferro) di cui 10,6 Mt su ferro;

Stato attuale (1999-2001): circa 35 Mt;

Previsione al 2015 (scenario di riferimento, senza tunnel di base): 40,8 Mt di cui 16,9 Mt su ferro;

Previsione al 2015 (con tunnel di base): 20,1 Mt

MT = Milioni Tonnellate

Valutazioni di C.I.G. (condivise da Regione Piemonte).

Per accordi intergovernativi: quadruplicamento del traffico attuale su ferro (40 Mt).

Piena disponibilità della linea storica per il traffico passeggeri regionale, metropolitano e internazionale.

Secondo Polinomia:

Il traffico merci previsto da SETEC al 2015 al valico di Modane dopo la realizzazione del tunnel di base (circa 20 Mt) corrisponde a 135 treni/giorno che potranno essere sopportati dalle strutture esistenti la cui capacità sarà portata a 220 treni/giorno.

Secondo Alpetunnel-CIG-RFI:

I treni merci/giorno convenzionali previsti al 2015 sono 137 al giorno, corrispondenti a 20 Mt di merce/anno.

Tenuto conto della circolazione dei treni passeggeri e considerando anche l'Autostrada Ferroviaria (previsti 60 treni/giorno) il traffico non potrà essere sopportato dalla sola linea storica anche nell'ipotesi-limite di aumento della capacità a 220 tr/giorno.

Dunque è necessario realizzare fra il 2015 e il 2020 un'offerta ferroviaria supplementare per l'attraversamento delle Alpi mediante la costruzione di una nuova linea.

Valutazioni del traffico giornaliero in Bassa valle di Susa.

Previsioni Polinomia:		Previsioni C.I.G.:	
Treni merci	150	Treni merci	137
Treni pax internaz.	30	Autostrada ferroviaria	60
Treni regionali	80-120	Treni regionali	88
Treni metropolitani	80-160	Viaggiatori diurni	30
		Viaggiatori notturni	8
Totale	340-460	Totale	323

N.B. Sia nelle previsioni CIG, sia in quelle POLINOMIA il traffico non potrà essere sopportato dalla sola linea esistente la cui potenzialità non potrà superare, a interventi di potenziamento realizzati, i 220 treni/giorno.

C.I.G.: Commissione Inter-Governativa

RFI: Rete Ferroviaria Italiana

Rispetto allo studio Polinomia non si divide:

L'impegno dei valichi calcolato come treni km-km e il confronto con la potenzialità massima valutata in 200 treni nelle 24 ore;

La ripartizione del traffico annuale in media costante.

Il riferimento a 313 giorni utili/anno in quanto, considerato l'andamento del traffico merci annuale e settimanale, pare più corretto ipotizzare un numero di giorni inferiore (250 secondo ALPETUNNEL E 287 secondo la Regione).

La mancata valutazione delle difficoltà di esercizio della linea attuale del Frejus derivante dalle caratteristiche di tracciato e dalla sovrapposizione di treni con funzioni e caratteristiche diverse.

La velocità di esercizio nel tunnel di base prevista da Polinomia in 100-120 km/h anziché 220 Km/h:

la ripartizione del traffico globale su tutti i valichi attuali senza tenere conto delle esigenze che impongono l'utilizzo dei singoli valichi in base all'origine/destinazione della merce;

la mancata valutazione dei treni merci che rientrano in Francia senza carico come emerge chiaramente dall'analisi delle quantità e dei tipi di merce scambiate tra paesi confinanti (circa il 13 per cento dei convogli complessivi).

Inoltre è opinione della Regione che la promiscuità dei treni passeggeri internazionali, dei treni regionali e dei treni merci diretti/provenienti da Orbassano e da Lingotto (Candiolo, Fossano) sulla linea storica, derivante dalle ipotesi delineate dallo studio Polinomia, sia un elemento negativo; tale promiscuità, infatti, oltre a ridurre la velocità dei treni passeggeri internazionali, rispetto a quella che potrebbe essere sviluppata sulla linea di Gronda, comporta conseguenze sui treni regionali che, in presenza di treni internazionali, non potranno avere la fre-

quenza richiesta da un servizio locale e metropolitano di buona qualità.

Si ricorda che la Regione ha in progetto lo sviluppo di un Sistema Ferroviario Regionale teso a garantire un servizio di navetta ferroviaria in Valle di Susa capace di offrire fino a 88 collegamenti ferroviari tra i Comuni della bassa Valle e la città di Torino, promuovendo pertanto l'utilizzo del Sistema Ferroviario in sostituzione a quello del trasporto, privato o pubblico, su gomma, si rinunciarebbe a qualunque tentativo di riequilibrio modale. Infatti l'offerta ferroviaria avrebbe un tetto di 200 treni/24 ore e quindi non si potrebbe in ogni caso conquistare quote di « mercato merci » dalla strada.

Si sottolinea altresì la necessità del potenziamento della rete ferroviaria locale dell'Alta Valle di Susa; in assenza di tale intervento, il settore turistico dell'area subirebbe forti penalizzazioni dal punto di vista del trasporto verso le località sciistiche, tanto più in vista delle prossime olimpiadi invernali.

Opposizioni di tipo Ambientale.

Molte aree dell'opposizione concentrano la stessa su elementi derivanti dai possibili inquinamenti da:

- a) rumore;
- b) vibrazioni;
- c) smaltimento dello smarino;
- d) interferenza sulle falde acquifere;
- e) presenza di serpentiniti e contenenti amianto.

Per quanto attiene a rumore e vibrazioni il tracciato progettato da RFI, tenuto conto delle esigenze espresse dalle comunità locali, prevede su un totale di 47 km di percorso ben 40 km di gallerie solamente 7 km a cielo aperto, escludendo pertanto ogni possibile interferenza in merito alle opposizioni individuate.

Per quanto attiene allo smarino si noti come il Piano Poliennale della Comunità

Montana dell'Alta Valle di Susa abbia inserito tra le priorità l'attivazione presso un'impresa locale, Imprebeton s.p.a., di un progetto per il riutilizzo dei materiali di scavo derivante dal progetto alta capacità ferroviaria, con un investimento complessivo di circa 800 Milioni di Euro.

Inoltre il « piano cave » della Regione Piemonte, interventi di riqualificazione territoriale e la necessità di materiale inerte per la costruzione di terrapieni e la formazione di calcestruzzo all'interno del progetto ferroviario indicano che quella dello « smarino » è un falso problema, stante il positivo riutilizzo del materiale da escavazione.

Per quanto alle interferenze sulle falde acquifere e alla presenza di serpentiniti (amianto) le norme disciplinari della Regione Piemonte in materia ambientale e le norme di VAS sono tali da garantire alla cittadinanza e alle maestranze la massima sicurezza.

I Timori della Velocità.

Tra i timori espressi dalle comunità locali si paventa un tracciato ferroviario in cui lunghissimi convogli sfrecciano a cielo aperto a velocità superiori ai 300 km/h.

Il progetto alta capacità prevede un percorso prevalentemente in galleria (40 km su 47) a velocità massima in galleria di 220 km/h.

Non esistono preclusioni al limitare la velocità dei convogli nei normali limiti dei percorsi merci a 150-160 km/h nei tracciati a cielo aperto.

Conclusioni.

La Gronda Merci tra Bussoleno e Torino deve permettere anche la circolazione dei treni passeggeri internazionali e dei treni merci diretti/provenienti da Orbassano e Lingotto, in modo da specializzare la linea esistente per il solo traffico passeggeri regionale e metropolitano.

La Gronda Merci è la nuova linea che riduce l'inquinamento ambientale provo-

cato dalla linea esistente. In seconda fase è necessaria la realizzazione del tunnel di base.

L'assegnazione del traffico merci ferroviario agli altri transiti ferroviari dell'arco alpino occidentale in modo da ridurre il carico sulla linea del Frejus, ipotizzata da POLINOMIA, non è praticabile poiché contrasta con le esigenze di mercato. La indisponibilità di tracce sulla linea del Frejus produrrebbe inevitabilmente un aggravio del trasporto merci su gomma.

La costruzione di un terzo binario parallelo ai due binari esistenti in media valle, proposta da POLINOMIA, provocherebbe l'incremento dell'infrastrutturazione territoriale, l'aumento di inquinamento acustico, l'aumento della circolazione ferroviaria su itinerario esistente e il conseguente aumento dell'impatto ambientale non sopportabile dai residenti lungo l'itinerario stesso.

La realizzazione della linea di Gronda Merci di Torino come previsto da RFI è necessaria. Lo stesso studio POLINOMIA ne riconosce la necessità.

Obiettivi.

1) Riduzione della circolazione degli automezzi pesanti (TIR) in Val di Susa;

2) riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale prodotto dalla circolazione dei treni sulla linea storica Bardonecchia-Bussoleno-Torino;

3) intensificazione del servizio ferroviario passeggeri regionale e metropolitano.

4) Trasferimento sulla Gronda Merci anche dei treni passeggeri a lunga percorrenza nonché dei treni merci diretti/provenienti da Orbassano e dalle linee di Pinerolo (Candiolo) e Cuneo (Fossano) previo collegamento della Gronda Merci alla linea storica in corrispondenza di corso Marche.

Vantaggi:

a) Omogeneità di traffico sulla linea storica dove sarà possibile cadenzare i treni di servizio locale ogni 15 minuti, o meno, fino a quanto consentito dalla « tecnologia di blocco »;

b) Riduzione sino all'annullamento del traffico ferroviario merci sulla linea storica e riduzione del traffico veicolare pesante sulle direttrici stradali;

c) Abbattimento dei tassi di inquinamento acustico derivante dall'eliminazione della circolazione merci sulla linea storica e al trasferimento sulla nuova linea ferroviaria del traffico merci e passeggeri a lunga percorrenza e di inquinamento ambientale atmosferico dovuto alla riduzione del traffico stradale privato in Bassa Valle.

Mezzi per raggiungere gli Obiettivi:

Trarre profitto dal progetto ferroviario AV/AC per:

1) allontanare dalla linea storica tutto il traffico merci;

2) utilizzare la Gronda Merci anche per il traffico passeggeri internazionale e per il trasporto dei TIR su ferrovia (Autostrada Ferroviaria);

3) destinare la linea storica esclusivamente al traffico passeggeri regionale e metropolitano.

Stato attuale della circolazione.

Tra Bardonecchia e Bussoleno: 123 treni/giorno, di cui 14 passeggeri internazionali, 22 regionali e 87 merci;

tra Bussoleno e Torino: 141 treni/giorno, di cui 14 passeggeri internazionali, 40 regionali e 87 merci.

Progetto RFI.

In 1^a fase:

linea di Gronda fra Settimo (linea AV/AC Torino-Milano) e Caprie, con in-

terconnessione Caprie-Condove alla linea storica;

in fase finale:

tunnel di base St. Jean de Maurienne-Bruzolo e linea di Gronda fra Bruzolo e Settimo con interconnessioni alla linea storica a S. Didero.

Circolazione all'apertura del tunnel (2013) secondo RFI.

Sulla linea storica:

tra Modane e Bussoleno: 78 treni/giorno, di cui 14 passeggeri internazionali, 20 regionali e 44 merci;

tra Bussoleno e Avigliana: 122 treni/giorno, di cui 38 passeggeri internazionali, 40 regionali e 44 merci;

tra Avigliana e Torino: 170 treni/giorno, di cui 38 passeggeri internazionali, 88 regionali e 44 merci.

Sulla Gronda Merci: 129 treni merci/giorno, di cui 35 Autostrade Ferroviaria.

Circolazione all'apertura del tunnel (2013) secondo proposta della Regione.

Sulla linea storica:

tra Modane e Bussoleno: 34 treni/giorno, di cui 14 passeggeri internazionali e 20 regionali;

tra Bussoleno e Avigliana: 40 treni/giorno regionali;

tra Avigliana e Torino: 88 treni/giorno regionali/metropolitani.

Sulla Gronda Merci: 211 treni/giorno, di cui 38 passeggeri internazionali e 173 merci.

Confronto circolazione sulla linea storica (treni/giorno)

	Stato attuale	Al 2013 RFI	secondo Regione
Modane-Bussoleno	123	78	34
Bussoleno-Avigliana	141	122	40
Avigliana-Torino	141	170	88

Vantaggi della soluzione proposta dalla Regione.

Evita la costruzione dell'interconnessione Caprie-Condove;

evita la circolazione dei treni merci sulla linea storica e permette l'utilizzo della linea stessa per i soli treni regionali e metropolitani;

riduce l'inquinamento acustico e l'impatto sul territorio (passaggi a livello) provocati dai treni merci sulla linea storica;

evita le interferenze fra treni regionali/metropolitani e gli altri treni;

permette quindi l'intensificazione dei treni passeggeri regionali e metropolitani secondo necessità, con cadenza non condizionata da altre circolazioni.

ALLEGATO 2

**Estratto dal Resoconto stenografico dell'Assemblea
del 18 settembre 2002, pagine 13-15.**

OSVALDO NAPOLI. Signor Presidente, sin dal 1994 l'interesse strategico alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione è proprio dell'Unione europea che inserisce quest'opera tra i progetti infrastrutturali prioritari come parte integrante ed indispensabile di un progetto più vasto: il progetto prioritario 6, la nuova linea ferroviaria Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste.

L'intera direttrice è fondamentale per garantire i collegamenti dell'Europa occidentale con i paesi dell'Europa centro-orientale di prossima adesione all'Unione europea e ben si inserisce nel disegno che prevede la realizzazione di una moderna, integrata ed efficiente rete di trasporto transeuropea.

L'interesse per questo collegamento è confermato dall'intenzione della Commissione europea di aumentare il suo contributo finanziario, dal 10 al 20 per cento del costo totale, per opere come questa, particolarmente complessa dal punto di vista tecnico per via dell'attraversamento della barriera alpina, ed indispensabili per risolvere l'imminente problema della formazione di colli di bottiglia su una delle più importanti direttrici di trasporto tra l'ovest e l'est europeo. Ma la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra l'Italia e la Francia è vitale e strategica per tutta la nostra penisola. Questo collegamento ed il suo proseguimento verso Milano, Venezia e Trieste garantiranno all'Italia un solido aggancio con l'Europa migliorando le comunicazioni e le relazioni economiche e sociali. Realizzare questa direttrice ovest-est è urgente anche a causa del manifestato interesse europeo nei confronti della direttrice trasversale al nord delle Alpi, Parigi-Strasburgo-Monaco-Vienna, la cui realizzazione pone a rischio di emarginazione tutta l'Italia. Se questa linea è fon-

damentale per l'Europa e per l'Italia, essa è vitale per il Piemonte, costituendo un fattore di sviluppo determinante per l'economia di quest'area, limitata, come noto, dalla mancanza di una adeguata offerta infrastrutturale in grado di soddisfare la domanda di trasporto attuale e di sopportare la crescita della domanda futura. La costruzione di questa linea contribuirà poi ad eliminare il rischio di isolamento del Piemonte dal resto dell'Europa, in larga misura dovuto alla presenza di un'unica e vetusta linea ferroviaria con una scarsa capacità di trasporto residua ed alla criticità del traforo stradale del Frejus che, ogni giorno, deve sopportare il passaggio di migliaia di camion, messo a dura prova dopo la tragedia del monte Bianco. Al tempo stesso quest'opera permetterà a Torino di assumere un ruolo di nodosnodo di rilevanza internazionale e sarà un elemento decisivo per la competitività del nostro sistema regione rendendola appetibile per nuovi investimenti ed attività economiche.

Senza dimenticare i disagi che, inevitabilmente, la realizzazione della nuova infrastruttura comporta, questo nuovo collegamento ferroviario rappresenta un'occasione storica soprattutto per i territori attraversati. I vantaggi oggettivi, nel breve e nel lungo periodo, per la Valle di Susa sono infatti innumerevoli e diversi ad iniziare dal più importante: l'effettivo riequilibrio modale. La nuova linea, infatti, fornirà un servizio prevalentemente destinato alle merci, consentendo di trasferire gran parte del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, risolvendo, così, il *gap* tra il trasporto delle merci su strada (più del 70 per cento) e quello su ferrovia (solo il 27 per cento) che caratterizza, oggi, i traffici da e per la Francia ma che, secondo le previsioni del piano generale dei trasporti,

sarà destinato ad aggravarsi in mancanza di interventi risolutivi. Ne seguiranno altri di carattere funzionale e ambientale ed economico a vantaggio della popolazione del territorio della Val di Susa.

Realizzare la nuova ferrovia con l'accordo sostanziale delle comunità locali interessate è possibile ad alcune condizioni, e mi appello perciò all'attenzione e alla sensibilità del Governo e del ministro Lunardi perché queste vengano garantite e soddisfatte. Tali condizioni sono le seguenti: trasferire l'interconnessione ora prevista nelle zone di Caprie e San Didero a valle, prevedendola nella zona di Corso Marche a Torino (la nuova collocazione, infatti, consentirebbe di accogliere e risolvere molti dei problemi avanzati degli enti locali interessati); garantire che la nuova linea ad alta capacità sia deputata ad assorbire tutto il traffico ed il trasporto delle merci e ad ospitare solo alcuni treni passeggeri a lunga percorrenza; garantire che la linea storica sia riservata solo a treni passeggeri, ai treni regionali e a qualche treno internazionale, in modo che essa assuma il carattere e la funzione di una veloce ed efficiente metropolitana regionale al servizio dei pendolari della valle — lavoratori e studenti — e dei turisti.

Ricordo poi che nella seduta del 13 marzo 2002 è stato accettato l'ordine del

giorno 9/2032/1 a mia firma, volto ad impegnare il Governo a destinare una quota adeguata dei finanziamenti relativi alla realizzazione di questa opera al ripristino dell'ambiente e all'assetto idrogeologico dei territori attraversati dalla nuova ferrovia. Sono certo che il Governo darà attuazione concreta all'ordine del giorno da me proposto e che la costruzione della nuova linea sarà l'occasione per formulare ed attuare un piano di intervento pubblico per la sistemazione delle aste fluviali e torrentizie a rischio e per varare le opere maggiormente necessarie ed utili a garantire la sicurezza ed il rispetto dell'ambiente naturale della valle.

Mi permetto di dire all'onorevole Giordano, che forse non è aggiornato sugli ultimi avvenimenti, che pochi giorni orsono il ministro Lunardi ha incontrato il ministro francese per dare concretezza al progetto.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Cima, ricordo che i Verdi hanno condiviso decisioni di Governo. Poiché non è evidentemente possibile che si sia dimenticato di aver fatto parte dell'esecutivo che ha approvato questo accordo, non resta che constatare il relativismo di certe posizioni: la coerenza non è arte né virtù di tutti (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

ALLEGATO 3

**Estratto dall'Allegato A ai Resoconti della seduta
della Assemblea del 13 marzo 2002**

La Camera,

considerato il forte impatto ambientale che avrà la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione,

impegna il Governo

a destinare una quota adeguata dei finanziamenti relativi all'opera predetta al ripristino dell'ambiente dei territori attraversati dalla predetta linea in ambito nazionale.

9/2032/1. Osvaldo Napoli.