

## OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DA LTF IL 18 GIUGNO 2014

### SINTESI

LTF ha presentato ad aprile 2013 il Progetto Definitivo della cd “tratta internazionale” della NLTL. In seguito, ha depositato diverse integrazioni a dicembre 2013 e a giugno 2014. Ciò permette di fare il punto sull’iter fin qui raggiunto dai vari segmenti che costituiscono il progetto complessivo della Nuova Linea Torino-Lione. Si veda per una cronologia completa l’Allegato 1.

Il Progetto Definitivo andrebbe rigettato in toto perché: a) conferma lo spezzettamento dell’opera complessiva impedendo una seria valutazione dei suoi impatti ambientali; b) le valutazioni di incidenza, sia in questo Progetto Definitivo che negli altri elaborati depositati in passato, non rispettano le leggi europee, nazionali e regionali (in particolare vengono sempre effettuate ex-post); c) non ottempera alle prescrizioni imposte dal CIPE nella delibera di approvazione del relativo Progetto Preliminare; d) non rispetta il dettaglio progettuale previsto dall’All. XXI del D.Lgs. 163/2006 “Codice Appalti” e continuamente rimanda esplicitamente importanti approfondimenti alle successive fasi progettuali; e) le richieste di approfondimenti imposte dal Ministero e dalla Regione sono state in gran parte eluse o evase, nell’ambito sia del Progetto Preliminare sia del Progetto Definitivo.

### PREMESSE

#### Situazione progettuale

L’iter autorizzativo delle tratte italiane si trova oggi nella situazione schematizzata nella tabella seguente. Occorre ricordare che - nella procedura prevista dalla Legge Obiettivo n. 443/2001 - un Progetto Esecutivo in realtà non necessita di un’approvazione specifica, essendo sufficiente la “Verifica di Ottemperanza”, cioè il controllo da parte del Ministero del recepimento delle prescrizioni imposte nell’atto di approvazione del Progetto Definitivo. Nonostante ripetute richieste, anche di Parlamentari della Repubblica, il Progetto Esecutivo del cunicolo esplorativo di Chiomonte non è pubblico. Si conoscono soltanto le quattro (alla data attuale) Varianti in corso d’opera riportate sul sito del Ministero dell’Ambiente.

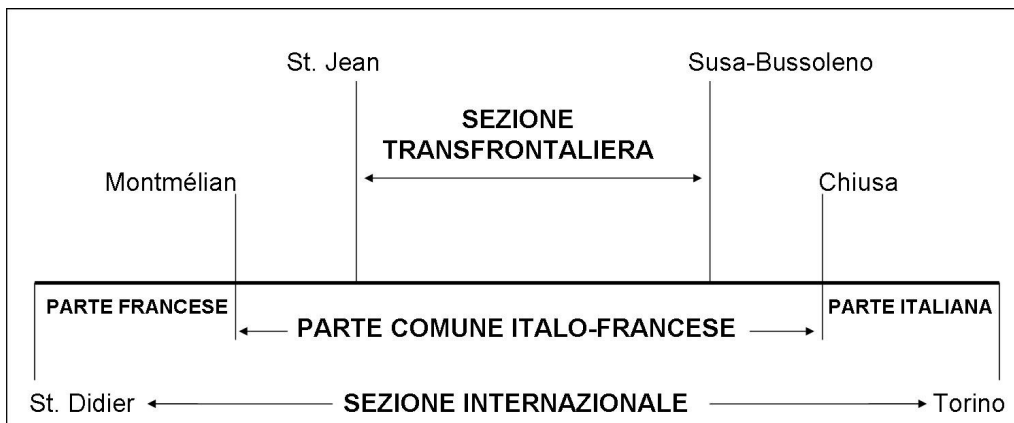
TRATTA	PROGETTI APPROVATI		
	PRELIMINARE	DEFINITIVO	ESECUTIVO
• INTERNAZIONALE	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>
• NAZIONALE	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>
• CHIOMONTE	<b>Non presentato</b>	<b>SI</b>	<b>SI a stralci</b>

Ad aprile 2013 LTF ha depositato il Progetto Definitivo della parte comune della tratta internazionale. In realtà si tratta del Progetto Definitivo di una parte della tratta nazionale, precisamente quella che va dal confine di Stato all’interconnessione di Bussoleno. Rispetto al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con delibera 57/2011, manca la tratta da Bussoleno a Chiusa San Michele che prevede, tra altre opere, l’importante galleria dell’Orsiera di 19 km. Secondo i proponenti, tale esclusione è giustificata dal CIPE che nella delibera 57/2011 e poi nella 23/2012 ha autorizzato la realizzazione per fasi, seguendo uno studio di fattibilità predisposto da LTF su incarico della CIG. Questa interpretazione appare arbitraria rispetto alla VIA. E’ vero che il CIPE ha autorizzato il “fasaggio” della NLTL, ma con riferimento alle fasi di costruzione. Le valutazioni, di qualsivoglia natura, devono comunque essere effettuate sull’intera opera. In proposito, è opportuno ricordare che nell’Analisi Costi-Benefici (Quaderno n. 8 dell’Osservatorio), tutti i benefici valutati sono sempre riferiti all’intera linea completamente realizzata e perfettamente in esercizio.

Un elenco sintetico dei documenti da consultare a questo proposito è riportato nell’Allegato 2.

Lo schema seguente illustra per chiarezza le definizioni stabilite nell’art. 2 dell’Accordo tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012, ratificato con L. 71 del 23 aprile 2014. Da Chiusa San Michele inizia la parte italiana della quale, come ricordato più sopra, è stato presentato ma non ancora approvato il

Progetto Preliminare (la Commissione Nazionale VIA ha depositato il 6 dicembre 2013 il proprio parere 1391).



Lo spezzettamento è continuo. Ad esempio, ad aprile 2013 LTF ha chiesto il giudizio “anticipato” su una parte del Progetto Definitivo, relativo alla Caserma Henry di Susa, nonostante non abbia depositato un vero Progetto Definitivo della stessa opera e soprattutto nonostante sia ancora in corso il procedimento di VIA sull’intero progetto.

### Valutazione di Incidenza

Il D.P.R. 16 novembre 2001, n. 16/R, Regolamento regionale recante: “Disposizioni in materia di procedimento di valutazione d’incidenza” (B.U. n. 47 del 21 novembre 2001), all’art. 4 recita: “*Il procedimento di valutazione d’incidenza è previo rispetto a qualsiasi procedimento autorizzatorio o concessorio inerente la realizzazione del progetto e costituisce presupposto necessario per il rilascio delle successive autorizzazioni, nulla osta, pareri o altri atti di analoga natura, da acquisire ai fini della realizzazione e dell’esercizio dell’opera o intervento*”.

Al proposito, si richiama la sentenza del TAR Veneto sul ricorso 2338 del 2004, depositata in data 26/04/2011, che stabilisce il divieto di effettuare la Valutazione di Incidenza ex-post e inoltre ribadisce che la tutela di habitat e specie in Direttiva deve essere garantita anche all’esterno dei SIC.

Il D.P.R. 357/1997 elenca nell’All. G il contenuto obbligatorio che una relazione di incidenza deve avere:

**Allegato G**  
(previsto dall’art. 5, comma 4)

CONTENUTI DELLA RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
DI PIANI E PROGETTI

**1. Caratteristiche dei piani e progetti**  
Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento, in particolare:

- alle tipologie delle azioni e/o opere;
- alle dimensioni e/o ambito di riferimento;
- alla complementarietà con altri piani e/o progetti;
- all’uso delle risorse naturali;
- alla produzione di rifiuti;
- all’inquinamento e disturbi ambientali;
- al rischio di incidenti per quanto riguarda, le sostanze e le tecnologie utilizzate..

**2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale :**  
Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale considerando:

- componenti abiotiche;
- componenti biotiche;
- connessioni ecologiche.

Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell’ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto CORINE LAND COVER [\*].

[\*] Progetto CORINE LAND COVER: si tratta di un progetto che fa parte del programma comunitario CORINE, il sistema informativo creato allo scopo di coordinare a livello europeo le attività di rilevamento, archiviazione, elaborazione e gestione di dati territoriali relativi allo stato dell’ambiente. Tale progetto ha previsto la redazione, per tutto il territorio nazionale, di una carta della copertura del suolo in scala 1: 100.000.

- Le Valutazioni di Incidenza eseguite per tutti i progetti della NLTL non solo sono effettuate a valle delle altre valutazioni, ma spesso sono richieste dai responsabili del procedimento come Integrazioni.
- Nessuna complementarietà con altri piani è mai analizzata in alcuna relazione di incidenza della NLTL (per citare un solo importante esempio: lungo tutta la val Susa è in corso la realizzazione del cosiddetto “acquedotto di valle”; i suoi impatti congiunti andrebbero sicuramente valutati, mentre non è nemmeno mai citato).
- La descrizione e la valutazione dell’opzione zero, espressamente prevista da tutte le normative, è sempre o mancante del tutto o ridicolmente superficiale. In qualche caso, addirittura, si dichiara esplicitamente di non analizzarla.
- Il ricorrente spezzettamento dei progetti e la continua elusione dell’opzione zero comportano la creazione continua di opere “invarianti” espressamente vietate dalle vigenti normative.

Va ricordato che la disciplina europea introduce il principio di precauzione: occorre la certezza del non-impatto, non basta il dubbio. In questo caso ogni progetto andrebbe fermato (salvo le eccezioni e le conseguenti azioni previste dall'art. 6 della Direttiva Habitat).

A Chiomonte, in un’area tutto sommato abbastanza piccola ma sulla quale insistono i tre vincoli idrogeologico, paesaggistico e archeologico, si concentrano diverse opere: cunicolo geognostico, tunnel di base, centrale di ventilazione, strada Chiomonte-Giaglione, varco provvisorio (da luglio 2011) da e per la A32, svincolo dalla A32 con futuro collegamento alla SS25. Non è mai stata svolta una VIA complessiva, né una valutazione di incidenza complessiva (doverosa per la vicinanza del SIC “Boscaglie di tasso di Giaglione”), le quali, come detto, avrebbero persino dovuto considerare i potenziali impatti cumulati di altri piani o progetti insistenti sul medesimo territorio (e ce ne sono...). Il Progetto Definitivo con le integrazioni di dicembre 2013 e di giugno 2014 modifica quello del cunicolo geognostico, apparentemente senza che ciò sollevi dubbi di legittimità procedurale. Però a Chiomonte oggi sono in corso i lavori previsti dal Progetto Definitivo come approvato dal CIPE con Delibera 86/2010, specie per quanto riguarda il deposito dello smarino. Forse perché permette di essere considerato temporaneo (5 anni), quindi con occupazioni e non espropri? Per questa e altre ragioni già evidenziate in passato dalla Comunità Montana sembra evidente che il cantiere operante a Chiomonte non corrisponde a quanto descritto nel progetto approvato dal CIPE.

### **Legge Obiettivo e prescrizioni**

La Legge Obiettivo ha limitato di fatto la responsabilità delle amministrazioni periferiche, ma:

- Proprio perché velocizza i procedimenti, avocando ad un unico organo centrale ogni autorizzazione, le norme in itinere dovrebbero essere scrupolosamente seguite, con particolare riguardo alle valutazioni ambientali, che altrimenti, oltre che veloci, sono svuotate di senso impedendo di fatto a cittadini e enti una seria verifica della compatibilità delle opere.
- Allo stato attuale, non si conoscono richieste di integrazioni o di chiarimenti decise in proprio dalla Commissione Nazionale VIA. Infatti, le risposte di LTF riguardano soltanto quelle della Regione Piemonte, sia sul Progetto Definitivo (12.07.13) sia sulle due interferenze principali (11.04.14). La CTV ministeriale sembra si sia limitata a imporre a LTF di rispondere alle osservazioni regionali (lettera 000812 del 6.3.14). Se questo è vero, sembra impossibile che l’unico organo titolato a verificare un progetto di tali dimensioni e impatti, e tanto controverso, non abbia alcuna osservazione in merito a oltre 2300 documenti (ancorché considerati incompleti in più parti). In alternativa, ci si aspettano in futuro ulteriori integrazioni per eventuali istanze ancora sconosciute da parte della stessa CT ministeriale, con conseguente procrastinarsi dell’iter autorizzativo.
- La Legge Obiettivo è nata 12 anni fa per snellire le procedure, soprattutto per risolvere lunghe trattative con enti territoriali dotati di diritto di veto; in realtà ha fallito il suo “obiettivo”. Infatti, complice il progressivo gonfiarsi delle opere inserite nel suo perimetro, non ha causato significativi avanzamenti (si veda sul punto *La Cattiva Strada*, Perdisa Editore, marzo 2006). La Torino-Lione ne è esempio lampante: scarsi miglioramenti rispetto al 2003 e al 2006 a fronte di tensioni aumentate e opposizioni sempre più nette e trasversali.

- La Regione Piemonte ha espresso un parere favorevole subordinato a determinate prescrizioni; tali prescrizioni non sono state integralmente recepite dal CIPE; si ritiene dunque, anche alla luce di alcune sentenze giurisprudenziali, che l'autorizzazione espressa non possa considerarsi ancora valida.
- In ogni caso, le prescrizioni imposte dalla Regione e dal CIPE sono state così tante e tali da dimostrare che il progetto depositato fosse in realtà carente sotto molti punti di vista. La mole delle risposte alle integrazioni ne conferma la lacunosità. Ne deriva che lo stesso progetto doveva semplicemente essere rigettato. Il rifiuto, il rinvio o la sospensione di un progetto sono prassi corrente nei rapporti tra amministrazioni e proponenti. Dovrebbero essere scrupolosamente adoperati a maggior ragione nel caso di progetti con grandi impatti - ancorché eventualmente mitigabili - e con poche opportunità di controllo pubblico prima, durante o dopo la costruzione, come è il caso di opere in Legge Obiettivo.
- *“Si considerano come dissensi in senso sostanziale quei pareri asseritamente favorevoli che tuttavia, per la quantità e la qualità delle prescrizioni (e condizioni) poste alla base del rilascio del parere favorevole, sono in realtà idonee a disvelare una posizione negativa dell'amministrazione partecipante”* (Consiglio Stato ord. n. 7566 del 2004). Questa importante sentenza è riportata, tra l'altro, nella circolare regionale n. 1/AMD del 28 marzo 2011. Inviata a tutte le Direzioni regionali del Piemonte, rimarca l'importanza (il diritto-dovere) per le amministrazioni competenti di verificare che vengano rispettate le prescrizioni imposte come condizione per le autorizzazioni. Come visto, i progetti NLTL sono in diverse fasi del loro iter. Il cunicolo di Chiomonte è il più avanzato. Una verifica sul rispetto delle prescrizioni e sui loro tempi in rapporto al progredire dei lavori dimostrerebbe - forse - che le prescrizioni non sono state rispettate, almeno non tutte e non nei tempi richiesti. In tal caso, bisognerebbe considerare nulla l'approvazione rilasciata nel 2011 e di conseguenza prendere atto che le opere finora realizzate sono abusive.

Alcune sentenze su illeciti frazionamenti di opere sottoposte a VIA sono riportate nell'Allegato 3.

### **Analisi Costi-Benefici (ACB)**

- Non è stato presentato un vero Progetto Definitivo della stazione internazionale di Susa. Non c'è una ACB che valuti la stazione, oppure la stazione assieme alla NLTL. Sarebbe certamente negativa (*“fino a 10 treni, fino a 8 treni”*) visti gli alti costi economici e ambientali.
- Una ACB dovrebbe far parte della VIA. Nel caso della NLTL è stata attesa per anni e pubblicata ad aprile del 2012 fuori da ogni procedura di VIA. Come se non bastasse, le sue valutazioni sono diverse da quelle presentate nel Progetto Definitivo. E siccome aveva un bilancio di poco positivo, con i dati appena depositati come integrazioni al Progetto Definitivo - in particolare con quelli relativi alle emissioni di cantiere - diventa negativa.
- Una specifica richiesta della Regione Piemonte, volta a chiarire quali influenze avrebbero sulla ACB i rilevanti costi delle due più importanti opere interferite, è stata del tutto evasa dai proponenti.
- Si ricordi che la ACB (Quaderno n. 8) è stata sottoposta a diverse critiche persino all'interno del gruppo di lavoro predisposto dall'Osservatorio; ha calcolato la diminuzione di incidenti come fattore molto positivo, e la possibilità di utilizzare le acque calde uscenti dal tunnel di base per terme o allevamenti ittici. Questi fattori positivi sono scomparsi dal nuovo Progetto Definitivo e quindi andrebbero ricalcolati in una corretta ACB che risulterebbe, ancora una volta, negativa.
- Non è possibile valutare i costi e la loro ripartizione tra i due paesi in assenza di un progetto omologo sul lato francese, mentre invece queste considerazioni compaiono nella ACB.
- Anche se non è solitamente contemplato, il costo della difesa attiva da parte delle FF.OO. andrebbe valutato in una ACB rigorosa, in termini sia economici sia ambientali, soprattutto alla luce dell'esperienza del cantiere di Chiomonte. Infatti, da tre anni (luglio 2011) l'area de La Maddalena è nella disponibilità di LTF e da allora, senza soluzione di continuità, tutta la zona è costantemente presidiata persino mediante reparti dell'esercito. L'accesso alle zone circostanti è sottoposto a severi controlli di sicurezza. Il Prefetto ha emesso fino ad oggi 19 ordinanze consecutive dal 27 giugno 2011 al 15 settembre 2014 per “vietare la circolazione sull'intera via Avana, sulla nuova strada di raccordo Chiomonte-Giaglione, sulla porzione della Strada delle Gallie che costeggia il lato nord della

recinzione di cantiere, dal ponte sul torrente Clarea sino all'area retrostante la Vinicola Clarea". Con la Legge n. 183 del 12 novembre 2011 "le aree e i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica e per la realizzazione del tunnel di base della linea ferroviaria Torino-Lione, **costituiscono aree di interesse strategico nazionale**". Le recinzioni, i cancelli, le barriere, le torri-faro e gli altri manufatti difensivi non erano stati previsti e sono stati quindi approvati in variante e appaltati in deroga, con aggravio dei costi e nessuna valutazione di impatto ambientale (ogni ragionamento relativo ai "corridoi ecologici" è stato completamente vanificato dai doppi recinti continui e dal filo spinato). Il numero dei militari giornalmente impegnati supera spesso quello delle maestranze. Presso il Tribunale di Torino, nell'udienza del 14 luglio 2014, un dirigente di LTF ha stimato i costi finora sostenuti per la difesa del cantiere di Chiomonte in 10 milioni di euro. ARPA ipotizza che alcuni picchi di sfioramento del PM10 "risentano in termini di polverosità anche della movimentazione dei mezzi delle forze dell'ordine o di altri soggetti" (relazione del 17.12.13).

- E' opportuno ricordare che il cantiere di Chiomonte è più piccolo di quelli previsti nella Piana di Susa, a San Didero/Bruzolo e Orbassano, i quali saranno inseriti non in un isolato territorio montano ma in un affollato ambiente urbano. Stante il conclamato fallimento dell'Osservatorio nel ruolo di conciliatore del conflitto sociale, sarebbe serio prendere atto della reale situazione e calcolare correttamente i costi sia economici sia ambientali che saranno inevitabilmente necessari per difendere e isolare i futuri cantieri dal contesto territoriale.

### **Mitigazioni e compensazioni**

- Prevedere monitoraggi in fase di cantiere non può essere la soluzione alle emissioni fuori legge che già si prevedono nel Progetto Definitivo. Se si realizzasse quanto previsto nel Progetto Definitivo appena integrato, per tutta la durata dei cantieri della NLTL in val Susa nessuna altra deroga potrebbe essere concessa allo sfioramento dei limiti di legge.
- Le mitigazioni e le compensazioni (nel senso della VIA), sono spesso costituite da piantumazioni di alberi, o poco altro, nonostante negli ultimi anni si siano affermate in molte regioni e nazioni pratiche diverse, come lo "scambio" di territori o l'istituzione di piccole aree protette.

## OSSERVAZIONI PROCEDURALI

La nuova documentazione è stata resa disponibile soltanto sul sito web regionale e l'avviso alle amministrazioni interessate è del 25 giugno 2014. Il tempo disponibile per analizzare così tanti documenti è insufficiente ad esprimere qualsiasi valutazione seria per ogni amministrazione coinvolta. Inoltre alcuni documenti fanno riferimento a CD allegati contenenti dati; questi sono stati caricati sul sito regionale in tempi successivi alla data della Conferenza dei servizi regionale del 2 luglio 2014, ed è stato possibile consultarli soltanto in ritardo (dopo il 15 luglio 2014).

**Per queste ragioni, le presenti osservazioni non possono essere considerate esaustive e verranno integrate con un'ulteriore trasmissione nel più breve tempo ragionevolmente possibile.**

Le risposte di LTF riguardano sia le interferenze di Autoporto e Guida Sicura, sia le integrazioni richieste sul Progetto Definitivo. Pertanto avrebbero dovuto essere invitati anche soggetti invece trascurati (come San Giorio, ad esempio, e altri comuni in destra Dora). A conferma di questa critica, si veda l'elenco dei luoghi dove il Piano di Monitoraggio Ambientale ora ripresentato prevede di installare punti di monitoraggio "per i comuni più direttamente interessati dall'opera o ad essi limitrofi" (PD2 C3C 2060 pag. 228): sono ben più di quelli convocati a quest'ultima fase procedurale.

Come già rilevato in altre occasioni, non si comprende la logica in base alla quale LTF si incarica o viene incaricata di progettare la risoluzione di due interferenze in modo approfondito (ancorché lacunoso secondo gli scriventi), mentre per numerose altre si limita ad una generica consultazione dei soggetti interferiti. Sul punto, la CdS regionale del 2 luglio ha appurato ad esempio che, nel caso dei consorzi irrigui, non è stata eseguita una progettazione né dettagliata né condivisa delle risoluzioni alle interferenze e anzi risulta carente persino l'interlocuzione della stessa LTF con i vari soggetti coinvolti.

Le scriventi Amministrazioni denunciarono in ogni sede possibile le carenze progettuali del Progetto Definitivo. La fondatezza di tale critica si dimostra ora con la mole delle integrazioni (100 documenti alcuni dei quali di oltre 1000 pagine). Cioè non era stato rispettato il dettaglio previsto dall'All. XXI del D.Lgs. 163/2006. Quindi il Progetto Definitivo doveva essere bocciato, non integrato surrettiziamente. Anche perché, con l'accelerazione della procedura e la Legge Obiettivo, non esiste il tempo sufficiente per analizzarli seriamente e le prescrizioni, se ci saranno, riguarderanno il progetto esecutivo, cioè una progettazione non più soggetta a consultazione.

A tal proposito si vedano in particolare i seguenti documenti

- PD2\_C3A\_TS3\_0435A\_APPLA TUNNEL DI BASE – SEZIONE CORRENTE LATO ITALIA – SCENARI DI PROGETTO LATO ITALIA – RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA
- PD2\_C3A\_TS3\_3948A\_APPLA e PD2\_C3A\_TS3\_3951A\_APPLA PROFILO GEOGNOSTICO-GEOMECCANICO CON APPLICAZIONE TECNICA SEZIONI TIPO 1/2 e 2/2
- PD2\_C30\_TS3\_0004B\_APNOT RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA LATO ITALIA

LTF ammette una conoscenza scarsissima del Massiccio d'Ambin ("non o poco affidabile" mai oltre 2.5 in una scala da 1 a 10 ma il più delle volte sotto l'1). Confessa che tale ignoranza influenzerà la tipologia dei conci e del calcestruzzo e la possibilità dello scavo con TBM. Questo modificherà i costi e i tempi di realizzazione con una incertezza inaccettabile per un Progetto Definitivo. Va ricordato che i tempi di realizzazione sono elemento fondamentale per una corretta VIA e che i costi sono parte sostanziale della ACB: incertezze così rilevanti e conclamate sui costi e sui tempi di un'opera non possono essere considerati ammissibili.

Inoltre LTF dichiara che "prima della stesura dei progetti esecutivi" si dovrà "tenere conto dei dati che verranno ricavati dallo scavo della galleria geognostica della Maddalena" e che "tali settori dovranno essere oggetto, prima della esecuzione (*sic*) dei progetti esecutivi, di una campagna di sondaggi complementari mirati". Queste affermazioni sono gravi. Il Progetto Definitivo doveva aspettare il termine delle indagini di Chiomonte, il cui tunnel è stato approvato espressamente a questo scopo. Non averlo rispettato inficia anche l'autorizzazione del cunicolo. Un Progetto Definitivo dovrebbe già

avere condotto tutte le indagini necessarie ad una progettazione completa (“definitiva”) come richiesto, tra l’altro, dall’All. XXI del Codice Appalti.

Tali gravi carenze si perpetuano anche nell’attuale fase di valutazione delle integrazioni presentate a dicembre 2013 e a giugno 2014. A conferma della superficialità della conoscenza geologica, si veda ad esempio il bando internazionale che LTF ha pubblicato il 21.06.14 (scadenza 24.09.14) relativo ad un accordo quadro per la realizzazione di indagini geognostiche “De la Combe de Savoie jusqu’à l’agglomération turinoise en passant par la Vallée de la Maurienne et le Val de Suse”. I lavori in gara hanno un valore compreso tra 2.480.000 e 5.700.000 € e una durata di 38 mesi. Indagini conoscitive di questo tipo dovevano già essere concluse da tempo e i loro risultati avrebbero dovuto confluire nel Progetto Definitivo ancora oggi sotto esame.

[www.marchesonline.com/mol/front/visualisation/run.do?idsim=6256702&versionsim=1&typeinfo=typeao](http://www.marchesonline.com/mol/front/visualisation/run.do?idsim=6256702&versionsim=1&typeinfo=typeao)

Come in altre occasioni, LTF si arroga il diritto di non rispondere ad alcune richieste della Regione e del Ministero, dichiarandosi non titolata. Da un lato, ci si chiede se è lecito in via di principio. Dall’altro, stupisce tale impostazione nel caso del modello di esercizio della linea ferroviaria esistente, perché in precedenti versioni progettuali tale valutazione è stata svolta dallo stesso soggetto che ora si nega. E’ opportuno ricordare che la medesima tratta era già stata oggetto di una specifica richiesta di integrazione della Regione Piemonte, preoccupata degli inevitabili disagi che il cantiere di Susa causerà su una linea intensamente usata dai pendolari, e LTF aveva già negato la risposta (si veda n. 27 del documento PP2 C30 TS3 2271).

Molte risposte non sono affatto esaustive, mentre altre si limitano a infilare paragrafi nuovi nella documentazione già depositata ad aprile 2013. Altre ancora rimandano a successive fasi progettuali.

E’ opportuno ricordare alcune risposte che LTF ha reso a precedenti richieste della Regione Piemonte, relative a chiarimenti sul Progetto Preliminare: “Nelle aree degli imbocchi, dove sono presenti le criticità geomorfologiche più rilevanti, si ritiene necessario eseguire una verifica di stabilità ante-operam, per meglio definire l’evoluzione dei fenomeni d’instabilità nel versante e gli eventuali interventi di consolidamento e messa in sicurezza dell’area, oltre a predisporre un sistema di monitoraggio dei movimenti gravitativi e dell’eventuale falda presente nell’accumulo detritico e di frana.” LTF non fece nessuna verifica di stabilità, dichiarando che le criticità puntuali sarebbero state affrontate durante la successiva fase progettuale, cioè quella definitiva. Scrisse testualmente “*i supplementi di indagine che sono evidenziati nella presente nota sono conformi con il dettaglio richiesto in corso di progettazione definitiva e non preliminare*” (pag. 4). Poi nel Progetto Definitivo non fece nulla di quanto promesso. Di conseguenza la Regione Piemonte fu costretta a ribadire la stessa richiesta nell’attuale fase di integrazione alla progettazione definitiva e nuovamente non ha ottenuto risposta.

E ancora: “Nei tratti delle piane alluvionali in cui il tracciato dell’opera corre all’aperto, in viadotto o rilevato, o in trincea profonda, con falda a pochi metri o prossima al piano campagna, si ritiene opportuno eseguire, anche in questa fase preliminare, un’attenta analisi sulle possibili variazioni del regime delle falde e una valutazione dell’entità delle interferenze tra la falda e i fronti di scavo della trincea, valutando anche le possibili modificazioni morfologiche, gli effetti di subsidenza, le interruzioni dei flussi indotti dallo scavo e dall’opera, in settori di pianura antropizzati e le eventuali soluzioni previste per mitigarne gli effetti.” LTF allora non rispose, rinviando gli approfondimenti ad una successiva fase progettuale. Proprio in riferimento alla Piana di Susa, le misure di profondità della falda sono tuttora scarse. Questa lacuna venne giustificata affermando che le opere non interferiranno con la falda perché si trova 30 metri sotto il piano di campagna. Però non si presentarono studi o nuovi dati a supporto di un enunciato tanto significativo. LTF rinviò alla progettazione definitiva gli studi per verificare se le opere sbarreranno o devieranno i flussi provenienti dal conoide del rio Scaglione. Alla nuova, identica richiesta di approfondimento della Regione Piemonte, oggi LTF risponde di non essere titolata a compiere tali indagini.

Si continua pervicacemente a usare il metodo PSR anziché il DPSIR più volte raccomandato da diversi soggetti istituzionali per analizzare opere di alto impatto ambientale. In tal modo ogni valutazione è superficiale e riduttiva.

Le emissioni di NOx oltrepasseranno i limiti previsti per la vegetazione (più stringenti di quelli per la salute) e coinvolgeranno i SIC Oasi xerothermiche e Rocciamelone. Stabilire un monitoraggio non è sufficiente e anzi elude la norma prevista (art. 6 par. 4 direttiva 92/43/CEE «Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturali o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo o la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico»).

### **Chiomonte**

Una parte significativa di queste integrazioni riguarda Chiomonte, il cui progetto dovrebbe essere già alla fase esecutiva. Come è possibile che venga ancora modificato? Come si conciliano queste novità con le varianti in corso d'opera già approvate (dal sito del Ministero dell'Ambiente si apprende che sono 4, di cui 2 con determina dirigenziale)? Inoltre il Progetto Definitivo del cunicolo di Chiomonte dovrebbe essere sottoposto ad una nuova VIA (e nuova valutazione di incidenza) e quindi ripubblicato integralmente, come già più volte richiesto in passato.

L'accesso alla A32 per il cantiere di Chiomonte, di cui si parla in questi nuovi documenti, doveva partire - suggeriva il CIPE - dalla rampa di servizio SITAF già esistente "all'imbocco del viadotto Clarea proprio al termine dell'omonima galleria". Ora invece segue un altro tracciato.

Il CIPE nell'autorizzare il Progetto Definitivo di Chiomonte ha prescritto una VIS prima dell'inizio dei lavori (altrimenti non avrebbe avuto significato, tra l'altro). Oggi si apprende che la VIS a Chiomonte è in corso, nonostante i lavori siano iniziati da tempo.

L'avviso pubblicato da LTF in data 18 maggio 2010 recitava: "Il cunicolo esplorativo de La Maddalena è progettualmente necessario ai fini della realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione ... ha lo scopo di indagine geologica idrogeologica e geomeccanica del massiccio d'Ambin in presenza di elevate coperture e di valutazione del comportamento dei terreni allo scavo di tipo meccanizzato." La stessa motivazione dell'opera è riportata nei documenti del Progetto Definitivo. Utilizzando come riferimento esemplificativo la Sintesi non tecnica, si veda:

a pag. 5. "Premessa e motivazioni dell'opera. Il documento che segue illustra in linguaggio non tecnico il progetto del Cunicolo esplorativo La Maddalena, con le analisi e le valutazioni territoriali ed ambientali condotte e le conclusioni in merito al prevedibile impatto ambientale che le fasi di costruzione ed esercizio dell'opera potrebbero indurre; nonché le misure per limitare e ridurre tali impatti contenute nello Studio di Impatto Ambientale (SIA). La redazione di tale documento è prevista al punto 7 dell'Allegato VII del D.Lgs. 152\2006 ed smi. Il cunicolo della Maddalena è un'opera finalizzata alla conoscenza, studio e monitoraggio dell'ammasso roccioso attraversato dal tunnel di base della futura linea ferroviaria ad alta capacità Torino/Lione, (della tratta comune italo-francese tra S. Jean de Maurienne/Bruzolo) nel tratto tra l'imbocco lato Italia e Modane, e corrispondente all'attraversamento del Massiccio d'Ambin."

Alle pag. 15 e 20 si descrive una viabilità di cantiere che utilizza l'A32 raggiungendola a Salbertrand lungo la SS24, per evitare l'attraversamento dei centri abitati di Susa e Chiomonte.

A pag. 17 si scrive: "Occorre sottolineare come tali opere ed interventi siano riferibili soprattutto alla fase di cantiere visto che la tipologia di opera, fatta eccezione per i ripristini dell'area di cantiere e del sito di deposito, non presenta sostanziali criticità per quanto attiene la fase di esercizio, che è una fase di studio e monitoraggio interno."

Alla pag. 33 si descrive il recupero ambientale dell'area di cantiere e dell'area di deposito dello smarino, illustrato anche da fotosimulazioni.



Infine nell'introduzione si dichiara che gli ambiti di recupero, insieme alle altre misure, **rendono l'insieme degli interventi compatibili con l'ambiente in generale e rispettosi delle tutele su di esso vigenti** (*grassetto originale*).

Le mitigazioni individuate dichiarano l'opera compatibile con l'ambiente per la fase di cantiere e comunque per un utilizzo ridotto nel tempo (4/5 anni). Se si progetta un'opera sostanzialmente diversa, cioè una galleria di servizio utilizzata per oltre venti anni e uno svincolo autostradale, le prescrizioni devono essere altre, probabilmente più severe, e quindi la nuova opera non può considerarsi autorizzata.

A conferma di questo, gli indicatori del modello PSR (pag. 18) sono utilizzati alla luce di un cantiere limitato nel tempo, e per questa sola ragione rilevano un'alterazione della qualità dell'aria "temporanea e reversibile" (pag. 21 2° capoverso) e quindi descrivono un "impatto basso". Il risultato sarebbe ovviamente diverso se i parametri venissero applicati ad un'opera che prevede uno scavo molto più lungo nel tempo e nello spazio.

Un altro esempio significativo è rappresentato dalla componente acqua. Le esigenze del solo cantiere del tunnel geognostico erano previste in 1800 m<sup>3</sup>/giorno (da 1300 a 2500 l/minuto). Tale ingente quantitativo - nonostante le critiche espresse dalle Associazioni Ambientaliste e dalla Comunità Montana - è stato considerato di impatto comunque compatibile proprio a causa della limitata durata temporale del cantiere. Se una ulteriore opera si aggiunge alla precedente, anche questa valutazione andrebbe riconsiderata da zero.

In proposito è opportuno osservare che il cantiere di Chiomonte, dall'inizio della sua attività, ha dovuto richiedere diverse autorizzazioni per l'utilizzo delle acque, in gran parte non previsto dal progetto approvato (si vedano, ad esempio, le determinazioni della Provincia di Torino 598-36662 del 23.09.13; 903-46386 del 19.11.13; 925-48491 del 27.11.13; 422-26047 del 25.06.13; 317-19959 del 09.05.13; 763-38692 del 08.10.13) La stessa Provincia ha persino dovuto emanare una ingiunzione perché una ditta cessasse un prelievo abusivo (si veda 906-46476 del 19.11.13).

L'inserimento di uno svincolo verso l'autostrada, qualunque sia la soluzione scelta, modifica pesantemente lo scenario a suo tempo considerato ambientalmente compatibile. Pertanto il progetto andrebbe senz'altro sottoposto a nuova VIA e nuova VINCA.

E' da ricordare a questo proposito che la VIA effettuata sul Progetto Definitivo era stata sottoposta a critiche motivate per la mancata considerazione degli effetti cumulati delle altre opere potenzialmente impattanti, che all'epoca erano solo il tunnel di base e la galleria di ventilazione di Clarea.

Inoltre, viene chiaramente dichiarato che il cunicolo geognostico è parte esecutiva dell'opera principale (discenderia in fase di cantiere e galleria di servizio in fase di esercizio). Pertanto la VIA avrebbe dovuto indagare ed eventualmente scartare anche la "opzione zero", richiamata esplicitamente dal comma 1 dell'art. 184 del D.Lgs. n. 163/2006, in quanto, appunto, non si tratta di opere provvisorie finalizzate ad approfondimenti geologici e geotecnici, ma di opere esecutive, strettamente funzionali alla realizzazione e all'operatività del tunnel di base.

Si ricorda che le normative nazionali ed europee escludono espressamente la possibilità di effettuare valutazioni per singole opere, ed anzi impongono di "identificare tutti i piani, i progetti e gli interventi che possono interagire congiuntamente". E la Regione Piemonte pretende "la descrizione del progetto con riferimento alle complementarità con altri progetti".

Si vedano infine, su questo specifico aspetto, le stringenti considerazioni espresse nella Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 15208 del 7.10.96.

## OSSERVAZIONI PUNTUALI

*(sono stati utilizzati come indici i documenti presentati da LTF di guida alle risposte)*

### PRIMA PARTE

#### Documento PD2 C30 TS3 2000 APNOT (Progetto Definitivo tratta Internazionale).

##### Osservazione n. 1

Si concorda con le conclusioni previste dal proponente l'opera. Si osserva però che le "auspiccate" rimodellazioni del fondo alveo in corrispondenza delle opere di attraversamento, al fine di garantire l'efficienza idraulica delle opere stesse, devono diventare un imperativo categorico (al termine della costruzione). Non si riesce a comprendere direttamente dalle calcolazioni proposte come, a fronte di una sovralluvione pari a 1,5 m, il livello idrico si innalzi tra 15 e 30 cm in corrispondenza dell'opera d'arte. Mancano inoltre le verifiche idrauliche, condotte per un Tr di 500 anni, con fondo innalzato.

##### Osservazioni 2 e 3

Da parte degli enti territoriali (regione Piemonte, AIPO, etc.) si è evidenziato che l'opera prevista da AIPO (difese spondali) risulta "... indispensabile oltre che alla piena funzionalità della nuova linea internazionale, anche per la sicurezza dell'abitato di Bussoleno ...". Giova ricordare che esperienze analoghe su linee AV/AC di recente realizzazione hanno visto il proponente realizzare, nel proprio ambito di intervento, opere progettate da enti terzi ma funzionali, anzi indispensabili, per la "sicurezza" come evidenziato dalla richiesta della Regione Piemonte. Non si comprende quindi come LTF possa sottrarsi a detti impegni con l'affermazione "... che non rientrano nel perimetro di progetto".

##### Osservazione 4

L'area oggetto della richiesta di intervento da parte della Regione Piemonte interessa con le sue componenti idrauliche e geologiche i cantieri di Susa (zona est) e dell'interconnessione di Bussoleno, ovvero tratti direttamente coinvolti dalle opere ferroviarie in progetto. Non solo il territorio di Meana ma anche quello di Mattie. Anche in questo caso non risulta accettabile la valutazione di LTF analoga al punto precedente per le corrispondenti e ovvie considerazioni di cui alle osservazioni 2 e 3.

Giova inoltre ricordare alcune risposte che LTF ha reso a precedenti richieste della Regione Piemonte, relative a chiarimenti sul Progetto Preliminare: "Nelle aree degli imbocchi, dove sono presenti le criticità geomorfologiche più rilevanti, si ritiene necessario eseguire una verifica di stabilità ante-operam, per meglio definire l'evoluzione dei fenomeni d'instabilità nel versante e gli eventuali interventi di consolidamento e messa in sicurezza dell'area, oltre a predisporre un sistema di monitoraggio dei movimenti gravitativi e dell'eventuale falda presente nell'accumulo detritico e di frana." LTF non fece a suo tempo nessuna verifica di stabilità, dichiarando che le criticità puntuali sarebbero state affrontate durante la successiva fase progettuale. Scrisse testualmente "i supplementi di indagine che sono evidenziati nella presente nota sono conformi con il dettaglio richiesto in corso di progettazione definitiva e non preliminare" (pag. 4).

E ancora: "Nei tratti delle piane alluvionali in cui il tracciato dell'opera corre all'aperto, in viadotto o rilevato, o in trincea profonda, con falda a pochi metri o prossima al piano campagna, si ritiene opportuno eseguire, anche in questa fase preliminare, un'attenta analisi sulle possibili variazioni del regime delle falde e una valutazione dell'entità delle interferenze tra la falda e i fronti di scavo della trincea, valutando anche le possibili modificazioni morfologiche, gli effetti di subsidenza, le interruzioni dei flussi indotti dallo scavo e dall'opera, in settori di pianura antropizzati e le eventuali soluzioni previste per mitigarne gli effetti." LTF allora non rispose, rinviando gli approfondimenti ad una successiva fase progettuale. Proprio in riferimento alla Piana di Susa, le misure di profondità della falda sono tuttora scarse. LTF rinviò alla progettazione definitiva le prospezioni per individuare eventuali altre falde e gli studi per verificare se le opere sbarreranno o devieranno i flussi provenienti dal conoide del rio Scaglione all'imbocco ovest del Tunnel dell'Orsiera.

Sarebbe inammissibile proseguire nell'iter autorizzativo della NLTL rinviando ancora una volta la verifica di un impatto potenzialmente così significativo con la scusa della fasizzazione dell'opera. Qualora infatti, negli anni a venire, si dovesse progettare il Tunnel dell'Orsiera e i suoi impatti globali dovessero essere giudicati incompatibili, non ci sarebbe alcuna possibilità reale di rivedere il progetto

unitario della NLTL o di mitigarlo. In questo modo, si impongono continuamente tante “invarianti” espressamente vitate dalle norme nazionali e comunitarie in vigore.

#### **Osservazione 5**

Si concorda con lo studio integrativo e le sue conclusioni. Mancano però le verifiche idrauliche, condotte per un Tr di 500 anni, con fondo innalzato.

#### **Osservazione 6**

A parte alcune imprecisioni nelle verifiche ante operam e post operam, si concorda con le conclusioni. Risultano carenti gli elaborati strutturali relativi agli interventi sulle pile esistenti nonché agli elementi costituenti l’opera in acciaio.

#### **Osservazione 7**

Le argomentazioni formulate da LTF vanno ad integrare alcuni documenti già presenti nel Progetto Definitivo. Vista la delicatezza dell’argomento, ci si sarebbe aspettato qualche ulteriore elaborato approfondito che graficamente illustrasse quanto descritto nella risposta.

#### **Osservazione 10**

Non pare assolutamente corretto rimandare ad una fase successiva (progetto esecutivo su cui non sarà possibile alcun controllo) un approfondimento così delicato. Non si può utilizzare come scusante la frase “... data la non completa disponibilità dei dati necessari ...”. Se mancano i dati e se questi sono necessari, devono essere ricercati; anche ammettendo la buona fede è una motivazione che può portare a sensibili varianti in corso d’opera. Un tale dettaglio, anzi, doveva già essere approfondito nel Progetto Definitivo. La sua mancanza disattende le previsioni dell’All. XXI del D.Lgs. 163/2006 e avrebbe dovuto comportare, insieme ad altre carenze importanti, la remissione dello stesso progetto.

#### **Osservazione 11**

Anche in questo caso, come per il quesito 10, non appare accettabile, da un punto di vista strettamente tecnico, la frase: “... zona di Caprie: per quanto riguarda la suscettibilità a liquefazione non sono disponibili dati sufficienti per valutare l’eventuale suscettibilità alla liquefazione che si ritiene tuttavia poco probabile”. Se non si possiedono dati, questi devono essere ricercati; se non si possiedono i dati esaustivi, si sospende il giudizio tecnico perché altrimenti lo si trasforma in un auspicio o in una scommessa.

#### **Osservazione 12**

Con riferimento alla pagina 13 del documento redatto dal proponente (PD2 C3B TS32026 - Relazione geomorfologica pericolosità valanghe), si legge che non vengono previste opere particolari di difesa “... visto che le lavorazioni previste in val Clarea saranno eseguite durante i mesi estivi”. Dall’analisi del documento prodotto per il Progetto Definitivo (PD2 C3A TS3 6036 A APNOT) a pag. 10/19 si legge invece che le lavorazioni del sito in oggetto inizieranno al mese T0 + 68 per concludersi, senza soluzione di continuità, al mese T0 + 89, ovvero dopo circa 2 anni. Le due affermazioni sono pertanto in palese contrasto. Sempre alla pag. 13 si nota la seguente affermazione “qualora emergesse la necessità di accedere e/o effettuare lavori anche nei mesi invernali (es. per interventi di manutenzione straordinaria) si consiglia ...”. Poiché gli interventi di manutenzione straordinaria, che devono garantire il corretto funzionamento del sistema così vitale per l’opera ferroviaria quale è la centrale di ventilazione, non sono programmabili stagionalmente, sarebbe non solo opportuno ma indispensabile per la sicurezza, realizzare tutti gli interventi a protezione del rischio valanghe.

Non è corretta invece la prima parte della risposta. Infatti lo “specifico elaborato relativo all’inquadramento idrogeologico della zona Clarea-Cenischia” è stato “aggiornato e integrato” in parti che non riguardano la presente osservazione ma un contesto differente. Richiamato il giudizio già espresso in merito all’ammissibilità di inserire paragrafi nuovi – ancorché colorati – in un vecchio documento sottoposto a critica, si stigmatizza il fatto che il proponente si limita ad allegare senza modifica alcuna l’elaborato, relativo al progetto preliminare, redatto in risposta alle precedenti osservazioni della Regione Piemonte (PP2 C30 TS3 2021 A APNOT). In esso infatti si legge “Il presente elaborato è redatto quale documento integrativo in riferimento alle osservazioni formulate dalla Commissione Tecnica di verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero

dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (comunicazione dell’11/10/2010 n° prot. CTVIA-2010-003504) nell’ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto Preliminare in Variante della Nuova Linea Torino Lione – Parte comune Italo Francese – Tratta in Territorio Italiano. Tale procedura integra le osservazioni e richieste d’integrazione formulate dalla Regione Piemonte, Direzione trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Settore Infrastrutture Strategiche. La presente nota è finalizzata a soddisfare le osservazioni della Regione Piemonte e in particolare per quanto concerne la componente tecnica **Idrogeologia e risorse idriche – Inquadramento idrogeologico**. Osservazione: *“Inquadramento idrogeologico: nelle valli del Clarea e del Cenischia deve essere effettuata una caratterizzazione litostratigrafica ed idrogeologica del materasso alluvionale fino al substrato (geoelettrica, sismica, sondaggi); in particolare non risulta chiaro a quale profondità passa il tunnel sotto la valle Cenischia e sono presenti valori contraddittori tra relazioni e tavole di progetto.”*

In sintesi: il Progetto Preliminare era carente; sono quindi state chieste integrazioni da inserire nel Progetto Definitivo; il nuovo progetto viene giudicato nuovamente carente sul medesimo punto; sono state dunque chieste nuove integrazioni, sempre sullo stesso argomento irrisolto; l’ultima risposta di LTF ricopia quella, già giudicata insoddisfacente, del precedente progetto. A questo punto, sembra palese che le richieste non vengono esaudite e il progetto andrebbe, ancora una volta, bocciato nel complesso per manifesta superficialità.

#### **Osservazioni 13 e 14**

Si concorda con le conclusioni dell’elaborato di risposta all’osservazione della Regione Piemonte. Va sottolineato che l’anticipazione della realizzazione delle opere di difesa dalla fase di esercizio a quella di cantiere, del tutto condivisibile, comporta ancora una volta una variante del progetto definitivo di Chiomonte.

#### **Osservazione 18**

Il documento integrativo quantifica le superfici forestali trasformate in 14,5 ettari complessivi, di cui ben 9,92 nel solo Comune di Susa (gli altri comuni interessati da questo studio sono Giaglione, Caprie e Bussoleno). Il costo stimato per le compensazioni forestali supera 200.000 euro. Questi nuovi dati, veritieri fino a prova contraria, sono diversi da quelli indicati sia nel Progetto Definitivo sia nelle presentazioni pubbliche del 2013. Andrebbero quindi inseriti nelle corrispettive tabelle della ACB e dovrebbero causarne - insieme ad altri parametri modificati - una nuova versione aggiornata e corretta, che probabilmente risulterebbe complessivamente negativa. Si ricorda che in elaborati e presentazioni precedenti si stimavano alla voce “consumo di suolo” soltanto 8 ettari nella Piana di Susa.

#### **Osservazione 19**

La risposta LTF al quesito della Regione Piemonte appare sbalorditiva. La componente “trasporto smarino via ferrovia” è un elemento qualificante dell’intero progetto, non solo da un punto di vista tecnico ma anche mediatico. In altri documenti presenti nel Progetto Definitivo si fa riferimento alle modalità di carico, ai siti di movimentazione, al numero dei convogli, alla loro composizione e distribuzione temporale nell’arco della durata dei lavori. Ora di fronte ad una richiesta di maggiori dettagli, LTF si trincerava dietro la solita frase-alibi “... il proponente non ha titolo a rispondere a richieste di approfondimento quali appunto quelle relativi (*sic*) alla linea storica, che non rientrano nel perimetro del progetto”. Forse perché manca il coordinamento con il progetto della tratta nazionale che utilizza lo stesso sistema di trasporto? Ma come possono essere raggiunti i siti di deponia di Caprie e Torrazza se, per ipotesi assurda, la linea esistente non fosse utilizzabile allo scopo? Forse si ritornerebbe alla teleferica verso Carrière du Paradis?

#### **Osservazioni 20 e 21**

In altri progetti della portata di quello in esame, vennero riportati sugli elaborati progettuali anche gli interventi di competenza di enti terzi (già progettati anche se non cantierabili nell’immediato) per consentire una visione d’insieme dei nuovi assetti del territorio. Con semplici scritte riportanti l’eventuale ente di competenza e realizzatore si sarebbe risolto il problema sollevato dalla Regione Piemonte. Non è stato fatto e quindi anche questa risposta deve essere considerata insufficiente.

### **Osservazione 23**

La risposta non chiarisce affatto la problematica sollevata. Infatti descrive la fase di cantiere come coincidente con la realizzazione della nuova linea, quindi oltre 12 anni a preventivo dal T0, e la fase di esercizio coincidente con un periodo non meglio specificato in cui la galleria di servizio e la centrale di ventilazione sono ultimate ma le rampe non sono aperte al pubblico.

### **Osservazioni 24, 25, 27, 29**

Le risposte di LTF ai quesiti della Regione Piemonte sono una mera descrizione del progetto e non rispondono alle osservazioni di fondo, ovvero non rispondenza di alcune parti progettuali al DM 6792. Riconosciuta la difficoltà intrinseca dell'inserimento della nuova opera nel contesto esistente, sarebbe stato più logico indicare la possibilità di richiedere deroghe al citato DM.

### **Osservazione 26**

Non è assolutamente condivisibile l'incipit della risposta LTF "trattasi di intervento su infrastruttura esistente, intendendo quindi lo svincolo come adeguamento dell'infrastruttura". Non si tratta affatto di un semplice "adeguamento" ma di una vera e propria nuova opera, tecnicamente impegnativa, ma comunque obbligata a rispettare le regole della progettazione. A parte l'ovvia considerazione di carattere generale riguardante l'assurdità di realizzare un nuovo svincolo in quel contesto, non è ulteriormente condivisibile il secondo capoverso "... limitando l'unione delle due opere ad una sola campata della carreggiata di salita del viadotto Clarea". Poiché quanto richiesto dalla Regione Piemonte è tecnicamente fattibile (come evidenziato anche dal proponente) non si comprende perché questo non venga attuato.

### **Osservazione 28**

Valgono le stesse considerazioni indicate nella parte iniziale del punto 26. Inoltre non pare corretto, per giustificare un progetto in contrasto con i DDMM, fare riferimento a "studi sperimentali"; operando in tal senso si possono creare le condizioni per eludere tutte le norme inserite nei DDMM. Si sottolinea nuovamente l'assurdità della scelta topografica per la realizzazione del nuovo svincolo sulla A32 (svincolo che ha origine e termine da un viadotto, in curva, posto tra due gallerie molto ravvicinate e con notevole differenza tra le quote viabili e il terreno esistente, in zona di frana).

### **Osservazione 30**

Anche per questo argomento valgono le considerazioni di carattere generale riguardanti l'ubicazione del nuovo svincolo di Chiomonte. Si ricordi inoltre che il CIPE nella Delibera 57/2011 aveva suggerito che l'accesso alla A32 per il cantiere di Chiomonte dovesse partire dalla rampa di servizio SITAF già esistente "all'imbocco del viadotto Clarea proprio al termine dell'omonima galleria". Ora invece segue un altro tracciato che comporta, come più volte osservato, notevoli criticità.

### **Osservazione 31**

La cava di Cantalupo, dall'analisi a suo tempo effettuata, risultava di limitata capienza, ma l'unica già infrastrutturata per la vicinanza alla ferrovia storica Torino-Modane; la sua eliminazione dai siti di deponia è avvenuta dopo un lungo iter procedurale. Occorre invece rimarcare che nelle controdeduzioni di LTF compare, per giustificare le diverse scelte progettuali effettuate, la seguente frase "... i criteri prioritari di scelta sono stati ... la pressione sull'esercizio ferroviario della linea storica..." Quindi, quando conviene, tale argomento è affrontato e portato come supporto alle scelte effettuate, mentre in occasioni diverse è sistematicamente rifiutato (vedi quesito 19).

### **Osservazione 34**

Si ribadisce quanto espresso nella Osservazione 18.

### **Osservazione 37**

La risposta di LTF si limita a elencare una serie di buoni propositi senza alcun approfondimento progettuale che esemplifichi come tradurre tali intendimenti in realtà operative. Questo modo di rispondere è frequente nelle argomentazioni del proponente e andrebbe stigmatizzato una volta per tutte, perché non rispetta le leggi vigenti e sarà causa di infiniti contenziosi e varianti impreviste.

### **Osservazione 38 e 39**

Gli elaborati progettuali prodotti non contengono i dettagli richiesti dalle osservazioni della Regione Piemonte, ma ricalcano i disegni già presenti nel Progetto Definitivo e diffusamente commentati in senso negativo dagli scriventi per gli aspetti realizzativi e di impatto ambientale.

### **Osservazione 40**

La risposta di LTF è esaustiva ad eccezione del terzo punto (imbocco est TdB), in quanto nel citato documento PD2 C3C TS3 2080 Album dei foto inserimenti, non si ha riscontro alcuno dei cosiddetti “biomuri” nonché della “nuova soluzione progettuale per l’imbocco est del TdB”. I foto inserimenti presentati, infatti, illustrano altre zone della piana di Susa e dei cantieri Clarea e Maddalena.

### **Osservazioni 42, 43 e 44**

Le risposte offerte da LTF devono essere considerate insoddisfacenti perché si limitano in gran parte a richiamare unicamente l’album dei foto inserimenti. Va ribadito ancora una volta che questa modalità superficiale ed estetica non rispetta il dettaglio progettuale previsto dalle normative in vigore.

### **Osservazione 46**

**Argomento che necessita di analisi più approfondita non consentita dai tempi di pubblicazione.  
Le conclusioni di dettaglio verranno trasmesse nel più breve tempo possibile.**

### **Osservazione 47**

La risposta è pertinente e esauriente.

### **Osservazione 48**

Le integrazioni alla richiesta della Regione Piemonte sono esaustive.

### **Osservazioni da 49 a 52**

**Argomento che necessita di analisi più approfondita non consentita dai tempi di pubblicazione.  
Le conclusioni di dettaglio verranno trasmesse nel più breve tempo possibile.**

### **Osservazioni da 53 a 54**

E’ opportuno osservare che il cantiere di Chiomonte, dall’inizio della sua attività, ha dovuto richiedere diverse autorizzazioni per l’utilizzo delle acque, in gran parte non previsto dal progetto approvato (si vedano, ad esempio, le determinazioni della Provincia di Torino 598-36662 del 23.09.13; 903-46386 del 19.11.13; 925-48491 del 27.11.13; 422-26047 del 25.06.13; 317-19959 del 09.05.13; 763-38692 del 08.10.13) La stessa Provincia ha persino dovuto emanare una ingiunzione perché una ditta cessasse un prelievo abusivo (si veda 906-46476 del 19.11.13).

### **Osservazione 57**

Risposta fornita in modo superficiale. Il proponente infatti si limita ad assemblare in modo diverso informazioni già contenute nel Progetto Definitivo, senza specificare nulla, ad esempio, delle funzionalità di rifugio e transito per diversi gruppi faunistici. Nella risposta riportata nel Documento PD2 C30 TS3 2000 A APNOT afferma inoltre “la trattazione si riferisce a tutte le aree interessate da interventi di mitigazione e compensazione ... ” ma a pag. 6/19 del documento PD2 C3C TS3 2040 in realtà lo stesso proponente ammette “Non sono stati contemplati nella presente analisi gli interventi mitigativi previsti presso le aree di Susa Ovest, Susa Est, Area tecnica di Susa, Area di innesto a Bussoleno e gli Interventi connessi alla nuova viabilità nella Piana di Susa, trattandosi di contesti particolarmente artificializzati e interessati da mitigazioni con funzione prevalentemente paesaggistica. Analogamente non rientrano nella presente analisi le aree a verde pensile progettate presso l’Imbocco Est del Tunnel di Base, l’Imbocco Ovest del Tunnel d’Interconnessione e presso gli Imbocchi di Clarea e Maddalena”.

### **Osservazione 58**

La risposta può considerarsi soddisfacente, anche sarebbe stato opportuno ricordare che le misure proposte sono già state adottate da anni nel contesto previsto (sia i catadiottri sia la segnaletica verticali) e non risultano aver apportato significativi decrementi del numero di incidenti con la fauna selvatica (la stessa Regione Piemonte ne segnala il numero in leggero aumento nell’area in oggetto).

### **Osservazione 59**

Risposta fornita in modo superficiale. Il proponente infatti si limita ad assemblare in modo diverso informazioni già contenute nel Progetto Definitivo, aggiungendo poco o nulla di originale. Inoltre dichiara che né in questa fase progettuale né in quella esecutiva si possono prevedere le necessità idriche delle aree umide previste, e altre esigenze. Infine la richiesta riguardante le procedure di mantenimento non ha avuto una risposta esaustiva.

### **Osservazione 65**

La Regione Piemonte richiede la trasmissione dei “*dati d’ingresso utilizzati per la simulazione modellistica*”. Nell’integrazione prodotta da LTF si dichiara la messa a disposizione di una serie di file dati che sarebbero contenuti in un CD allegato al documento PD2 C3C TS3 2000 A APNOT “Nota di approfondimento sulla qualità dell’aria” - 6 giugno 2014 (pag. 5). Questa notevole mole di informazioni numeriche, di rilevante importanza ai fini dei riscontri sull’effettiva correttezza delle analisi svolte, risulta essere stata messa a disposizione sull’apposita pagina web della Regione Piemonte (<http://via.regione.piemonte.it/>) solo il 15 luglio 2014 alle ore 9.23. Pertanto, allo stato attuale, l’Ente scrivente è impossibilitato a valutare se il quesito risulti evaso o meno.

### **Osservazione 66**

Il Progetto Definitivo di LTF indica valori estremamente rilevanti di emissioni inquinanti attribuite ai mezzi d’opera di cui si ipotizza l’impiego all’interno dei cantieri. In particolare il SIA LTF (documento PD2 C3C TS3 0057 B APNOT “Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 2 - Analisi degli impatti” - pag. 106) precisa che i fattori di emissione di tali mezzi sono assunti in modo da “*essere coerenti con le emissioni associate allo Stage IIIA della Direttiva 2004/26/EC per le macchine da cantiere*” ovvero quelle definite dalla legislazione europea per i motori a combustione interna destinati all’installazione su macchine mobili non stradali (*Non-Road Mobile Machinery*). Tale assunzione rimane interamente valida nel Progetto Definitivo di LTF in quanto non è stata oggetto di modifiche nelle integrazioni oggetto della presente trattazione.

Per i fattori di emissione delle macchine da cantiere, il Progetto Definitivo LTF assume i valori indicati nella metodologia *Road Construction Emission Model* (versione 7.1.2) del *Sacramento Metropolitan Air Quality Management District*. Tali valori sono basati sulle banche dati emissive *In-Use Off-Road Equipment (Construction, Industrial, Ground Support and Oil Drilling)* redatte dalla *California Environmental Protection Agency* (CalEPA), l’ente governativo californiano preposto alla protezione ambientale (riferimenti: [http://www.arb.ca.gov/msei/categories.htm#inuse\\_or\\_category](http://www.arb.ca.gov/msei/categories.htm#inuse_or_category)).

La metodologia sopracitata è finalizzata al calcolo di contributi emissivi da flotte di mezzi. CalEPA svolge censimenti periodici dell’intero parco mezzi di cantiere operante sul territorio della California. Ciascuna tipologia di mezzo da cantiere è rappresentata attraverso i fattori di emissione medi del parco operante ad un dato anno di riferimento, calcolati in funzione della numerosità, dell’età effettiva e delle caratteristiche tecniche dei mezzi. In particolare le emissioni dei mezzi di cantiere sono assunte in osservanza alle scadenze temporali delle specifiche norme di settore vigenti nello stato della California e a livello di distretti locali.

In base a quanto indicato dallo stesso SIA LTF (documento PD2 C3C TS3 0057 B APNOT “Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 2 - Analisi degli impatti” - pagg. 117-118), i cantieri previsti nel Progetto Definitivo contemplano invece l’impiego di un numero limitato di mezzi d’opera (da 3 a 7 unità complessive per sito). Pertanto, ancorché di caratteristiche tecniche del tutto indeterminate (come illustrato successivamente), tali mezzi risultano fisicamente individuabili, definibili e localizzabili nelle aree di cantiere.

Le considerazioni sin qui svolte, seppur qualitative, sarebbero già sufficienti ad indicare come il *Road Construction Emission Model* possa fornire esclusivamente un supporto di carattere metodologico mentre è del tutto inadeguato al calcolo dei contributi emissivi nei cantieri previsti dal Progetto Definitivo LTF.

I fattori di emissione assunti risultano rappresentativi di medie riferibili esclusivamente all’evoluzione del parco macchine da cantiere operanti nello stato della California. Viceversa le caratteristiche tecniche degli effettivi mezzi d’opera da impiegare nei cantieri in oggetto possono e devono essere individuate con esattezza singolarmente per ciascun mezzo.

Inoltre tali fattori di emissione sono aderenti alle norme californiane, notoriamente molto più restrittive delle normative federali statunitensi e tra le più severe al mondo. In questo modo disegnano una condizione delle macchine da cantiere distortamente ottimistica e completamente difforme da quella coerente con la specifica normativa, vigente a livello italiano ed europeo, in materia di emissioni da macchine mobili non stradali. Queste ultime norme, tra cui la stessa “*Direttiva 2004/26/EC*” assunta a riferimento da LTF, costituiscono l’unico vincolo cogente riferibile all’analisi in oggetto.

Su questo aspetto è opportuno richiamare il fatto che i vincoli sopracitati non sono applicabili in alcun modo alla definizione delle caratteristiche emissive dei mezzi d’opera impiegati nei cantieri in oggetto.

Il Progetto Definitivo LTF, comprensivo delle integrazioni presentate, non contiene alcuna informazione di dettaglio idonea a fornire specifiche e inequivoche definizioni delle caratteristiche tecniche ed emissive delle macchine di cantiere da impiegare nella costruzione dell’opera. Ad esempio non è indicato alcun dato di potenza nominale, parametro fondamentale per l’individuazione dei livelli emissivi richiesti alle macchine mobili non stradali dalla normativa europea.

Inoltre è fondamentale ricordare che i vincoli emissivi delle macchine da cantiere sono oggetto di verifica all’immissione sul mercato. Affinché tali vincoli (e i conseguenti fattori di emissione) assumano valore in sede di impiego, dovrebbe sussistere un esplicito limite di accesso ai cantieri atto a garantire che tutte le macchine di cantiere impiegate siano conformi almeno alle specifiche emissive di cui “*allo Stage IIIA della Direttiva 2004/26/EC*”. Nel Progetto Definitivo LTF, comprensivo delle integrazioni presentate, non sono presenti elementi di contratti, capitolati e/o procedure di gestione ove siano esplicitamente riportate clausole o/o condizioni vincolanti utili ad assicurare che tali vincoli saranno applicati.

Tale aspetto, più volte segnalato in precedenti osservazioni, è argomentato in dettaglio in relazione all’osservazione n. 89.

Tenuto conto della indeterminazione tecnica delle macchine da cantiere da impiegare e dell’inadeguatezza della metodologia applicata alla loro analisi, si procede ora alla discussione in merito agli specifici valori dei fattori di emissione adottati, verificandone la coerenza con le assunzioni dichiarate nello stesso Progetto Definitivo LTF.

In primo luogo si esaminano le tipologie di macchine prese in considerazione. Il *Road Construction Emission Model* contempla 34 differenti tipologie di *off road equipment* (vedi tabella seguente). Il Progetto Definitivo LTF ne considera solo 5 che associa a 6 tipologie di macchine da cantiere. Nessun documento, inclusi quelli prodotti come integrazioni, riporta le motivazioni per le quali LTF ha ritenuto possibile la totale esclusione di 29 su 34 tipologie di macchine da cantiere previste nel modello da essa stessa scelto. Si citano, a titolo di esempio, i compressori d’aria (*air compressors*), dei quali è arduo immaginare la totale assenza in qualsiasi attività di costruzione. Un riscontro diretto è offerto dal cunicolo esplorativo / galleria di servizio a La Maddalena di Chiomonte: presso un solo cantiere vi sono attualmente svariate unità di compressione d’aria in servizio, la cui presenza è fatto notorio a causa delle innumerevoli informative di stampa sul tema.

Tabella – Tipologie di macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

<i>Road Construction Emission Model construction and mining</i>	<i>LTF Progetto Definitivo</i>
<i>Off road equipment</i>	<i>Macchine da cantiere</i>
Aerial Lifts	- NON CONSIDERATO -
Air Compressors	- NON CONSIDERATO -
Bore/Drill Rigs	- NON CONSIDERATO -
<b>Cement and Mortar Mixers</b>	<b>Cestelli miscelatori su autocarro</b>
Concrete/Industrial Saws	- NON CONSIDERATO -
Cranes	- NON CONSIDERATO -



Crawler Tractors	- NON CONSIDERATO -
Crushing/Proc. Equipment	- NON CONSIDERATO -
<b>Excavators</b>	<b>Escavatori</b>
Forklifts	- NON CONSIDERATO -
Generator Sets	- NON CONSIDERATO -
Graders	- NON CONSIDERATO -
Off-Highway Tractors	- NON CONSIDERATO -
<b>Off-Highway Trucks</b>	<b>Autocarri fuoristrada</b>
Other Construction Equipment	- NON CONSIDERATO -
Other General Industrial Equipment	- NON CONSIDERATO -
Other Material Handling Equipment	- NON CONSIDERATO -
Pavers	- NON CONSIDERATO -
Paving Equipment	- NON CONSIDERATO -
Plate Compactors	- NON CONSIDERATO -
Pressure Washers	- NON CONSIDERATO -
Pumps	- NON CONSIDERATO -
<b>Rollers</b>	<b>Rullo compattatore</b>
Rough Terrain Forklifts	- NON CONSIDERATO -
Rubber Tired Dozers	- NON CONSIDERATO -
<b>Rubber Tired Loaders</b>	<b>Pale gommate Pale meccaniche</b>
Scrapers	- NON CONSIDERATO -
Signal Boards	- NON CONSIDERATO -
Skid Steer Loaders	- NON CONSIDERATO -
Surfacing Equipment	- NON CONSIDERATO -
Sweepers/Scrubbers	- NON CONSIDERATO -
Tractors/Loaders/Backhoes	- NON CONSIDERATO -
Trenchers	- NON CONSIDERATO -
Welders	- NON CONSIDERATO -

Delimitando ora la discussione al ridotto numero di macchine considerate, si procede a confrontare i valori dei fattori di emissione assunti con i livelli emissivi “*Stage IIIA della Direttiva 2004/26/EC*” dichiarati dal Progetto Definitivo LTF.

Per effettuare tale confronto è necessario individuare la fascia di potenza nominale delle macchine che si prevede di utilizzare nei cantieri in oggetto. Considerato il carattere ampiamente consolidato delle modalità e delle tecnologie impiegate in opere di questa tipologia, l’indicazione delle potenze (o almeno della loro fascia di possibile variazione) non presenta alcuna difficoltà operativa. Ciò nonostante, il Progetto Definitivo LTF non riporta alcuna informazione qualitativa e/o quantitativa utile a definire tale dato, che pertanto risulta indeterminato.

Come già accennato, la metodologia *Road Construction Emission Model* non valuta le emissioni di una macchina specifica ma si basa su valori medi di un parco mezzi. L'analisi di dettaglio del software (riferimento: <http://www.airquality.org/ceqa/>) consente di individuare, per ciascuna tipologia di macchina da cantiere, un valor medio della potenza nominale del parco mezzi considerato nella metodologia. Prescindendo dall'aderenza delle taglie delle macchine con quelle effettivamente immaginate nel Progetto Definitivo LTF (riscontro impossibile per le motivazioni sopracitate), tali valori medi di potenza possono essere assunti a riferimento per l'individuazione dei corrispondenti livelli emissivi garantiti ai sensi del "Stage IIIA della Direttiva 2004/26/EC".

Il confronto dei fattori di emissione di ossidi di azoto (NOx) e di particolato (PM) è riportato nelle tabelle e nella figura seguenti.

Tabella – Confronto fattori di emissione NOx delle macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

<i>Macchine da cantiere</i>	<i>LTF Road Construction Emission Model</i>		<i>Direttiva 2004/26/EC Stage IIIA</i>	
	<i>Potenza nominale media</i>	<i>Fattore di emissione NOx</i>	<i>Fattore di emissione NOx</i>	<i>Valido per mezzi acquistati</i>
	kW	g/kWh	g/kWh	entro il
Cestelli miscelatori su autocarro (cement and mortar mixers)	8	<b>3,32</b>	<b>indefinito</b>	- - -
Escavatori (excavators)	121	<b>1,16</b>	<b>4,0 (*)</b>	2011
Autocarri fuoristrada (off-highway trucks)	298	<b>1,28</b>	<b>4,0 (*)</b>	2010
Pale gommate (rubber tired loaders)	149	<b>1,46</b>	<b>4,0 (*)</b>	2010
Pale meccaniche (rubber tired loaders)	149	<b>1,46</b>	<b>4,0 (*)</b>	2010
Rullo compattatore (rollers)	60	<b>1,94</b>	<b>4,7 (*)</b>	2011

(\*) Il valore si riferisce alla somma NOx + HC

Tabella – Confronto fattori di emissione PM delle macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

<i>Macchine da cantiere</i>	<i>LTF Road Construction Emission Model</i>		<i>Direttiva 2004/26/EC Stage IIIA</i>	
	<i>Potenza nominale media</i>	<i>Fattore di emissione PM10*</i>	<i>Fattore di emissione PM</i>	<i>Valido per mezzi acquistati</i>
	kW	g/kWh	g/kWh	entro il
Cestelli miscelatori su autocarro (cement and mortar mixers)	8	<b>0,14</b>	<b>indefinito</b>	- - -
Escavatori (excavators)	121	<b>0,058</b>	<b>0,3</b>	2011
Autocarri fuoristrada (off-highway trucks)	298	<b>0,051</b>	<b>0,2</b>	2010
Pale gommate (rubber tired loaders)	149	<b>0,056</b>	<b>0,2</b>	2010
Pale meccaniche (rubber tired loaders)	149	<b>0,056</b>	<b>0,2</b>	2010
Rullo compattatore (rollers)	60	<b>0,124</b>	<b>0,4</b>	2011

(\*) Nella metodologia i valori PM10 sono assunti pari ai valori PM; i valori PM2,5 sono sempre assunti pari al 92% dei valori PM10.

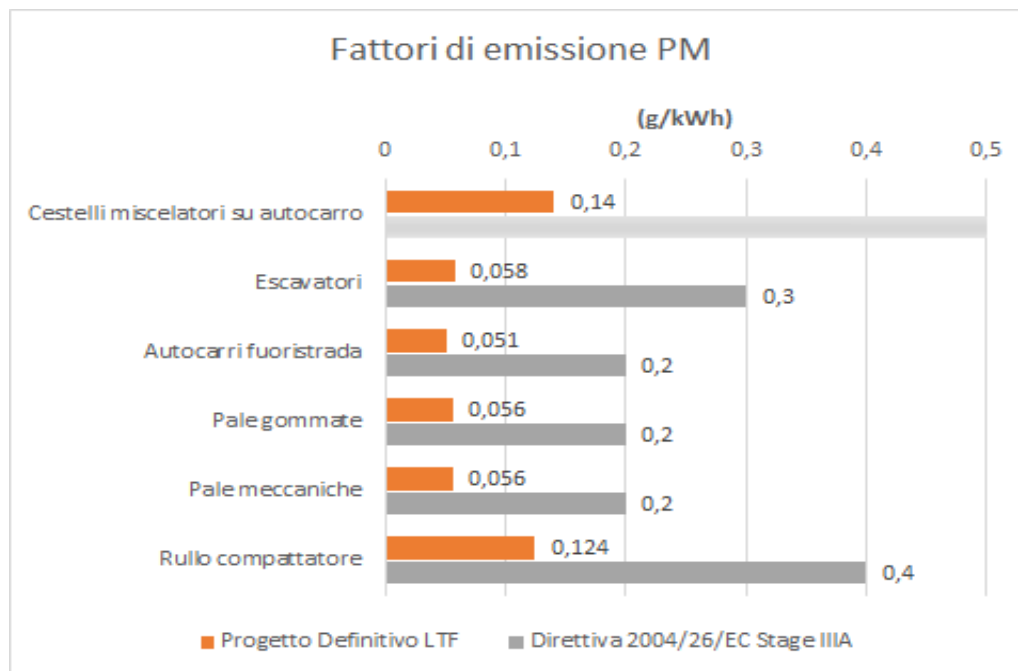
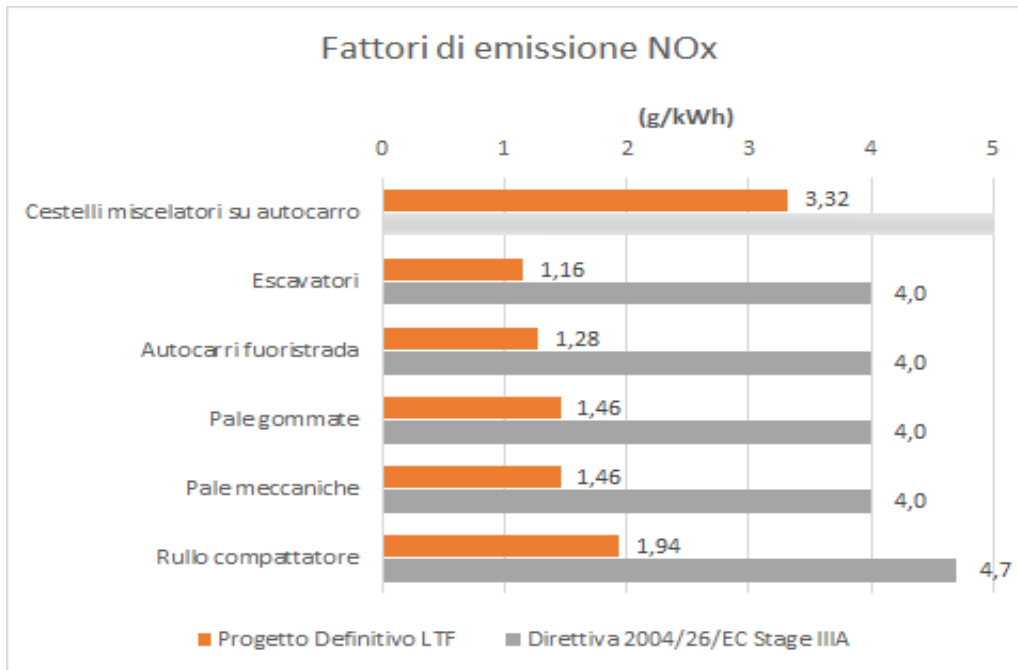


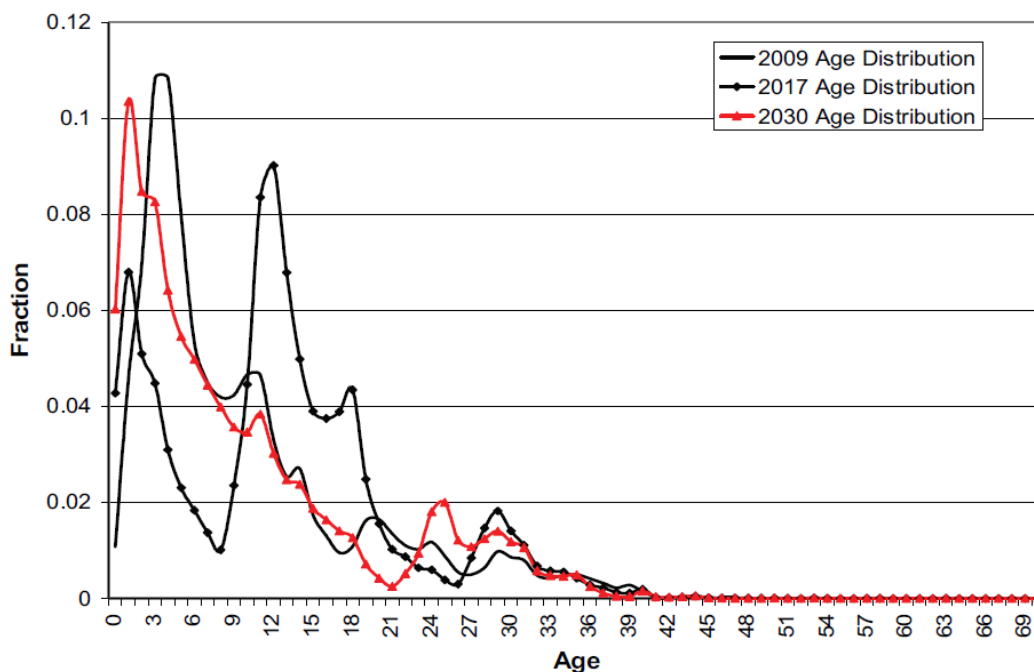
Figura – Confronto fattori di emissione delle macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

L'esame dei risultati presentati nelle tabelle e nella figura precedenti rende eloquente una pesante sottostima dei fattori di emissione adottati dal Progetto Definitivo LTF rispetto a quelli che possono essere garantiti dal livello emissivo del "Stage IIIA della Direttiva 2004/26/EC" dichiarato nel medesimo progetto quale riferimento per le macchine di cantiere previste. La sottostima è nella misura di 2,4-3,4 volte inferiore per gli NOx e di 3,2-5,2 volte inferiore per il particolato. Nel caso dei cestelli miscelatori su autocarro non esiste limite di riferimento in quanto la loro dimensione (potenza nominale media assunta dalla metodologia scelta da LTF) è inferiore a quelle normate dalla Direttiva 2004/26/EC.

In merito alle notevoli discrepanze individuate tra ipotesi LTF e limiti di norma, è necessario segnalare alcune ulteriori precisazioni in merito alle tempistiche di realizzazione dei lavori di cui al presente progetto e all'età potenziale dei mezzi d'opera impiegati.

Il Progetto Definitivo LTF assume il 2020 quale “anno di riferimento” “esclusivamente ai fini del calcolo delle emissioni”. A tale data saranno disponibili in commercio macchine da cantiere omologate secondo standard emissivi della Direttiva 2004/26/EC più restrittivi rispetto stage IIIA: tra il 2011 e il 2013 lo stage IIIB, tra il 2014 e il 2015 lo stage IV. La loro effettiva presenza in cantiere dipenderà però dalla consistenza del parco mezzi in dotazione ai soggetti appaltatori e ai relativi subappaltatori. Nella totale assenza di vincoli su tale materia (come dettagliatamente illustrato in riferimento all'osservazione 89), è ovvia la presenza potenziale di mezzi con la più svariata età operativa e, conseguentemente, caratterizzati da un'ampia casistica di fattori di emissione.

Tale situazione trova completa conferma nelle assunzioni della metodologia *Road Construction Emission Model* adottata dallo stesso Progetto Definitivo LTF, come mostra l'analisi puntuale della documentazione di supporto al modello (riferimento: <http://www.arb.ca.gov/msei/categories.htm>). Il parco mezzi considerato nella metodologia in relazione all'anno 2017 (prossimo al 2020 assunto da LTF) è costituito da macchine di età operativa da 0 fino a circa 40 anni. L'esame della figura sottostante, tratta dal documento CalEPA “Appendix D: OSM and summary of off-road emissions inventory update”, indica come il parco considerato è caratterizzato per 2/3 dei mezzi da macchine di cantiere con oltre 10 anni di vita operativa. Applicando tale proporzione all'orizzonte temporale 2020 (fissato da LTF) questo equivale a dire che i 2/3 delle macchine di cantiere sarebbero acquistate prima del 2010 ovvero caratterizzate da standard emissivi stage IIIA o peggiori. A tale proposito, la medesima figura indica come circa il 30% delle macchine di cantiere al 2020 risulterebbero acquistate prima del 2005, ovvero con standard emissivi stage II o I.



**Figure D-10: Age Distribution of Construction and Mining Equipment in Average Recovery Scenario**

Figura – metodologia *Road Construction Emission Model* – vita operativa del parco macchine di cantiere considerato (<http://www.arb.ca.gov/msei/categories.htm>)

Alla luce delle considerazioni sopraesposte, le emissioni delle macchine di cantiere calcolate nel Progetto Definitivo LTF sono passibili di incrementi quantificabili nella misura di circa 3 volte per gli NOx e circa 4 volte per il particolato. Si ipotizzano pertanto incrementi significativi nelle quantità complessive di emissione e, conseguentemente, nelle concentrazioni calcolate in termini di studio di ricaduta di tali inquinanti.

Si segnala infine come permangano rilevanti problemi di confrontabilità con le metodologie adottate in altre parti della medesima opera “Torino-Lione”. La metodologia adottata nel SIA LTF per la stima dei contributi di emissione (*Road Construction Emission Model*) è differente da quella adottata da ITALFERR nel SIA del Progetto Preliminare RFI (parte italiana), basata su:

- fattori di emissione ISPRA-CORINAIR-IPCC per le emissioni dei mezzi di trasporto dei materiali, dei quali si è fatto riferimento solo ai parametri NOx e PM10;
- fattori di emissione AP-42, *Compilation of Air Pollutant Emission Factors* della US Environmental Protection Agency, dei quali si è fatto riferimento solo al parametro PM10.

Nel suo SIA LTF non specifica i motivi per i quali adotta una metodologia difforme da quella già applicata per attività di cantiere coincidenti (o del tutto analoghe) relative al Progetto Preliminare RFI della parte italiana della medesima opera (ovvero il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione). Tantomeno è presente un raffronto tra le due diverse metodologie in termini di idoneità, completezza e accuratezza per la valutazione degli impatti in esame.

Tali difformità di metodologia hanno già portato, nel corso delle precedenti istruttorie, a rilevanti revisioni degli studi specifici, con notevoli variazioni dei risultati. Tali oscillazioni e discrepanze sono un indice di criticità in merito all’attendibilità delle analisi svolte.

### **Osservazione 67**

Il SIA LTF aveva ommesso il confronto delle emissioni in termini di Bilancio Ambientale. A seguito dell’esplicita richiesta formulata dalla Regione Piemonte, ora è possibile valutarlo ponendo a confronto le emissioni annue evitate nel comprensorio territoriale in fase di esercizio, indicate dal SIA LTF (documento PD2 C3C TS3 0057 B APNOT “Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 2 - Analisi degli impatti” - Tabella 64, pag. 172) con la sommatoria delle emissioni generate in fase di costruzione nel medesimo comprensorio territoriale, come specificate da LTF nelle integrazioni prodotte (documento PD2 C3C TS3 2000 A APNOT “Nota di approfondimento sulla qualità dell’aria” - 6 giugno 2014 - Tabella 12, pag. 11).

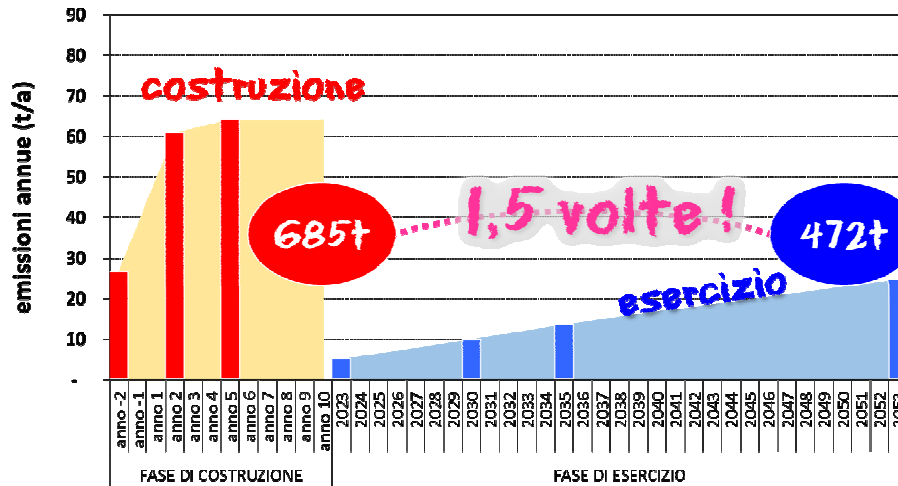
I grafici seguenti illustrano il confronto. Come già segnalato nelle precedenti osservazioni formulate sul Progetto Definitivo LTF, il bilancio ambientale è da ritenersi fortemente negativo. Infatti:

- le emissioni realizzate in fase di costruzione risultano largamente più elevate di quelle evitate in fase di esercizio, in particolare per quanto riguarda il PM10;
- cumulando le emissioni totali di NOx in fase di costruzione, queste superano comunque del 50% il quantitativo complessivo di emissioni evitate nei successivi 30 anni di esercizio dell’opera;
- cumulando le emissioni totali di PM10 in fase di costruzione, queste risultano pari a circa 14 volte le emissioni evitate nei successivi 30 anni di esercizio dell’opera.

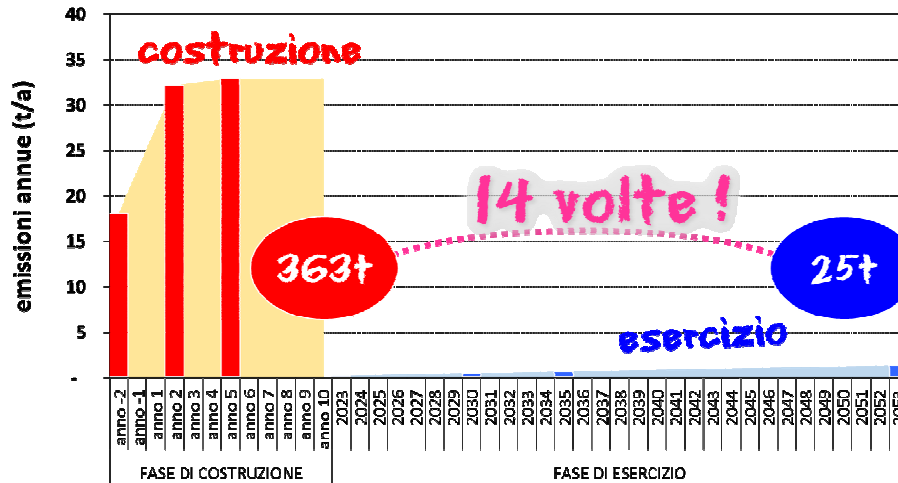
Tale bilancio è passibile di ulteriore peggioramento, in quanto:

- le emissioni evitate sono calcolate in funzione dei flussi di traffico stimati dall’Analisi costi Benefici svolta dall’Osservatorio Tecnico Torino-Lione; (Quaderno n. 8, riferimento: [http://www.provincia.torino.gov.it/speciali/2012/torino\\_lione/](http://www.provincia.torino.gov.it/speciali/2012/torino_lione/))
- tali flussi di traffico sono realizzabili solo in relazione alla costruzione ed entrata in servizio dell’intera opera da Torino a Lione secondo le tempistiche e le modalità indicate nell’Analisi Costi Benefici;
- i presupposti di cui sopra non hanno più alcun riscontro oggettivo con l’attuale assetto decisionale in merito alla realizzazione delle differenti tratte dell’opera, in particolare per quanto concerne le tempistiche dal lato francese;
- i flussi di traffico e, conseguentemente, le emissioni evitate appaiono pertanto fortemente sovrastimate;
- inoltre, sulla base delle considerazioni svolte nelle presenti osservazioni, le emissioni in fase di costruzione risultano sottostimate a causa degli errori e delle incoerenze metodologiche nei calcoli e nelle assunzioni del Progetto Definitivo LTF.

Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione - Osservazioni a Progetto Definitivo LTF  
**BILANCIO AMBIENTALE - emissioni ossidi di azoto (NOx)**



Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione - Osservazioni a Progetto Definitivo LTF  
**BILANCIO AMBIENTALE - emissioni di polveri fini (PM10)**



**Osservazioni da 76 a 103**

Il proponente si limita a riprendere il Piano di Monitoraggio Ambientale predisposto per il Progetto Definitivo e a inserirvi alcuni paragrafi nuovi (evidenziati in rosso). Preliminarmente ci si chiede se tale modalità è ammissibile, anche alla luce del fatto che nelle altre fasi progettuali della NLTL non si è assistito ad una analoga forma di chiarimenti. Si può poi osservare che la gran parte della richiesta della Regione Piemonte è stata risolta in maniera superficiale, limitandosi il proponente - come in altri documenti - a assemblare in modo diverso contenuti in realtà copiati dalla precedente elaborazione progettuale, con poche novità sostanziali. Inoltre il documento propone analisi ante-operam da effettuarsi in fase di progettazione esecutiva (si veda ad esempio a pag. 28/245), rinviando così ancora una volta gli approfondimenti richiesti dalla Regione e il dettaglio imposto dalle normative vigenti per questa fase progettuale. Sul punto si sottolinea che il contenuto del Documento non è stato affatto “redatto secondo il dettaglio previsto dalla normativa per la fase di progettazione definitiva” come invece il proponente afferma a pag. 55/62 del Documento PD2 C30 TS3 2000 A APNOT a proposito della osservazione n. 85.

Non rassicura poi il riferimento al PMA in corso a Chiomonte sia per le criticità che sono emerse negli ultimi mesi sia per il fatto che il previsto monitoraggio ante-operam non è mai stato effettuato (PGA pag. 3). Almeno, per maggiore serietà, il proponente avrebbe potuto allegare i piani di monitoraggio

cui fa riferimento in queste risposte. Al fondo del documento, invece, si è limitato a ricopiare soltanto la parte relativa al sistema informativo SIMAF presente nel PGA del solo deposito dello smarino e non dello scavo del cunicolo, che segue protocolli separati.

Infine, come già evidenziato più volte, viene utilizzato il sistema PSR ormai giudicato insufficiente a valutare gli impatti ambientali di opere complesse e diffuse.

A conferma della superficialità delle ricerche presentate, si vedano quelle relative al succiacapre. Nonostante si dichiarò di aver mancato il periodo migliore per l'osservazione, ne è correttamente confermata la presenza nel sito. Viene poi, consequenzialmente, dichiarata l'inevitabile interferenza causata dalle opere in progetto, ma nessuna proposta di mitigazione o compensazione viene formulata.

### **Osservazione 89**

La Regione Piemonte richiede che *“il proponente, all'interno del SGA (Sistema di Gestione Ambientale, nda), definisca chiaramente la soglia di immatricolazione dei veicoli off-road che possono avere accesso al cantiere”*. Ovvero è richiesta la formulazione esplicita e inequivoca di una regola cogente per il controllo dell'accesso dei mezzi d'opera al cantiere, affinché siano conformi alle assunzioni fatte dal Progetto Definitivo LTF all'interno dello Studio di Impatto Ambientale.

L'integrazione prodotta da LTF è riportata nel documento PD2 TS3 C3C 2070 A APNOT “Indirizzi preliminari per la definizione, in fase di PE, del manuale di gestione ambientale dei lavori” – 6 giugno 2014 (pag. 77). In particolare la “regola di accesso al cantiere” è espressa come segue: *“i fattori emissivi considerati sono relativi ad un parco di riferimento al 2020 con mezzi commerciali pesanti diesel di categoria Euro IV e di massa compresa tra 20 t e 26 t, per dei cicli di guida con velocità medie comprese tra i 40 km/h e i 60 km/h. Pertanto i mezzi che si utilizzeranno nei cantieri apparterranno a tale categoria. Sarà compito dell'Appaltatore dei lavori verificare che le norme di settore siano rispettate anche da eventuali subappaltatori.”*.

LTF non riporta alcuna indicazione in merito ai mezzi di cantiere (cosiddetti “veicoli off-road”), ai quali è espressamente riferita la richiesta di Regione Piemonte. L'integrazione di LTF si riferisce esclusivamente ai “*mezzi commerciali pesanti diesel di categoria Euro IV*” ovvero a mezzi di trasporto per circolazione stradale (cosiddetti “veicoli on-road”). Pertanto questi ultimi sono indicati da LTF come *“i mezzi che si utilizzeranno nei cantieri”* in evidente contraddizione con tutte le altre previsioni del Progetto Definitivo, sia nella Cantierizzazione, in merito alle modalità di costruzione e alle tipologie dei macchinari di cantiere utilizzati (ovviamente non identificabili in alcun modo con la categoria “Euro IV”) sia nelle relative assunzioni fatte in sede di Studio di Impatto Ambientale. Appare inoltre curiosa, in questo documento dove sarebbero attesi i requisiti di immatricolazione dei mezzi, la descrizione puntuale dei cicli di guida con precisazione del capo di velocità media (“*tra i 40 km/h e i 60 km/h*”), risultando del tutto indefinito come tale modalità di guida possa essere oggetto di verifica puntuale in sede di assegnazione degli appalti e/o di esecuzione dei lavori.

La formulazione di LTF si limita all'enunciazione di principio che *“i mezzi che si utilizzeranno nei cantieri apparterranno a tale categoria”*. La limitata integrazione apportata agli indirizzi preliminari per il *Manuale di Gestione Ambientale* non precisa alcun requisito esplicito da applicare alle procedure di appalto né indica alcuna modalità operativa di verifica e correzione durante l'esecuzione dei lavori.

Allo stesso modo non assume alcun significato specifico il richiamo al generico rispetto, da parte dell'appaltatore e dei relativi subappaltatori, di non meglio precisate “*norme di settore*”. Infatti è notorio che la normativa relativa alle emissioni dei mezzi on-road e off-road è un obbligo in capo ai costruttori di tali veicoli e non ai proprietari ed utilizzatori, quali si configurano l'appaltatore e i suoi relativi subappaltatori. Tale obbligo è oggetto di verifica in sede di prima immatricolazione del mezzo in relazione allo standard emissivo vigente a tale data. Ne consegue che mezzi di trasporto (on-road) immatricolati prima dell'ottobre 2005 rispettano certamente tutte le “*norme di settore*” ma i relativi parametri emissivi risultano decisamente più elevati di quelli assunti nel Progetto Definitivo LTF all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (esempio: per un mezzo Euro III il limite di emissione di particolato è non meno di 5 volte superiore a quello di un mezzo Euro IV). Le medesime considerazioni valgono per quanto concerne i mezzi di cantiere (off-road): anche in questo caso le verifiche sono del costruttore in funzione della normativa vigente al momento.

Tali conformità alle “*norme di settore*” (del tutto scontate, considerata l’avvenuta immissione dei mezzi sul mercato) costituiscono l’unico elemento riscontrabile dalla cosiddetta “*Gestione documentale*” indicata da LTF nei suoi indirizzi preliminari per il *Manuale di Gestione Ambientale*. Non a caso la Regione Piemonte richiede la chiara indicazione di una “*soglia di immatricolazione*” ovvero una precisa data limite di immatricolazione, anteriormente alla quale i mezzi non possono essere impiegati nei lavori in oggetto.

Pertanto, alla luce delle considerazioni sin qui esposte, si può concludere quanto segue:

- le integrazioni di LTF risultano inapplicabili, in quanto si riferiscono a mezzi di trasporto sottoposti alle normative emissive dei veicoli stradali (on-road), erroneamente indicati come mezzi utilizzati in cantiere (off-road);
- nessuna indicazione è riportata in merito ai mezzi di cantiere (off-road), esplicitamente indicati nella richiesta di chiarimento di Regione Piemonte;
- le integrazioni di LTF contengono esclusivamente indicazioni generiche e indefinite, che si limitano all’ovvio rispetto delle norme di prodotto di competenza dei costruttori dei mezzi;
- LTF non definisce alcuna “*soglia di immatricolazione*”;
- LTF non indica in alcun modo regole, obblighi, procedure e/o verifiche atte a garantire, in sede di appalto e nell’esecuzione dei lavori, che i mezzi impiegati siano conformi ai fattori di emissione posti a base del Progetto Definitivo all’interno dello Studio di Impatto Ambientale.

Come già definito nel quesito della Regione Piemonte, la risposta di LTF si configura come “*scelta di tipo diverso*” rispetto a quanto richiesto, pertanto risulta necessaria “*una revisione della valutazione di impatto ambientale effettuata*”.

Tali considerazioni trovano ampia conferma in tutte le osservazioni tecniche precedentemente formulate dalla Commissione Tecnica dei Comuni della Val di Susa.



## **SECONDA PARTE**

### **Documento PD2 C3A MUS 0006 APNOT (Autoporto e Guida Sicura).**

#### **Osservazione n. 1**

Si concorda sul fatto che le integrazioni presentate non modificano l'analisi costi benefici in quanto non vi sono apprezzabili variazioni progettuali. Resta comunque valida l'obiezione di fondo, ovvero la fallacità della ACB in quanto massimizza i benefici e sottostima i costi, così come più volte evidenziato. Inoltre l'ACB attualizza ad oggi tutti i benefici, considerando la monetizzazione delle ricadute positive come se l'intera linea venisse realizzata integralmente e non per fasi funzionali con notevole differimento nel tempo di alcune tratte (vedi ad esempio il tunnel dell'Orsiera). Questo spezzettamento temporale comporta una notevole riduzione degli effettivi ritorni economici.

#### **Osservazione 2, 3, 4**

**Argomento che necessita di analisi più approfondita non consentita dai tempi di pubblicazione. Le conclusioni di dettaglio verranno trasmesse nel più breve tempo possibile.**

#### **Osservazione 5, 6 e 7**

Poiché nelle ultime sessioni di CdS presso la Regione Piemonte è stata espressa la volontà di trasferire l'opera a Buttigliera o a Cesana, non si riesce a comprendere perché venga esplicitato da LTF un bilancio delle terre tra Avigliana (scavo e allontanamento di circa 58.400 mc) e San Didero (fabbisogno per rilevato 65.000 mc); se l'opzione Avigliana decadrà, il quantitativo di materiali per realizzare il rilevato dell'autoporto verrà acquistato da altra fonte con incremento dei costi?

#### **Osservazione 8**

La risposta non può essere considerata soddisfacente. LTF infatti si limita ad affermare che le sue integrazioni spontanee presentate a dicembre 2013 sono di livello definitivo e ripropone i relativi elaborati tali e quali. Se fosse come sostiene il proponente, la Regione Piemonte e il Ministero non avrebbero chiesto integrazioni. Ancora una volta, bisogna ribadire che il dettaglio della progettazione è insufficiente e non rispetta le norme vigenti. Non è ammissibile rinviare continuamente gli approfondimenti obbligatori di un progetto definitivo alla fase esecutiva, come LTF dichiara per l'ennesima volta al termine della sua risposta.

Si segnala a margine che il nome di uno dei documenti citati (ripristinati) è identico a quello del sistema di gestione ambientale dello svincolo de La Maddalena (PD2 C3C MUS 0800 A APNOT). I codici GED sono differenti ma l'omonimia genera confusione.

#### **Osservazione 9**

Come più volte osservato, si continua pervicacemente a usare il metodo PSR anziché il DPSIR più volte raccomandato da diversi soggetti istituzionali per analizzare opere di alto impatto ambientale. In tal modo ogni valutazione è superficiale e riduttiva.

#### **Osservazione 10 e 11**

Risulta anomalo che in fase di ultimazione del Progetto Definitivo non vi sia ancora una "conferma in tal senso" circa la fonte di approvvigionamento idrico; inoltre l'acquedotto di valle è un'opera in corso di realizzazione e non vi è certezza che i tempi realizzativi delle due infrastrutture siano compatibili.

#### **Osservazione 15 e 16**

**Argomento che necessita di analisi più approfondita non consentita dai tempi di pubblicazione. Le conclusioni di dettaglio verranno trasmesse nel più breve tempo possibile.**

#### **Osservazione 17**

Per quanto riguarda l'osservazione relativa all'impiego degli svincoli esistenti di Borgone e Chianocco, la motivazione addotta da LTF, ancorché lacunosa e non suffragata da elementi progettuali, non risponde affatto alle richieste della Regione Piemonte; infatti non è richiesto di utilizzare l'attuale svincolo di Borgone di Susa, come intende LTF, ma di "ristudiare... attraverso opportuni interventi di adeguamento e connessione... l'esistente svincolo di Borgone". Di questa richiesta non vi è traccia alcuna nella risposta del proponente.

#### **Osservazione 24**

Appare, per usare un eufemismo, alquanto anomala la risposta del proponente. Poiché da più parti sono state manifestate perplessità tecniche relativamente all'individuazione del sito Casina Rolle per la pista Guida Sicura, mentre altre realtà territoriali si sono rese disponibili, è senz'altro immotivata la giustificazione adottata dal proponente che persiste nell'esaminare una soluzione che (a tutti noto) verrà abbandonata e sostituita. LTF ancora una volta si rifiuta di rispondere, rinviando i necessari approfondimenti alle eventuali indicazioni o prescrizioni future degli organi competenti.

#### **Osservazione 25**

Fatte salve le considerazioni di cui al punto precedente, il problema sollevato dalla Regione Piemonte, di sicuro impatto e validità tecnica, arbitrariamente viene rimandato al progetto esecutivo. Forse questo è dovuto al fatto che si è convinti che verrà scelta una localizzazione diversa?

#### **Osservazioni 26, 27**

**Argomento che necessita di analisi più approfondita non consentita dai tempi di pubblicazione. Le conclusioni di dettaglio verranno trasmesse nel più breve tempo possibile.**

#### **Osservazione 28**

La risposta non è esaustiva. Come è ormai costume consolidato, LTF rinvia gli approfondimenti richiesti a tempi successivi, senza fornire dati di merito integrativi. La mitigazione proposta è invece francamente grottesca: se davvero si operasse così, si potrebbe forse salvaguardare la prima stagione riproduttiva ma a partire dalla seconda gli uccelli non troverebbero più i siti adatti e di conseguenza scomparirebbero dall'area.

#### **Osservazioni 29, 30, 31**

Le risposte fornite si limitano a produrre illustrazioni grafiche e fotoinserti dei manufatti previsti, senza aggiungere nulla di sostanzialmente più approfondito rispetto alle spontanee integrazioni presentate da LTF a dicembre 2013.

#### **Osservazione 32**

La risposta è intrinsecamente esaustiva; purtroppo, come si evince dalle numerose osservazioni formulate in passato e dalla stessa analisi integrativa allo studio di compatibilità idraulica, la strada in occasione di esondazioni della Dora è sottoposta a forti battenti idraulici; sono pertanto note tutte le problematiche di gestione e manutenzione conseguenti ai momenti di piena e di post alluvione.

#### **Osservazione 33**

Il proponente l'opera non produce alcuno studio formulando una risposta che non può che suscitare molte perplessità. Infatti a fronte di una specifica richiesta riguardante la "sicurezza stradale" non è possibile rispondere "... la viabilità di accesso attualmente prevista è quella che prevede i minori costi di sistemazione". Non è lecito, nemmeno da un punto di vista strettamente tecnico, bypassare un problema di sicurezza con motivi meramente economici. Inoltre, a fronte della specifica richiesta "... nuova rotatoria all'incrocio tra la SSP24 e la Via Cumine..." il proponente si dilunga, per fuorviare l'attenzione del lettore, con dissertazioni sullo stato attuale di via Cumine che nulla hanno a che fare con l'argomento specifico.

#### **Osservazioni 34 e 35**

Il nuovo elaborato conferma quanto già indicato nelle precedenti verifiche idrauliche nonché nelle osservazioni degli enti territoriali, ovvero che l'area è esondabile con elevati battenti idraulici e con l'unica "isola" costituita dall'opera in progetto. Pertanto, come già evidenziato in precedenza, tutto il sistema esterno (viabilità di accesso, canali per smaltimento acque meteoriche) risulta non funzionante in occasione di eventi di piena; è un paradosso francamente inaccettabile. Si conferma, nell'approfondimento, che nulla muta rispetto alle condizioni ante-operam con l'inserimento della pista Guida Sicura. Si omette di evidenziare, come sottolineato dagli enti territoriali, che sarebbe più opportuno eliminare l'attuale deposito di materiale che limita la capacità d'invaso della zona e esalta i tiranti idraulici; invece si vuole consolidare una situazione anomala realizzando un manufatto inamovibile.

## ALLEGATO 1

### SINTESI DELL'ITER PROGETTUALE DELLA PARTE COMUNE DELLA TRATTA INTERNAZIONALE DELLA NLTL

#### • PROGETTO PRELIMINARE

Deposito del Progetto Preliminare e relativi avvisi pubblici <i>(da Saint Jean a Chiusa, compresa la galleria dell'Orsiera)</i>	10 agosto 2010
Osservazioni della Regione Piemonte 7272 DB 12.06	11 ottobre 2010
Richiesta Integrazioni da CTVA 0003504 <i>(impono di rispondere anche a quelle regionali)</i>	11 ottobre 2010
Trasmissione Integrazioni di risposta	22 dicembre 2010
Richiesta CTVA 0000066 di avviso al pubblico	14 gennaio 2011
Avviso LTF al pubblico di deposito nuove integrazioni	24 gennaio 2011

NOTA: La richiesta di pubblicazione del Ministero dell'Ambiente riguarda testualmente tre punti: svincolo di Chiomonte; utilizzazione come sistema di trasporto del materiale di risulta della linea ferroviaria esistente, ivi compresi i tratti dismessi o semiabbandonati; utilizzazione del sito di area estrattiva dismesso (Caprie) come sito di deposito definitivo. L'avviso di LTF recita invece: "Tali integrazioni interessano la Provincia di Torino nei Comuni di Caprie, Montanaro e Torrazza Piemonte, ai fini della allocazione, tramite trasporto ferroviario, del materiale di risulta, nonché il Comune di Chiomonte per quel che concerne lo svincolo autostradale." In ogni caso, le integrazioni depositate interessano l'intero progetto.

Approvazione del CIPE 57/2011 con 222 prescrizioni	3 agosto 2011 (GU 22.11.11)
--	-----------------------------

#### • PROGETTO DEFINITIVO

Deposito del Progetto Definitivo e relativi avvisi pubblici <i>(da Saint Jean a Bussoleno)</i>	11 aprile 2013
Osservazioni della Regione Piemonte 3727 DB 12.06 <i>(sul Progetto Definitivo)</i>	12 luglio 2013
Deposito di spontanee integrazioni di LTF <i>(Autoporto e Guida Sicura. Discussione su riapertura termini)</i>	18 dicembre 2013
Osservazioni della Regione Piemonte 1911 DB 12.06 <i>(sulle integrazioni di dicembre 2013)</i>	11 aprile 2014
Richiesta Integrazioni da CTVA 0000812 <i>(in realtà ricopia soltanto quelle regionali del 12.07.13)</i>	6 marzo 2014
Deposito di integrazioni di LTF <i>(sia su Progetto Definitivo, sia su Autoporto e Guida Sicura)</i>	18 giugno 2014

## ALLEGATO 2

### DOCUMENTI UTILI

**Delibera CIPE 57/2011:** "... nell'ultima riunione della Commissione intergovernativa, tenutasi il 6 luglio 2011, le delegazioni dei due Paesi hanno concordato che «con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il principio della realizzazione per fasi e che, in particolare, il Progetto Definitivo dovrà prevedere lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell'opera in due fasi».

**Delibera CIPE 57/2011:** "... che la regione Piemonte ha espresso, con delibera di giunta regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954, ai sensi degli articoli 165, 182-185 del codice dei contratti pubblici, una valutazione positiva ai fini dell'intesa sul progetto, condizionata al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;

**Delibera CIPE 23/2012:** "In aderenza alle risultanze dello studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della Commissione intergovernativa, la Società LTF dovrà preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione così come indicato nell'informativa di cui alla presa d'atto, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare".

**Circolare Ministero Ambiente n. 15208 del 7.10.96 "Procedure di valutazione di impatto ambientale":** "Presupposto, dunque, per il corretto svolgimento di tale procedura appare essere necessariamente la prospettazione del progetto dell'intera opera (...). Il che risponde poi alla logica intrinseca della valutazione di impatto ambientale, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre agli elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento delle opere, anche l'interazione degli impatti indotti dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa."  
*Quindi, il frazionamento di un intervento non consente il regolare svolgimento della procedura VIA.* "Diversamente verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura VIA, attraverso la sottoposizione ad essa di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento circa i 'livelli di qualità finale', di una pronuncia di compatibilità ambientale asseritamente non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge."

#### **Dal sito web della Regione Piemonte: I progetti strategici / Corridoi ferroviari**

(...) Nuovo Collegamento Ferroviario ad Alta Capacità Torino-Lione

La Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione (NLTL) è parte del V corridoio europeo. Il progetto della NLTL inserito nel progetto prioritario n. 6 "Asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Capodistria - Divaca - Lubiana - Budapest - frontiera ucraina", prevede la realizzazione della parte comune della sezione internazionale, compresa tra Saint-Jean de Maurienne e l'intorno di Villarfochiardo/Chiusa San Michele progettata unitariamente alla tratta nazionale compresa tra la piana delle Chiuse in valle Susa e Settimo Torinese. L'intero progetto del nuovo collegamento ferroviario si compone di tre progetti: Cunicolo esplorativo della Maddalena (già appaltato) di cui è in corso la redazione del Progetto Esecutivo; Tratta internazionale, con promotore LTF sas, che ne sta curando la progettazione definitiva, attesa a gennaio 2013; Tratta nazionale, di competenza RFI, il cui Progetto Preliminare è in istruttoria presso il CIPE.

## **ALLEGATO 3**

### **SENTENZE E COMMENTI SUL FRAZIONAMENTO DELLE OPERE SOTTOPOSTE A VIA**

#### **VIA - Dir. 85/337/CEE - Progetti inclusi nell'allegato II - Potestà legislativa regionale - Amministrazione procedente - Frazionamento artificioso del progetto in singole opere non soggette a V.I.A. - Contrasto con l'interesse tutelato - Elusione delle finalità normative.**

La normativa comunitaria mira a sottoporre alla procedura di valutazione di impatto ambientale i progetti che possono avere un riflesso rilevante sull'ambiente. Alcuni progetti, elencati all'allegato I della direttiva 85/337/CEE, sono obbligatoriamente sottoposti a tale valutazione; altri, elencati nell'allegato II, tra i quali vi sono gli impianti industriali per la produzione di energia elettrica, vapore e acqua calda con potenza termica inferiore a 300 MW, sono soggetti a valutazione solo qualora possano avere un impatto ambientale importante per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione. La decisione dell'amministrazione di frazionare il progetto complessivo di tali impianti in singole opere che, isolatamente considerate, non sarebbero sottoposte a valutazione di impatto ambientale, appare lesiva dell'interesse tutelato, posto che, in tal modo, la decisione se sottoporre a valutazione di impatto ambientale determinati progetti verrebbe trasferita dal legislatore regionale, che ha introdotto in via generale soglie e criteri prefissati, ai soggetti redattori dei progetti o all'Amministrazione che di volta in volta, mediante l'eventuale surrettizia suddivisione di parti del progetto, potrebbero operare una sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge (cfr. Consiglio di Stato, Sez. IV, 2 ottobre 2006, n. 5760; Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368) (fattispecie: pipe line al servizio esclusivo di un impianto per la produzione di energia elettrica).

Pres. De Zotti, Est. Mielli - Comune di Rovigo (avv. Lembo) c. Provincia di Rovigo (avv.ti Bernecoli, Paparella, Sartori e Varvara), Regione Veneto (avv.ti Ligabue e Zanon) e altri (n.c.), riunito ad altri ricorsi.  
T.A.R. VENETO, Sez. III - 22/05/2009 n. 1539

#### **V.I.A. - Variante al p.r.g. - Mancata valutazione di impatto ambientale - Elusione a mezzo di un riferimento a realizzazioni o interventi parziali, caratteristici nelle opere da realizzarsi per "tronchi" o "lotti" - Illegittimità.**

E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza. Secondo il dettato contenuto nell'art. 16 comma 4 l. n. 109 del 1994, il Progetto Definitivo di un'opera pubblica deve essere corredato dallo studio di impatto ambientale, con conseguente necessità della verifica dei profili di impatto ambientale al momento dell'approvazione del progetto che comporti variante al p.r.g.. La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo (Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368). Diversamente, verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura di V.I.A., attraverso la sottoposizione ad essi di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento, circa i "livelli di qualità finale" di una pronuncia di compatibilità ambientale asseritamene non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali dell'amministrazione competente e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge.

Pres. Venturini - Est. De Felice - Agazzani ed altri (avv. Ceruti e Petretti) c. Provincia di Mantova ed altri (avv. Sperati e Colombo) (riforma TAR Lombardia sentenza n. 738/2004, dep. in data 8/07/2004).  
Consiglio di Stato, Sez. IV - 2 ottobre 2006 (C.C. 11/07/2006), Sentenza n. 5760 (vedi: [sentenza per esteso.](#))

#### **Sentenza Consiglio di Stato 16 giugno 2009, n. 3849**

Via - Opere pubbliche - Frazionamento - Elusione disciplina sulla Via - Illegittimità  
[http://www.ediliziaurbanistica.it/newsletters/ambiente-territorio/news/2009/n14/04.Progetto Definitivo](http://www.ediliziaurbanistica.it/newsletters/ambiente-territorio/news/2009/n14/04.Progetto%20Definitivo)

<http://vivi-caselle.blogspot.com/2011/02/e-la-via-va-e-la-via-viene-due-esempi.html>

<http://www.appaltieriserve.it/HTML/5192.html>

<http://www.lexambiente.it/ambiente-in-genere/188/6128-ambiente-in-genere-via-procedura-di-screening.html>

**Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 15208 del 7.10.96.**