



for a living planet®



Italia
Nostra



Gentile Dottor
Claudio De Rose
Presidente
Commissione Tecnica della Verifica
dell'impatto ambientale – VIA e VAS
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Via C. Colombo 44
00147 ROMA

p.c. Direzione Generale salvaguardia Ambientale
Divisione III
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Via C. Colombo 44
00147 ROMA

Gentile Ingegnere
Gabriella Giunta
Direzione trasporti, infrastrutture e logistica
Regione Piemonte

Gentile Ingegnere
Stefano Rigatelli
Settore grandi rischi ambientali, danno ambientale e bonifiche
Regione Piemonte

Comunità Montana Val di Susa e Val Sangone
Via Trattenero, 15
10053 Bussoleno (TO)

Roma, 10 marzo 2011

Prot.DG115/11-SLcp-wwf

Oggetto: non rispondenza delle integrazioni prodotte da LTF SAS ai requisiti del progetto preliminare della tratta internazionale del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Diffida a procedere a nuova pubblicazione del progetto preliminare, ai sensi della procedura VIA, ex Dlgs n. 163/2006

I sottoscritti presidenti nazionali e rappresentanti legali delle scriventi associazioni hanno fatto vagliare al gruppo di lavoro tecnico, che collabora con esse, i tre elaborati relativi, rispettivamente a 1. lo svincolo di Chiomonte, 2. l'utilizzazione della linea ferroviaria per il trasporto del materiale di risulta, 3. le alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo redatti da LTF SaS. Tali elaborati sono stati sottoposti a nuova procedura di VIA, con avviso al pubblico del 24 gennaio 2011, sulla base della lettera di richiesta di integrazioni al progetto preliminare e allo studio di impatto ambientale della sezione internazionale del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, rivolta a LTF SaS il 14 gennaio 2011 (prot CTVA-2011-0000066) dalla Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale –VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

PREMESSO CHE:

Le scriventi associazioni, riservandosi di inviare entro il termine di 60 giorni ulteriori osservazioni di carattere tecnico, vogliono chiarire subito che i tre elaborati oggetto di pubblicazione non soddisfano in alcun modo i requisiti formali e tecnici di una progettazione preliminare, così come sono descritti e stabiliti dal Codice Appalti (art. 164 del Dlgs n. 163/2006) e dall'Allegato XXI della Legge Obiettivo (ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006).

Le scriventi associazioni ritengono, quindi, che il progetto preliminare della NLTL debba essere ripubblicato in toto e debba essere sottoposto ad una nuova procedura di VIA (e nuova VINCA), dato che le integrazioni presentate da LTF, pur riguardando modifiche di elementi essenziali del progetto preliminare (quali la cantierizzazione, il flusso, il trasporto e lo smaltimento del notevole volume di materiali che si produrrà, sviluppandosi il tracciato della linea essenzialmente in galleria per complessivi 76 km), possono essere considerate solo alla stregua di pure ipotesi progettuali o, al massimo, allo stadio di studi di pre-fattibilità.

Inoltre, fanno notare che insieme alle altre integrazioni depositate il 21 dicembre 2010 influiscono profondamente anche sul progetto definitivo del cunicolo di Chiomonte, che dovrebbe anch'esso, a rigor di logica e nel rispetto delle procedure, essere sottoposto ad una nuova VIA (e nuova VINCA) e, di conseguenza, ripubblicato integralmente.

CONSIDERATO CHE:

Le scriventi associazioni entrando sinteticamente nel merito evidenziano in estrema sintesi quali siano le principali carenze dei tre elaborati in questione prodotti da LTF in risposta alle richieste di integrazioni avanzate dalla Commissione speciale VIA, ritenendo che in alcun modo tali elaborati corrispondano ai requisiti tecnici richiesti per la progettazione preliminare delle infrastrutture strategiche ex Dlgs n. 163/2006.

1. “Nuovo svincolo provvisorio sull’A32 loc La Maddalena” (Richieste n. 1 e n. 1 C)

Il gruppo tecnico ha esaminato i seguenti elaborati, sottoposti a nuova pubblicazione da parte di LTF: PP2 C30 TS3 1011 0 PA NOT - *“Nuovo svincolo provvisorio su A32 Loc. Maddalena (Chiomonte) (Commissione VIA – Richiesta N. 1); documento Senza codice - “Realizzazione di uno svincolo su A32 a Chiomonte (Località Maddalena) (Commissione VIA – Richiesta N. 1 C)”*

La necessità di redigere un progetto preliminare dello svincolo della A32, oltre che nella richiesta di integrazioni, è ribadita in numerosi documenti ufficiali, tra i quali si citano: a) Deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte 07/10/2010 n° 54-768 “Espressione delle valutazioni di competenza regionale ai sensi degli articoli 167 c 5, 168, 182, 183, 184 e 185 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto definitivo (variante tecnica) “Cunicolo Esplorativo de La Maddalena” e relativo Studio di Impatto Ambientale; b) Nota U prot. CTVA-2010-0003504 del 11/10/2010 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare “Richiesta integrazioni – Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Parte Comune Italo Francese – Tratta in Territorio Italiano”; c) Nota 7272/DB 12.06 del 11/10/2010 della Regione Piemonte “Osservazioni Tecniche sul progetto preliminare in Variante”.

Pertanto, il proponente l'opera avrebbe dovuto presentare un progetto congruente con quanto sopra premesso. Invece ci si trova dinanzi ad alcuni semplici schizzi planimetrici (n. 4) elaborati da LTF e rappresentati su una cartografia di scala non definita, accompagnati da brevi pagine illustrative delle soluzioni ipotizzate.

Si parla di *soluzioni* in quanto nessuna scelta progettuale viene eseguita rimandando gli approfondimenti del caso, così come indicato nei documenti di riferimento e con procedura senz'altro anomala, a fasi successive gli approfondimenti del caso, comunque non di competenza LTF bensì di altri soggetti (SITAF, ANAS).

È a tutti ben nota la problematica di realizzare uno svincolo autostradale (come LTF stessa ammette) a partire da un viadotto in curva, con altezze sino a 50 metri dal piano campagna, viadotto inserito tra due gallerie autostradali, posto in una valle con forte acclività dei versanti, geologicamente instabili; a queste criticità si fa fronte con i premenzionati schizzi che, tra l'altro, non illustrano, per le ipotesi di soluzione definitiva, l'interconnessione con la viabilità ordinaria, o meglio vanno a scaricare il futuro traffico veicolare sulle strade esistenti, fatto questo espressamente da evitare secondo le indicazioni della Regione Piemonte e degli Enti Locali.

In ultimo, come ben evidenziato dagli schizzi allegati ai documenti di riferimento, appare manifesta l'incompatibilità geometrica, altimetrica e strutturale della cosiddetta soluzione 1 (fase di cantiere) con le ipotesi 2 e 3 (fase definitiva) per cui si arriva all'assurdo di realizzare un'opera con costo pari a 26 milioni di euro circa, che deve essere demolita per poter realizzare un'opera successiva da 36 o 40 milioni di euro.

Gli schizzi redatti da LTF riguardo al c.d. “Nuovo svincolo provvisorio sull'A32 loc. La Maddalena”, non corrispondono in alcuno modo a quanto richiesto dall'art. 164 del Dlgs n. 163/2006 e precisato dall'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006, in cui si legge, tra l'altro, all'art. 1 del richiamato allegato “*Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali delle opere ...*”, né corrispondono a quanto stabilito, in particolare, agli artt. 2, 3, 4, 5 e 6 del richiamato Allegato.

2. “Alternative di trasporto marino per ferrovia” (Richiesta m. 08a)

Il gruppo tecnico ha esaminato il seguente elaborato, sottoposto a nuova pubblicazione da parte di LTF: PP2 C30 TS3 1081 0 PA NOT - “*Alternative di trasporto marino per ferrovia e siti di destinazione – Relazione Tecnica (commissione VIA - Richiesta n. 08a)*”

A differenza di quanto enunciato dai proponenti l'opera nel già citato documento PP2 C30 TS3 1082 0 PA NOT, lo studio in oggetto prevede, come ulteriore sito di deposito, anche le cave di Torrazza Piemonte e Montanaro, scartate nel documento 1082 per diverse motivazioni indicate dalla Regione Piemonte.

Non si riesce pertanto a comprendere come due documenti, molto vicini temporalmente, contengano come base progettuale tali discrepanze che, qualunque sia il dato corretto, metterebbero totalmente in discussione (ovvero vanificherebbero) una delle due relazioni.

Fatta questa doverosa premessa, anche in questo caso, come per le problematiche dello svincolo di Chiomonte sulla A32, ci si trova di fronte, per la zona del cantiere di Susa, a tre ipotesi alternative per l'area di carico; ipotesi illustrate per la parte ingegneristica e di impatto sul territorio, di larga massima, senza fornire indicazioni di merito sulla bontà (tecnica) delle tre soluzioni. Viene infatti prospettata una semplice fotografia, solo con riferimento ad alcuni parametri, dello stato dell'arte; ci si sarebbe aspettato un confronto tecnico di merito, anche se preliminare, per classificare a livello di punteggio le varie soluzioni.

Non vengono presentate proposte di soluzione per le criticità legate alla stabilità dei versanti, alle interferenze con la viabilità locale e con il reticolo idrico superficiale nonché per la protezione dalle esondazioni del fiume Dora Riparia.

Per l'area di carico di Piana delle Chiuse viene omessa tutta la descrizione della movimentazione del materiale, all'interno del cantiere, proveniente dalla Tratta Nazionale, nonché i riferimenti alle verifiche idrauliche e alle opere di presidio idraulico per le esondazioni del fiume Dora Riparia.

Ma l'elemento dirompente dell'intero documento è riscontrabile al paragrafo 6 (conclusioni) ove si legge: *“Inoltre, da una prima ipotesi di successione dei treni, appare molto critica l'organizzazione dello scarico delle terre nei periodi di picco, in particolare se tutte le operazioni di scarico sono concentrate in un solo sito ...”*.

La definizione (dei proponenti l'opera) *“molto critica”* esprime dunque forti perplessità sul sistema illustrato seppur preliminarmente per le opere civili / impiantistiche, ma dettagliatamente per le opere ferroviarie; sorge quindi spontaneo l'interrogativo sulla fattibilità tecnica dell'intera operazione ovvero sulla validità di quanto prospettato.

La documentazione prodotta da LTF che avrebbero dovuto identificare le “Alternative di trasporto marino per ferrovia” non risponde ai requisiti richiesti per la progettazione preliminare dall'art. 164 del Dlgs n. 163/2006, meglio precisati in particolare negli artt. 2, 3 e 4 dell'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006.

3. “Alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo in esubero” (Richiesta N. 8b, c)

Il gruppo tecnico ha esaminato il seguente elaborato, sottoposto a nuova pubblicazione da parte di LTF: PP2 C30 TS3 1082 A PA NOT – *“Alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo in esubero”*.

Nel documento di riferimento, per la prima volta, vengono introdotti, nei bilanci generali, anche i volumi di materiale scavato, riutilizzato e non, della NLTL. Pertanto, dopo aver a lungo ignorato le richieste del territorio di valutare gli impatti globali dell'opera, ora, seppur per uno solo dei tanti fattori, si procede ad una valutazione sommaria.

Il risultato immediato è che il volume complessivo di materiale non riutilizzato (idoneo per altri scopi oppure non più riutilizzabile) assomma a circa 8 milioni di metri cubi; conseguenza immediata di tale assunzione è che i siti di stoccaggio individuati nel progetto preliminare non hanno capacità sufficiente per immagazzinare detto volume; pertanto viene a cadere uno dei pilastri su cui si basava l'intera progettazione dell'opera.

Vengono pertanto ricercati, in valle di Susa e in zone extra valle, siti idonei a ricevere tali volumi.

Dall'analisi delle tabelle, allegate al documento di riferimento, si riscontra la possibilità di utilizzare le cave di Montanaro (con potenzialità pari a 4 milioni di metri cubi), Caprie (con potenzialità oscillante tra 260.000 e 2.000.000 di metri cubi) e Sant'Ambrogio (60.000 metri cubi) per un volume complessivo compreso tra 4,33 Mm³ e 6,07 Mm³.

Poiché il volume da mettere a deposito risulta pari a 8 Mm³, vi è un deficit da colmare e pertanto si rende necessario confermare i siti di Cantalupo e Carriere du Paradis (per quest'ultimo il volume da immagazzinare dovrebbe essere ricompreso tra 3.071.083 e 1.331.083 m³ e non 3.920.000 m³ come indicato in progetto).

Pertanto, a ben leggere, le ipotesi a base del progetto preliminare (discariche di Cantalupo, Prato Giò, Carriere du Paradis, teleferica in Val Cenischia, movimentazione di migliaia di automezzi per

collegare i siti estrattivi con i depositi) non vengono minimamente scalfite dalla “nuova e brillante soluzione” ora prospettata e che è stata a lungo esaltata presso i media come elemento innovativo e di attenzione per il territorio.

Ma ancora più sorprendente e preoccupante è la parte terminale del documento quando si parla del materiale “valorizzabile” che assomma a 3.8 Mm³.

Si afferma infatti:

- *“Si ritiene peraltro necessario evidenziare come la possibilità di effettivo utilizzo all'esterno del progetto del materiale eccedente, venga resa difficile anche da due condizioni richieste dalla normativa in essere, e specificatamente:*
- *l'obbligo di identificare “preliminarmente alla produzione” la destinazione finale del materiale;*
- *i vincoli temporali fissati tra la produzione e l'effettivo utilizzo dei materiali, che specialmente nel caso del massimo di un anno fissato per l'utilizzo all'esterno del progetto, risultano estremamente penalizzanti.*

Si sottolinea quindi come una attenuazione di questi vincoli ...”

In conclusione, dopo aver dato atto ai proponenti l'opera di aver dichiarato pubblicamente che le soluzioni alternative, tanto pubblicizzate, non sono al momento perseguibili a norma di legge, si può così sintetizzare l'argomento.

Nonostante il battage mediatico sulle presunte soluzioni individuate, in realtà LTF non soddisfa le richieste del territorio e non chiarisce quali siano i siti individuati e quindi quali siano le destinazioni e, di conseguenza, con quali mezzi vengano trasportati i materiali (v. punto precedente), né presenta soluzioni certe sulla quota assai rilevante di materiale eccedente *valorizzabile*.

La documentazione prodotta da LTF riguardo alle c.d. “Alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo in esubero” non corrisponde in alcun modo a quanto richiesto dall'art. 164 del Dlgs n. 163/2006 e precisato dall'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006 per quanto riguarda i documenti tecnici componenti il progetto preliminare (art. 1 dell'Allegato), i contenuti della Relazione illustrativa del progetto preliminare (art. 2 dell'Allegato), i contenuti della Relazione tecnica (art. 3 dell'Allegato), i contenuti dello SIA (art. 4 dell'Allegato), gli elaborati grafici richiesti (art. 5 dell'Allegato) e vanno, quindi, anche ad incidere sul calcolo estimativo e il quadro economico (art. 6 dell'Allegato) e sul capitolo speciale prestazionale (art. 7 dell'Allegato).

SI DIFFIDA

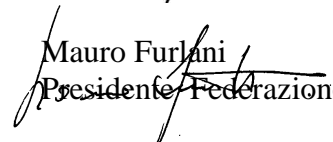
Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare a procedere a nuova richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 164 e 182 e seguenti del decreto legislativo n. 163/2006, per il progetto preliminare del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Sezione internazionale – parte comune italo-francese – tratta in territorio italiano con nuova decorrenza dei termini previsti per le osservazioni e proposte da parte dei cittadini o da chi ne fosse interessato.

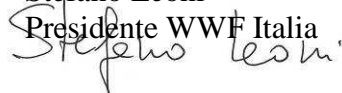
Si fa presente che la documentazione prodotta quale integrazione nella procedura di VIA in corso non corrisponde in alcun modo a quanto previsto e stabilito dalla normativa vigente, ex art. 164 e Allegato XXI del decreto legislativo 163/2006.

Con espressa riserva, qualora il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare intendesse procedere in violazione delle normative vigenti di intraprendere ogni opportuna azione, comprese quelle di natura giudiziaria.

In fede,


Vittorio Coglian Dezza
Presidente Legambiente nazionale


Mauro Furlani
Presidente Federazione Nazionale Pro Natura

Stefano Leoni
Presidente WWF Italia


Alessandra Mottola Molfino
Presidente di Italia Nostra
