



# Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011/50.96.618 - Fax: 011/50.31.55

**e-mail:** torino@pro-natura.it

**Internet:** <http://torino.pro.natura.it>

**Orario:** lunedì – venerdì 15-19; sabato 9-12

Organizzazione Regionale  
della Federazione  
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica  
(Deliberazione Giunta Regionale  
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

20 settembre 2010

Ministero dell'Ambiente  
Direzione Generale Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma

Regione Piemonte  
Direzione Ambiente  
Via Principe Amedeo, 17  
10123 Torino

Procura presso al Corte dei Conti  
Via Roma 305  
10123 Torino

e p.c. Regione Piemonte  
Ing. Gabriella Giunta  
Dirigente Settore infrastrutture strategiche della Direzione  
Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica  
Via Belfiore 23  
10125 Torino

Commissione Europea  
Direttorato Generale  
per la Mobilità e i Trasporti  
Rue De Mot 24, 8° piano  
B-1040 Bruxelles

**Oggetto:** NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE. PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE: PUBBLICAZIONE E DEPOSITO DEL PROGETTO DELLA SEZIONE ITALIANA DELLA TRATTA INTERNAZIONALE COMUNE, DA PARTE DI LTF SAS.

## OSSERVAZIONI

Il 10 agosto 2010 è stato pubblicato sul quotidiano “La Stampa”, come quotidiano a maggiore diffusione regionale, l’avviso di deposito della documentazione in oggetto.

Il progetto presentato è già stato oggetto di una osservazione di questa associazione in data 31 agosto 2010 in cui si denunciava il fatto che esso si estende sino al paese di Chiusa San Michele, cioè circa 14 Km oltre il limite nei “dintorni di Bussoleno e Bruzolo”, che è fissato dal trattato di Torino del 29 gennaio 2001, ratificato dall’Assemblea Nazionale francese il 20 febbraio 2002 e dal Parlamento italiano il 18 settembre 2002. Questa irregolarità ha comportato il fatto che la società Lion Turin Ferroviare Sas (LTF) ha progettato una parte che è fuori dal tratto di competenza comune italo francese che le è stato assegnato, e per cui ha ricevuto i contributi dello stato italiano, francese e dell’Unione Europea. Il relativo costo di progettazione, trattandosi di opere di cui il preventivo ufficiale è di 120 milioni al Km, è dell’ordine di alcune decine di milioni di euro, che sono stati spesi indebitamente a favore della Rete Ferroviaria Italiana Spa

(RFI), a cui il trattato assegnava questo onere.

La stessa osservazione contestava anche la definizione del progetto come “variante”, obiettando che si trattava di un progetto totalmente nuovo su 27 dei 34 km presentati, e che la pronuncia di compatibilità ambientale ricevuta nel 2003 non poteva essere messa in relazione con la presente. Infatti si arriverebbe all’assurdo che le parti di questo progetto, che si intendono acquisite, siano da intendere come già approvate prima che questo progetto compia l’attuale Valutazione di Impatto Ambientale; il che è contro le direttive UE in materia di VIA. (1)

### **Ciò premesso:**

si contesta la validità della presentazione di un progetto parziale, con un livello di frazionamento senza precedenti in questa procedura. Non si tratta più soltanto dello scorporo del nodo cittadino della rete ferroviaria: un’operazione criticabile (ma già avvenuta sulle tratte della TAV italiana e giustificata dalla particolare complessità dei nodi metropolitani) ma del vero e proprio spezzettamento della parte italiana della nuova linea ferroviaria Torino-Lione in tre parti:

- la parte italiana dalla tratta comune, dal confine di stato a Chiusa San Michele (chilometro 83 della progressiva a partire da St. Jean de Maurienne) che è la sola ad avere avuto il deposito;
- la parte internazionale di esclusiva competenza italiana che fa tutt’uno con essa, in questo caso, tra Chiusa San Michele e l’interporto di Orbassano;
- infine l’adeguamento alla percorrenza dei treni ad Alta Velocità della tratta tra Chiusa San Michele e il Bivio Pronda oppure la circonvallazione ferroviaria a nord di Torino, perchè non è credibile che dopo aver speso 20-30 miliardi di euro per unire ad Alta Velocità Lione e Milano si facciano percorrere ai TGV/TAV 23 Km di linea ordinaria in pianura. (2)

Il frazionamento in più parti di una linea ferroviaria ad Alta Velocità, che può avere un solo progetto unitario perchè ha un modello di esercizio pensabile solo come struttura completa, comporta sostanziali diminuzioni nei diritti di informazione dei cittadini che sono sanciti dalle direttive della UE in materia di Valutazione di Impatto Ambientale.

Diventa impossibile conoscere l’impatto complessivo poiché, anche qualora la somma degli impatti diventasse conoscibile, essa lo diviene quando una parte è già approvata. Le libertà di valutazione, che sono insite nel diritto in materia, vengono limitate, nella prima pubblicazione, dalla mancanza di elementi oggettivi che derivano dalle parti seguenti; e nella seconda o nella terza, dal fatto che elementi fondamentali come l’opzione zero, i punti di attestamento, le strutture in continuità, sono ormai prefissati dalle precedenti. Questo è in particolar modo grave, considerando che la legislazione italiana, in materia di VIA, non prevede osservazioni pubbliche nella fase di definizione del corridoio.

Tutto questo rappresenta anche un danno patrimoniale ed uno sperpero dei contributi dati dallo stato e dalla UE, perchè una progettazione così frazionata favorisce disomogeneità, formazione di lobby settoriali e conflittualità. Tutti fattori che aumentano enormemente i costi reali, rispetto ad una progettazione coerente e rispettosa delle leggi esistenti.

Il frazionamento del progetto ai fini della presentazione per la VIA:

- è illegittimo per i motivi di cui sopra;
- è un atto volontario dei proponenti che non ha altre giustificazioni se non l’obiettivo di ridurre sostanzialmente i diritti di informazione dei cittadini garantiti dalle direttive UE e quindi deve essere sanzionato;

LTF aveva cominciato il 17 maggio con il deposito del progetto della galleria geognostica della Maddalena con una procedura equivoca che è stata definita come VIA di competenza nazionale solo il 5 luglio, con la presentazione della integrazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento, che afferma, senza mezzi termini, che si tratterà di un’opera legata anche alla fase di costruzione ed esercizio.

E’ seguito il 10 agosto il deposito del progetto che è oggetto di queste osservazioni. Ad oltre un mese di distanza non si è visto un analogo atto da parte di RFI. Poiché non sono mancati né il tempo né i mezzi finanziari, il ritardo è dovuto a motivazioni illegittime, e quindi la procedura iniziata va annullata.

La obbligatorietà di una presentazione unitaria del progetto è bene espressa dalla legislazione

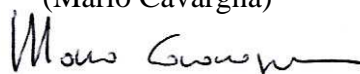
italiana di VIA, per esempio, nella circolare del Ministero dell'Ambiente del 07/10/96 *“Questo risponde alla logica intrinseca della Valutazione di Impatto Ambientale, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre ad elementi propri di ogni singolo segmento dell'opera, anche le interazioni di impatti indotte dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che siano poi posti in essere per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa.”*

### **In conclusione**

Nella procedura in corso, l'irregolarità e l'illegittimità rispetto alla legislazione italiana ed europea, riassunte in premessa, si sommano a quella qui considerata in merito alla pubblicazione parziale, determinando un quadro di illegalità complessivo che va fermato nel suo momento iniziale, prima che proceda divorando, con le sue incoerenze, altre risorse pubbliche ed europee. Quantomeno è necessario che il progetto venga ridepositato in modo assolutamente completo e coerente. (3)

Si ringrazia per l'attenzione e si porgono distinti saluti.

Il Presidente  
(Mario Cavargna)



### **NOTE**

(1) Il DLGS 152/2006 art. 40 comma 4 stabilisce comunque la decadenza di un giudizio di compatibilità ambientale dopo cinque anni.

(2) Questa quarta parte è intuibile nella natura stessa dell'attuale progettazione. Non si spiegherebbero altrimenti le caratteristiche che farebbero scendere fortemente le possibilità di esercire questa linea rispetto ai livelli dichiarati, e cioè:

- una stazione internazionale senza connessione a Susa;
- una connessione senza stazione a Chiusa San Michele a 20 Km di distanza;
- l'assenza di quella piattaforma per lo scartamento dei treni lenti che in passato aveva occupato la piana tra Bruzolo e Borgone, che era stato uno dei principali motivi di scontro del progetto del 2003 e che è un elemento fondamentale per ridurre il tempo in cui la linea deve restare vuota per permettere ai TGV/TAV di non incontrare tutti i treni lenti che li precedono nel lunghissimo tratto in galleria, in cui non vi è possibilità di sorpasso.

(3) Questa necessità è ulteriormente sottolineata dalle dichiarazioni di fonti governative (*“La Stampa”* del 16/09/10) che affermano che il progetto è in corso di revisione e determinano pertanto un'ulteriore inattendibilità del progetto depositato.