FEDERAZIONE NAZIONALE PRO NATURA

Via Pastrengo 13
10128 Torino
Tel. 011.5096618
Fax 011.503155
E-mail: info@pro-natura.it
PEC: federazione.pronatura@pec.it

ATTO DI NOTIFICA

Ai sensi dell'art. 6 della Convenzione di Aarhus del 25.11.98 (Legge n. 108 del 2001) e art. 6 della Direttiva 2011/92/UE come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE

La Federazione nazionale Pro Natura, con sede in Torino (TO) in via Pastrengo 13, in persona del Presidente e legale rappresentante pro tempore, Prof. Mauro Furlani,
in riferimento al Progetto Definitivo Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione (CUP C11J05000030001)

ESPONE QUANTO SEGUE

1 Stato del procedimento e responsabilità decisionali

1.1 Con riferimento alla procedura ai sensi del D.Lgs. 163/2006 (cosiddetta procedura "Legge Obiettivo"), inerente l'approvazione tecnica, con relativa Valutazione di Impatto Ambientale (in seguito VIA) e la relativa autorizzazione di spesa, del Progetto Definitivo del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, come depositato dalla società Lyon Turin Ferroviaire (in seguito indicata come *LTF*), indicato con la seguente dicitura: "Progetto Definitivo prima fase del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese, tratta in territorio italiano (CUP C11J05000030001)" (in seguito indicato come *Progetto Definitivo*):

1.2 alla data attuale il suddetto procedimento (di cui al punto 1.1) risulta in corso, in attesa di deliberazioni di competenza del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (in seguito indicato come *CIPE*), da assumere sotto la diretta responsabilità dei suoi membri, cui è notificata la presente;

1.3 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) sono assunte sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, sotto il diretto controllo del relativo Capo Dipartimento, cui è notificata la presente;

1.4 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) sono altresì assunte sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici e della Struttura Tecnica di Missione, sotto il diretto controllo dei relativi Capo Dipartimento e Capo Struttura, cui è notificata la presente;

1.5 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) necessitano, come requisito ed elemento fondamentale, del Parere di compatibilità ambientale, a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, n. 1674 del 12 dicembre 2014 "Procedura di VIA Speciale ex artt. 166 e 167, comma 5 e Procedura di Verifica di Ottemperanza ex art. 166, comma 3 e art. 185, comma 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Nuovo Collegamento Ferroviario Torino Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano- Progetto Definitivo di 1^ fase – Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della Direttiva UE 337/85

e s.m.i., del D.Lgs. 163/2006 (artt. 167 e 182 e segg.) relativamente alle parti variate rispetto al progetto Preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011 (CUP C11J05000030001)";

1.6 che il sopracitato Parere di compatibilità ambientale (di cui al punto 1.5) è altresì emesso sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dalla Direzione generale per le valutazioni ambientali, sotto il diretto controllo del suo Direttore e del Responsabile del procedimento, cui è notificata la presente, nonché dei membri della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, cui la presente è inviata per conoscenza;

1.7 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) necessitano, come requisito ed elemento fondamentale, della Deliberazione della Giunta Regionale della Regione Piemonte, n. 12-358 del 29 settembre 2014, "Valutazioni di competenza regionale ex artt.166,167,168 c.4 ,170,171,182 e seguenti D.lgs 163/06 e art.18 l.r.40/98 e smi relativamente al Nuovo Collegamento Ferroviario Torino Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano- Progetto Definitivo di 1^ fase e risoluzione delle interferenze- Progetti Definitivi di rilocalizzazione di Autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura (CUP C11J05000030001)";

1.8 che la sopracitata Deliberazione della Giunta Regionale della Regione Piemonte (di cui al punto 1.7) è altresì emessa sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dalla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica, sotto il diretto controllo del suo Direttore e del Responsabile del Procedimento, cui è notificata la presente, nonché dalla Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio, sotto il diretto controllo del suo Direttore, cui è altresì notificata la presente;

1.9 che la validità delle succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) è subordinata al controllo preventivo di legittimità esercitato dalla Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato presso la Corte dei Conti, sotto il diretto controllo del suo Presidente di Sezione, cui è notificata la presente.

RILEVATO CHE

2 Incompletezza del progetto e inadeguatezza al livello di progettazione definitiva

2.1 la consistenza delle opere sottoposte ad autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE (di cui al punto 1 e relativi alinea) è precisata nel Progetto Definitivo (di cui al punto 1.1), in particolare nel documento LTF "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (rif. PD2 C30 TS3 0053A AP NOT) che costituisce parte integrante e fondamentale del Progetto Definitivo in corso di valutazione;

2.2 dalle informazioni riportate nella sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1) emerge con chiara evidenza che le opere per le quali si richiede l'autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE sono localizzate in larga parte in Francia (circa 46 km su 57 totali) e in misura minore in Italia;

2.3 in particolare la sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1), recita testualmente (punto 1, da pag. 3/22 a pag. 4/22): "*Per quanto concerne la stima del costo della tratta in territorio francese, questa risulta al momento basata esclusivamente sull'attualiz-zazione del costo di PP2 2010 tramite l'indice francese di revisione prezzi TP05b (Lavori in sotterraneo con scavo meccanizzato, +7% tra il gennaio 2010 ed il gennaio 2012)*", nella quale la dicitura "*PP2 2010*" indica il Progetto Preliminare oggetto della Deliberazione CIPE 3 agosto 2011, n. 57/2011;

2.4 da tale esplicita indicazione contenuta nella sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1), è del tutto evidente come per le opere previste in territorio francese non risulti presentata una progettazione definitiva bensì esclusivamente una progettazione preliminare;

2.5 l'assenza di tale elemento è comprovata dalla stessa LTF nel suo Progetto Definitivo, ove indica l'impossibilità di fare riferimento ad una progettazione definitiva per il computo del costo di costruzione delle opere lato Francia, il quale risulta infatti indicato solo in termini di *"stima" "basata esclusivamente sull'attualizzazione del costo*" dedotto da una progettazione preliminare;

2.6 quindi il progetto unitario dell'opera, attualmente sottoposta ad autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE, risulta in realtà costituito in prevalenza dalla medesima progettazione preliminare già approvata in linea tecnica dalla Deliberazione CIPE n. 57/2011, senza che siano riscontabili elementi aggiuntivi idonei a rendere tale documentazione valevole come progettazione definitiva;

2.7 viceversa la progettazione definitiva riguarda esclusivamente un'aliquota minoritaria delle opere previste, ovvero quelle inerenti soli 11 km attesi in territorio italiano su 57 totali;

2.8 ne consegue che, allo stato attuale, non risulta presente una progettazione definitiva delle opere necessarie alla realizzazione del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo- francese", come indicate da LTF nella documentazione progettuale posta in valutazione, fatta eccezione per la piccola porzione in territorio italiano;

2.9 pertanto il progetto sottoposto ad autorizzazione tecnica del CIPE (di cui al punto 1) risulta aver raggiunto il livello richiesto di progettazione definitiva per meno del 20% dell'estensione delle opere, malgrado sia contestualmente richiesta allo stesso CIPE l'autorizzazione di spesa per circa il 60% del costo delle opere (come illustrato al punto 2).

3 Indeterminatezza del costo di progetto a carico dello Stato Italiano

3.1 l'esatta determinazione del costo a carico dello Stato Italiano per la realizzazione del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo- francese" dipende dalla ripartizione delle spese tra Italia e Francia, rigidamente definita dell'Accordo Internazionale stipulato il 30 gennaio 2012 (ratificato dalla L. 23 aprile 2014, n. 71);

3.2 nel sopracitato Accordo Internazionale (punto 3.1), il testo dall'art. 18 recita testualmente: "*Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.*";

3.3 pertanto il *"costo stimato nel progetto definitivo"*, ovviamente riferito all'intero complesso di opere previste in Francia e in Italia, costituisce l'elemento fondamentale per il calcolo della ripartizione delle spese (di cui al punto 3.1) e, quale diretta conseguenza, del costo a carico dell'Italia;

3.4 allo stato attuale è tecnicamente impossibile conoscere tale *"costo stimato nel progetto definitivo"*, non essendo presente una progettazione definitiva complessiva dell'opera (come ampiamente illustrato al punto 2);

3.5 l'unico dato di costo oggi disponibile (ancorché non utilizzabile per i motivi di cui al punto 3.4) è riportato da LTF nella sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1), che indica (punto 1, da pag. 4/22 a pag. 7/22) "*un totale di 8449 M€, in valore 1° gennaio 2012*", ripartiti in 2444 milioni di euro per opere in Italia e 6005

milioni di euro per opere in Francia, oltre a 395 milioni di euro come costi del promotore pubblico;

3.6 ne consegue che il costo attribuito da LTF all'opera risulta per 2/3 calcolato su una progettazione preliminare, ovvero di livello inadeguato rispetto a quello previsto sia dall'attuale procedura in corso al CIPE (di cui al punto 1.1) sia nell'Accordo Internazionale Italia-Francia (di cui ai punti 3.1 e 3.2).

4 Indeterminatezza del contributo dell'Unione Europea

4.1 è notorio che ad oggi non esiste alcuna decisione in merito all'assegnazione di contributi finanziari a carico del bilancio dell'Unione Europea per le opere che sono oggetto del Progetto Definitivo di cui alla procedura attualmente in corso al CIPE (di cui al punto 1.1), né tantomeno una loro quantificazione;

4.2 il "*contributo dell'Unione Europea*", come indicato nell'Accordo Internazionale Italia-Francia (di cui ai punti 3.1 e 3.2), fa riferimento al bando di finanziamento "Connecting Europe Facility (CEF) – Transport - Core Network Corridors", recentemente emesso dalla Commissione Europea;

4.3 i termini di presentazione delle domande di finanziamento al bando sopracitato (punto 4.2) scadranno il prossimo 26 febbraio 2015; è del tutto evidente che l'esito di tale bando sarà comunicato solo dopo un ampio e articolato processo di valutazione da svolgere nei mesi successivi, attraverso specifiche decisioni della Commissione Europea nella quale saranno indicati i progetti ammessi a finanziamento e l'effettiva entità dei fondi a loro assegnati;

4.4 fino all'emissione delle specifiche decisioni della Commissione Europea (di cui al punto 4.3), è impossibile, sia amministrativamente che tecnicamente, garantire la presenza di un qualsivoglia "contributo dell'Unione Europea" e tantomeno quantificarne l'importo;

4.5 è notorio che la ridotta disponibilità finanziaria assegnata al bando sopracitato (punto 4.2) rende altamente improbabile l'assegnazione di un contributo pari al 40% del costo totale delle opere previste nel Progetto Definitivo di cui alla procedura attualmente in corso al CIPE.

5 Elevata probabilità di maggiori costi di progetto a carico dello Stato Italiano

5.1 pertanto è evidente l'ulteriore indeterminatezza del costo a carico dello Stato Italiano per la realizzazione del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese", essendo questo pari (come sancito nell' Accordo Internazionale di cui al punto 3.2) al 57,9% della differenza di importo tra il "*costo stimato nel progetto definitivo*", ad oggi sconosciuto (come illustrato al punto 3), e l'ipotetico "*contributo dell'Unione Europea*", di cui si ignora l'effettiva presenza ed entità (come illustrato al punto 4);

5.2 questa forte indeterminazione si aggiunge all'ulteriore voce di costo a carico dello Stato Italiano definita dall'Accordo Internazionale Italia-Francia (di cui al punto 3.1) per la realizzazione delle opere sottoposte ad autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE (di cui al punto 1.1);

5.3 tali costi ulteriori sono quantificati nella misura della metà dei costi aggiuntivi eccedenti l' "*importo certificato*" relativo al "*costo stimato nel progetto definitivo*", come sancito dal sopracitato art. 18 dell'Accordo Internazionale (di cui punto 3.2);

5.4 è notorio che l'esatta quantificazione dell'"*importo certificato*" relativo al "*costo stimato nel progetto definitivo*" è ignota, non essendo stata ad oggi espletata e conclusa alcuna attività di certificazione da parte di "*un terzo esterno*", come da requisito precisato all'art. 18 dell'Accordo Internazionale (punto 3.2) e come rilevato dallo stesso CIPE nella Delibera

23/2012 “Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: assegnazione di risorse alle “Opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale nel quadro del piano di accompagnamento dell’opera”. Informativa al CIPE sull’esito del negoziato tra i governi italiano e francese per la realizzazione della suddetta linea (CUP C11J05000030001)”, che, al 4° capoverso del punto 2, “PRENDE ATTO” che la ripartizione del costo della sezione transfrontaliere sarà “stimata sulla base del progetto definitivo in corso di elaborazione e validato-certificato da un soggetto esterno indipendente”;

5.5 ne consegue che, essendo sconosciuto l’ “*importo certificato*” relativo al “*costo stimato nel progetto definitivo*”, ad oggi risulta tecnicamente impossibile definire un criterio oggettivo per capire il valore del quale lo Stato Italiano dovrà accollarsi la metà dei costi aggiuntivi, e valutare la congruità del loro importo.

6 Indeterminatezza del “costo a vita intera” a carico dello Stato Italiano

6.1 tra i requisiti per procedere all’autorizzazione di spesa sul Progetto Definitivo (di cui al punto 1.1), la Deliberazione CIPE n. 57/2011 individua (punto 1, comma 3) la presentazione del ”*dossier di valutazione aggiornato, previsto dal contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell’opera*”, di cui è responsabile il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (secondo le responsabilità specificate al punto 1);

6.2 il requisito sopracitato (punto 6.1) è necessario in relazione all’osservanza alle disposizioni di cui alla L. 23 dicembre 2009, n. 191, art. 2, commi 232, 233 e 234, in base alle quali “*il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali*”;

6.3 la quantificazione dei sopracitati “*fabbisogni finanziari annuali*” consiste nella definizione del cosiddetto “costo a vita intera” dell’opera, nel quale è necessario computare tutti gli oneri addizionali derivanti dalla revisione prezzi, dagli oneri finanziari per il reperimento dei capitali per l’esecuzione dell’opera e dagli imprevisti, nonché per le indeterminazioni di tipo geologiche o dovute alla mancata risoluzione delle interferenze nel Progetto Definitivo (di cui al punto 10.2);

6.4 il “*Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”, è stato modificato con successivo Accordo tra le medesime parti siglato il 5 dicembre 2014;

6.5 il sopracitato Accordo (di cui al punto 6.4) è espressamente dedicato all’aggiornamento della “*stima del costo – quota Italia – dell’intervento Nuova linea Torino-Lione, riportato nella Tabella C “Parte-cipazioni societarie”, pag. 58 (codificato con il codice CUP C11J0500003001)*” che viene “*aggiornata a 5.676 milioni di euro*”;

6.6 nel medesimo Accordo (di cui al punto 6.4) il costo a carico dello Stato Italiano, per le opere del Progetto Definitivo, è indicato come “*Realizzazione opera principale (quota Italia): 4.822 milioni di euro*”;

6.7 l’importo sopracitato di “*4.822 milioni di euro*” non costituisce un “costo a vita intera” come richiesto dalla citate disposizioni della L. 23 dicembre 2009, n. 191, in quanto non contiene alcun elemento di aggiornamento di prezzi, oneri e imprevisti, essendo tale importo “*al netto dell’adeguamento monetario da valutare fra Italia e Francia*” come confermato nello stesso Accordo del 5 dicembre 2014 (di cui al punto 6.4);

6.8 pertanto ad oggi risultano sconosciuti il "costo a vita intera" e i relativi "*fabbisogni finanziari annuali*" per la realizzazione delle opere del Progetto Definitivo di cui si richiede l'autorizzazione di spesa al CIPE (di cui al punto 1.1), essendo rinviati ad una successiva e temporalmente indeterminata valutazione di competenza sovranazionale;

6.9 l'"*adeguamento monetario*" comporta considerevoli incrementi di costo, tenuto conto che la "*Tabella C "Partecipazioni societarie", pag. 58* del "*Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014"* (di cui al punto 6.4) riporta un "costo a vita intera" per "*Nuova Linea Torino-Lione (interventi prioritari – quota Italia)*" pari a 7.789 milioni di euro, ovvero con un aumento atteso di 2.113 milioni di euro (+37%) rispetto a quanto ora indicato alla decisione del CIPE;

6.10 l'importo pari a 7.789 milioni di euro risulta essere calcolato mediante l'applicazione di un tasso di aggiornamento annuo del 3,5%, valore del tutto coerente con le linee guida per la valutazione e verifica degli investimenti pubblici, nonché perfettamente coincidente con i calcoli svolti dal Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino – Lione (Analisi Costi-Benefici, Quaderno 8, pag. 29) e con i tassi di aggiornamento indicati dalla stessa LTF nel suo Progetto Definitivo ("Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" - rif. PD2 C30 TS3 0053A AP NOT, pag. 4/22).

7 Indeterminatezza della competenza di RFI per la definizione del "costo a vita intera" a carico dello Stato Italiano

7.1 a margine della "*Tabella C "Partecipazioni societarie", pag. 58* del "*Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014"* (di cui al punto 6.4) si precisa testualmente che "*la Legge n. 71 del 23 aprile 2014 ha ratificato l'Accordo Italia-Francia del 30 gennaio 2012 secondo il quale l'intervento sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico*";

7.2 risulta quindi del tutto evidente che il "costo a vita intera" e i relativi "*fabbisogni finanziari annuali*" devono essere quantificati all'interno del sopracitato "*specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico*";

7.3 viceversa, la società Rete Ferroviaria Italiana non risulta direttamente competente in merito alla specifica realizzazione della "*Nuova Linea Torino-Lione (interventi prioritari – quota Italia)*", come precisato nel "*Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014"* (di cui al punto 6.4);

7.4 ad oggi non si ha notizia della costituzione di alcun soggetto "*Promotore Pubblico*", come definito nell'art. 6 dell'Accordo Internazionale (punto 3.1); pertanto è del tutto assente il requisito della quantificazione del "costo a vita intera" e dei relativi "*fabbisogni finanziari annuali*", come richiesti dalla L. 23 dicembre 2009, n. 191, in merito alle opere del Progetto Definitivo di cui si chiede autorizzazione di spesa al CIPE (di cui al punto 1.1).

RILEVATO INOLTRE CHE

8 Mancata ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 57/2011

8.1 il CIPE con Delibera n. 57/2011 del 3.8.2011 pubblicata in G.U. il 22.11.11 approvava il Progetto Preliminare depositato dalla società LTF in data 10.8.10, subordinandolo al rispetto di 222 prescrizioni e raccomandazioni;

8.2 il CIPE con Delibera n. 23/2012 del 23.3.12 pubblicata in G.U. il 23.8.12 recepiva gli esiti dell'Accordo italo francese del 31 gennaio 2012, permettendo che la redazione del PD riguardasse la tratta fino a Bussoleno rinviando il tratto fino a Chiusa San Michele (area di allaccio alla cosiddetta tratta nazionale) a fasi e accordi successivi;

8.3 appare quindi pacifico che il Progetto Definitivo debba rispettare interamente le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla Delibera 57/2011, almeno per quanto riguarda la sezione transfrontaliera fino a Bussoleno;

8.4 a dicembre 2013 la società LTF ha depositato spontanee integrazioni, unicamente dedicate alle interferenze di Autoporto Sitaf e Guida Sicura. A giugno 2014 la stessa LTF ha depositato altre integrazioni progettuali, sia sul Progetto Definitivo sia sulle due interferenze sopra citate, a seguito delle richieste della Regione Piemonte del 12.7.13 le cui risposte sono state sollecitate dal Presidente della Commissione Nazionale VIA il 6.3.14;

8.5 nel documento "PD2 C30 TS3 2000 A APNOT Guida alle risposte alle domande" in più occasioni il proponente dichiara di non rispondere alle richieste di integrazioni, adducendo svariate motivazioni. Tali mancanze - e molte altre - non hanno trovato soluzione alcuna perché questi due unici depositi di integrazioni non sono stati seguiti da altri. La Regione Piemonte, nella sua Delibera n. 12-358 del 29.9.14, pur esprimendo positiva intesa, segnala molte prescrizioni non ottemperate e richieste di integrazioni non esaudite. La Commissione Nazionale VIA, nel suo Parere n. 1674 del 12.12.14, dichiara un elevato numero di prescrizioni "non ottemperate" o "parzialmente ottemperate" e un altrettanto elevato numero di integrazioni "non esaustive" o "parzialmente esaustive";

8.6 pertanto, è dimostrato che il progetto definitivo non ha ottemperato alle prescrizioni del CIPE e non rispetta i dettami previsti dall'All. XXI del Codice Appalti in vigore. Rinviare ogni soluzione alla successiva fase progettuale (progetto esecutivo) non è rispettoso delle norme vigenti e causerà aumento dei costi e allungamento dei tempi di realizzazione dell'opera.

9 Insufficiente Valutazione di Impatto Ambientale

9.1 ad aprile 2013 LTF ha depositato il "Progetto definitivo 1ª fase del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo/francese, tratta in territorio italiano". In realtà si tratta del progetto definitivo di una parte della tratta in territorio italiano, 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;

9.2 secondo i proponenti, tale esclusione sarebbe stata giustificata dal CIPE che, nelle delibere 57/2011 e 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. Infatti il CIPE ha autorizzato il "fasaggio" della NLTL solamente in riferimento alle fasi di costruzione. [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 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*."];

9.3 Le valutazioni ambientali devono per legge essere effettuate sull'intera opera. In tal senso, si è consolidata una giurisprudenza di merito, le cui sentenze sono state più volte richiamate

dalla Comunità Montana Valli Susa e Sangone ai soggetti oggi in indirizzo. Il progetto sotto esame conferma invece lo spezzettamento delle valutazioni di ogni fattore, espressamente vietato dalle norme italiane e europee;

9.4 le valutazioni ambientali devono, per legge, analizzare gli impatti cumulati eventualmente generati non solo dall'opera proposta ma anche da altri progetti contigui o contemporanei. Il progetto sotto esame non rispetta tali norme, come indica la stessa CTVIA nel Parere 1674 sopracitato, quando scrive "… *si richiede di valutare gli impatti cumulativi rispetto al contesto in cui si inserisce la NLTL*" (risposte 10/9, 44/18 e 53/5);

9.5 le Valutazioni di Incidenza non sono state eseguite preliminariamente rispetto alle altre valutazioni (comprese le analisi costi-benefici) come invece impone la legge ("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", D.P.R. 16.11.01, n. 16/R: "Disposizioni in materia di procedimento di valutazione d'incidenza" art. 4). Nel procedimento in esame, non solo sono state effettuate a valle delle altre valutazioni, ma spesso sono richieste dai responsabili del procedimento come semplici integrazioni;

9.6 le Valutazioni di Incidenza del progetto in esame non rispettano il contenuto obbligatorio che devono analizzare ai sensi del D.P.R. 357/1997 All. G;

9.7 le Valutazioni di Incidenza del progetto in esame non analizzano la complementarietà con altri piani o progetti, come invece richiesto dalle norme in vigore;

9.8 la descrizione e la valutazione dell'opzione zero, espressamente prevista da tutte le normative, è mancante del tutto o superficiale. In qualche caso il proponente dichiara esplicitamente di non analizzarla. Il ricorrente spezzettamento dei progetti e la continua elusione dell'opzione zero causano la creazione di opere "invarianti" espressamente vietate dalle vigenti normative.

RICHIAMATE INFINE

10 Obiezioni di utilità e segnalazioni di criticità tecniche

10.1 tutte le numerose e documentate obiezioni relative all'utilità dell'opera, nonché tutte le segnalazioni di criticità tecniche inerenti il Progetto Preliminare approvato con Deliberazione CIPE n. 57/2011 e il Progetto Definitivo attualmente in corso di valutazione, sono state ripetutamente inviate dalla Comunità Montana Valli Susa e Sangone ai soggetti oggi in indirizzo;

10.2 in particolare, le segnalazioni inerenti la completa ed esaustiva disamina e risoluzione di tutte le interferenze con il Progetto Definitivo, la relativa analisi tecnica sul piano progettuale e di Valutazione di Impatto Ambientale, a livello almeno comparabile a quello dedicato alla risoluzione delle singole interferenze di rilocalizzazione di Autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura, come richiamate nella sopracitata Deliberazione della Giunta Regionale (di cui al punto 1.7), sono state ufficialmente consegnate ai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente nel corso della Conferenza dei Servizi svoltasi a Roma il 10.3.14, poi inviate tramite posta elettronica certificata (protocollo CMVSS 0002249 – 10.8.5 del 18.3.14 ore 10.21) e infine nuovamente consegnate personalmente al Ministro delle Infrastrutture durante l'incontro di Roma del 21 gennaio u.s.

TUTTO CIO' PREMESSO

considerato che ad oggi sono stati completamente disattesi dal Governo italiano gli art. 6 della Convenzione di Aarhus e l'art. 6 della Direttiva UE[1] del 2011 ed, in particolare, è stata disattesa la prescrizione di cui al paragrafo 5 dell'art. 6 della Direttiva UE del 2011 che prevede l'espletamento di una "indagine pubblica" o dibattito pubblico sull'utilità e compatibilità ambientale dell'opera de quo,

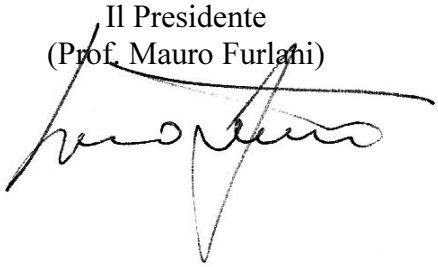
si invitano i destinatari della presente a tenere debitamente in considerazione quanto sopra esposto e a dare immediata esecuzione alla richiamata Convenzione internazionale e Direttiva UE nonché a precisare la sostenibilità finanziaria della opera citata da parte dello Stato italiano previa imparziale analisi dei costi e benefici.

La notifica del presente atto costituisce, nei confronti dei destinatari, conoscenza legale, formale e sostanziale dei retroestesi fatti, circostanze, attività ed osservazioni.

Eleggo domicilio ai fini del presente atto presso lo studio dell' Avv. Massimo Bongiovanni sito in Torino Via Moretta n. 1 (pec. massimobongiovanni@pec.ordineavvocatitorino.it).

Torino, 13 febbraio 2015

Il Presidente
(Prof. Mauro Furlani)



Notificato per Posta Elettronica Certificata a:
Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) in persona:

Presidente del Consiglio dei Ministri
On.le Matteo Renzi
Palazzo Chigi, Piazza Colonna 370, 00187 ROMA
presidente@pec.governo.it

Vice Presidente
On.le Pier Carlo Padoan
Ministero Economia e Finanze
Via XX Settembre 97, 00187 ROMA
urp.economiaefinanze@pec.mef.gov.it

Segretario
On.le Luca Lotti
Via della Mercede 9, 00187 ROMA
dipe.cipe@pec.governo.it

Ai membri del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) in persona:

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
On.le Maurizio Lupi
Piazzale Porta Pia, 1, 00198 ROMA
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
On.le Gianluca Galletti
Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

[1] Direttiva 2011/92/UE come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE.

Capo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE)
Cons. Ferruccio Sepe
Via della Mercede 9, 00187 ROMA
dipe.cipe@pec.governo.it, p.c. f.sepe@governo.it

Capo Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture
Arch. Paolo Emilio Signorini
Via Nomentana, 2, 00161 ROMA
stm@pec.mit.gov.it

Direttore Generale per le Valutazioni Ambientali
Dott. Mariano Grillo
Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Responsabile Divisione II - Sez. VI - Opere Legge obiettivo e Osservatori ambientali
Dott. Carlo Di Gianfrancesco
Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it, p.c. digianfrancesco.carlo@minambiente.it

Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
Dott. Guido Monteforte Specchi
Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA
ctva@pec.minambiente.it

Alla CORTE DEI CONTI
Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato
Via A. Baiamonti, 25 - 00195 Roma
urp@corteconticert.it

Alla REGIONE PIEMONTE in persona:

Direttore Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Trasporti e Logistica
Arch. Luigi Robino
Corso Bolzano, 44, 10121 TORINO
operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it

Responsabile del Procedimento – Settore Infrastrutture Strategiche
Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Trasporti e Logistica,
Ing. Gabriella Giunta
Corso Bolzano, 44, 10121 TORINO
operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it, p.c. gabriella.giunta@regione.piemonte.it

Direttore Ambiente, Governo e Tutela del territorio
Ing. Stefano Rigatelli
Corso Bolzano, 44, 10121 TORINO
territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it

OSSERVAZIONI AL PARERE CTVIA N. 1674 DEL 12.12.14 E ALLA DELIBERA DELLA REGIONE PIEMONTE N. 12-358 DEL 29.09.14 SUL PROGETTO DEFINITIVO DELLA NLTL – SEZIONE TRANSFRONTALIERA – TRATTA COMUNE IN TERRITORIO ITALIANO

SINTESI

Ad aprile 2013 LTF ha depositato il "**Progetto definitivo 1ª fase del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo/francese, tratta in territorio italiano**" (definizione usata da LTF nell'avviso pubblico del 11.04.13). In realtà si tratta del progetto definitivo di una parte della tratta in territorio italiano, 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 sarebbe stata giustificata dal CIPE che, nelle delibere 57/2011 e 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. Infatti il CIPE ha autorizzato il "fasaggio" della NLTL solamente in riferimento alle fasi di costruzione.

[**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 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."].

Le valutazioni, di qualsivoglia natura, devono sempre essere effettuate sull'intera opera. In proposito, è opportuno ricordare che nell'Analisi Costi-Benefici (Quaderno n. 8 dell'Osservatorio), tutti i benefici considerati per ottenere un risultato (di poco) positivo sono sempre riferiti all'intera linea completamente realizzata da Torino a Lione e perfettamente in esercizio.
E' già deplorevole che sia stato accettato di effettuare singolarmente le precedenti Valutazioni di Impatto Ambientale, separando la tratta nazionale da quella internazionale, e il cunicolo geognostico di Chiomonte da queste, e, ancora, considerando isolatamente i lavori previsti a Chiomonte (cunicolo, tunnel di base, galleria di ventilazione, svincolo di cantiere, raccordo autostradale, collegamento a Chiomonte, nuova strada Giaglione-Chiomonte). Critiche in tal senso sono state ripetutamente sollevate in ogni sede possibile dalle Associazioni Ambientaliste, dagli Amministratori locali e da singoli cittadini, senza alcun esito apprezzabile. Ora si osserva un ulteriore spezzettamento, che, come gli altri, è vietato dalle normative nazionali e europee (c.d. "salami-splicing"). Si ricordi che addirittura il Progetto Preliminare della tratta nazionale non è ancora stato approvato, anche se la CTVIA ha consegnato il suo parere il 6.12.13.
[Sul punto, si veda ad esempio:

- **Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 15208 del 7.10.96.**
- **Guida all'interpretazione dell'art.6 della Direttiva Habitat.**
  http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/provision_of_art6_it.pdf
- **T.A.R. VENETO, Sez. III - 22/05/2009 n. 1539** 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. 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.
- **Consiglio di Stato, Sez. IV - 2 ottobre 2006 (C.C. 11/07/2006), Sentenza n. 5760**. 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). 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.
- **Sentenza Consiglio di Stato 16 giugno 2009, n. 3849**
  Via - Opere pubbliche - Frazionamento - Elusione disciplina sulla Via – Illegittimità.]

Dopo il Progetto Definitivo presentato ad aprile 2013, LTF ha depositato numerose integrazioni a dicembre 2013 e a giugno 2014. E' quindi opportuno riassumere sinteticamente le date dei vari passaggi procedurali di questo progetto.

PROGETTO PRELIMINARE

- Deposito del Progetto Preliminare e relativi avvisi pubblici (*da Saint Jean a Chiusa, compresa la galleria dell'Orsiera*) — 10 agosto 2010
- Osservazioni della Regione Piemonte 7272 DB 12.06 — 11 ottobre 2010
- Richiesta Integrazioni da CTVIA 0003504 (*impone di rispondere anche a quelle regionali*) — 11 ottobre 2010
- Trasmissione Integrazioni di risposta — 22 dicembre 2010
- Richiesta CTVIA 0000066 di avviso al pubblico — 14 gennaio 2011
- Avviso LTF al pubblico di deposito nuove integrazioni — 24 gennaio 2011
- Delibera Regione Piemonte 18-1954 (*positiva intesa con prescrizioni*) — 29 aprile 2011
- 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 (*da Saint Jean a Bussoleno*) — 11 aprile 2013
- Osservazioni della Regione Piemonte 3727 DB 12.06 (*sul Progetto Definitivo*) — 12 luglio 2013
- Deposito di spontanee integrazioni di LTF (*Autoporto e Guida Sicura. Discussione su riapertura termini*) — 18 dicembre 2013
- Osservazioni della Regione Piemonte 1911 DB 12.06 (*sulle integrazioni di dicembre 2013*) — 11 aprile 2014
- Richiesta Integrazioni da CTVA 0000812 (*in realtà ricopia soltanto quelle regionali del 12.07.13*) — 6 marzo 2014
- Deposito di integrazioni di LTF (*sia su Progetto Definitivo, sia su Autoporto e Guida Sicura*) — 18 giugno 2014
- Delibera Regione Piemonte 12-358 (*positiva intesa con prescrizioni*) — 29 settembre 2014
- Parere CTVIA 1674 (*favorevole con prescrizioni*) — 12 dicembre 2014

Il progetto definitivo in esame non può ottenere nessun parere favorevole o approvazione, perché:

a) conferma lo spezzettamento dell'opera complessiva impedendo una seria e corretta valutazione dei suoi impatti ambientali complessivi;

b) la valutazione di incidenza, nonostante ripetute integrazioni, non rispetta le leggi europee, nazionali e regionali (in particolare viene effettuata ex-post);

c) non ottempera alle prescrizioni imposte dal CIPE nella delibera di approvazione del relativo Progetto Preliminare, né a quelle poste dalla Regione Piemonte;

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) elude o evade in gran parte gli approfondimenti e le integrazioni richiesti dal Ministero e dalla Regione Piemonte, nell'ambito sia del Progetto Preliminare sia del Progetto Definitivo.

PREMESSE

Ottemperanza alle Prescrizioni, Integrazioni Progettuali e Legge Obiettivo

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 vengono svuotate di senso impedendo di fatto a cittadini e enti una seria verifica della compatibilità delle opere.
- Appare francamente superficiale l'operato della CTVIA nazionale. Infatti, da aprile 2013 non risulta che abbia ritenuto necessario chiedere integrazioni o chiarimenti al proponente. 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 CTVIA ministeriale si è limitata a imporre a LTF di rispondere alle osservazioni regionali (lettera 000812 del 6.3.14). 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).
- La critica all'operato della CTVIA trova sostegno nell'elevato numero di prescrizioni che vengono dichiarate dalla stessa Commissione "non ottemperate" o "parzialmente ottemperate" e nell'elevato numero di integrazioni che la medesima Commissione dichiara "non esaustive" o "parzialmente esaustive". Si veda oltre per un'analisi dettagliata, dove verrà dimostrato che persino alcune integrazioni dichiarate soddisfatte in realtà non lo sono affatto.
- Il Parere 1674 della CTVIA, inoltre, riporta decine di volte allocuzioni del tipo "il Proponente dichiara", "il Proponente prevede", "il Proponente afferma" oppure "ritiene, stima, propone" e altre dello stesso tenore. Tale cifra stilistica appare curiosa, specie se confrontata con altri pareri formulati dallo stesso organo ministeriale (non solo sulla NLTL). Sembra quasi che i componenti della Commissione non abbiano verificato approfonditamente il contenuto degli elaborati ma si siano fidati - forse a causa della fretta e delle pressioni - degli enunciati più generici di LTF, rimettendo ai proponenti la responsabilità di quanto dichiarato nel progetto in esame.
- Il testo dello stesso parere ospita errori e refusi frequenti, schemi non rispettati, paragrafi ripetuti due volte, tabelle e allegati annunciati ma assenti, affermazioni palesemente inesatte ed altre carenze che testimoniano la sciatteria e la frettolosità con la quale è stato redatto.
- Le sottoscrizioni finali rivelano poi che su 48 membri effettivi, 12 erano assenti, 2 si sono astenuti e uno ha votato contro. In pratica, oltre il 30% della Commissione non ha approvato il parere.
- Risulta proceduralmente incomprensibile la ratio in base alla quale LTF si incarica o viene incaricata di progettare in modo approfondito la risoluzione di due interferenze soltanto, mentre per numerose altre si limita ad una generica consultazione dei soggetti interferiti. Sul punto, la CdS regionale del 2.7.14 ha appurato che, ad esempio nel caso dei consorzi irrigui, non è stata eseguita una progettazione né dettagliata né condivisa delle risoluzioni alle interferenze e anzi risulta carente persino il confronto della stessa LTF con i vari soggetti coinvolti.
- La più importante interferenza ignorata riguarda la ferrovia esistente, che dovrà essere adeguata per molti chilometri già nella cd "prima fase". Ciò comporterà lavori specifici e altri impatti ambientali mai considerati né quantificati, nonostante l'Osservatorio se ne sia occupato nell'autunno 2013 in alcune riunioni dedicate al problema del "ballast amiantifero".
- Trascurare le molte altre interferenze presenti comporterà inevitabilmente allungamento dei tempi, insorgenza di contenziosi e incremento dei costi, negatività che ricadranno sui conti pubblici, sui cittadini e sugli amministratori locali.
- In ogni caso, le due interferenze affrontate (Autoporto e GuidaSicura) non sono state affatto risolte compiutamente. Per la prima, si veda ad esempio la diversa opinione che la Regione e la CTVIA esprimono in merito ai ponti strallati (opere di notevole impatto ingegneristico, economico e ambientale). Per la seconda, basti considerare che non è stata decisa ancora l'area dove insediarla tutta o in parte (Avigliana, Buttigliera o Cesana).
- La Regione Piemonte ha subordinato il proprio parere favorevole a determinate prescrizioni; esse non sono state integralmente recepite dal CIPE; si ritiene dunque, anche alla luce di alcune sentenze giurisprudenziali, che l'approvazione espressa non possa considerarsi ancora valida.

- In ogni caso, le prescrizioni imposte dalla Regione e dal CIPE in entrambe le fasi progettuali sono state così tante e tali da dimostrare che i progetti depositati fossero in realtà carenti sotto molti punti di vista. La mole delle risposte alle integrazioni ne conferma la lacunosità. Ne deriva che gli stessi progetti dovevano essere rigettati. 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.
- I progetti NLTL sono in diverse fasi del loro iter. Il cunicolo di Chiomonte è il più avanzato. Una verifica rigorosa sul rispetto delle prescrizioni e sui loro tempi in rapporto al progredire dei lavori dimostrerebbe che 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.
- Le carenze progettuali del Progetto Definitivo sono state denunciate dalle Amministrazioni locali, dalle Associazioni Ambientaliste e da singoli cittadini in ogni occasione possibile. La fondatezza di tali critiche è dimostrata dalla mole delle integrazioni (100 documenti alcuni dei quali di oltre 1000 pagine). Ciononostante, il Progetto Definitivo è ancora lacunoso in molte parti rilevanti. Non rispetta dunque il dettaglio previsto dall'All. XXI del D.Lgs. 163/2006 e dovrebbe quindi essere bocciato. 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 ("*Pas ou peu fiable - Non o poco affidabile*" mai oltre 2.5 in una scala da 1 a 10 ma il più delle volte sotto il valore "1"). Confessa che tale ignoranza influenzerà la tipologia dei conci e del calcestruzzo e la possibilità dello scavo con TBM. Ciò modificherà i costi e i tempi di realizzazione con un'indeterminatezza 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 dell'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 cunicolo è stato approvato espressamente a questo scopo ed anzi ha seguito un percorso autorizzativo agevolato proprio per questa ragione. 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.

- 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 questo comportamento è ammissibile 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 il punto 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, cioé 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 è stata costretta a ribadire la stessa richiesta come integrazione alla progettazione definitiva ma 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 nuove indagini a supporto di un enunciato tanto significativo. Oggi (vedi pag. 145), sempre senza dati di supporto, viene stimata a 50 metri. LTF rinviò alla progettazione definitiva le ricerche 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, LTF ha risposto di non essere titolata a compiere tali indagini.
- L'aspetto più grave non è la superficialità di LTF ma la sua accettazione da parte degli enti pubblici deputati al controllo e alla verifica della corrispondenza dei progetti alle norme vigenti (CTVIA e Regione).
- Le emissioni di NOx oltrepasseranno i limiti previsti per la vegetazione (più stringenti di quelli per la salute) e coinvolgeranno i SIC Oasi xerotermiche 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 addotte 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»).

Analisi Costi-Benefici (ACB)

- Non è stato presentato un vero Progetto Definitivo della stazione internazionale di Susa. Non esiste 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 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 avuto sull'ACB i rilevanti costi delle due più importanti opere interferite, è stata del tutto evasa dai proponenti.
- Si ricordi che l'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. 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 nell'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 oltre 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 20 ordinanze consecutive dal 27 giugno 2011 al 28 febbraio 2015 per "*vietare la circolazione sull'intera via Avanà, 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 (400, secondo lo studio del CeRTET) 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 il presidio del cantiere in 10 milioni di euro. Il Ministro delle Infrastrutture in seguito ha raddoppiato questa stima, ed uno studio del CeRTET dell'università Bocconi l'ha addirittura quadruplicato. ARPA ipotizza che alcuni picchi di sforamento 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).
- In questo senso, l'indicazione di pag. 83 volta a ridurre l'inquinamento luminoso dei futuri cantieri, appare inutile e vana, così come quella di pag. 127.
- 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 presidiare e isolare i futuri cantieri dal contesto territoriale. Non occorre aspettare le ricerche sociali proposte a pag. 118 per prevederlo ("*evidenziare* e *poter gestire al meglio la nascita di potenziali conflitti*"?!).

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 integrato, per tutta la durata dei cantieri della NLTL in val Susa nessuna altra deroga potrebbe essere concessa allo sforamento dei limiti di legge.
- Nella Delibera regionale e soprattutto nel Parere CTVIA si rimanda spesso a successivi Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA) e Piani di Gestione Ambientale (PGA) da concordare con ARPA Piemonte, sull'esempio di quanto avviene a Chiomonte. Ma proprio l'esperienza del cantiere de La Maddalena porta a considerare tali raccomandazioni in termini molto critici. Infatti, il monitoraggio in essere è lacunoso, diverso da quello stabilito dal CIPE e continuamente modificato. Le richieste di ARPA, lungi dall'essere vincolanti, sono proposte a ISPRA e al Ministero i quali poi, a loro volta, decidono se e in quale misura trasferirle in capo a LTF.
- La stessa ARPA (incontro del 9.01.15) e persino LTF (MAD EXE VEN 0096) ammettono che il monitoraggio ante operam non è stato effettuato correttamente o addirittura non è stato eseguito affatto. Una mancanza così grave vanifica ogni successiva valutazione degli impatti in corso d'opera o in fase di esercizio. Ciononostante, viene spesso citato (ad esempio a pag. 105).
- Per fare un esempio in proposito, si veda il documento PD2 C3C MUS 0450 che disciplina il PMA per lo svincolo de La Maddalena. Per quanto riguarda l'atmosfera AO e CO, il punto PO01/QA01 dovrebbe corrispondere al punto 5.2 del PMA 2011 del tunnel geognostico. Tale punto non è mai stato attivato ed è stato eliminato nel 2012, ben prima della realizzazioni di questo PMA. Il punto PO02 potrebbe corrispondere al punto 5.4 del PMA precedente. Invece nel PO il punto ATM-CHM01 è già previsto nel PMA del cantiere Maddalena. Non si comprende come sia possibile usare punti di monitoraggio così distanti fra loro per valutare l'impatto di un'opera prima, durante e dopo la sua realizzazione. Per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale vengono indicati i punti FIM-DR-01, FIV-CL-01 e FIV-DR-01 facendo riferimento al cunicolo esplorativo. In realtà si tratta di punti previsti dal PMA del cantiere Maddalena.
- In generale i monitoraggi ambientali nel sito di Chiomonte sono incoerenti e farraginosi. Vi sono 3 reti di monitoraggio (esterno cantiere cunicolo, interno cantiere cunicolo, cantiere Maddalena); 5 PMA (esterno cantiere cunicolo, interno cantiere cunicolo, sito di deposito, svincolo di Chiomonte, cantiere Maddalena); e 4 cantieri (cunicolo esplorativo, sito di deposito, svincolo di Chiomonte, cantiere Maddalena). I rapporti fra questi tre livelli (rete di monitoraggio, PMA e cantierizzazione) sono quanto mai eterogenei e sconnessi: il PMA del sito di deposito utilizza la rete di monitoraggio per l'interno cantiere cunicolo; il PMA dello svincolo utilizza parte della rete di monitoraggio dell'esterno cantiere cunicolo e parte della rete del cantiere Maddalena. Inoltre le fasi temporali e le sovrapposizioni dei cantieri creano enorme confusione fra gli ante-operam di un cantiere e il corso d'opera di un'altra. Il risultato di questo disordine è che a fronte di eventuali problemi ambientali sarebbe complicatissimo risalire alle responsabilità specifiche.
- La conseguenza di tali criticità è un piano di controllo che non garantisce in alcun modo la compatibilità ambientale dei lavori attuali e futuri. Non può pertanto essere preso a modello per nuovi monitoraggi da applicare nelle aree dove sono previsti cantieri ben più dannosi. Verrebbe giustamente considerato dal territorio come l'ennesima presa in giro.

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, 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. Non sembra che sia mai stato diligentemente rispettato nelle varie relazioni via via presentate dai proponenti.
- 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. A Chiomonte sono in corso i lavori previsti dal Progetto Definitivo come approvato dal CIPE con la Delibera 86/2010, specie per quanto riguarda il deposito definitivo dello smarino, stabilito in loco per minimizzare l'impatto ambientale del trasporto. La valutazione ambientale di quel progetto è stata considerata di basso impatto proprio perché i lavori dovrebbero essere limitati nel tempo ("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." E ancora: "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*). A ulteriore conferma, gli indicatori del modello PSR sono stati utilizzati per un cantiere limitato nel tempo, e per questa sola ragione rilevavano un'alterazione della qualità dell'aria "temporanea e reversibile" e quindi un "impatto basso". Con le modifiche introdotte dai nuovi progetti (e con quelle annunciate per il futuro, come lo scavo del tunnel di base e della galleria di ventilazione direttamente da La Maddalena) il cantiere di Chiomonte non avrà mai fine. Quindi non rispetta affatto il progetto approvato dal CIPE e dovrebbe essere sottoposto almeno ad una VIA completamente nuova e, finalmente, complessiva.
- Un altro esempio significativo è rappresentato dalla componente acqua. Le esigenze del solo cantiere del tunnel geognostico erano previste in 1800 m^3/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. Alla luce del nuovo progetto, 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 Determine 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'accesso alla A32 per il cantiere di Chiomonte, descritto nelle integrazioni, doveva partire - secondo 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. Si ricordi inoltre che il progetto approvato dal CIPE con Delibera 86/2010 prevedeva per la viabilità di cantiere l'utilizzo dell'autostrada raggiungendola a Salbertrand lungo la SS24, per evitare l'attraversamento dei centri abitati di Susa e Chiomonte.
- 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 sottoposto a nuova VIA e nuova VINCA. Un'indicazione in tal senso compare a pag. 74 ma si tratta, appunto, di nulla più che in'indicazione, generica e non vincolante.
- 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 (pag. 180), nonostante i lavori siano iniziati da tempo. La nuova prescrizione relativa alla VIS da effettuarsi nella bassa valle è stata considerata ottemperata nonostante il documento presentato da LTF non sia una vera VIS, ne rimandi lo svolgimento ad un futuro imprecisato e sia in gran parte copiato da uno studio dell'Emilia Romagna (si veda oltre per i dettagli).

DETTAGLIO DELLE OSSERVAZIONI PRINCIPALI

PARERE CTVIA N. 1674 DEL 12.12.14
Prima Parte – pagg. 1-156.

- A pag. 12 si dice "le centrali di ventilazione de la Maddalena e di Clarea interferiscono con aree esondabili" ma nessun provvedimento è proposto in merito.
- A pag. 13 nella tabella si afferma che il cantiere di Maddalena non interferisce con vincoli naturalistici. E' falso perché l'area è sottoposta ai vincoli idrogeologico e paesaggistico (oltreché archeologico), come riporta la stessa LTF negli elaborati relativi al cunicolo esplorativo.
- A pag. 14 si dice "la viabilità e l'autoporto interferiscono con i vincoli sopracitati" (quelli del D.Lgs. 42/2004) ma nessuna soluzione viene presentata.
- A pag. 21 si ammette che l'autoporto "presenta opere d'arte di una certa rilevanza (2 ponti strallati)" ma nessuna considerazione viene svolta in merito alla prescrizione n. 66 della delibera della regione, che impone di non realizzarli a causa del loro impatto ritenuto eccessivo.
- A pag. 23, nella spiegazione della scelta della nuova localizzazione per GuidaSicura, si considera, tra l'altro, la maggior vicinanza ad un SIC come elemento dirimente. Paradossalmente, tale fattore non gode della stessa considerazione nel caso del cantiere per l'imbocco est del tunnel di base, che, secondo gli stessi proponenti, sarà a 50 metri e a 90 metri da un altro SIC. Inoltre, nella stessa pagina, viene esaminata in tre righe striminzite l'"opzione zero" che meriterebbe, in rispetto delle leggi vigenti, un approfondimento migliore. Non si comprende poi perché questo elemento non venga trattato, all'interno dello stesso parere, anche in relazione all'autoporto.
- A pag. 29 si dimostra che un'importante prescrizione/integrazione è stata del tutto evasa. Infatti, a proposito dell'ambiente idrico sotterraneo, si scrive senza conseguenze:

Il Proponente dichiara che dopo la fase di revisione del progetto preliminare, nessuna indagine è stata realizzata e pertanto il modello idrogeologico relativo alla tratta delle opere in territorio italiano resta quindi coerente con le conoscenze acquisite durante le precedenti fasi di studio, salvo le integrazioni dovute al cambiamento del tracciato per la soluzione che integra il progetto di fasaggio.

- E in seguito, a proposito del modello idrogeologico della falda di fondovalle:

L'imbocco della galleria non interferisce direttamente con l'acquifero di fondovalle del Clarea, poiche il sito è posizionato ad una quota superiore rispetto ai terreni di natura alluvionale-torrentizia. **Tuttavia il modello idrogeologico sviluppato prevede che l'alimentazione dell'acquifero di fondovalle avvenga anche dai conoidi laterali su cui è prevista la realizzazione della centrale di ventilazione. Inoltre i lavori di realizzazione della stessa e della strada di accesso al cantiere interessano direttamente i terreni che costituiscono l'acquifero di fondovalle.**

- A pag. 30 si afferma, sempre senza conseguenze, che:

Dal punto di vista idrogeologico, le gallerie di interconnessione saranno realizzate in un contesto idrodinamico già perturbato e drenato dalle opere esistenti. **Nella fase di realizzazione della galleria d'interconnessione, quindi, essa costituirà l'elemento di drenaggio posto a quota inferiore dell'acquifero in roccia di questo settore del versante.**

Non è ammissibile che un impatto venga trascurato perché cadrà in un contesto già compromesso. Questo sarebbe semmai, anche per la normativa esistente, un elemento decisivo per il miglioramento dell'area interessata, non per un suo peggioramento.

- A pag. 31 si ammette che il Piano di Monitoraggio della Rete Totale "ha riscontrato criticità che ne hanno impedito o limitato la misura dei parametri", vanificandone quindi i risultati.
- A pag. 34 e 35 si riconosce finalmente che la Val Susa è interessata da venti di forte intensità. Questo fattore ha importanti conseguenze sulla dispersione degli inquinanti, ma in passato la stessa LTF ha proclamato, in progetti già approvati e/o in corso di realizzazione, "venti mai superiori ai 4m/s". In ogni caso, continua ad essere poco considerato nei vari SIA. Ad esempio, a pag. 37 se ne ammette la pericolosità ma la si trascura perché "il deposito dei materiali nelle aree indicate è solo temporaneo e occupa superfici contenute".
- A pag. 38 si dichiarano sforamenti per la componente rumore per i quali non viene fornita alcuna mitigazione significativa (in seguito, a pag. 65, l'elenco degli impatti verrà misteriosamente ridotto):

- **AO_RUM_03_01_01**: SUSA - Frazione Traduerivi - **i valori limite d'immissione previsti dal DPCM 14/11/97 non vengono mai rispettati in entrambi i tempi di riferimento (diurno e notturno)**.
- **AO_RUM_03_01_03**: Bussoleno - Area R.F.I. - i valori limite d'immissione previsti dal DPCM 14/11/97 **vengono rispettati nel solo tempo di riferimento diurno mentre non vengono rispettati nel tempo di riferimento notturno**.
- **AO_RUM_03_01_05**: SUSA - Villa Cora - i valori limite d'immissione previsti dal DPCM 14/11/97 **non vengono mai rispettati in entrambi i tempi di riferimento**.

▪ A pag. 46 si rinviano alcuni approfondimenti ad una successiva fase progettuale:

I risultati derivanti dalle indagini conoscitive convergeranno, poi, in una terza fase di analisi finalizzata alla valutazione dell'intervisibilità dell'infrastruttura. Le analisi di cui al presente quadro conoscitivo sono dunque propedeutiche alla valutazione degli impatti dell'opera e della sua cantierizzazione sulle componenti paesaggistiche e quindi all'orientamento dell'inserimento ambientale del progetto.

▪ A pag. 47, se davvero il piano di gestione dei materiali da scavo fosse stato strutturato in accordo al DM n. 161 del 10.08.12, come dichiara il Proponente, non si comprende perché sia la Regione che la stessa CTVIA impongano molte prescrizioni proprio per rispettare quel decreto.

▪ A pag. 48 si enuncia la necessità di favorire la ventilazione del tunnel di base in fase di esercizio per scongiurare il rischio di accumulo di gas radon, ma nessun impianto è previsto dal progetto per tale scopo.

▪ A pag. 49 si ammettono numerosi rischi - considerati evidentemente rilevanti visto l'uso di grassetto e sottolineature - senza che vengano prese contromisure in fase autorizzativa (se non prescrizioni da rispettare nella successiva fase progettuale) per l'assenza nei progetti di provvedimenti atti a risolverli. Ad esempio:

simulazioni condotte al fine di verificare la pericolosità hanno evidenziato che **in condizioni di assenza di falda le parti più acclivi del detrito sono stabili, mentre in presenza di falda la sicurezza non è verificata**

potrebbe presentarsi alterato e disarticolato pertanto la possibilità di crolli in calotta è forte anche nel caso in cui lo scavo avvenga completamente all'interno dell'ammasso roccioso;

degli attraversamenti ferroviari esistenti; la presenza delle opere del tracciato in progetto potrà determinare modifiche nel comportamento della acque di piena;

altezza variabile fino a 18 m, che **dovranno essere adeguatamente stabilizzati e verificati**.

complessivo di messa in sicurezza dei fronti, **si rende necessaria una ulteriore fase di verifica della pericolosità nella fase progettuale antecedente all'esecuzione delle opere in progetto.**

▪ A pag. 50 si descrive il tracciato in fase di esercizio nella Piana di Susa "quasi completamente all'interno delle Fasce Fluviali A, B e C della Dora Riparia". Viene poi ripetuto a pag. 53. Se ne denunciano i possibili impatti non mitigati e, nonostante ciò, il procedimento autorizzativo prosegue.

▪ Nella stessa pagina e nelle seguenti si descrivono molti possibili impatti sulle sorgenti e sulle acque superficiali, sia per composizione sia per portata, senza apprezzabili conseguenze.

▪ A pag. 53, introducendo il capitolo dedicato all'Atmosfera, si indicano alcuni trasporti da effettuarsi tramite camion. E' il primo paragrafo di un lungo elenco, che verrà via via completato nel corso dell'intero parere (ad esempio, alle pag. 66, 67, 68, 139). Nessuno di questi trasporti è stato calcolato come contributo emissivo. Inoltre, ricordando le ripetute promesse fatte alla Valle e ai suoi Amministratori, un numero così rilevante di trasporti su gomma lungo le statali appare come una presa in giro.

▪ Nelle pagine seguenti e in tutto il capitolo "Atmosfera" da un lato si ammettono ripetuti sforamenti inevitabili, dall'altro i calcoli sono fatti in maniera eccessivamente ottimistica. Si richiamano sul punto le precedenti critiche già trasmesse dagli scriventi, perché non hanno affatto perso validità, non essendo stati forniti da LTF nuovi dati sull'argomento. Confermano anzi un quadro preoccupante per oltre 10 anni e dimostrano che la NLTL non potrà mai raggiungere il principale obiettivo ambientale che si propone: le emissioni in fase di cantiere (e qui si considerano solo quelle della prima fase!) non saranno mai ricompensate dalle potenziali emissioni evitate in fase di esercizio.

▪ A pag. 56 viene ripetuto il mantra della riduzione di camion in valle. I numeri forniti prevedono 147.000 camion/anno in meno nel 2023, 286.000 nel 2030, 394.000 nel 2035 e 713.000 nel 2053. Occorre ribadire che: a) tali riduzioni potranno realizzarsi solo con l'intera NLTL completamente in esercizio; b) potranno realizzarsi soltanto a fronte dell'effettivo raggiungimento di tutte le previsioni

di incremento dei traffici ipotizzate da LTF (più volte sottoposte a critiche motivate); c) in un tale scenario, i camion attratti dalla ferrovia saranno una percentuale irrisoria del numero totale incrementato d) non appaiono congruenti con i transiti reali registrati da SITAF al traforo del Fréjus (meno di 700.000 nel 2014). Tali discutibili benefici vengono poi ripetuti a pag. 65.

- A pag. 59 si riportano gli impatti dovuti a rumore e vibrazioni, individuando alcuni ricettori colpiti, come al solito senza apparenti conseguenze.
- A pag. 60 si dichiara di non considerare l'impatto del cavidotto perché interesserà aree di pertinenza stradale. Ciò è vero ed è lecito considerare minimo o nullo il suo impatto, ma le conseguenti terre e rocce da scavo, inevitabilmente da considerarsi rifiuto speciale o pericoloso per la presenza di catrame e metalli, non sono state conteggiate nel relativo piano di gestione né nel PUT che viene successivamente prescritto.
- A pag. 60 si segnala che già oggi il limite di NOx per la vegetazione viene superato in certi periodi dell'anno in alcune delle tratte coinvolte. Come più volte ribadito, simili compromissioni già esistenti non possono in alcun modo giustificare l'emissione di nuovi inquinanti. Dovrebbero, anzi, comportare la remissione di ogni progetto impattante per quanto di piccola entità.
- Nelle pagine seguenti tale criticità viene esposta anche per altri fattori. Si veda ad esempio:

I risultati del modello Fragm confermano una situazione di generale criticità anche dal punto di vista della permeabilità faunistica. Se in assenza dell'opera le uniche aree a media permeabilità erano ubicate ai piedi del versante e nell'area prativa a sud-est della Casa di riposo San Giacomo, la realizzazione dell'opera determina una loro trasformazione in aree di scarsa permeabilità.

Per quanto riguarda l'area della Stazione internazionale e dell'area Sitaf, la densa infrastrutturazione determina anche in assenza dell'opera una permeabilità molto scarsa, sebbene con qualche limitata zona permeabile; a seguito della realizzazione della linea e della Stazione le aree permeabili subiscono una riduzione e le aree molto scarse si trasformano in aree con assenza di connettività.

Gli ambiti 5 e 6, in fase *ante operam*, sono caratterizzati prevalentemente da un'idoneità nulla, che aumenta la sua estensione in presenza dell'opera, soprattutto in corrispondenza dell'imbocco ovest del Tunnel di Interconnessione, che sarà oggetto di ripristino ambientale.

I risultati del modello Fragm mettono in evidenza l'aumento di frammentazione ecologica a seguito della realizzazione dell'opera presso l'Imbocco ovest del TdB. La scarsa connettività individuabile in di specie faunistiche, la presenza del cantiere determina un calo della biodisponibilità potenziale in corrispondenza della futura centrale di ventilazione.

Sotto il profilo della connettività ecologica la situazione è migliore, caratterizzata infatti da una connettività alta e medio alta. La realizzazione dell'opera rappresenterà un ostacolo al passaggio della fauna.

Nell'ambito 15 si riscontra una biodisponibilità potenziale medio-bassa che subisce un peggioramento in fase di cantiere a seguito delle lavorazioni previste.

Per quanto attiene la connettività ecologica, invece, i ripristini ambientali previsti al termine dei lavori di realizzazione del cunicolo geognostico sembrano garantire una connettività molto alta. **In fase di cantiere si avrà una frammentazione ecologica più elevata, che il Proponente ritiene di compensare con i ripristini ambientali**.

ma con le novità introdotte dal Progetto Definitivo e con quelle annunciate per il futuro, tali ripristini saranno effettuati fra molti anni e forse mai.

L'analisi dei dati evidenzia in modo abbastanza chiaro impatti decisamente maggiori sugli ecosistemi nella zona della futura Area tecnica. Seguono, in ordine di importanza, gli impatti sugli ecosistemi calcolati per la zona dell'imbocco della Maddalena e per l'imbocco est del TdI. Nei restanti ambiti operativi sono state rilevate lievi variazioni delle classi di idoneità faunistica e diminuzioni della connettività ecologica.

L'analisi dei dati evidenzia la presenza di impatti diffusi sulla fauna praticamente in tutti gli ambiti, con la sola eccezione dell'ambito Parco ferroviario, nel quale l'esistenza di strutture e di altri impatti limita la criticità derivante dalla presenza dei cantieri. **La classe che risente dei maggiori impatti relativi è quella degli Uccelli, seguita dai Mammiferi**

ma tutti gli invertebrati, ad esempio, sono stati completamente trascurati.

- A pag. 64 si considera l'Agriparco come mitigazione naturalistica, nonostante il parere contrario della Regione espresso dalle prescrizioni 45 e 46 della Delibera 12-358.
- A pag. 71 si rappresenta il paradosso che il danno paesaggistico a Chiomonte sia minimo perché l'area ospita già un cantiere. Che però fa parte della NLTL, come sempre dichiarato dai proponenti. Tenere separati i lavori di uno stesso progetto al fine di eludere le leggi e la VIA causa poi stramberie logiche come questa ed altre più avanti denunciate (ad esempio, a pag. 103, 105 e 134).

delle opere di mitigazione messe in atto si può valutare un'esigua riduzione della qualità paesaggistica complessiva rispetto allo stato attuale (soprattutto per il sito di Maddalena già occupata ad oggi da un'area di cantiere).

- Nella stessa pagina si offre come mitigazione il monitoraggio. Come detto più sopra, un PMA non può essere considerato una mitigazione, sia perché non ha efficacia concreta nell'eventualità di sforamenti (nessun cantiere viene fermato) sia perché l'esempio di Chiomonte, sopra evidenziato, ne dimostra l'inefficacia.
- Sempre a pag. 71 per la componente acqua si cita una portata valorizzabile pari a 190 l/s. E' l'unico dato numerico riportato in tutto il parere a proposito di questo elemento. L'intero capitolo dedicato all'acqua è superficiale e soprattutto conferma tutte le previsioni descritte nel Progetto Preliminare, indicando quindi un impatto potenzialmente molto devastante.
- A pag. 91 l'ammontare delle compensazioni previste per legge è indicato nel 5% dell'importo della NLTL, pari a "112,5 milioni di euro". Questo valore corrisponde ad un costo complessivo di 2250 milioni di euro, che non risulta congruente con quanto scritto in altre parti dello stesso progetto definitivo (8844).Più avanti, a pag. 199, tale percentuale verrà incomprensibilmente ridotta a 2%.
- A pag. 92 si dichiara che le rampe di svincolo interferiscono con le fasce fluviali A e B mentre a pag. 97 si enuncia che il sito di GuidaSicura cadrà in fascia B del PAI. Come sempre, tali criticità non generano alcun impedimento all'approvazione ambientale delle soluzioni proposte.
- A pag. 96 si ammette che le soglie per il rumore saranno superate, anche in considerazione di altre sorgenti emissive presenti nelle aree coinvolte. L'unica soluzione prevista è la richiesta di deroga al Comune di San Didero… Altri sforamenti, sempre senza conseguenze, sono indicati a pag. 108.
- A pag. 103 si afferma che:

Vengono inoltre considerate le emissioni connesse ai percorsi casa/lavoro delle maestranze, che, in conformità alla L.R. 4/2011, saranno alloggiate esclusivamente sfruttando la ricettività locale della valle e si sposteranno con autoveicoli in equipaggi formati da quattro persone; è inoltre previsto che per raggiungere il cantiere della Maddalena si percorra la viabilità locale fino allo svincolo autostradale di Susa e successivamente l'Autostrada A32 fino al cantiere.

ma il cantiere di Chiomonte è attivo da oltre tre anni e non sembra aver rispettato tale valutazione. Inoltre, dai documenti progettuali il calcolo annunciato dal proponente non risulta essere stato effettuato.

- A pag. 106, come mitigazione, si propone il "confino" delle attività maggiormente rumorose nel periodo di fermo biologico (*sic*). A parte la formulazione invertita, nessuna indicazione vincolante è presente al riguardo nel Progetto Definitivo né nelle prescrizioni conclusive.
- A pag. 112 si afferma:

Per quanto relativo al TdB, durante il periodo di scavo dei primi 350-400 m, in ottemperanza alla prescrizione 16 del CIPE si prevede il monitoraggio delle fibre di amianto aerodisperse, in relazione alla potenziale presenza di rocce contenenti fibre asbesti formi.

ma la prescrizione n. 16 del CIPE non si limita ai "primi 350-400" m! Ecco cosa impone testualmente:

16. **Dispersione fibre di Amianto**: prevedere un efficace controllo delle attività attraverso una rete di punti in prossimità del cantiere (immediato perimetro esterno) e al suo interno in postazioni strategiche (stoccaggio marino, uscita galleria, frantoio, ecc.) con frequenza di campionamento giornaliera e letture in tempo reale (MOCF 24 ore; SEM 48 ore). Si precisa che i monitoraggi dell'aria, in ambienti di vita, dovranno essere effettuati in Microscopia Elettronica a Scansione, in coerenza con le indicazioni dell'OMS che propone un valore di riferimento di 1 f/l di amianto determinata in SEM;

- Nella stessa pagina, per la componente rumore, si rinviano alla successiva fase progettuale una serie di approfondimenti, che erano già stati imposti come prescrizione dal CIPE (n. 46) e dovevano essere risolti proprio nella fase del Progetto Definitivo.
- A pag. 118 si descrive la VIS in ottemperanza della prescrizione n. 130 del CIPE. Ancora una volta, doveva essere svolta in sede di Progetto Definitivo, non solo enunciata per il futuro. Inoltre il documento di riferimento (PD2 C3C TS3 0168) non è nemmeno una proposta di VIS, copia in parte

uno studio di ARPA Emilia Romagna (Quaderni di Moniter, ottobre 2010, www.arpa.emr.it/cms3/ /documenti/moniter/quaderni/02_VIS.pdf) e soprattutto riporta dati inesatti nel campo delle emissioni.

- Nella stessa pagina, si scrive "espressioni di dissenso o assenso da parte dei cittadini" e soprattutto "evidenziare e poter gestire al meglio la nascita di potenziali conflitti" che francamente sembra una presa in giro dei valsusini.
- A pag. 119 si dichiara di non svolgere analisi in CO per la componente suolo e sottosuolo, di accontentarsi di un solo punto di campionamento, e di svolgere i rilievi con una indeterminatezza inaccettabile in un Progetto Definitivo.
- A pag. 124 la descrizione appare molto superficiale: nessuna citazione riguardo stipa, orchidee, J. oxycedrus, né per i progetti PSR e LIFE di gestione degli habitat. Inoltre la frase "il Proponente afferma che non saranno intercettati direttamente" non è sufficiente, perché proprio una VIncA deve espressamente considerare anche i potenziali impatti indiretti.
- A pag. 126 si evidenziano molti errori concettuali: il limite per gli NOx non vale solo all'interno dei SIC; se già viene superato non significa che può aumentare; le specie citate (castagno, roverella) sono poco significative perché molto diffuse mentre al contrario vengono trascurate altre più rare; la normativa impone di prendere provvedimenti in caso di impatto, non solo di segnalarlo; lo studio citato nel caso degli uccelli risale al 1978 nonostante in seguito siano state eseguite molte ricerche nuove; nessuna considerazione viene svolta rispetto all'effetto barriera per la fauna rappresentato dalle paratie fonoassorbenti di oltre 6 m, né all'impatto delle stesse sull'avifauna.
- A pag. 128 si elencano specie da proteggere, anche ai sensi delle Direttive europee, ma nulla si dice per tutelarle o mitigare gli impatti.
- A pag. 137 si citano i volumi di scavo previsti per il nuovo sito di GuidaSicura, che copriranno il fabbisogno dell'autoporto a San Didero. Ma la nuova localizzazione è ancora incerta. Se verrà modificata, come appare altamente probabile, non si conosce con quali terre si esaudiranno le necessità dell'autoporto.
- Nella stessa pagina, 4 campioni per caratterizzare il materiale di scavo del tunnel di base appaiono pochi, anche alla luce della scarsa significatività dichiarata dallo stesso proponente riguardo la conoscenza geologica del Massiccio d'Ambin.
- A pag. 141 è presente una grave contraddizione. Infatti, si afferma:

7.2.6. GESTIONE DEL MATERIALE CONTENENTE AMIANTO

Il documento definisce le procedure di gestione dei materiali di scavo contenenti amianto prodotti nel corso della realizzazione delle opere con riferimento ai contenuti della Delibera CIPE del 3/08/2011 ed in particolare alle prescrizioni n°80, 98, 101 e 102. Il presente piano recepisce inoltre le prescrizioni specificamente rivolte al tema della gestione del marino contenute nella Delibera CIPE del 3 agosto 2011 (nn. 8, 9, 11, 54, 80, 81, 82, 83, 101, 103). In relazione alle problematiche relative alla gestione del rischio amianto e/o radioattività sono da ricordare anche le prescrizioni n°24 e 96.
Sono altresì incluse le risposte alle Osservazioni n. 46, 49, 50, e 51 espresse nel Parere della Regione Piemonte.

ma nella Verifica di Ottemperanza che inizia a pag. 202 dello stesso parere CTVIA, la medesima Commissione dichiara "NON OTTEMPERATE" o "PARZIALMENTE OTTEMPERATE" le prescrizioni n. 80, 98, 101 e 102, e poi le n. 8, 9, 11, 80, 96 e 103. Inoltre la Regione Piemonte (non nel "Parere" ma nella Delibera 12-358) le ha considerate tutte "parzialmente esaustive".

- A pag. 145 "nell'impossibilità di determinare il livello piezometrico" si stima la base dell'acquifero superficiale a 50 m dal piano campagna. Tale indeterminazione non dovrebbe essere ammessa in un Progetto Definitivo e inoltre la valutazione sembra essere eccessivamente profonda, nel contesto della bassa val Susa dove la falda solitamente scorre a pochi metri dalla superficie. Si ricordi che in altri documenti progettuali, sempre senza dati di supporto, LTF situa lo stesso valore a 30 metri.
- Il capitolo seguente, dedicato a GuidaSicura, appare superato dall'incertezza della sua destinazione finale, come più volte ricordato.
- A pag. 150 si usa un escamotage per non dire che il 14%, l'8%, il 20%, il 22%, il 18% e il 30% dei campioni analizzati supera i limiti consentiti dalla legge.
- A pag. 151 il piano di utilizzo, che prevede il campionamento in mucchio del materiale di Chiomonte, contraddice quanto previsto dal progetto di quell'opera e appare inutile ai fini di un controllo efficace.

- A pag. 154 sembra inconcepibile che le risultanze delle analisi consentano un libero utilizzo delle terre provenienti dallo scavo del nuovo autoporto (in un'area notoriamente compromessa) mentre impongano un utilizzo cautelativo per quelle provenienti da Avigliana (un sito più naturale).

PARERE CTVIA N. 1674 DEL 12.12.14
Seconda Parte – pagg. 157-201

A partire da pagina 157, nel capitolo 8, vengono esaminate le integrazioni che LTF ha presentato in risposta alle richieste della Regione Piemonte, più volte sollecitate. Di seguito vengono esaminate una per una, ma si evidenzia in via preliminare che molte di esse (27 in totale su 103 richieste) sono state valutate negativamente ("non esaustive" o "parzialmente esaustive") dalla stessa Commissione nazionale VIA. Almeno altre 18, poi, hanno avuto un giudizio positivo che non appare giustificato ad un esame approfondito.

Inoltre, l'affermazione introduttiva e sottolineata "Si segnala che gli approfondimenti ritenuti necessari al completamento del quadro generale del progetto, sono richiesti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza al quadro prescrittivo del presente parere" da un lato dimostra ancora una volta l'inammissibile lacunosità del Progetto Definitivo, non emendabile ai sensi di legge con ulteriori integrazioni, e dall'altro non corrisponde completamente al vero, poiché non tutte le criticità rilevate dalla stessa Commissione originano una prescrizione conclusiva.

Integrazioni 2 e 3 – non esaustive
La Regione Piemonte e AIPO hanno evidenziato che le difese spondali sono "… indispensabili 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 recenti hanno visto il proponente inglobare nel proprio ambito di intervento opere, progettate da enti terzi, funzionali, anzi indispensabili, per la "sicurezza" come evidenziato dalla Regione. Non si comprende quindi come LTF possa sottrarsi con l'affermazione "… che non rientrano nel perimetro di progetto".

Integrazione 4 – non esaustiva
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 vietate dalle norme nazionali e comunitarie in vigore.

Integrazione 10 – parzialmente esaustiva
Non è 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 disattendeva le previsioni dell'All. XXI del D.Lgs. 163/2006 e avrebbe dovuto comportare, insieme ad altre carenze importanti, la remissione dello stesso progetto.

Integrazione 11 – esaustiva – non condivisibile
Anche in questo caso non appare accettabile la frase, riferita alla 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.

Integrazione 12 – parzialmente esaustiva – non condivisibile
A pag. 13 dell'integrazione (PD2 C3B TS3 2026 - 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 della centrale di ventilazione non sono programmabili stagionalmente, sarebbe 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 contradditori 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.

Integrazioni 13 e 14 – esaustive
Va sottolineato che l'anticipazione della realizzazione delle opere di difesa dalla fase di esercizio a quella di cantiere comporta ancora una volta una variante del progetto definitivo di Chiomonte.

Integrazione 15 – parzialmente esaustiva – non condivisibile
Si confermano le critiche espresse in merito all'integrazione n.12.

Integrazione 18 - esaustiva
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 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.

Integrazione 19 – non esaustiva
La risposta di LTF 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 LTF si trincera dietro la solita frase-alibi "… il proponente non ha titolo a rispondere a richieste di approfondimento che non rientrano nel perimetro del progetto". Una ragione potrebbe essere il mancato coordinamento con il progetto della tratta nazionale che utilizza lo stesso sistema di trasporto, più volte denunciato.
.
Integrazioni 20 e 21 – esaustiva – non condivisibile
In realtà la richiesta non ha avuto una risposta completa, come è facile verificare leggendo la sintesi scritta dalla stessa CTVIA. 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.

Integrazione 23 – esaustiva – non condivisibile
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.

Integrazioni 24, 25, 27, 28, 29 e 30 – non esaustive
Le risposte di LTF sono una mera descrizione del progetto e non rispondono alle osservazioni di fondo, ovvero la non rispondenza di alcune parti progettuali al DM 6792. Non è condivisibile l'affermazione "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 la considerazione di carattere generale riguardante l'assurdità di realizzare un nuovo svincolo in quel contesto (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), non è ulteriormente condivisibile la frase "… 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.
Inoltre non pare corretto, per giustificare un progetto in contrasto con i DDMM, riferirsi a "studi sperimentali". In questo modo si potrebbero creare le condizioni per eludere tutte le norme inserite nei DDMM. 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.

Integrazione 31 – parzialmente esaustiva
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).

Integrazione 37 – non esaustiva
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.

Integrazioni 38 e 39 – esaustive – non condivisibili
I nuovi elaborati 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.

Integrazione 40 – esaustiva – non condivisibile
La risposta di LTF non è del tutto completa, in quanto nel citato documento PD2 C3C TS3 2080 Album dei foto inserimenti, non si ha riscontro dei cosiddetti "biomuri" nonché della "nuova soluzione progettuale per l'imbocco est del TdB". I fotoinserimenti presentati, infatti, illustrano altre zone della piana di Susa e dei cantieri Clarea e Maddalena.

Integrazioni 42, 43 e 44 – esaustive – non condivisibili
Le risposte di LTF devono essere considerate insoddisfacenti perché si limitano in gran parte a richiamare unicamente l'album dei fotoinserimenti. Va ribadito ancora una volta che questa modalità superficiale ed estetica non rispetta il dettaglio progettuale previsto dalle normative in vigore.

Integrazioni 46 e 47 – parzialmente esaustive
In realtà, il proponente non ha mai effettuato una vera comparazione tra i possibili siti con l'orizzonte prescritto dalla Delibera CIPE 57/2011, come sottolineato dagli scriventi in precedenti osservazioni trasmesse agli enti competenti.

Integrazioni 49, 50, 51 e 52 – parzialmente esaustive
Appare particolarmente grave che gli approfondimenti richiesti per gli argomenti amianto e rifiuti non siano stati soddisfatti completamente e nonostante ciò si continui a considerare con benevolenza l'impianto progettuale complessivo, finendo con l'autorizzarlo a dispetto delle molte carenze evidenti. Così operando, si consegna l'opera ad inevitabili aumenti dei tempi di costruzione, incrementi dei costi a carico delle pubbliche finanze, indefiniti danni ambientali e perenne contrarietà alla NLTL da parte dei territori e dei loro amministratori.

Integrazioni 53 e 54 – esaustive
E' opportuno osservare che il cantiere di Chiomonte, dall'inizio della sua attività, ha dovuto richiedere diverse autorizzazione per l'utilizzo delle acque, in gran parte non previsto dal progetto approvate (si vedano, ad esempio, le determine 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).

Integrazione 57 – esaustiva – non condivisibile
La risposta è superficiale. Il proponente 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 Documento PD2 C30 TS3 2000 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".

Integrazione 59 – esaustiva – non condivisibile
La risposta è superficiale. LTF si limita ad assemblare in modo diverso dati già presenti 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, e altre esigenze. Infine la richiesta riguardante le procedure di mantenimento non ha avuto una risposta compiuta.

Integrazione 66 – parzialmente esaustiva – non condivisibile
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 "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.
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).
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 "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 da 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 italiana ed europea, 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, non sono presenti elementi di contratti, capitolati o procedure di gestione ove siano esplicitamente riportate clausole 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'integrazione 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 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

Road Construction Emission Model construction and mining	***LTF Progetto Definitivo***
Off road equipment	***Macchine da cantiere***
Aerial Lifts	- NON CONSIDERATO -
Air Compressors	- NON CONSIDERATO -
Bore/Drill Rigs	- NON CONSIDERATO -
Cement and Mortar Mixers	**Cestelli miscelatori su autocarro**
Concrete/Industrial Saws	- NON CONSIDERATO -
Cranes	- NON CONSIDERATO -
Crawler Tractors	- NON CONSIDERATO -
Crushing/Proc. Equipment	- NON CONSIDERATO -
Excavators	**Escavatori**
Forklifts	- NON CONSIDERATO -
Generator Sets	- NON CONSIDERATO -
Graders	- NON CONSIDERATO -
Off-Highway Tractors	- NON CONSIDERATO -

Off-Highway Trucks	**Autocarri fuoristrada**
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 -
Rollers	**Rullo compattatore**
Rough Terrain Forklifts	- NON CONSIDERATO -
Rubber Tired Dozers	- NON CONSIDERATO -
Rubber Tired Loaders	**Pale gommate** **Pale meccaniche**
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 presente alcuna difficoltà operativa. Ciò nonostante, il Progetto Definitivo LTF non riporta alcuna informazione qualitativa 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 nelle figure seguenti.

Confronto tra i fattori di emissione NOx delle macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

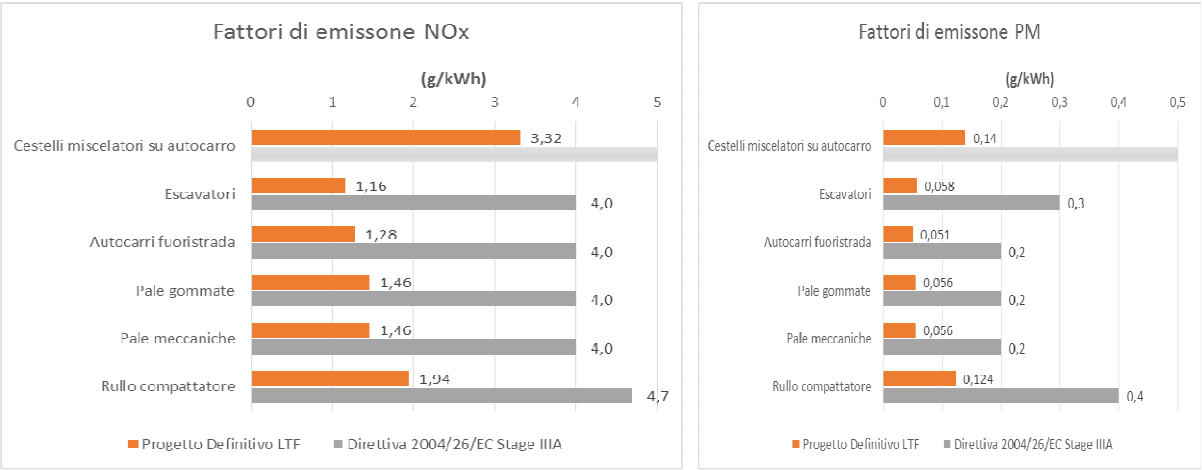
Macchine da cantiere	***LTF Road Construction Emission Model***		***Direttiva 2004/26/EC Stage IIIA***	
	Potenza nominale media	***Fattore di emissione NOx***	***Fattore di emissione NOx***	*Valido per mezzi acquistati*
	kW	**g/kWh**	**g/kWh**	*entro il*
Cestelli miscelatori su autocarro (cement and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

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

Confronto tra i fattori di emissione PM delle macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

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

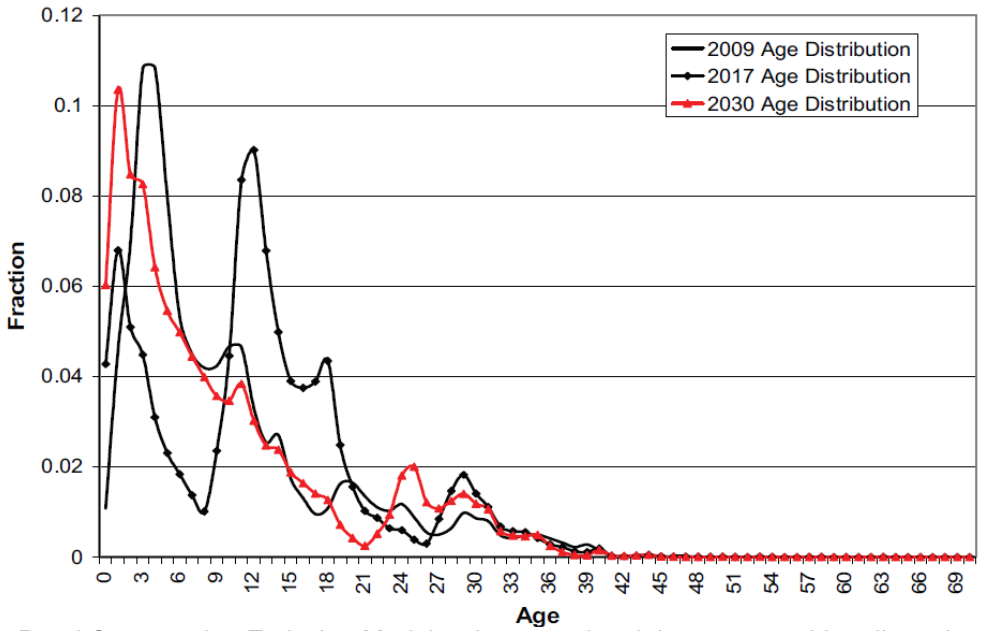


Confronto tra i fattori di emissione delle macchine da cantiere considerate nel SIA LTF

L'esame dei risultati presentati nelle tabelle e nelle figure 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.
Quanto avviene oggi nel cantiere di Chiomonte, operativo da oltre tre anni, conferma questa incertezza e la conseguente preoccupazione.
Tale situazione trova un'altra conferma nelle assunzioni della metodologia *Road Construction Emission Model*, come mostra l'analisi puntuale della documentazione di supporto al modello (riferimento: 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. 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.



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 segnale 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, e rappresentano un grave indice di criticità sull'attendibilità delle analisi svolte.

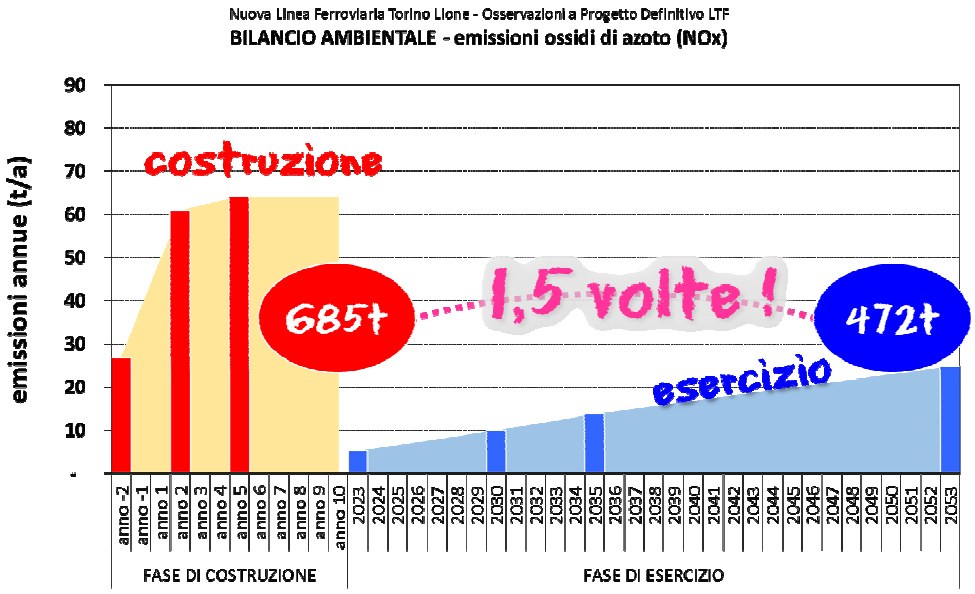
Integrazione 67 – esaustiva – non condivisibile

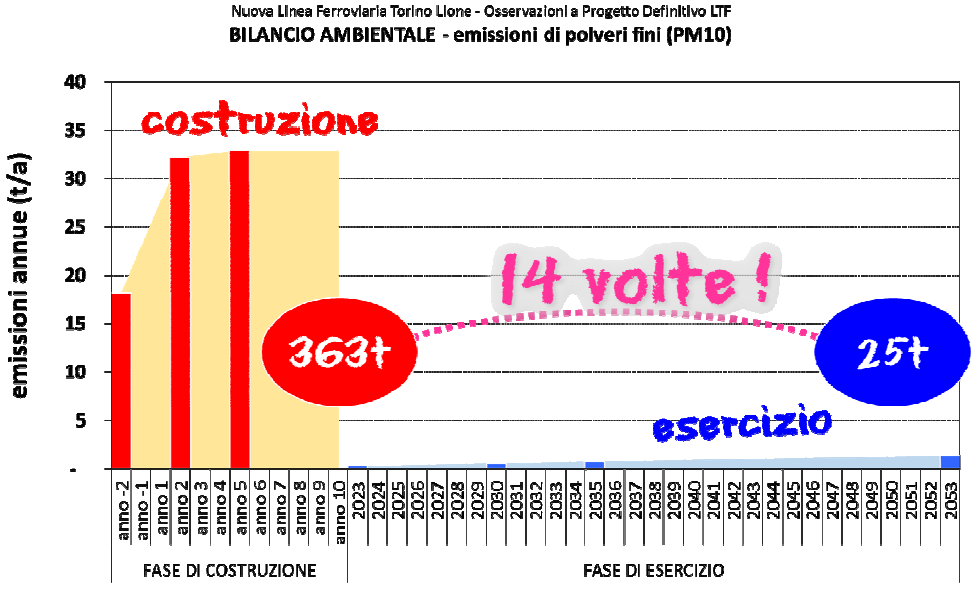
Il SIA LTF aveva omesso il confronto delle emissioni in termini di Bilancio Ambientale. A seguito dell'esplicita richiesta formulata dalla Regione Piemonte, ora è possibile valutarlo ponendo a confronto le emissioni annue evitate nel comprensorio territoriale in fase di esercizio, indicate dal SIA LTF (documento PD2 C3C TS3 0057 "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 "Nota di approfondimento sulla qualità dell'aria" – 6.6.14 - 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/)
- 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'ACB;
- 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.





Integrazione 68 – esaustiva – non condivisibile
Alla luce delle considerazioni espresse in merito all'integrazione precedente, nemmeno questa può considerarsi soddisfacente. Inoltre, ancora una volta, rimanda significativi approfondimenti alla successiva fase progettuale, dimostrando in tal modo di non aver ottemperato affatto alla richiesta.

Integrazione 69 – esaustiva – non condivisibile
Il proponente dichiara di non considerare una parte delle emissioni a Chiomonte perché sfalsate nel tempo rispetto ad altre. Oltre a non rispondere, in sostanza, alla richiesta di integrazione, tale separazione non è accettabile nell'ambito di una valutazione ambientale. Gli impatti, infatti, potrebbero comunque cumularsi e la durata del cantiere, prima prevista in 4/5 anni e oggi protratta molto più a lungo, è elemento sostanziale per una corretta valutazione dei suoi impatti e delle possibili mitigazioni. Se anche i cantieri sono progettualmente distinti, incombono infatti sulla medesima area.

Integrazioni 70 e 71 – non esaustive
Come già ricordato, non appare ammissibile che il proponente si sottragga all'obbligo di rispondere agli approfondimenti richiesti. In questo caso, anche la Commissione CTVIA rileva l'omissione e, correttamente, considera la domanda non ottemperata. Non si comprende, allora, perché il suo giudizio, in altri casi uguali, non sia il medesimo.

Integrazione 73 – parzialmente esaustiva
Si ricorda ancora che la VIS a Chiomonte doveva già essere stata compiuta oltre tre anni fa.

Integrazione 75 – esaustiva – non condivisibile
LTF dichiara che redigerà una VIS nel futuro Progetto Esecutivo. Come più volte detto, tali continui rinvii dimostrano che il Progetto Definitivo è incompleto e che le prescrizioni del CIPE non vengono rispettate.

Integrazioni 79 e 80 – esaustive – non condivisibile
Il proponente dichiara che gli accorgimenti richiesti erano già stati previsti, ma ciò non corrisponde al vero ed infatti è stata necessaria la richiesta di integrazione, ora elusa. Ammette inoltre che le indagini sul *Caprimulgus* non sono significative per intrinseche carenze metodologiche, ma non propone nulla di nuovo in merito, né riguardo alla sua tutela. Nonostante si dichiari 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.

Integrazioni 82, 83, 84 e 85 – esaustive – non condivisibile
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 e il dettaglio imposto dalle normative vigenti per questa fase progettuale. Sul punto si sottolinea che il contenuto 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 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.

Integrazione 86 – parzialmente esaustiva
"La disponibilità dell'effettiva organizzazione dei cantieri" che il proponente ritiene necessario acquisire doveva già essere esaminata nella presente fase progettuale. Non può essere ulteriormente rinviata. Il riferimento all'esperienza di Chiomonte, per le carenze più volte citate, appare ancora una volta insoddisfacente.

Integrazione 89 – esaustiva – non condivisibile
La Regione Piemonte chiese 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 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 "Indirizzi preliminari per la definizione, in fase di PE, del manuale di gestione ambientale dei lavori" – 6.6.14 (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 della Regione. 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 nel SIA. Appare inoltre curiosa, al posto dei 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 possa essere oggetto di accurata verifica in sede di assegnazione di appalti e 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 integrato (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 in capo al costruttore in funzione della normativa vigente al momento.
La conformità alle "*norme di settore*" (del tutto scontate, considerata l'avvenuta immissione dei mezzi sul mercato) costituisce 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 richiedeva la chiara indicazione di una "*soglia di immatricolazione*" ovvero una precisa data limite, anteriormente alla quale i mezzi non possono essere impiegati nei lavori.
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 della 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*".

PARERE CTVIA N. 1674 DEL 12.12.14
Seconda Parte – Altre Osservazioni

Il parere CTVIA non riserva una specifica analisi alle spontanee integrazioni presentate da LTF a dicembre 2103 e dedicate alle interferenze dell'autoporto e di Guida Sicura. Non comprendendo la ratio di tale omissione, si ritiene opportuno riportare di seguito le osservazioni in merito già espresse dagli scriventi, utilizzando come riferimento il Documento PD2 C3A MUS 0006 APNOT (Autoporto e Guida Sicura).

Integrazioni 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.

Integrazione 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 così, la Regione 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 (ripristini) 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.

Integrazione 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.

Integrazioni 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.

Integrazione 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 questo chiarimento non vi è traccia alcuna nella risposta del proponente.

Integrazione 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.

Integrazione 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.

Integrazione 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.

Integrazioni 29, 30 e 31
Le risposte fornite si limitano a produrre illustrazioni grafiche e fotoinserimenti dei manufatti previsti, senza aggiungere nulla di sostanzialmente più approfondito rispetto alle spontanee integrazioni presentate da LTF a dicembre 2013.

Integrazione 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.

Integrazione 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.

Integrazioni 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.

PARERE CTVIA N. 1674 DEL 12.12.14
Terza Parte – pagg. 202-261

Come già ricordato, il CIPE con Delibera 57/2011 ha approvato il Progetto Preliminare vincolandolo al rispetto di 222 prescrizioni. La CTVIA riassume le prescrizioni, le risposte di LTF e le sue considerazioni nella apposita tabella da pag. 202 a pag. 261. Il giudizio degli scriventi sul rispetto o meno della Delibera CIPE è già stato espresso in altri documenti, già inviati ufficialmente ai competenti uffici in passato, ai quali si rimanda per l'analisi di dettaglio.

In questa sede ci si limita ad osservare che la stessa Commissione dichiara ottemperate solo 108 prescrizioni (e alcune, come ad esempio la n. 46 e la n. 130, in maniera non condivisibile); ne dichiara 28 non ottemperate e altre 35 rispettate solo parzialmente; altre 29 sono rinviate ad una fase successiva o vengono considerate adempiute solo in riferimento al presente stadio progettuale.
Di ben 8 prescrizioni dedicate esplicitamente al rischio amianto (94-98, 100-102) solo 2 risultano ottemperate (fra cui la n. 95, successivamente criticata). Una risulta rispettata solo nella presente fase progettuale, 4 solo parzialmente e 1 non ottemperata per mancanza di documentazione (n. 98).
Due prescrizioni riguardanti i dati emissivi risultano non ottemperate. La 119 ("produrre sotto forma di dati cartografici digitali in formato vettoriale o raster e mettere a disposizione gli input emissivi necessari alla realizzazione delle simulazioni modellistiche da concordarsi con Arpa") e la 123 ("si richiede che vengano messi a disposizione i dati di ingresso utilizzati per la realizzazione delle simulazioni modellistiche emissivi e meteorologici in un formato condiviso"). Non si tratta di richieste minori o solo formali. Risulta difficile comprendere come la CTVIA abbia potuto approvare il progetto non avendo a disposizione i dati di ingresso che hanno determinato i risultati prospettati dal proponente. Non pare una buona pratica quella di accettare i risultati del proponente senza sottoporli ad analisi proprie poiché mancano i dati iniziali.
Quattro sono correttamente escluse dal computo perché interessavano l'area di Cantalupo, non più prevista come sito di deposito. Su altre 18 la Commissione si dichiara non competente. A proposito di quest'ultimo punto, si ricorda che, nelle procedure seguite nei precedenti iter della stessa NLTL, non sono state esaurite tutte le verifiche di ottemperanza proprio demandando ad altri soggetti - ignoti - il compito di esaminarle. Ci si domanda allora a chi spetti esattamente l'incarico di appurare il rispetto di tali adempimenti (in merito, si veda anche l'osservazione relativa alle controdeduzioni alle osservazioni del pubblico, più oltre). Ad esempio, gli scriventi a marzo 2014 hanno trasmesso al Ministero dei Trasporti alcuni quesiti sostanziali che non hanno avuto risposta alcuna.

A fronte di così tante lacune evidenziate dalla stessa CTVIA, si ritiene inammissibile esprimere un parere finale comunque positivo, utilizzando l'alibi di rinviare al progetto esecutivo il completamento di tutte le criticità mai risolte presenti nei progetti preliminare e definitivo.

Tra le più rilevanti prescrizioni non rispettate, si possono citare brevemente le seguenti:

3. La prescrizione impone il conferimento ai siti di deposito dello smarino prodotto dallo scavo del tunnel de La Maddalena. Nella risposta LTF parla di recupero e valorizzazione del materiale di scavo del sito di deposito della galleria della Maddalena. Nel documento PD2_C3B_0085_00_04_03, a pag. 56, il materiale è quantificato in 500.000t, di cui 370.686t riutilizzate in loco. Ma nel documento PD2_C3A_6042 a pag. 7 si dice che "il materiale prodotto dagli scavi della galleria geognostica Maddalena e messo in deposito temporaneo presso il cantiere stesso, verrà trasportato all'area industriale "Susa Autoporto" dove sarà avviato a processo di valorizzazione. Tale materiale non sarà dunque riutilizzato nell'ambito del cantiere Maddalena". Questo impone una profonda revisione dei piani dei trasporti e degli utilizzi dei materiali che coinvolge e modifica tutto il progetto NLTL. Il parere espresso dalla CTVIA si limita a "non applicabile".

10. La prescrizione riguarda il sito di Caprie e stabilisce di "predisporre di concerto con le autorità preposte e il Comune, un piano di contenimento e abbattimento delle sostanze aerodispersibili". LTF rimanda al Piano di Monitoraggio Ambientale il quale non è stato preparato né con il Comune di

Caprie né tantomeno con le autorità preposte (ARPA), posticipando l'ottemperanza alla fase esecutiva. Nonostante questo la CTVIA ritiene la prescrizione ottemperata nella presente fase progettuale aggiungendo che "manca la fase di concertazione con le autorità che il proponente demanda in PE". Ma questa fase è precisamente ciò che era richiesto dalla delibera CIPE.

12. Il CIPE ha chiesto, rispetto alla mobilitazione del marino per ferrovia, di "dimostrare la compatibilità dei traffici merci aggiuntivi con la capacità residua del nodo di Torino". LTF rimanda a uno studio PD2 C2A 0023 nelle cui conclusioni (pag. 45) vengono proposte due alternative: nella prima non vi sono ricadute sul traffico viaggiatori e solo secondarie sulla circolazione merci; nella seconda non vi è "nessuna conseguenza né sul traffico viaggiatori che su quello merci (rispetto almeno alla situazione attuale)". Il problema è che tale valutazione è fatta sul traffico attuale, e non sull'incremento atteso dai proponenti nell'orizzonte temporale in cui sono previsti i trasporti di marino via ferrovia. Nelle ipotesi del proponente mancano anche i modelli per individuare le tracce per i 261 treni che trasporteranno le rocce contenenti amianto verso i siti di stoccaggio in Germania (PD2 C3B 2012, pag. 38).

16. Il CIPE, riguardo alla dispersione delle fibre di amianto, ha ordinato di "prevedere un efficace controllo delle attività attraverso una rete di punti in prossimità del cantiere (immediato perimetro esterno) e al suo interno in postazioni strategiche (stoccaggio marino, uscita galleria, frantoio, ecc...) con frequenza di campionamento giornaliera". Per tutti i cantieri (Susa Est, Susa Ovest, Bussoleno, Clarea, Maddalena) sono previsti 2 soli punti di monitoraggio interni (ATR-AM-CHM_01 alla Maddalena, che viene indicato come ricettore pur essendo sulla carta all'interno del cantiere, e ATC-AM-SUS-01 a Susa imbocco Est tunnel di base). Ciò non ottempera in maniera assoluta alla prescrizione CIPE. Sono poi individuati 5 punti di monitoraggio esterni al cantiere a Susa e 1 a Bussoleno. A proposito delle frequenze di monitoraggio, che il CIPE prevedeva giornaliere, nel PMA regna una certa confusione essendo le tabelle non coerenti fra loro (PD2 C3C 2060, pag. 99). Una prima tabella (47) indica nello stato di Sorveglianza 3 punti di monitoraggio (uno interno e 2 esterni), con frequenze di 3 giorni ogni 15 con scavi MDI/DBM e 3 giorni ogni 7 con TBM. Nello stato di Attenzione, 5 punti di monitoraggio con frequenze di 3 giorni ogni 7 per scavo MDI e continui con DBM e TBM. Nello stato di Intervento il monitoraggio diviene continuo in tutti i punti. Una ulteriore tabella (48) dice che in corso d'opera verrà avviato un monitoraggio in continuo per 18 mesi (dal mese 12 al mese 29) nei punti ATC-AM-SUS-01 e ATR-AM-SUS-05. Tale impostazione non pare in alcun modo soddisfare le richieste del CIPE e non pare neppure soddisfare la tutela della salute. Questa scelta dei tempi risulta poi incoerente con ciò che riportano altri documenti rispetto al periodo in cui lo scavo coinvolgerà rocce in cui è più probabile la presenza di amianto (vedi PD2 C3B 2012, pag. 37: "L'esame dei grafici permette di osservare come lo scavo di roccia amiantifera espressamente riconosciuta nella fase di progettazione si svolga in un periodo complessivo di circa 31 mesi articolato in due fasi: Fase 1 (tra il 4° e il 7° mese - 3° anno di lavoro): realizzazione delle opere dell'Imbocco Est del Tunnel di Base; Fase 2 (tra il 12° mese del 3° anno di lavoro e il 34° mese - 5° anno di lavoro): scavo del Tunnel di Base nel settore di Mompantero").

23. "Qualità dell'aria: approfondire e sviluppare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai comuni in cui è maggiore il rischio di inquinamento da materiali asbestiformi e/o radioattivi e/o di emissione di gas radon, predisponendo uno studio anemologico di dettaglio relativo alle caratteristiche particolari di tali aree, al fine di definire ulteriori specifiche misure mitigative per evitare superamenti, imputabili alle emissioni di polveri e degli altri principali inquinanti dovute alle attività di cantiere". LTF risponde citando lo studio anemologico presente nel Quadro di riferimento Ambientale PD2_C3C_0056. Non pare però che nel PMA (PD2_C3C_2060) tale studio sia stato tenuto in alcun conto, in particolare nella scelta dei punti di Monitoraggio. A titolo d'esempio, nello studio anemologico rispetto al sito di Caprie, viene indicata una direzione tendenziale dei flussi bimodale E-O (PD2_C3C_0056, pagg. 368-372), corrispondente alla direzione tipica dei venti della Val Susa. Ma nel PMA l'unico punto di monitoraggio della componente atmosfera previsto a Caprie (ATR-ATM-CAP-01) è posto in direzione N-O rispetto al

sito di deposito, e in nessuno dei recettori, pur presenti, posti a est o ad ovest del sito è previsto un punto di monitoraggio (vedi PD2_C3C_2062, pag. 11).

48. "...ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esempio: Giaglione - come già richiesto nell'ambito della procedura riferita al cunicolo della Maddalena, Mompantero e Vaie) dovranno essere strumentate per la misura in continuo di livello, conducibilità e temperatura". LTF risponde che "per le sorgenti e i punti acqua strategici da un punto di vista dell'approvvigionamento idrico potabile, pur avendo notevolmente ridotto l'interferenza determinata dalla costruzione dell'opera [*non si comprende come, visto che il progetto del tunnel è sempre lo stesso*], e in alcune importanti tratte annullata, grazie anche ai metodi costruttivi adeguati adottati, saranno strumentate ai fini del monitoraggio in continuo della portata, della conducibilità e della temperatura". Ma da PMA non risultano monitoraggi in continuo per nessun punto di monitoraggio delle sorgenti idropotabili. La CTVIA ritiene questa prescrizione parzialmente ottemperata.

71. La stessa CTVIA considera non ottemperata la prescrizione riguardante l'Analisi Costi-Benefici. Imponeva che "il quadro di riferimento generale del progetto, vista la complessità dell'opera e i diversi ambiti territoriali interessati, dovrebbe tuttavia considerare e/o approfondire i seguenti aspetti:
- una definizione dello scenario "senza progetto " (identificazione delle opere di cui è prevista la realizzazione o il completamento anche in assenza del progetto con un'analisi delle implicazioni connesse alle diverse azioni);
- una definizione dello scenario "con progetto" (identificando un crono programma specifico delle fasi di cantiere e delle date di messa a regime delle tratte considerate come costi di gestione e manutenzione);
- identificazione di un cronoprogramma condiviso per le opere previste in progetto e un insieme di relative misure."
Risulta difficile comprendere come possa essere approvato un progetto che non ottempera una prescrizione di tale portata, con conseguenze rilevanti sugli aspetti economici dell'intera NLTL.

95. Riguardo il rischio amianto il CIPE imponeva di "prevedere una validazione indipendente da parte di un ente terzo dei dati del monitoraggio sui controlli effettuati per la determinazione quali/quantitativa di eventuali fibre dì amianto aerodisperse, secondo le seguenti modalità:
- validazione delle analisi in SEM (microscopia elettronica a scansione): lettura di verifica, da parte di un ente terzo, di un campione, in numero da definirsi, di filtri tra quelli utilizzati dal laboratorio consociato ad LTF che esegue le determinazioni analitiche che dovrà quindi conservare le membrane in esteri di cellulosa misti utilizzati per i campionamenti;
- validazione dei campionamenti: campionamenti congiunti tra LTF e un ente terzo, in numero da definirsi, al fine di validare le condizioni di campionamento;
- validazione delle tarature: verifica della documentazione su taratura e controllo dei campionatori volumetrici a cura di un ente terzo."
Il PMA non recepisce affatto questa prescrizione, ma nonostante ciò la CTVIA la ritiene ottemperata.

PARERE CTVIA N. 1674 DEL 12.12.14
Quarta Parte – Allegato – pagg. 1-72 (nuova numerazione)

L'ultima parte del parere CTVIA riguarda le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico, tabellate in un allegato apposito. Si osserva innanzitutto che la Commissione si dichiara per 38 volte non competente ad esprimersi. Avrà certamente ragione ma ci si chiede allora chi è stato incaricato di giudicare la pertinenza o meno delle tante osservazioni pervenute e non analizzate. Infatti, il loro esame puntuale è obbligatorio ai sensi delle normative vigenti ma nei precedenti iter dei vari progetti che si sono succeduti negli anni questo adempimento non è stato effettuato in maniera completa proprio per il rimpallo di competenze tra vari soggetti.

Di seguito vengono evidenziate sommariamente alcune criticità che – a giudizio degli scriventi – affliggono le valutazioni redatte dalla CTVIA. Si precisa che ci si riferisce prevalentemente al merito alle osservazioni depositate dagli stessi scriventi, non ritenendo corretto esprimersi su altre non redatte dagli stessi.

In primo luogo, si sottolinea che in più occasioni (Conferenze dei Servizi a Roma di marzo 2013 e giugno 2014) la Commissione Tecnica della Comunità Montana ha chiesto di poter incontrare i tecnici dei Ministeri e della CTVIA per chiarire i punti maggiormente controversi. Tale richiesta è stata formalizzata ufficialmente il 18.03.14 ma non ha avuto riscontro alcuno. Nella stessa occasione, sono stati sottoposti al Ministero dell'Ambiente e al Ministero dei Trasporti alcuni quesiti puntuali, ribaditi personalmente al Ministro il 21 gennaio 2015. La CTVIA, nel presente parere, esamina e risponde a quelli di sua competenza, mentre ad oggi non risulta lo stesso da parte del Ministero dei Trasporti.

Secondariamente, non ci si può ritenere soddisfatti dalle valutazioni della CTVIA, perché spesso non entra nel merito delle contestazioni inviate. Ad esempio, si limita a riportare le considerazioni dei proponenti in merito allo spezzettamento delle valutazioni di impatto ambientale, senza approfondire l'argomento e senza formulare un suo proprio giudizio motivato e definitivo su un argomento tanto dirimente.

La CTVIA spesso scrive "si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere…". Tale prassi non è corretta, sia perché accetta di rinviare nel tempo approfondimenti già chiesti nelle fasi precedenti, cui evidentemente il proponente non ha ottemperato. Sia perché non si può avere la certezza che in seguito il CIPE, nell'atto di approvazione del progetto, le accetti integralmente. Se ciò avvenisse anche solo per una componente (come già successo in passato), il risultato sarebbe un progetto certificato come deficitario.

Anche in questa sezione del suo parere la CTVIA fa riferimento a futuri piani di monitoraggio da concordare con Arpa. Ma, come illustrato più ampiamente sopra, da un lato non si può accettare che un PMA sia una mitigazione o – peggio – una compensazione; dall'altro, l'esperienza di Chiomonte dimostra che Arpa non ha, nella pratica, reali poteri prescrittivi, ed è sovente costretta a "contrattare" le proprie indicazioni con il proponente e con altri soggetti (ISPRA, Ministeri).

Al contrario di quanto afferma la CTVIA, i movimenti dei camion sulla viabilità della valle non sono stati presi in considerazione in modo completo dal proponente. Inoltre, non può considerarsi "limitato nel tempo" un trasporto su gomma che impegna, seppure in periodi discontinui, diversi anni di costruzione.

In qualche caso, la CTVIA non rileva evidenti contraddizioni interne al suo stesso parere. Si veda la risposta alla osservazione n. 10/2: "Si fa riferimento alla VO alla Del. CIPE 57/11, in particolare alla prescrizione n. 71 relativa all'Analisi costi-benefici". La CTVIA stabilisce a pag. 230 che quella stessa prescrizione "non è ottemperata"! Lo ripete poi nella risposta 26/6 e nella 44/9. Dunque gli autori delle osservazioni hanno ragione…

Quando la CTVIA, nella risposta 10/9, ripetendolo nella 44/18 e nella 53/5, scrive "… si richiede di valutare gli impatti cumulativi rispetto al contesto in cui si inserisce la NLTL" non si accorge che ciò equivale a dire che ogni valutazione di impatto ambientale è stata deficitaria (in questo caso per la componente Rumore, ma vale per tutti gli altri impatti). Infatti, le norme italiane ed europee prescrivono espressamente che vengano considerati proprio gli impatti cumulati. D'altronde, il semplice buon senso capisce che, operando altrimenti, si potrebbero autorizzare infinite emissioni puntiformi, ognuna rigorosamente sotto la soglia di legge, che, sommando i loro danni, causerebbero un impatto complessivo illegale. E' proprio il caso della NLTL, come più volte dimostrato anche in questo documento, al contrario di quanto ripete in altre occasioni la stessa CTVIA (ad esempio, nella risposta 10/11 e 10/12).

In altra risposta, la CTVIA dichiara che l'osservazione 44/5 "non è pertinente rispetto alla presente fase progettuale in valutazione". Questo è vero, infatti la problematica citata doveva già essere risolta nelle fasi precedenti. Non essendo stato fatto, ci si chiede quando lo sarà mai, visto che il prossimo passaggio riguarderà soltanto il progetto esecutivo, dove è evidente che la valutazione in merito all'opzione zero non ha più senso.

La CTVIA nella risposta 44/14 rimanda l'esame di ulteriori interferenze "in sede di Conferenza di Servizi". Questa affermazione è grave per due motivi. In primo luogo, le interferenze dovevano già essere quantomeno affrontate in sede di progetto definitivo. Non averlo fatto, e accettare tali carenze, comporterà inevitabilmente aggravio dei costi, allungamento dei tempi e maggiore disordine sociale. In secondo luogo, non si convocherà più una Conferenza dei Servizi, perché non è prevista dalle norme vigenti nel passaggio tra un progetto definitivo e un esecutivo all'interno della Legge Obiettivo.

Nella risposta 47/2 la CTVIA giustifica il rigetto dell'osservazione dichiarandosi non competente perché il soggetto deputato ad esprimersi è l'Osservatorio tecnico. Ma l'Osservatorio è un soggetto di valenza politica, non procedurale. Per quanto partecipi, su incarico del Governo, alla redazione del progetto, non sembra che le sue opinioni possano sottrarsi all'esame di merito della stessa CTVIA (o di altri soggetti incaricati della stessa vigilanza). Altrimenti, non si comprende perché ad esso non vanga demandato l'onere di tutte le valutazioni inerenti l'opera in discussione.

Quando nella risposta 53/3 la CTVIA scrive "si ritiene necessario una serie ulteriore di misure compensative e mitigative", ammette implicitamente che le Valutazioni di incidenza sono state effettuate senza rispettare le norme vigenti in Italia e in Europa, che le impongono a monte di ogni altra considerazione. Nessuna compensazione o mitigazione è ammessa dalle Direttive "ex-post". In seguito, nella risposta 53/4, la CTVIA afferma che "l'opera in legge obiettivo è sottoposta a valutazione ambientale per ogni sua fase". Ciò non è esattamente vero, se, come prescrive l'Unione Europea, i cittadini devono essere coinvolti in ogni fase (vedi Convenzione di Aarhus). La legge obiettivo, infatti, demanda solo agli organismi centrali la verifica finale dell'ottemperanza alle prescrizioni, ad esempio. Come abbiamo visto, sia nel caso del progetto definitivo in esame sia in quello di Chiomonte, le verifiche svolte fino ad oggi sono perlomeno discutibili.

In merito ad osservazioni procedurali, la CTVIA scrive testualmente (53/7): "Sussiste la compatibilità ambientale relativamente al PD della NLTL, a condizione che siano verificati positivamente e trovino conferma gli esiti del progetto del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena, opera propedeutica alla realizzazione del tunnel di base." A parte la formulazione un po' criptica, sembra di capire che il tunnel di base resterà in "stand-by" per i prossimi due anni, almeno, giacché le previsioni sia di LTF sia del Ministero dei Trasporti indicano il termine dei lavori del cunicolo a metà del 2017. Inoltre, solo nella sua seconda fase di scavo (dopo la progressiva 4 km circa) si troverà in asse con il tracciato del futuro traforo e le sue indagini saranno finalmente significative per la stesura del progetto definitivo (per la cui redazione era stato autorizzato con procedura agevolata, stante la Legge Obiettivo). Ci si chiede se le istituzioni coinvolte sapranno essere coerenti con quanto enunciato dalla CTVIA, che stabilisce condizioni vincolanti cui il proprio parere positivo risulta sottoposto.

DELIBERA DELLA REGIONE PIEMONTE N. 12-358 DEL 29.09.14

Si ritiene opportuno segnalare al termine di questo documento alcune criticità che – a giudizio degli scriventi – affliggono la Delibera con la quale la Regione Piemonte ha espresso il proprio parere favorevole.

Innanzitutto, si ribadiscono due osservazioni fondamentali. La quantità di integrazioni richieste dalla Regione – ancorché non completamente esaudite dal proponente – e il numero rilevante di prescrizioni formulate con questo ultimo atto, dimostrano che il progetto in esame presenta ancora troppe carenze per essere approvato. Si vedano sul punto le sentenze riportate nella Sintesi iniziale. Inoltre, se le prescrizioni emesse dalla Regione non verranno interamente recepite dal CIPE, il parere deliberato non dovrebbe più essere considerato favorevole, essendo appunto stato emesso sotto condizione. Anche in questo caso, si vedano le sentenze riportate nella Sintesi iniziale.

Le prescrizioni da 18 a 33 in pratica impongono a LTF di redigere ex novo il piano di gestione delle terre e rocce da scavo e di trasporto dello smarino. Ciò, oltre a dimostrare per l'ennesima volta la superficialità degli elaborati presentati, comporterà modifiche tali al progetto futuro che dovrebbe essere sottoposto ad una nuova valutazione di impatto ambientale.

Le prescrizioni 44 e 45, relative al modello di esercizio, cercano di risolvere un "peccato originale" più volte denunciato dagli scriventi: valutare singoli pezzi di un'opera complessiva comporta inevitabilmente incongruità e contraddizioni tra le varie fasi in cui il progetto viene spezzettato. Si segnala inoltre che la risoluzione delle criticità oggetto di queste prescrizioni era già stata richiesta dalla stessa Regione Piemonte in fase di approvazione del progetto preliminare. Evidentemente, LTF non ha ottemperato in questa nuova fase e dunque il suo progetto dovrebbe essere semplicemente rigettato.

Le prescrizioni da 50 a 60 stabiliscono che lo svincolo di Chiomonte, così come è stato proposto da LTF, non può essere realizzato se non derogando pesantemente dalle norme vigenti con compromissione della sicurezza stradale. Inoltre, nella prescrizione 60, si evidenzia ancora una volta la irrisolta problematica dello spezzettamento dell'opera totale.

La prescrizione 66 impone di non costruire i ponti strallati sugli svincoli per l'autoporto a San Didero. Tale decisione è condivisibile ma ci si chiede come possa coesistere con le diverse indicazioni riportate dalla CTVIA nel suo parere.

Prima della prescrizione 72, la Regione Piemonte rileva che il proponente, per rilocalizzare la pista di Guida Sicura, ha sviluppato esclusivamente l'ipotesi di Avigliana, nonostante ripetute richieste di chiarimenti e la conclamata esistenza di alternative (come tra l'altro ufficializzato dalla Provincia di Torino). Ci si chiede in primo luogo come si possa continuamente accettare che il proponente si arroghi il diritto di non rispondere alle corrette richieste degli Enti Pubblici. In secondo luogo, queste mancanze comporteranno altre varianti al progetto, che non potranno più essere sottoposte ad una corretta valutazione né ambientale né economica.

La prescrizione 80 chiede esplicitamente che vengano stimati correttamente i costi di un'opera minore (ponte a Caprie). Questa incertezza economica è diffusa in tutto il progetto. Ci si chiede come possa il CIPE approvare il progetto definitivo di un'opera i cui costi – interamente pubblici - sono ancora così tanto indefiniti, anche in vista del necessario contributo europeo che dovrà essere richiesto proprio sulla base del progetto così carente.

La prescrizione 92 era già presente in precedenti critiche sollevate dalla stessa Regione a LTF. E' inammissibile che il proponente sia così vago su un tema tanto delicato come il rischio di amianto.

La prescrizione 95 comporterà ingenti costi per il gestore della ferrovia esistente. Non risulta né che tale criticità sia stata analizzata come interferenza al pari di Autoporto e Guida Sicura, né che i costi siano stati stimati in alcun modo.

La prescrizione 96 (come la 126, sullo stesso tema) appare in contrasto con la normativa introdotta dall'Unione Europea a partire da gennaio 2015 che prescrive di analizzare obbligatoriamente il parametro PM2.5 e non solo PM10.

Le carenze di tipo geologico-geotecnico cui cercano di porre rimedio le prescrizioni da 101 a 114 erano già state oggetto di plurime richieste di integrazioni da parte della stessa Regione Piemonte in sede di progetto preliminare. Evidentemente ancora una volta il proponente non si è dato cura di rispondere adeguatamente.

La prescrizione 115 conferma la critica espressa più sopra riguardante l'arbitrio con il quale LTF ha deciso di affrontare solo alcune interferenze e non altre. Ciò comporterà costi imprevisti e allungamento dei tempi, oltre a dimostrare la mancanza di rispetto verso le procedure di legge e i soggetti interferiti.

Per la prescrizione 126 e seguenti si rimanda a quanto già sottolineato più volte relativamente al ruolo di Arpa e al monitoraggio ambientale in corso a Chiomonte.

Nelle prescrizioni relative al monitoraggio ambientale, la Regione Piemonte in più occasioni impone un monitoraggio ante-operam di almeno 12 mesi, per diverse componenti. Tale indicazione, condivisibile, desta preoccupazione per l'esperienza di Chiomonte. Infatti, in quel cantiere sia Arpa sia documenti di LTF segnalano che il monitoraggio ante-operam è stato effettuato in maniera superficiale o addirittura non è stato svolto affatto. Inoltre, se – come sembra – una parte rilevante dello scavo del tunnel di base verrà iniziata proprio dall'area di Chiomonte, ci si chiede che senso potranno avere queste prescrizioni regionali. Infatti, il monitoraggio ante-operam non potrà più essere realizzato, perché il cantiere è operativo dal 2011 e le condizioni di base sono state ovviamente modificate (oltre a non essere state correttamente registrate, come detto poc'anzi).

Infine, la stessa delibera regionale rileva come alcune prescrizioni del CIPE non siano state ottemperate.