

REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio  
(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente  
**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 4637 del 2011, integrato da motivi aggiunti, proposto da:  
Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, rappresentato e difeso dagli avv. Vincenzo Enrichens,  
Pietro Adami, con domicilio eletto presso Pietro Adami in Roma, corso D'Italia, 97; Comune di  
Giaglione, rappresentato e difeso dagli avv. Pietro Adami, Vincenzo Enrichens, con domicilio eletto  
presso Pietro Adami in Roma, corso D'Italia, 97;

***contro***

Cipe - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le  
Attività Culturali, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Comitato di Coordinamento per l'Alta  
Sorveglianza delle Grandi Opere, Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS,  
rappresentati e difesi per legge dall'Avvocatura, domiciliata in Roma, via dei Portoghesi, 12; Regione  
Piemonte, rappresentato e difeso dagli avv. Pier Carlo Maina, Emanuela Romanelli, con domicilio eletto  
presso Emanuela Romanelli in Roma, viale Giulio Cesare 14; Comune di Chiomonte; Presidenza del  
Consiglio dei Ministri, rappresentato e difeso per legge dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliata  
in Roma, via dei Portoghesi, 12;

***nei confronti di***

Soc Lyon Turin Ferroviarie, rappresentato e difeso dagli avv. Giovanni Crisostomo Sciacca, Piero  
D'Amelio, Vilma Alberti, Riccardo Ludogoroff, Mario Sandretto, con domicilio eletto presso Giovanni  
Crisostomo Sciacca in Roma, via di Porta Pinciana, 6;

***per l'annullamento***

- della deliberazione in data 18.11.2010, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 6.4.2011, Serie  
Generale n. 79 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, relativa al programma

delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001) nuovo collegamento internazionale Torino - Lione: cunicolo esplorativo de La Maddalena. Approvazione progetto definitivo e finanziamento (deliberazione n. 86/2010), avente per oggetto l'approvazione del progetto definitivo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs. n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino - Lione, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, approvazione che sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere, comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato;

- di tutti gli atti, note e pareri antecedenti, conseguenti e/o comunque connessi al provvedimento anzidetto, in particolare il verbale, ove esistente, della Conferenza sui servizi tenutasi in data 6.7.2010; nonché dei provvedimenti autorizzativi del c.d. tunnel - cunicolo esplorativo Venaus, assunti con D.M. dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 7.8.2003 n. 19395-sp e in data 18.11.2005 n. 16002-sp;

nonché della deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte n. 54 del 7.10.2010, pubblicata in data 14.10.2010 e del parere in data 29.10.2010 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA VAS relativo all'opera indicata;

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Cipe - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e di Ministero Per i Beni e Le Attivita' Culturali e di Ministero dell'Economia e delle Finanze e di Regione Piemonte e di Soc Lyon Turin Ferroviarie e di Comitato di Coordinamento Per L'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere e di Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e di Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 4 dicembre 2013 il dott. Alessandro Tomassetti e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

#### FATTO

Il 15 gennaio 1996 i governi italiano e francese hanno costituito, tramite un Accordo Intergovernativo, una Commissione intergovernativa (CIG) per predisporre la realizzazione di un collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lione e Torino.

Il 29 gennaio 2001 è stato firmato a Torino un accordo internazionale per la realizzazione della linea. L'iter di approvazione della legge di ratifica e del corrispondente ordine esecutivo si è concluso nel 2002 in entrambi gli Stati.

In applicazione dell'art. 6 del Trattato, in data 3 ottobre 2001, i gestori delle reti ferroviarie italiana e francese hanno dato vita alla Lyon Turin Ferroviare (LTF) – società di diritto privato francese – cui affidare, in qualità di soggetto promotore, la conduzione degli studi relativi al progetto e dei lavori preliminari di ricognizione della parte comune italo-francese del collegamento.

Con delibera n. 121/2001 il CIPE, ai sensi dell'art. 1 della L. 443/2001 (legge obiettivo) ha approvato il primo programma delle opere strategiche che include l'Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione – Kiev (Torino - Trieste) e, nell'ambito del progetto del collegamento ferroviario, prevede la realizzazione di un tunnel di base tra la Valle di Susa in Italia e Saint Jean de Maurienne in Francia.

In funzione geognostica per la progettazione e realizzazione del tunnel di base (opera principale), il Ministero delle Infrastrutture con provvedimento 7 agosto 2003 ha autorizzato l'escavazione del cunicolo esplorativo c.d. del Venaus, con le prescrizioni indicate nella delibera della G.R. Piemonte 40-9816 del 30 giugno 2003.

Avverso tale provvedimento ha proposto ricorso la Comunità Montana Valle Susa e Val Cenischia, respinto con sentenza della Sezione III ter n. 5598/2004, confermata dal Consiglio di Stato con sentenza n. 1893/2005.

Con successiva delibera n. 113/2003 il Cipe ha approvato il progetto preliminare dell'opera principale, "nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione", sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo, denominata "sinistra Dora". Tale progetto è stato oggetto di revisione a seguito delle sedute avviate presso l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino – Lione, appositamente istituito per implementare, in un'ottica collaborativa, le proposte e le osservazioni critiche emerse presso le comunità locali. La nuova soluzione ha comportato, in variante all'originale, lo sbocco del tunnel di base nel Comune di Susa anziché in quello di Venaus e la successiva interconnessione alla linea storica nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino anziché Bruzolo. In conseguenza di tale variante di tracciato, anche l'ubicazione del punto di imbocco del cunicolo esplorativo, originariamente situato in Venaus, è stata oggetto di revisione con nuova collocazione in località La Maddalena nel Comune di Chiomonte.

A seguito dell'acquisizione dei pareri favorevoli del Ministero dell'Ambiente, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Regione Piemonte, con delibera del 18.11.2010 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena, propedeutico alla realizzazione del tunnel di base nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione".

Nell'atto di approvazione del progetto si specifica che "l'autorizzazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato".

Tale progetto definitivo è stato predisposto dal soggetto attuatore LTF, a seguito della procedura prevista dagli artt. 166 e ss. del d.lgs 163/2006.

Le aree occorrenti per l'esecuzione del tunnel geognostico de La Maddalena sono individuate nel piano particellare del progetto definitivo (approvato dal CIPE con delibera 86/2010).

Di queste aree, una parte è destinata ad essere oggetto di occupazione temporanea (secondo la procedura di cui all'art. 49 DPR 327/2001), mentre altra parte rientra nella disponibilità di LTF per effetto di convenzione. Su tale ultima porzione, delimitata e protetta dal dispositivo di sicurezza prefettizio, si è dato avvio alle attività propedeutiche alla progettazione esecutiva.

Parallelamente, con deliberazione CIPE n. 57/2011 in data 8 agosto 2011 è stato approvato il Progetto preliminare della parte italiana della sezione transfrontaliera della Torino-Lione.

Deducono le ricorrenti la illegittimità delle delibere impugnate con ricorso principale e con motivi aggiunti per violazione di legge ed eccesso di potere sotto vari profili.

Si è costituita in giudizio l'Avvocatura dello Stato deducendo la infondatezza del ricorso e chiedendone il rigetto.

Si è costituita anche la contro interessata deducendo la inammissibilità del ricorso e, nel merito, la sua infondatezza.

Alla udienza del 4 dicembre 2013 il ricorso è stato trattenuto in decisione.

#### DIRITTO

Preliminarmente il Collegio ritiene di poter superare le eccezioni preliminari avanzate dai controinteressati con riferimento al ricorso ed ai motivi aggiunti in considerazione della infondatezza, nel merito, del ricorso e dei motivi aggiunti

Osserva il Collegio, sotto un profilo di carattere generale, come l'articolazione della progettazione della nuova linea Torino-Lione per tratte e sotto la responsabilità di proponenti diversi non sia stata il frutto di scelte discrezionali del soggetto attuatore (LTF), né di autonome valutazioni del CIPE, ma è il portato dell'accordo bilaterale tra Italia e Francia del 29 gennaio 2001, ratificato con legge 29 settembre 2002, n. 228 e del recente accordo addizionale del 30 gennaio 2012.

In tale sede, infatti, è stata prevista la suddivisione del collegamento in una tratta francese (sino ai dintorni di Saint Jean de Maurienne) di competenza di Réseau Ferré de France (RFF), di una parte comune italo-francese (da Saint Jean de Maurienne a Chiusa San Michele), di competenza di LTF (e del costituendo promotore di cui all'art. 6 dell'accordo del 30 gennaio 2012) e di una tratta italiana (da Chiusa San Michele a Settimo Torinese) di competenza di RFI.

Occorre, del resto, rilevare come l'attivazione di una distinta procedura di VIA rispetto al progetto di cunicolo esplorativo, scaturisce dalla specificità funzionale di tale opera, costituente un intervento propedeutico rispetto alle opere successive.

Ciò posto, occorre rilevare come anche sotto il profilo funzionale, la realizzazione di un'esplorazione che comporti la soluzione degli stessi problemi dell'opera finale, consente di valutare seriamente, sul campo, i problemi ed i rischi reali che dovranno poi essere affrontati su grande scala in sede di esecuzione dell'intervento.

Come emerge, infatti, dalla complessità stessa delle prescrizioni relative alla complessiva opera, la realizzazione di un tunnel nel cuore della montagna comporta problemi di carattere tecnico la cui risoluzione, in relazione alle conoscenze ingegneristiche non è, allo stato, impossibile ma richiede accurate indagini; è, infatti, necessario, tra l'altro, valutare esattamente la natura dei materiali di risulta ai fini di una loro allocazione, oltre che verificare il regime complesso delle acque sotterranee profonde ed altre soluzioni operative.

In sostanza, proprio nell'ottica del "principio di precauzione" la realizzazione di una vera e propria galleria successivamente al progetto preliminare consente di valutare realmente le complesse problematiche che sono coinvolte dalla realizzazione esecutiva dell'opera finale.

L'imponenza stessa della realizzazione comporta che la conoscenza degli elementi, informazioni e fattori non possa essere conseguita attraverso l'effettuazione di semplici prospezioni e carotaggi, che peraltro nella specie sono stati già effettuati.

Si tratta quindi di un'opera che per sviluppo lineare e per dimensioni ha una consistenza ben maggiore rispetto al cunicolo esplorativo autorizzato.

L'articolazione della progettazione ad ogni suo livello, ivi comprese le valutazioni di natura ambientale, quindi, è tutt'altro che artificiosa e risponde puntualmente alle previsioni degli accordi bilaterali che regolano la realizzazione di un'opera di straordinaria complessità.

Nel merito, il progetto definitivo del cunicolo de La Maddalena, prevede che lo stesso abbia essenzialmente finalità geognostica, in relazione alla necessità di conoscere puntualmente, prima dello scavo delle gallerie del tunnel di base, le caratteristiche ed il comportamento allo scavo meccanizzato dell'ammasso roccioso della tratta in territorio italiano fino al sito di Clarea, con particolare riguardo al massiccio D'Ambin.

Con le prime tre censure le parti ricorrenti deducono la illegittimità della Delibera n. 86 del 18 novembre 2010 per violazione di legge ed eccesso di potere per difetto di motivazione e di istruttoria.

Deducono i ricorrenti, in particolare, che le prescrizioni e raccomandazioni allegate alla Delibera del CIPE sarebbero tali e tante da contraddire il rilascio della VIA e da rendere incerto il contenuto volitivo dell'atto.

Le censure sono infondate.

Osserva il Collegio come le disposizioni in tema di progettazione, approvazione dei progetti e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (artt. 161 ss. D.Lgs. n. 163/2006), espressamente prevedono che i progetti di opere strategiche possano essere approvati con le prescrizioni che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritenga opportuno inserire, senza che, peraltro, si possa individuare un limite numerico a tali prescrizioni (Cfr., in particolare, art. 168, comma 5, D.Lgs. n. 163/2006 *“Il Ministro delle infrastrutture formula al CIPE a mezzo della struttura tecnica la proposta di approvazione o rinvio del progetto a nuova istruttoria, tenendo conto di tutte le proposte di prescrizioni o varianti acquisite agli atti. Il CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture, approva o rinvia a nuova istruttoria il progetto, accogliendo le proposte di prescrizioni e varianti compatibili, le caratteristiche tecniche e funzionali e i limiti di spesa”*).

Non v'è dubbio, dunque, che la presenza di specifiche prescrizioni, peraltro rese necessarie dalla complessità della infrastruttura e dal forte impatto sul territorio della stessa, non può condurre a viziare il procedimento approvativo del progetto stesso, né a ritenere che il progetto approvato non assuma le caratteristiche della definitività.

D'altra parte, occorre anche rilevare – quanto alla censura relativa alla assenza di una progettazione preliminare riguardante il cunicolo esplorativo – che nell'ipotesi in oggetto, il progetto è stato approvato ai sensi di cui all'art. 167, comma 5, D.Lgs. n. 163/2006, e, quindi, secondo un procedimento “diretto” che non prevede la preventiva approvazione del progetto preliminare e che, tuttavia, appare maggiormente rispettoso del principio di partecipazione procedimentale di quella di cui al comma 9 dell'art. 165, prevedendo, obbligatoriamente, la procedura di VIA e la conferenza di servizi (Cfr. art. 167, comma 5, D.Lgs. n. 163/2006 secondo cui *“Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche*

*ai predetti fini, con le modalita' e nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5. La conferenza di servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalita' previste dall'articolo 165, comma 4. I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera").*

Del resto, va tenuto anche presente che la procedura approvativa del progetto *de quo* si è svolta secondo le disposizione di legge, risultando che:

- il soggetto aggiudicatore (LTF) ha reso pubblico l'avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e di pubblica utilità mediante la pubblicazione di avvisi in data 17 maggio 2010 su tre quotidiani;
- la conferenza di servizi è stata convocata in data 16 giugno 2010 e si è tenuta in data 6 luglio 2010;
- il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso, ai sensi degli artt. 167, comma 5, 168, 182-185 D.Lgs. n. 163/2006, parere positivo con prescrizioni in data 7 ottobre 2010 con delibera n. 56-768;
- il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS ha formulato, ai sensi degli artt. 182 e 183 del D.Lgs. n. 163/2006, parere favorevole con prescrizioni in data 29 ottobre 2010.

Osserva, ancora, il Collegio, che il progetto del cunicolo esplorativo assume una valenza procedimentale autonoma rispetto al progetto preliminare della intera tratta del collegamento di cui trattasi e propedeutica alla realizzazione del collegamento di base, con finalità essenzialmente geognostiche in relazione alla necessità di conoscere, prima dello scavo del tunnel principale, le caratteristiche ed il comportamento allo scavo meccanizzato dell'ammasso roccioso nel tratto tra l'imbocco lato Italia e Modane (Brenda), in corrispondenza del Massiccio d'Ambin.

Il progetto del suddetto cunicolo esplorativo è stato sviluppato dopo la valutazione di cinque soluzioni alternative di tracciato e mantenendo le soluzioni e le tecniche di scavo del cunicolo esplorativo di Venaus a suo tempo sviluppato, con le medesime finalità, sulla base della autorizzazione ministeriale del 2003 (Cfr., in relazione al cunicolo esplorativo di Venaus, le considerazioni del TAR Lazio n. 5598/2004 secondo cui *“Con il quarto motivo la ricorrente sostiene che l'autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture alla escavazione di un “cunicolo esplorativo” di 10 km. del diametro minimo di mt.6 non sarebbe altro che un espediente per indurre la P.A. ad autorizzare interventi irreversibili in violazione dell'art.3 comma 9 del d.lgs. n.190/2002 e, per*

realizzare quindi in assenza della prescritta VIA, una parte dell'opera principale stessa, che è un tunnel di 6,5 mt. per 53 km. Per le finalità dichiarate sarebbe bastato un cunicolo di dimensioni limitate, diretto a valutare la consistenza delle rocce. In tale direzione anche il parere della Regione Piemonte con cui si erano state espresse le prescrizioni tecniche, sarebbe stato illegittimamente reso, in quanto non avrebbe tenuto conto del fatto che il "cunicolo esplorativo" sarebbe poi diventato parte integrale della galleria di servizio a supporto dell'opera definitiva. L'assunto va respinto. Il c.d. "Cunicolo esplorativo di Venans" era stato puntualmente previsto nel progetto preliminare, per cui non vi è alcuna violazione dell'art.3 comma 9 del d.lgs. n.190/2002 in base al quale "ai fini della progettazione delle infrastrutture" è necessaria "... l'escavazione di cunicoli esplorativi", e "l'autorizzazione alle attività relative, ivi inclusa la installazione dei cantieri e la individuazione dei siti di deposito, è rilasciata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il presidente della regione". Non essendo dubbio che si trattasse di un cunicolo finalizzato alla progettazione delle successive fasi, la relativa compatibilità sul piano ambientale, sia nella sua prima funzione esplorativa che nel suo definitivo completamento, era dunque assicurata dal provvedimento generale del CIPE di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.18 6° co. del d.lgs. n.19 cit. Ciò posto, anche sotto il profilo funzionale, il provvedimento ministeriale impugnato appare del tutto esente dal dedotto sviamento di potere. La realizzazione di un'esplorazione che comporti la soluzione degli stessi problemi dell'opera finale, consente infatti di valutare seriamente, sul campo, i problemi ed i rischi reali che dovranno poi essere affrontati su grande scala in sede di esecuzione dell'intervento. Solo così si potrà "...intercettare i sistemi di discontinuità a grande scala.." (come recita la stessa perizia tecnica citata dalla ricorrente). Come emerge dalla complessità stessa delle prescrizioni della Regione Piemonte, la realizzazione di un tunnel nel cuore della montagna (fino a 2.500 metri sotto la roccia) comporta problemi di carattere tecnico la cui risoluzione, in relazione alle conoscenze ingegneristiche, non è, allo stato, impossibile ma richiede accurate indagini. E' infatti necessario valutare esattamente la natura dei materiali di risulta ai fini di una loro allocazione (proprio per la possibilità di ritrovare uranio, o amianto ed altri materiali pericolosi); accertare la presenza di radon; verificare il regime complesso delle acque sotterranee profonde, ecc. ecc. In sostanza, proprio nell'ottica del "principio di precauzione" ricordato dalla ricorrente, la realizzazione di una vera e propria galleria successivamente al progetto preliminare consente di valutare realmente le complesse problematiche che sono coinvolte dalla realizzazione esecutiva dell'opera. L'imponenza stessa della realizzazione comporta che la conoscenza degli elementi, informazioni e fattori non possa essere conseguita attraverso l'effettuazione di semplici prospezioni e carotaggi, che peraltro nella specie sono stati già effettuati (130 sondaggi per 40 k.m complessivi e due sondaggi di 5 km sulle sulla direttrice delle future gallerie). La linea ferroviaria da realizzare implica la

*costruzione, per 53 km, di due gallerie parallele di 10 mt. di diametro ciascuna (e non di sei metri e mezzo come afferma la ricorrente) con una galleria di servizio al centro. Si tratta quindi di un'opera che per sviluppo lineare e per dimensioni ha una consistenza ben maggiore rispetto al cunicolo esplorativo autorizzato. E' poi irrilevante che il cunicolo esplorativo, per elementari ragioni di economia, sia poi destinato ad essere completato per i restanti 43 km ed a fungere da galleria per i servizi. In definitiva, sul piano dell'eccesso di potere, deve respingersi l'affermazione per cui nella specie si sarebbe di fronte ad un tentativo di anticipare una parte dell'opera principale").*

D'altra parte, anche in ordine alla contestata mancanza di coordinamento tra il progetto preliminare dell'intera tratta del collegamento di cui trattasi e il progetto definitivo del cunicolo esplorativo, occorre osservare che sebbene i due progetti non possano non considerarsi correlati sotto un profilo strettamente funzionale, essendo finalizzati entrambi alla realizzazione del collegamento principale Torino-Lione, essi risultano svincolati dal punto di vista procedurale anche in considerazione del fatto che il cunicolo esplorativo deve considerarsi propedeutico rispetto al tunnel di base e, quindi, deve necessariamente precedere la realizzazione del tunnel di base.

Per le svolte considerazioni, ritiene il Collegio che il procedimento seguito appaia pienamente legittimo e rispettoso delle finalità perseguite nella realizzazione dell'assetto complessivo dell'opera; né, sotto tale profilo, appare illegittima la valutazione, nell'ambito della ottimizzazione dell'impegno volto alla realizzazione di un'opera di enorme consistenza, delle esigenze connesse alla realizzazione delle successive fasi di realizzazione dell'opera proprio al fine di considerare, sin dall'inizio, le diverse necessità e limitare in tal modo, per quanto possibile, modifiche successive.

Quanto, poi, alla sollevata questione di illegittimità costituzionale della L. n. 443/2001 per contrasto con i principi costituzionali di cui agli artt. 5 e 118 Cost., il Collegio ritiene di poter fare proprie le motivazioni già espresse dal Consiglio di Stato nella pronuncia n. 1893/2005 che ha ritenuto infondata la analoga questione sollevata nel giudizio relativo al ricorso proposto dalla Comunità montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia volto ad ottenere l'annullamento del provvedimento di autorizzazione emesso in data 7 agosto 2003 dal Ministero per le infrastrutture ed i trasporti alla s.a.s. L.T.F. di escavazione di un cunicolo esplorativo detto di Venaus [*“Con il secondo motivo di ricorso, la Comunità montana appellante ripropone, poi, la questione relativa all'asserita illegittimità costituzionale della legge cosiddetta obiettivo 21 dicembre 2001, n. 443, con*

riferimento agli articoli 5, 32, 97, 117, 118 e 119 della Costituzione. La ricorrente lamenta, in particolare, che i giudici di primo grado, facendo riferimento- nel ritenere manifestamente infondata la sollevata questione di costituzionalità- alla sentenza della Corte costituzionale n. 303/03, avevano frainteso la vera portata del motivo di ricorso: l'incostituzionalità della legge obiettivo era stata, infatti, denunciata, non già con riferimento alla distribuzione delle competenze legislative tra Stato e Regioni, cui si era riferita la richiamata sentenza della Corte costituzionale, bensì per la mancata previsione di adeguate forme di partecipazione dei comuni e delle comunità montane al processo decisionale concernente i progetti preliminari delle opere strategiche che, sia pure di preminente interesse nazionale, ne incidono tuttavia i territori. Ne risulterebbe violata la rilevanza costituzionale degli anzidetti enti locali, chiamati ad esprimere un mero parere, peraltro nemmeno vincolante, e risulterebbe violato il principio di sussidiarietà che, anche se temperato con il principio di unitarietà ed indivisibilità dello Stato, non può, tuttavia, consentire un procedimento ove sono del tutto pretermessi gli enti locali in presenza di indici normativi costituzionali che assicurano loro pari dignità costituzionale rispetto alla regione. In definitiva- secondo l'appellante- la legge obiettivo realizzerebbe uno scollamento tra gli interessi degli enti locali coinvolti dall'esecuzione delle opere pubbliche e quelli nazionali, laddove la risoluzione e la difesa degli interessi locali viene affidata esclusivamente alle regioni. In questo senso anche il Tribunale amministrativo regionale della Sicilia, sezione di Catania, aveva sollevato questione di legittimità costituzionale, ritenendola rilevante e non manifestamente infondata, della legge obiettivo. Secondo, quindi l'appellante, l'art. 1, comma 1 e 2, della legge n. 443/01, gli artt. 13 e 14 della legge n. 166/02 e l'art. 1, commi 2 e 3, del D.Lgs. 190/03 sarebbero affetti da incostituzionalità per violazione degli artt. 5 e 118 della Costituzione in tema di principi di autonomia degli enti locali, dell'art. 97 della Costituzione per il mancato coinvolgimento delle comunità montane che sono enti esponenziali degli interessi della comunità locale e violazione dell'art. 32 della Costituzione per mancata ponderazione degli interessi pubblici ambientali. Anche tale censura è infondata e come tale va respinta, dal momento che il richiamo, fatto dai giudici di primo grado, alla sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003, fornisce elementi di giudizio sufficienti a far ritenere manifestamente infondata la dedotta questione anche con riferimento al profilo dell'asserita compromissione da parte della legge n. 443/2001 delle attribuzioni dei comuni e degli enti locali ed al principio di sussidiarietà e di leale collaborazione tra gli enti quale codificato nel nuovo titolo V della Carta costituzionale. Al che va aggiunto che la questione di legittimità costituzionale della legge indicata, sollevata, per l'esaminato profilo, dal Tribunale amministrativo regionale di Catania è stata dichiarata inammissibile con ordinanza n. 82, del 2 marzo 2005, dalla Corte costituzionale. Come, in particolare, rilevato, dalla Corte indicata nella sentenza n. 303/03, la legge n. 443/2001 definisce

*il procedimento da seguire per l'individuazione, la localizzazione e la realizzazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. Competente all'individuazione ed alla localizzazione delle infrastrutture ed insediamenti strategici è il Governo, tenuto ad operare secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale e d'intesa con le Regioni e le Province autonome interessate. L'iniziativa legislativa- come si legge nella relazione illustrativa al disegno di legge- ha ritenuto che la riconsiderazione dei principi della legge-quadro n. 109/1994 derivasse dalla necessità di porre rimedio ai limiti della stessa, derivanti, oltre che da una mancata visione politica d'insieme, dall'assenza di coraggio per pensare in grande un disegno per riaprire il territorio del Paese ai grandi e crescenti flussi del traffico europeo, ad un deficit giuridico caratterizzato da paralizzanti, vischiosi e paludosi ostacoli, intorno ai quali le più varie forme di particolarismo politico si sommano sistematicamente in un gioco a somma zero, con i difetti, senza i pregi, tanto del centralismo quanto del localismo non funzionale al raggiungimento di grandi obiettivi di modernizzazione strutturale. Dal che la necessità d'introdurre all'interno dell'ordinamento un meccanismo in base al quale per mirati obiettivi (da identificare, anno per anno, in un elenco da inserire nella legge finanziaria) la legge consenta di superare tutti gli ostacoli giuridici e di realizzare concretamente e velocemente i progetti-obiettivo, la cui legittimità politica e giuridica è nell'opera in sé, in quanto identificata come obiettivo strategico per cui tutte le altre leggi, causa sistematica di ostacolo, vengono conseguentemente disapplicate, restando fermi solo i principi comunitari, costituzionali, ed i principi del codice penale. La legge- obiettivo, quindi- per volontà espressa del legislatore- è ben più di un mezzo di velocizzazione delle procedure di esecuzione dell'opera pubblica; è uno strumento giuridico radicale capace di concretare, nell'ambiente istituzionale italiano, il modello giuridico dell'imperativo pragmatico. Così ricostruita la ratio della legge in esame ed il procedimento relativo all'individuazione e localizzazione delle opere di preminente interesse nazionale, con riferimento all'esaminata eccezione d'incostituzionalità, si tratta di stabilire se la normativa abbia inciso sulle attribuzioni degli enti locali costituzionalmente garantite; si deve, in particolare, stabilire se il legislatore nazionale, alla stregua della costituzione vigente, abbia titolo per assumere e regolare l'esercizio della funzione amministrativa su materie in relazione alle quali non vanta una potestà legislativa esclusiva ma solo una potestà legislativa concorrente, appropriandosi, altresì, delle competenze amministrative ordinariamente attribuite agli enti locali, la tutela dei cui interessi è, peraltro, rimessa esclusivamente alle regioni. Del problema- come rilevato dal Tribunale amministrativo regionale- si è già occupata la Corte costituzionale secondo cui il nuovo articolo 117 della Costituzione distribuisce le competenze legislative in base ad uno schema imperniato sulla enumerazione delle competenze statali; con un rovesciamento*

completo della precedente tecnica di riparto sono ora affidate alle regioni, oltre alle funzioni concorrenti, le funzioni legislative residuali. In questo quadro, tuttavia- secondo i rilievi della Corte- limitare l'attività unificante dello Stato alle sole materie espressamente attribuitegli in potestà esclusiva o alla determinazione dei principi nelle materie di potestà concorrente, significherebbe bensì circondare le competenze legislative delle regioni di garanzie ferree, ma vorrebbe anche dire svalutare oltre misura istanze unitarie che pure, in assetti costituzionali fortemente pervasi da pluralismo istituzionale, giustificano, a determina condizioni, una deroga alla normale ripartizione di competenze (basti pensare al riguardo alla legislazione concorrente dell'ordinamento costituzionale tedesco o alla clausola di supremazia nel sistema federale statunitense). Anche nel nostro sistema costituzionale sono, quindi, presenti congegni volti a rendere flessibile il complessivo disegno che, in ambiti nei quali coesistono, intrecciate, attribuzioni e funzioni diverse, rischierebbe di vanificare, per l'ampia articolazione delle competenze, istanze di unificazione presenti nei più svariati contesti di vita, le quali, sul piano dei principi giuridici, trovano sostegno nella proclamazione di unità e indivisibilità della Repubblica (Corte cost. 1 ottobre 2003, n. 303). Va tenuto, poi, presente- come ha anche osservato la Corte costituzionale- che un elemento di flessibilità delle competenze costituzionali è indubbiamente riscontrabile nell'art. 118, comma 1 della Costituzione, il quale si riferisce esplicitamente alle funzioni amministrative, introducendo un meccanismo dinamico che finisce per renderne meno rigida l'attribuzione là dove prevede che le funzioni amministrative, generalmente attribuite ai comuni, possano essere allocate ad un livello di governo diverso per assicurarne l'esercizio unitario, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza. E- come testualmente osserva la Corte costituzionale- è coerente con la matrice teorica e con il significato pratico della sussidiarietà che essa agisca come subsidium quando un livello di governo sia inadeguato alle finalità che si intenda raggiungere; e, se ne è comprovata un'attitudine ascensionale, deve allora concludersi che, quando l'istanza di esercizio unitario trascenda anche l'ambito regionale, la funzione amministrativa può essere esercitata dallo Stato. Né può, poi, ritenersi che la legge obiettivo, per il fatto di consentire ai comuni, nel procedimento di localizzazione delle infrastrutture strategiche, la sola formulazione di un parere, peraltro nemmeno vincolante, possa implicare- come asserisce la Comunità montana ricorrente- un'incostituzionalità della normativa in relazione a non meglio specificate attribuzioni costituzionalmente garantite degli stessi. Evidentemente, se così non fosse stato, si sarebbe riproposto quel deficit giuridico caratterizzato dagli ostacoli, intorno ai quali le forme di particolarismo locale si sommano in un gioco a somma zero, con i difetti, senza i pregi, tanto del centralismo quanto del localismo non funzionale al raggiungimento di grandi obiettivi di modernizzazione del Paese, cui si è fatto riferimento in precedenza e che la legge obiettivo, ha voluto eliminare. Senza contare che, nella già richiamata prospettiva del principio di

*sussidiarietà, inteso ad armonizzare l'unitarietà della Repubblica con il decentramento regionale, la rappresentazione delle esigenze locali legittimamente è stata riservata alla regione intesa come ente rappresentativo e di sintesi di tutti gli interessi localmente definiti?']*.

Con una quarta censura, gli odierni ricorrenti deducono la illegittimità della Deliberazione in data 18 novembre 2010 sotto i seguenti profili:

- il parere di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, anziché essere espresso dal Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali, come indicato dall'art. 7, comma 5, D.Lgs. n. 152/2006, è stato espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale di cui al successivo art. 8;
- il CIPE ha fatto proprio detto parere contestualmente alla approvazione del progetto definitivo, anziché del progetto preliminare dell'opera;
- le osservazioni dei soggetti interessati sono state valutate negativamente dalla Amministrazione procedente pur senza una specifica motivazione.

Le censure sono infondate.

Quanto al primo punto, occorre osservare come l'Amministrazione abbia seguito, nella procedura di verifica dell'impatto ambientale, le disposizioni di cui agli artt. 184 ss. D.Lgs. n. 163/2006 così come integrate a seguito della emanazione del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90.

In particolare, la normativa speciale demanda ad una speciale Commissione tecnica la verifica dell'impatto ambientale in materia di infrastrutture strategiche secondo il disposto di cui all'art. 9 del D.P.R. n. 90/2007 (*"1. Dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e' istituita la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale che accorpa la Commissione per la valutazione di impatto ambientale, istituita ai sensi dell'articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67, e successive modificazioni, e la Commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale, istituita ai sensi dell'articolo 184, comma 2, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, composta da sessanta commissari, oltre il presidente e il segretario, nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, tra liberi professionisti e tra esperti provenienti dalle amministrazioni pubbliche, comprese Università, Istituti scientifici e di ricerca, con adeguata qualificazione in materie progettuali, ambientali, economiche e giuridiche. Per le valutazioni di impatto ambientale di infrastrutture e di insediamenti, per i quali sia riconosciuto, in sede di intesa, un*

concorrente interesse regionale, la Commissione e' integrata da un componente designato dalle regioni e dalle province autonome interessate, in possesso dei predetti requisiti. A tale fine, entro, quindici giorni dalla data del decreto di costituzione della Commissione, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono alla designazione tra persone aventi gli stessi requisiti degli altri componenti di nomina statale. 2. La Commissione e' articolata nei seguenti organi: Presidente, Assemblea plenaria, Comitato di coordinamento e Ufficio di segreteria. 3. La Commissione svolge i seguenti compiti: a) provvede all'istruttoria dei progetti presentati dai proponenti, in applicazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 4 del 5 gennaio 1989, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349; b) esegue, in attuazione dell'articolo 185 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, l'istruttoria tecnica di cui all'articolo 184 del decreto ed esprime il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione di impatto ambientale presentato dal soggetto proponente; c) svolge le attività tecnico istruttorie per la valutazione ambientale strategica dei piani e programmi la cui approvazione compete ad organi dello Stato, in attuazione di quanto previsto dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, ed esprime il proprio parere motivato per il successivo inoltrare al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che adotta il conseguente provvedimento. 4. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di natura non regolamentare, sono stabiliti l'organizzazione ed il funzionamento della Commissione. 5. Con successivo decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i compensi spettanti ai commissari, ai componenti nominati in rappresentanza delle regioni e delle province autonome, al presidente e al segretario (...)"

Quanto, poi, alla assenza di progetto preliminare dell'opera, occorre ribadire, come già rilevato, che il progetto relativo al cunicolo esplorativo è stato approvato ai sensi di cui all'art. 167, comma 5, D.Lgs. n. 163/2006, e, quindi, secondo un procedimento "diretto" che non prevede la preventiva approvazione del progetto preliminare.

Da ultimo, con riguardo alla assenza di una analitica motivazione sulle osservazioni avanzate dai soggetti interessati, è sufficiente osservare che nell'ambito di una procedura di V.I.A. non vige un obbligo di analitico esame di ogni singola osservazione, essendo sufficiente, che, come nel caso di specie, siano stati

valutati, anche complessivamente, gli apporti procedurali (Cons. Stato, Sez. VI, n. 6831/2006; Cons. Stato, VI, n. 129/2006).

Con una quinta censura, gli odierni ricorrenti deducono la illegittimità della Deliberazione in data 18 novembre 2010 sotto i seguenti profili:

- non sarebbero indicati i termini entro i quali avranno inizio e fine i lavori e le espropriazioni, in violazione degli artt. 13 e 46 del D.P.R. n. 327/2001;
- il D.Lgs. n. 190/2002 di attuazione della delega contenuta nella L. 21 dicembre 2001, n. 443 sarebbe incostituzionale per eccesso di delega e violazione dei principi in materia di VIA.

Le censure sono infondate.

Occorre osservare che l'obbligo di indicazione dei termini di inizio e di ultimazione dei lavori nell'ambito della delibera di approvazione del progetto preliminare, originariamente prescritto dall'art. 13 L. n. 2359/1865, è stato successivamente eliminato dall'art. 13 D.P.R. n. 327/2001, che, da un lato ha reso facoltativa l'indicazione (comma 3, secondo cui "Nel provvedimento che comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera può essere stabilito il termine entro il quale il decreto di esproprio va emanato") e, dall'altro (comma 4) ha disposto che "*Se manca l'espressa determinazione del termine di cui al comma 3, il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di cinque anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace l'atto che dichiara la pubblica utilità dell'opera*".

Quanto, poi, alla sollevata questione di costituzionalità del D.Lgs. n. 190/2002 è sufficiente in questa sede osservare che la normativa vigente su cui si basa la deliberazione del CIPE è contenuta nel D.Lgs. n. 163/2006 - che ha riprodotto il procedimento partecipativo e di approvazione dei progetti relativi alle opere individuate nel programma delle infrastrutture strategiche previsto dal D.Lgs n. 190/2002 – rispetto al quale la giurisprudenza amministrativa ha ritenuto compatibile la disciplina rispetto ai valori costituzionali e comunitari (Cfr. TAR Lazio, 28 dicembre 2007, n. 14143).

Con una sesta censura si deduce la illegittimità della delibera impugnata per violazione di legge ed eccesso di potere.

Deducedono i ricorrenti che il cd. cunicolo geognostico di cui all'odierno ricorso, lungi dall'assolvere alla funzione di conoscenza, studio e monitoraggio dell'ammasso roccioso, avrebbe assunto le caratteristiche di galleria di servizio, venendo in tal modo a far parte dell'opera principale.

L'assunto è infondato.

Come già osservato, infatti, il progetto del cunicolo esplorativo assume una valenza procedimentale autonoma rispetto al progetto preliminare della intera tratta del collegamento di cui trattasi e propedeutica alla realizzazione del collegamento di base, con finalità essenzialmente geognostiche in relazione alla necessità di conoscere, prima dello scavo del tunnel principale, le caratteristiche ed il comportamento allo scavo meccanizzato dell'ammasso roccioso nel tratto tra l'imbocco lato Italia e Modane (Brenda), in corrispondenza del Massiccio d'Ambin.

Il progetto del suddetto cunicolo esplorativo è stato sviluppato dopo la valutazione di varie soluzioni alternative di tracciato e mantenendo le soluzioni e le tecniche di scavo del cunicolo esplorativo di Venaus a suo tempo sviluppato, con le medesime finalità, sulla base della autorizzazione ministeriale del 2003.

Per le svolte considerazioni, ritiene il Collegio che il procedimento seguito appaia pienamente legittimo e rispettoso delle finalità perseguite nella realizzazione dell'assetto complessivo dell'opera; né, sotto tale profilo, appare illegittima la valutazione, nell'ambito della ottimizzazione dell'impegno volto alla realizzazione di un'opera di enorme consistenza, delle esigenze connesse alla realizzazione delle successive fasi di realizzazione dell'opera proprio al fine di considerare, sin dall'inizio, le diverse necessità e limitare in tal modo, per quanto possibile, modifiche successive.

Con la settima censura contenuta nel ricorso principale – ripresa con la seconda censura dei motivi aggiunti – gli odierni ricorrenti deducono la illegittimità della impugnata delibera per irrazionalità manifesta, eccesso di potere per contrasto con precedenti determinazioni delle Autorità precedenti e difetto di presupposto e motivazione.

In particolare, secondo la prospettazione dei ricorrenti, l'opera relativa al cunicolo esplorativo sarebbe stata espunta dall'ambito applicativo della legge obiettivo e ricondotta nell'alveo delle ordinarie costruzioni ferroviarie, come risulterebbe dalla richiesta di finanziamento alla UE in data 17 luglio 2007 e da altra documentazione presa a base della sentenza del Consiglio di Stato n. 4482/2007, che ha

dichiarato improcedibile il ricorso in appello proposto dalla Comunità montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia per cessata materia del contendere.

La censura è infondata.

Rileva il Collegio come l'opera in oggetto risulta inclusa nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche quale opera essenziale per l'Italia e l'Europa.

In data 4 luglio 2008, infatti, veniva approvata la delibera n. 69, con la quale si esprimeva parere favorevole sul 6° Allegato Infrastrutture al DPEF.

Con delibera n. 52 del 15 luglio 2009, il CIPE ha, poi, espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001, in ordine alla impostazione programmatica del documento predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la parte concernente il Programma delle infrastrutture strategiche 2010-2012 – allegato al 7° Documento di programmazione economico-finanziaria – all'interno del quale la Torino-Lione è indicata quale opera essenziale per il paese.

Il successivo 29 luglio, poi, sono state approvate dalla Camera dei deputati e dal Senato le risoluzioni sul DPEF relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2010-2013, al quale era allegato il suddetto Programma delle infrastrutture strategiche.

Il CIPE, ancora, con deliberazione n. 81/2010, ha reso parere favorevole in ordine all'ottavo Allegato Infrastrutture che include l'opera in esame nella Tabella 1 – Aggiornamento del programma infrastrutture strategiche luglio 2010 – e nella Tabella 2 – Programma delle infrastrutture strategiche: opere da avviare entro il 2013.

Del resto, lo stesso Ministero delle infrastrutture, con nota in data 8 settembre 2009, n. 35092 inviata al soggetto aggiudicatore, ha chiarito che l'opera è soggetta alle disposizioni di cui al capo IV del titolo III del D.Lgs. n. 163/2006 in quanto Infrastruttura strategica.

Con una ottava censura, i ricorrenti deducono la illegittimità della impugnata delibera per violazione e falsa applicazione della legge e della disciplina comunitaria immediatamente applicabile.

Deducono i ricorrenti, in particolare, che il materiale di scavo – utilizzato per la realizzazione di opere di consolidamento per 160.000 metri di colonne – non risulterebbe insignificante ai fini ambientali e, pur tuttavia, sarebbe stato considerato come “non rifiuto” ai sensi dell'art. 1, comma 17, L. n. 443/2001.

La censura è infondata.

Osserva il Collegio, sotto tale profilo, che il progetto definitivo nulla dice in materia di trattamento delle terre e rocce da scavo, in considerazione della assenza di elementi certi in merito alle risultanze della tipologia di materiale che potrà essere rinvenuto durante gli scavi e che, evidentemente, dovrà sarà considerato nell'ambito del progetto esecutivo secondo la normativa di cui al D.Lgs. n. 186/2006 (Cfr. sul punto anche la memoria per l'udienza del 23 maggio 2012 della Avvocatura dello Stato, pagg. 19-20 *“Che i materiali da scavo siano considerati dal CIPE ‘non rifiuto’ è un assunto indimostrato e falso. La prescrizione n. 50 dispone infatti che qualora non fossero rispettati tutti i requisiti normativi previsti dall’art. 186 D.Lgs. n. 152/2006 la gestione dei materiali dovrà essere sottoposta alla normativa rifiuti. E’ evidente quindi che la qualificazione di rifiuto o sottoprodotto non è stata effettuata dal CIPE, ma andrà fatta in futuro da altri soggetti, applicando la normativa di specie”*).

Con una nona censura le parti ricorrenti deducono la illegittimità della impugnata delibera per eccesso di potere sotto il profilo del difetto dei presupposti e della istruttoria.

Deducono i ricorrenti che l'opera in oggetto non rientrerebbe tra quelle finanziabili secondo i criteri delle delibere del CIPE richiamate nel preambolo della delibera impugnata.

La censura è infondata.

Osserva il Collegio come dalla lettura della delibera impugnata emerge come il cronoprogramma di realizzazione dell'intervento prevede circa 4 mesi per la progettazione esecutiva e circa 53 mesi per la realizzazione dei lavori, per una durata complessiva di poco inferiore a 5 anni.

Sotto tale profilo, dunque, si deve rilevare la corrispondenza della delibera impugnata con il criterio del livello di avanzamento progettuale di cui alla delibera n. 31/2010, tenuto conto del fatto che l'esecuzione dei lavori è prevista subito dopo il decorso dei 4 mesi occorrenti per la progettazione esecutiva.

Del resto, così come emerge dagli atti del ricorso, risulta indicata anche la copertura finanziaria dell'intero progetto per 143 milioni di euro secondo la ripartizione indicata nella delibera CIPE n. 86/2010.

Con motivi aggiunti depositati in data 23 gennaio 2013, le parti ricorrenti deducono la illegittimità degli atti impugnati sotto ulteriori profili.

In particolare, nella prima e nella terza censura si afferma che la documentazione depositata in atti da LTF in ottemperanza alla ordinanza istruttoria n. 20391/2012 dimostrerebbe che i lavori sinora svolti nel cantiere de La Maddalena sarebbero privi di progettazione esecutiva antecedente e risulterebbero affidati senza alcun criterio di evidenza pubblica e senza il rispetto delle stesse prescrizioni determinate dalla deliberazione CIPE 18 novembre 2010 oltre che eseguiti da imprese prive di attestazione SOA.

Sostengono i ricorrenti che dalla documentazione depositata avrebbero trovato riscontro *“tutti i rilievi relativi alla indeterminatezza assoluta dei costi dell’opera, alla illegittimità delle procedure adottate, alla violazione dei più elementari principi di valutazione ambientale, alla inosservanza delle prescrizioni tutte del CIPE e della regione Piemonte”*; le opere, peraltro, sarebbero state avviate *“senza alcun monitoraggio preventivo sui territori interessati, senza alcun criterio di precauzione, senza trasparenza, senza risparmio, senza alcuna indicazione dell’utilità delle opere preliminari stesse e con affidamento ad imprese sfordite dei requisiti essenziali di garanzia tecnica per una corretta esecuzione delle opere”*.

A sostegno delle censure si richiamano, peraltro, le valutazioni operate dalla Corte dei Conti francese nel documento in data 1 agosto 2012 inviato al Primo Ministro ed avente ad oggetto *“referé sur projet de liason ferroviaire Lyon-Turin”*.

Le censure sono inammissibili.

Occorre, infatti, rilevare come le formulate osservazioni delle parti ricorrenti sollevano, tra l’altro in modo generico, profili attinenti alla fase della gara ed alla fase esecutiva dei lavori che esulano dal sindacato di legittimità della impugnata delibera e che, in ogni caso, potranno essere fatte valere per il tramite della impugnazione degli atti di gara ovvero della contestazione in ordine alla regolare esecuzione dei contratti stipulati.

In questa sede, invece, occorre rilevare che il progetto esecutivo si pone quale atto consequenziale ed attuativo del progetto definitivo che, di per sé, non può viziare – né sotto il profilo della validità, né sotto quello dell’efficacia – la progettazione definitiva già approvata.

L’art. 169 D.Lgs. n. 163/2006 non prevede ulteriori atti di approvazione della progettazione esecutiva, bensì un obbligo in capo al soggetto aggiudicatore di verificare, nello sviluppo della progettazione e nella esecuzione dei lavori, il rispetto delle prescrizioni impartite dal CIPE in sede di approvazione del progetto

definitivo; né, sotto tale profilo, risultano intervenute contestazioni da parte degli organi ministeriali titolari del potere di verifica.

D'altra parte, risultano anche inammissibili le censure relative alla contestata utilità dell'opera ed alla asserita debolezza di redditività socio-economica della nuova linea; tali censure, infatti ineriscono al merito di valutazioni e di scelte discrezionali operate con il Trattato del 2001 e con le deliberazioni del CIPE che hanno inserito e confermato l'opera nell'ambito delle infrastrutture strategiche (si vedano, sul punto, anche le osservazioni contenute nella memoria LTF per l'udienza del 24 aprile 2013, pagg. 8-11 secondo cui *“In proposito evidenziamo il fatto che le affermazioni contenute nel documento della Corte sull'aumento dei costi rispetto a stime risalenti (in particolare, per le discenderie già realizzate in Francia), sull'affermata riduzione – rispetto alle previsioni – dei volumi di traffico attraverso le Alpi franco-italiane e sulla asserita minor redditività socio-economica del nuovo collegamento Torino-Lione che risulterebbe da un recente studio di RFT sono state puntualmente contro dedotte dal Primo Ministro francese nelle proprie osservazioni 8/10/2012 inviate al Presidente della Corte. Nelle osservazioni, fra l'altro, il Primo Ministro ha rilevato che: - l'aumento dei costi di realizzazione delle discenderie francesi già da tempo ultimate (Modane, La Praze e S.M. La Porte) è dovuto alla variazione in aumento della lunghezza scavata rispetto a quella in origine ipotizzata, alla variazione prezzi tra il 1998 (data di riferimento della stima a cui si riferisce la Corte) e la data di realizzazione ed alle sorprese geologiche incontrate nello scavo della discenderia di S.M. La Porte; - il traffico complessivo attraverso le Alpi è aumentato nel periodo tra il 1999 ed il 2007, per poi subire una flessione per effetto della crisi ed un successivo incremento; - comunque, il bisogno di una infrastruttura performante fra la Francia e l'Italia è fondamentale per pervenire ad un trasferimento modale sostanziale; - il documento di RFT richiamato dalla Corte ha natura e finalità differenti rispetto alle indagini del progetto LFT e, pertanto, non è alle stesse paragonabile; in ogni caso, anche il documento RFT comprova un tasso di redditività socioeconomica superiore al 4%. Ci pare, poi, significativo evidenziare il fatto che, in esito e successivamente alla trasmissione al Parlamento dei rilievi della Corte dei Conti e delle relative Osservazioni del Primo Ministro, lo Stato Francese nella dichiarazione congiunta con lo Stato Italiano resa in occasione del XXX vertice bilaterale del 3/12/2012 abbia confermato l'interesse strategico e la priorità del progetto non solo per i due Paesi interessati ma per l'Unione Europea nel suo complesso: si legge nel documento che la realizzazione della nuova linea ferroviaria contribuirà a costruire l'Europa dei trasporti, a proteggere il settore alpino, a rafforzare il mercato unico, ad aumentare la competitività e a rilanciare l'economia. (...) Peraltro, si evidenzia che la censura – contenuta nel terzo*

*motivo – inerente l'asserita violazione dell'articolo 1 del Trattato Italia-Francia è frutto di un'erronea lettura del testo dell'Accordo: con la cennata pattuizione i Governi si sono impegnati a realizzare/far realizzare la parte comune italo-francese del nuovo collegamento ferroviario, impegnandosi a garantire la messa in funzione comunque entro la data di saturazione della linea esistente. Il richiamo alla saturazione della linea esistente delinea un ambito temporale massimo della 'entrata in servizio' e non costituisce certo un presupposto della realizzazione dell'infrastruttura").*

Con la seconda censura contenuta nel ricorso per motivi aggiunti, gli odierni ricorrenti ripropongono la questione relativa alla circostanza secondo cui l'opera in oggetto sarebbe stata espunta dalle procedure della legge obiettivo, rispetto alla quale il Collegio non può che ribadire quanto già osservato in merito alla infondatezza del rilievo operato dalle parti.

Conseguentemente e per i motivi esposti, il ricorso ed i motivi aggiunti sono infondati e, pertanto, devono essere respinti.

Sussistono giusti motivi, anche in considerazione della complessità delle questioni sollevate, per disporre la integrale compensazione delle spese di giudizio tra le parti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso e sui motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, li respinge.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 4 dicembre 2013 con l'intervento dei magistrati:

Calogero Piscitello, Presidente

Alessandro Tomassetti, Consigliere, Estensore

Anna Bottiglieri, Consigliere

**L'ESTENSORE**

**IL PRESIDENTE**

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 28/02/2014

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)