

Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione - Sezione Internazionale - Parte Comune Italo - Francese - Sezione Transfrontaliera - Parte in territorio Italiano, ubicato nei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus della Città Metropolitana di Torino, presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi degli articoli 166 (e seguenti) del Dlgs 163/2006, come richiamato dal comma 5 dell'art. 169 del Dlgs 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del Dlgs 163/2006, mediante avviso pubblico di avvio del procedimento di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale il 10 luglio 2017.

ULTERIORI OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE TECNICA DELL'UNIONE MONTANA VAL SUSA

Imbocco est tunnel di base

Dall'analisi del documento PRV C3A 1100 "Imbocco est tunnel di base – Relazione generale illustrativa" occorre rilevare che vengono citati, come elaborati complementari per l'opera in esame, i documenti PRV C3A 1113-1117. Nell'elenco elaborati PRV C30 7000 i documenti PRV C3A 1113 e 1114 non esistono; qualora invece i progettisti facessero riferimento al progetto PD2, esistono gli elaborati PD2 C3A 1113 e 1114, i quali però risultano superati secondo l'elenco elaborati integrato PD2-PRV (PRV C30 7010).

Inoltre il documento PRV C3C 0130 "Relazione tecnica mitigazioni acustiche in fase di cantiere" non esiste in questa fase progettuale ma ha un corrispondente elaborato PD2. In quest'ultimo, nella tabella 14, sono riportate le sorgenti sonore per il cantiere, che però si riferiscono a una cantierizzazione completamente differente da quella in essere. Indipendentemente dal fatto che vi siano minori o maggiori sorgenti emmissive, ci si sarebbe aspettati una revisione del documento relativo alle mitigazioni acustiche in fase di cantiere. Questo anche alla luce di quanto si rileva nella tabella 56 del PRV C3C 7107 "Quadro di riferimento ambientale – Tomo 2", in cui viene evidenziata, per la componente rumore, una variazione leggermente peggiorativa relativamente alla movimentazione dei materiali e al flusso di mezzi emmissivi. La stessa variazione negativa, limitatamente ai nuovi cantieri, viene ammessa nell'elaborato PRV C3C 7499 "Relazione tecnica delle aree oggetto di variante" senza che le mitigazioni suggerite risolvano la criticità e senza una rielaborazione complessiva di tutte le sorgenti emmissive di tutti i cantieri previsti.

Nella sezione tipologica C, di cui a PRV C3A 1115, vi è una sistemazione, ai fini del mascheramento mediante terra e grata viva, con pendenze che paiono eccessive. Nell'elaborato successivo PRV C3A 1116 è indicato un mascheramento in terra che copre 3 metri di struttura (a partire dal fondo scavo) ma ne lascia liberi alla vista e all'impatto visivo altri 10; comunque la rappresentazione in pianta, di cui a PRV C3A 1103, non appare congruente con quanto sopra esposto. Impatto ancor maggiore si riscontra nella sezione E, di cui all'elaborato PRV C3A 1117, in cui vi sono 12 metri di manufatto completamente privo di mascheramento; anche in questo caso, è differente da quanto appare nella planimetria citata in precedenza.

Logistica per la costruzione delle opere in sotterraneo

Si è analizzato il documento PRV C3A 0887 "Relazione illustrativa della logistica per la costruzione delle opere in sotterraneo" e gli elaborati ad esso connessi. Poiché nella descrizione delle lavorazioni viene data giustamente grande rilevanza alla realizzazione delle gallerie di Connessione 1 e 2, che

rappresentano il fulcro di tutte le lavorazioni con metodo tradizionale all'interno della montagna, non si riesce ad evincere compiutamente dai documenti progettuali come possa avvenire l'allontanamento dello smarino prima dell'installazione dei nastri trasportatori (analogo rilievo vale anche per la galleria Maddalena 1 bis).

Questa installazione, come descritto nell'elaborato PRV C3A 7760 "Relazione descrittiva" relativa al fasaggio, avviene solamente nella cosiddetta "Fase 4", vale a dire al termine dello scavo delle gallerie di Connessione 1 e 2 e dello scavo parziale della caverna tecnica. Dai documenti progettuali si ricava che l'allontanamento dello smarino avviene tramite automezzi che devono, come ricordato nel PRV CSP 0053 "Indicazioni specifiche: gallerie Maddalena, Imbocco est TdB e area sicurezza Clarea", presentare sempre il cassone di caricamento verso il fronte scavo. Per ottenere una simile configurazione, e tenuto conto della ridotta ampiezza del primo tratto della galleria di Connessione 1 (zona carrabile larga 4,26 m per uno sviluppo di 300 m circa), il movimento dei mezzi, se bene interpretati gli elaborati progettuali, può avvenire solo in retromarcia.

Anche nel secondo tratto, ove è prevista una sezione allargata (zona carrabile larga 7,06 m), l'inversione di marcia dei veicoli risulta fortemente ostacolata (impedita?) dalla ridotta larghezza. Sorge inoltre l'interrogativo riguardo all'impatto ambientale che questi veicoli, giunti all'aperto, provocano sulle componenti atmosfera e rumore; non pare, dall'analisi del PRV C3C 7107 "Quadro di riferimento ambientale – Tomo 2", che questi contributi siano stati conteggiati, pur costituendo un numero significativo di mezzi (trasporto smarino, trasporto cls, trasporto centine, trasporto acciaio, etc). Sarebbe opportuna una verifica in tal senso, al fine di controllare se le emissioni dei mezzi operativi all'interno delle gallerie, che ovviamente devono ritornare sul piazzale d'imbocco, siano state calcolate al fine di giustificare la scelta degli anni 5 e 7 come i più significativi in termini emissivi.

Considerata la complessità degli argomenti trattati nell'elaborato di riferimento, la descrizione risulta talvolta sommaria e farraginoso. Sarebbe stato utile esaminare tutte le tipologie di scavo indicando chiaramente, anche nella successione temporale, le effettive installazioni di cantiere; si consideri ad esempio la frase "*la galleria di Connessione 2 [...] accoglie tubi di ventilazione, un vano traffico per gli approvvigionamenti del cantiere logistico, un vano pedonale, un nastro trasportatore per i materiali estratti e un nastro trasportatore per l'approvvigionamento del cantiere sotterraneo in aggregati*" (pag. 11). La figura a cui si rimanda (figura 5), posta immediatamente sotto il testo, indica un solo nastro trasportatore, invece dei due indicati nel testo.

L'ultima osservazione riguarda il capoverso finale del paragrafo 6.1 che così recita: "*in effetti tutti i materiali provenienti dallo scavo e che non potranno essere né rivenduti né riutilizzati dovranno essere portati verso il sito di deposito definitivo*". Probabilmente questa frase proviene da altri documenti pertinenti ad altri programmi, in quanto nel progetto della tratta transfrontaliera non è mai stata ventilata l'ipotesi di rivendere il materiale scavato.

Considerazioni sul cantiere di Salbertrand

Nel progetto in esame non sono previsti documenti di dettaglio illustranti i vari fabbricati che compongono l'area industriale di Salbertrand. È presente però lo schema di principio dell'impianto di caricamento su treno con planimetrie e sezioni (PRV C3A 6400 e 6401) dal quale si possono ricavare le dimensioni del manufatto. Le sue grandezze reali sono del tutto incompatibili con la rappresentazione planimetrica che viene indicata nell'elaborato PRV C3A 7861 "Area industriale di Salbertrand - Planimetria". Il fabbricato presente in questa planimetria è almeno tre volte più corto (misura lungo lo sviluppo dei binari) rispetto a quanto indicato nell'elaborato specifico.

Sorge l'interrogativo se nella valutazione degli impatti del manufatto (rumore, impatto visivo etc) sia stata utilizzata la dimensione reale o quella falsata in planimetria. Questi dubbi sono rafforzati anche dalla visione dell'elaborato PRV C3C 7206 "Album Fotoinserti", in cui l'impianto di caricamento

su treno non solo è più corto della rappresentazione specifica, ma presenta una sola linea anziché tre, riducendo di un terzo la sua larghezza. Anche l'altezza nello stesso fotoinserimento non pare corretta.

Considerazioni sulla gestione delle rocce verdi

Come già evidenziato al paragrafo "Gestione delle rocce verdi" delle osservazioni già consegnate, il documento PRV C3A 7610 "Relazione relativa alla gestione delle rocce verdi" indica per lo stoccaggio del materiale asbestiforme nella galleria Maddalena 1 una lunghezza disponibile di 5,3 km. Nel medesimo documento si fa riferimento all'elaborato PRV C3A 3812 "Planimetria 3 di 3" che indica come termine dello scavo la progressiva 7541,56 (i documenti citati sono aggiornati rispettivamente al 16 marzo 2017 e al 3 febbraio 2017).

Viceversa, nell'elaborato PRV C3B 7200 "Relazione ritorno di esperienza scavo Cunicolo esplorativo della Maddalena" si legge che *"a febbraio 2017 lo scavo del cunicolo esplorativo è terminato, superando la lunghezza di 7,0 km [...] in linea generale, si ritiene che il cunicolo ha raggiunto il suo scopo geognostico con la progressiva di 7km. [...] Con questa progressiva finale anche gli altri scopi del cunicolo previsti per la fase costruttiva e di esercizio del Tunnel di Base sono stati attuati"* (il documento citato data 28 marzo 2017).

I due gruppi di documenti sono palesemente in contrasto, ma le considerazioni sul raggiungimento degli scopi geologici appaiono anche antitetici a quanto affermato nel paragrafo "Affidabilità del modello geologico" e in particolare alla chiusa del paragrafo 7.2 del documento PRV C30 0004 "Relazione generale descrittiva": *"I restanti tratti non coperti dai dati del Cunicolo della Maddalena, o dove la loro proiezione risulta meno attendibile, presentano grado di affidabilità delle previsioni che diventa inferiore man mano che ci si allontana dalla zona esplorata dalla Maddalena, a causa della complessità geologica e strutturale e della difficoltà di accesso per eseguire i sondaggi"*.

Piana di Susa, interventi su infrastrutture esistenti

Dall'analisi del documento PRV C3A 6479 "Cantierizzazioni piana di Susa - Fasi di intervento su infrastrutture esistenti - Relazione tecnica", nella sottofase SC1 mesi 65-84 si legge *"dovendo garantire la possibilità di svolta del carreggio Maddalena-Salbertrand fino almeno al mese T0+84, mantenendo quindi in esercizio la pista di uscita con provenienza Fréjus"*, e nella sottofase SC2 mesi 85-93 *"dal mese T0+85 può essere completato lo smantellamento della pista di uscita della A32 utilizzata per il carreggio e completati i lavori della nuova sede della SP024"*. Pare intendersi dunque che il trasporto dei materiali da Salbertrand alla Maddalena via Susa si interrompa al mese T0+84, in contrasto con numerosi altri documenti progettuali in cui questo termine è indicato al mese T0+114. Non si comprende la natura di tale discrasia.

Nel progetto sono previsti, per la cantierizzazione e la realizzazione della NLTL, numerose modifiche e deviazioni delle infrastrutture esistenti che riguarderanno la linea ferroviaria storica, l'autostrada A32, la strada statale 25, la strada provinciale 24 e altra viabilità locale.

Tali interventi, il cui impatto non può considerarsi trascurabile, sono parzialmente elencabili nella sequenza temporale seguente:

1. costruzione di sede provvisoria SS 25,
2. deviazione provvisoria via Montello,
3. realizzazione del sottopasso provvisorio in Borgata Chiodo,
4. realizzazione di tre rotatorie (SS 25 a San Giuliano, a sud dell'area Sitaf e allo svincolo A32),
5. realizzazione del canale di scarico,
6. realizzazione del nuovo svincolo A32,
7. deviazione SP24,
8. costruzione del sottopasso "Traduerivi",
9. spostamento bealera grande di Bussoleno,
10. realizzazione del sottopasso SS25 e del collegamento ai campi sportivi,
11. deviazione provvisoria dell'A32,

12. costruzione del sottopasso autostradale per la NLTL,
13. innalzamento dell'autostrada A32,
14. deviazione della ferrovia attuale,
15. demolizione del sottopasso di via Montello e realizzazione del nuovo,
16. innalzamento ferrovia attuale e smantellamento della deviazione,
17. demolizione della deviazione dell'autostrada A32.

Si tratta di lavori che richiedono una discreta massa di materiale e che producono volumi non trascurabili di residui di distruzione dei manufatti esistenti e di scavi necessari alla loro realizzazione. Non pare che tali quantità siano state conteggiate nei bilanci complessivi. Di conseguenza è stato trascurato l'impatto sia dei lavori sia dei relativi trasporti via camion. La mancanza è tanto più censurabile considerando che queste opere dovrebbero svolgersi nel periodo di maggior incidenza degli spostamenti dei materiali prodotti dagli scavi dei tunnel.

Ammodernamento ferrovia esistente tra Bussoleno e Avigliana

Come già segnalato per il precedente progetto definitivo PD2, non sono stati presentati documenti relativi alle opere previste per l'adeguamento della linea storica nel tratto ricompreso tra Bussoleno e Avigliana. Tracce di queste attività si possono trovare nelle descrizioni generali del progetto ovvero nel documento PRV C30 0053 "Relazione di sintesi dei costi di investimento" ove si cita in modo generico "Inoltre bisogna sommare gli 81 milioni di euro di contributo per i lavori di miglioramento della capacità della linea storica tra Avigliana e Bussoleno...".

Se queste opere rientrano nel budget complessivo della NLTL, non si comprende per quale motivo non siano ricomprese come documentazione progettuale nel pacchetto in esame. La mancanza appare ancor più grave se si considera il fatto che le opere non riguarderanno solo la tecnologia di linea, ma certamente interesseranno anche il problema delle barriere al rumore con diretti impatti sul territorio.

Sono infatti numerosi i comuni attraversati dalla ferrovia esistente e non viene data ad essi la possibilità di verificare l'impatto ambientale di tali opere. Se poi questa verifica fosse rimandata ad una fase successiva, ci troveremmo nuovamente di fronte ad uno spaccettamento inaccettabile e non rispondente alla legislatura vigente delle verifiche degli impatti ambientali dell'opera. Opera (NLTL) che, come già ricordato in altri paragrafi, è un "unicum" e non un insieme di sottoprogetti scollegati tra di loro.

OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE 19/2015

La società TELT sas ha consegnato, insieme alla documentazione progettuale relativa alla variante di cantierizzazione, il documento PRV C30 TS3 7150 A APNOT "Ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 19/2015". Gli stessi proponenti motivano così lo scopo del documento "Il Progetto di variante riguarda esclusivamente le opere e la cantierizzazione modificata rispetto a quanto approvato dal CIPE con Delibera n. 19/2015. Si è ritenuto invece di ottemperare in questa fase, garantendo l'unitarietà del progetto, alle prescrizioni della Delibera CIPE suindicata che riguardano tematiche aventi particolare rilevanza, quali la gestione delle terre e rocce da scavo e del monitoraggio ambientale, e che risultavano comunque ottemperabili già in questa fase ... rimandando alla fase esecutiva l'ottemperanza complessiva del quadro prescrittivo."

E' opportuno ricordare in primo luogo che, contrariamente a quanto affermato dai proponenti, "l'unitarietà del progetto" è tutt'altro che garantita. Si vedano al proposito le numerose critiche espresse dagli scriventi all'interno delle osservazioni già presentate.

In secondo luogo, nonostante quanto dichiarato dai proponenti nella frase citata e nell'avviso pubblicato il 10 luglio 2017 sui quotidiani LaStampa e LaRepubblica per l'avvio del procedimento di valutazione ambientale, non corrisponde al vero che i comuni di Mompantero, Mattie, Bussoleno, Chiusa San Michele, Caprie, Condove, Susa, Torrazza Piemonte, San Didero e Avigliana non siano interessati da variazioni significative dal punto di vista ambientale, giustificando così la loro esclusione dal nuovo studio di impatto ambientale, e, soprattutto, dalle procedure autorizzative in corso. Sul punto, oltre alle osservazioni degli scriventi già richiamate, si vedano le contestazioni inviate dall'Unione Montana Val Susa e dai Comuni di Caprie e Torrazza Piemonte.

Infine, secondo l'elenco allegato alla Delibera CIPE 19/2015, soltanto le prime tre prescrizioni sono "relative al Progetto Esecutivo" dovendo intendersi, quindi, che tutte le rimanenti 232 dovessero essere ottemperate prima di quella fase. Così non è (ancora) avvenuto, come ammettono gli stessi proponenti nel documento in oggetto.

Il citato PRV C30 7150 elenca tutte le 235 prescrizioni imposte dal CIPE nell'autorizzazione del progetto definitivo. Di quelle ritenute ottemperate ne riporta una breve descrizione. Alcune di queste riguardano diversi comuni, tra i quali, ad esempio, Susa, Mompantero e Avigliana. Il loro mancato coinvolgimento produce esiti paradossali: a loro totale insaputa potrebbero venir considerate esaudite - oppure no, oppure da integrare ulteriormente - prescrizioni che incidono sui loro territori. Infatti, se non venissero coinvolti nell'attuale fase procedurale, non potranno esprimersi mai più sugli stessi temi.

Pertanto, come anticipato nelle precedenti osservazioni già inviate, si è proceduto ad un esame puntuale del documento in oggetto, ritenendo che, contrariamente a quanto affermato dai proponenti, molte prescrizioni non siano state affatto ottemperate o lo siano state parzialmente, o, ancora, siano state indebitamente rinviate ad una successiva fase progettuale.

Per la sua importanza intrinseca e per la sua rilevanza ai fini approvativi, si esamina per prima proprio la prescrizione n. 235. Le altre saranno analizzate seguendo l'ordine indicato dalla Delibera CIPE.

Necessità di un "Parere Pro Veritate" da parte del CIPE

La Delibera CIPE 19/2015 ha approvato il Progetto Definitivo della parte italiana della tratta internazionale, subordinando il parere favorevole all'ottemperanza di 235 prescrizioni. L'ultima era così formulata (dalla Gazzetta Ufficiale n. 181 del 6 agosto 2015):

Prescrizioni di altri enti

Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione

235 In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori, così come espresso nel parere del Comune di Susa depositato nella seduta di CdS del 10 marzo 2014. Tale studio dovrà valutare e quantificare anche il costo conseguente alla qualificazione dei suddetti cantieri quali siti di interesse strategico. Laddove, in esito allo studio, dovesse essere accertata la migliore rispondenza, alle esigenze di sicurezza sopramenzionate, di siti alternativi a quelli previsti nel progetto definitivo, la approvazione degli stessi avverrà nell'ambito delle procedure delineate dall'art. 169 decreto legislativo 163/2006 e s.m.i..

15A06011

Il parere del Comune di Susa citato è il seguente



Città di Susa

PROVINCIA DI TORINO

Protocollo n. 0003217
Cat. 10 Classe 9

Susa, 07/03/2014

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capo della Struttura Tecnica di Missione
ing. Ercole Incalza

Oggetto: Richiesta di ulteriore ottimizzazione degli interventi a Susa con riduzione delle aree interessate dal cantiere in Frazione San Giuliano.
Messa in sicurezza del Fiume Dora Riparia, in territorio segusino, quale intervento preliminare al cantiere.

Le osservazioni formulate dall'Amministrazione di Susa in merito al progetto preliminare della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, hanno determinato in campo tecnico rilevanti modifiche migliorative nella definizione del progetto definitivo.

Ribadita la positività di questa interlocuzione maturata in misura significativa nella sede dell'Osservatorio, si segnala la necessità che questo processo di affinamento non si consideri compiuto, ma prosegua anche nei successivi sviluppi esecutivi e valuti anche tutte le misure di sistemazione del territorio a tutela del Comune e del cantiere stesso che, come insegna l'esperienza di Chiomonte, possono assumere grande rilevanza.

Pertanto l'Amministrazione di Susa ribadisce l'esigenza che le osservazioni e richieste contenute nella delibera n. 51 della G.C. del 14.06.2013 e nella delibera n. 4 della G.C. del 17.01.2014, relative al progetto definitivo, continuino ad essere valutate con la medesima attenzione e prese in massima considerazione anche nelle fasi a venire in quanto di fondamentale importanza per la Comunità Segusina. Infatti esse sono espressione delle preoccupazioni e delle aspettative relative alla salute, all'ambiente, al lavoro, alla formazione e allo sviluppo della Giunta Comunale e dei Capogruppo di Maggioranza e di Minoranza di Susa.

Si chiede quindi che negli sviluppi del progetto esecutivo, nella cantierizzazione e nello studio delle misure di tutela dell'area d'intervento, si tenga presente la necessità di minimizzare ulteriormente l'impatto in Frazione San Giuliano, studiando modalità idonee a ridurre aree e tempi di lavoro in loco. La richiesta, in linea con le considerazioni espresse nella delibera n. 51 del 14.06.2013, nella delibera n. 71 della G.C. del 04. 10 2010 e n. 32 del C.C. del 08.11.2010, deve essere accolta per la tutela della qualità della vita dei residenti, per l'economia del territorio nonché per l'ordine pubblico nel Comune, a cui fanno capo gli interventi più significativi della Torino-Lione.

L'esame della carta di sintesi idrogeologica di Susa ha inoltre messo in evidenza **la necessità di intervenire per ragioni di sicurezza territoriale sull'arginatura del Fiume Dora in ambito segusino**, quale opera preventiva, indispensabile alla sicurezza e alla tutela del territorio comunale su cui si intende collocare il cantiere della Nuova Linea Ferroviaria. L'intervento si deve ovviamente affiancare alle opere richieste nelle delibere di Consiglio e di Giunta, finalizzate a rendere sostenibile i tempi e le modalità delle lavorazioni in oggetto.

Con stima

e le delibere citate in esso dal Sindaco di Susa approfondiscono sostanzialmente le stesse richieste.

Alla luce di quanto premesso, si ritiene che la Prescrizione 235 sia stata interpretata in maniera non corretta dai proponenti, i quali, di conseguenza, hanno sviluppato un progetto di variante esclusivamente declinato secondo il modello della sicurezza intesa come **security** e non come **safety**.

L'argomentazione secondo la quale il CIPE avrebbe inteso solo la prima caratteristica, in quanto ha chiesto di *“valutare e quantificare anche il costo conseguente alla qualificazione dei suddetti cantieri quali siti di interesse strategico”*, non sembra dirimente. Infatti, nel Progetto Definitivo approvato, le aree di cantiere previste erano sostanzialmente tre: Susa, Chiomonte e Giaglione (Val Clarea). Di queste, solo una (Chiomonte) aveva già ottenuto la qualifica di sito strategico con la Legge 12 novembre 2011 n. 183 (Legge di stabilità 2012) all'art. 19 (Interventi per la realizzazione del corridoio Torino-Lione). Conseguentemente il CIPE, in previsione della possibilità - allora solo eventuale - di interessare nuove aree, correttamente ricordava che tutte avrebbero dovuto ottenere la qualifica di sito strategico e che, quindi, i relativi costi dovevano essere inseriti nel complesso delle nuove valutazioni.

Gli stessi proponenti, d'altronde, intendono così la ratio della Prescrizione 235, tanto da scrivere nel documento PRV C30 7150 *“La sicurezza dei lavoratori - come ricorda la determinazione n. 4/2006 del 26 luglio 2006 dell'ANAC - è infatti materia di elevata rilevanza sociale che trova fondamento nella Costituzione (Art. 32 e Art. 41, comma 2) e nel diritto comunitario. Come significativo fattore di garanzia del diritto alla salute, costituisce bene inderogabile a rilevanza pubblicistica e in quanto tale sottratta alla disponibilità di chiunque ne debba determinare i suoi contenuti in applicazione di leggi e regolamenti”* (pag. 2).

Salvo poi, poco dopo, virare in direzione opposta *“L'obiettivo del lavoro è stato quello di individuare la configurazione dei cantieri che fosse in grado di limitare l'impatto negativo che eventuali manifestazioni di contestazione violenta potessero avere nei confronti delle maestranze e della popolazione e, in secondo luogo, delle attività connesse con la realizzazione dell'opera. L'analisi delle alternative è stata svolta a partire dalla valutazione delle problematiche di **security** (grassetto nostro, NdR) dei diversi cantieri, sia con riferimento al progetto definitivo approvato che rispetto alle possibili localizzazioni alternative”* (pag. 3). E più oltre: *“è stata unanimemente apprezzata la Configurazione #3, come quella più aderente a limitare il rischio della sicurezza dei cantieri in rapporto ai quattro aspetti considerati: conseguenze sulla popolazione, conseguenze sulle maestranze, conseguenze sulla continuità operativa e tutela dei beni della società”* (pag. 5).

Il dubbio qui esposto viene anche confermato dall'inserimento della Prescrizione 235 nel paragrafo “Prescrizioni di altri Enti”, in tal modo dimostrando che l'esigenza sollevata deriva esclusivamente dal parere espresso dal Comune di Susa che, come sopra evidenziato, atteneva a preoccupazioni di tipo sanitario, ambientale e sociale (“safety”) all'interno delle quali la componente “security” aveva un ruolo marginale (nella Delibera 19/2015 le prescrizioni sono elencate in base all'ente che le ha imposte; ad esempio, il MATTM quelle dalla n. 1 alla n. 184, il MIBAC dalla n. 185 alla n. 233 e la CIG solo la n. 234).

Tale interpretazione si può ritrovare in ulteriori documenti, ad esempio nella lettera del Sindaco di Salbertrand del 3 marzo 2016 prot. 639/6.5 (citata come esempio di *“atteggiamento meno ostile”* dai proponenti nel documento “Sintesi studio sicurezza cantieri Italia” pag. 38) dove si esprime *“l'interesse e la disponibilità del Comune di Salbertrand ad ospitare nel proprio territorio attività produttive connesse alla realizzazione dell'opera sopra menzionata quale occasione di promozione dello sviluppo economico del territorio medesimo”* senza alcun accenno a cantieri-fortino sorvegliati 24h/g da FF.OO. e FF.AA.

Si ritiene pertanto opportuno, prima di proseguire nelle procedure autorizzative, richiedere al CIPE una corretta interpretazione “pro veritate”. L'argomento è dirimente e primario. L'impostazione tutta concentrata sulla difesa da possibili aggressioni esterne ha infatti informato ogni aspetto della progettazione della variante, dal basilare studio del raggruppamento INTEL sulle alternative delle aree

di cantiere - comparate tra loro unicamente mediante parametri “militari” - ai layout cartografici che descrivono recinzioni anti-intrusione, strade perimetrali a esclusivo uso di FF.OO. e FF.AA. e sistemi di illuminazione fortemente impattanti. Ne deriva che, ad esempio, nella Conferenza di servizi regionale del 29 agosto 2017, è stata evidenziata l’obbligatorietà di ottenere, dal Ministero dell’Interno o da una sua rappresentanza locale, la dichiarazione di “non altrimenti localizzabilità” del cantiere di Salbertrand, il quale, in caso contrario, non potrebbe essere autorizzato perché ricadente nelle fasce “A” e “B” del PAI. Oppure, che i proponenti, nella citata “Sintesi studio sicurezza cantieri Italia”, hanno segnalato *“la pubblicità che la Legge impone a tutte le procedure”* come una *“comoda fonte informativa aperta per gli oppositori”* (pag. 46).

Le nuove localizzazioni proposte hanno dunque ragioni esclusivamente legate all’ordine pubblico e - nonostante alcune affermazioni dei proponenti già criticate dagli scriventi - non comportano miglioramenti verificabili sulle componenti ambientali. Anzi, sono peggiorative e contraddittorie. Si confronti, per un esempio paradossale, quanto prescrive la “Sintesi studio sicurezza cantieri Italia” a pag. 20: *“si suggerisce la piantumazione esternamente alla recinzione di essenze arboree autoctone, come ad esempio rosacee della famiglia della Piracanta (dotata di spine lunghe e rigide, NdR). Tali essenze costituirebbero anche un’efficace barriera per la fauna evitando così l’interazione con le attività di cantiere”* con i propositi raccontati nel SIA e nella Valutazione di Incidenza relativamente al mantenimento di corridoi faunistici aperti per i naturali spostamenti degli animali selvatici.

In conclusione, tale impostazione rileva molto sulla localizzazione dell’opera. Una sua corretta spiegazione è quanto mai opportuna in vista dei successivi appuntamenti procedurali (Conferenza dei servizi nazionale) che, appunto, dovranno esprimersi soprattutto sulla “localizzazione”.



L’applicazione totale del principio “security” ha, infine, un’altra grave conseguenza, in questo caso di sottostima. Come già denunciato dagli scriventi nelle precedenti osservazioni, in ogni valutazione presente e passata manca del tutto il calcolo degli impatti dei mezzi delle FF.OO. e delle FF.AA. Sono numeri rilevanti se, come affermato in molte occasioni dalla stessa TETL/LTF, si stimano circa 4

soldati impiegati per ogni addetto operativo (relativamente al solo cantiere per il cunicolo geognostico). Un progetto di variante completamente declinato nel senso descritto avrebbe potuto – almeno – precisare le quantità dei mezzi militari, le loro tipologie, gli spostamenti previsti e soprattutto le loro emissioni (di solito, più impattanti dei corrispondenti mezzi civili). Tanto più alla luce della necessità di qualificare anche le nuove aree come “siti strategici di interesse nazionale” (“Sintesi studio sicurezza cantieri Italia” pag. 20 “*Appare auspicabile che la normativa sia estesa al fine di poter garantire un’analoga protezione anche per i siti ubicati al di fuori del Comune di Chiomonte*”).

Tale mancanza predittiva compromette anche la significatività di ogni possibile Piano di Monitoraggio Ambientale. I proponenti esaltano in molte occasioni le esperienze derivate dal cantiere del cunicolo geognostico. Proprio quanto si è verificato dal 2011 in quell’area, riguardo agli impatti delle installazioni militari, dovrebbe indurre ad una più corretta disamina delle loro conseguenze future. A titolo di esempio, si osservi la fotografia sopra riportata (lecitamente scattata dagli scriventi il 12 dicembre 2015). Una centralina di rilevamento della qualità dell’aria raccoglie i campioni nelle immediate vicinanze del camino da cui escono i fumi di una stufetta, alimentata a kerosene, utilizzata dai soldati per scaldarsi durante i freddi inverni valsusini. Una delle tante installate lungo il perimetro del cantiere. E’ evidente che ogni possibile misurazione è completamente falsata e quindi del tutto inattendibile.

D’altronde, la problematica è ben nota ai proponenti e agli enti di controllo. ARPA scrive infatti nel 2013 “*Risulta anomalo il picco di 98 µg/m³ del 19/07/2013 nel sito di Giaglione e i primi dati disponibili per il sito della Maddalena tra 26 agosto e il 13 settembre. Il sito Chiomonte - La Maddalena è quello più prossimo al cantiere e risente in termini di polverosità anche della movimentazione dei mezzi delle forze dell’ordine o di altri soggetti*” (Valutazione dei dati del Monitoraggio Ambientale - Fase di Corso d’opera - Rapporto del 17 dicembre 2013, pag. 2) e nel 2017 “*Tali verifiche hanno permesso di accertare che gli anomali picchi di polveri riscontrati dal contaparticelle erano stati acquisiti in un periodo in cui i lavori erano sospesi per le vacanze natalizie e che il fenomeno era attribuibile allo stazionamento di mezzi mobili delle forze dell’ordine con motore acceso in prossimità dello strumento di monitoraggio*” (Sintesi dell’attività di ARPA - Anno 2016, 27 febbraio 2017, pag.11).

PRESCRIZIONI DEL MATTM E DELLA CTVIA

Prescrizioni relative al Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) da 4 a 15

Richiamando tutte le critiche sollevate nel merito dagli scriventi nelle osservazioni già inviate, si ribadisce che queste prescrizioni devono essere ottemperate prima della fase esecutiva, mentre alcune non lo sono affatto (10, 11, 12, 13, 14) e altre sono espressamente rinviate alla fase esecutiva (4c).

In particolare, è dirimente conoscere la decisione del proponente relativamente alla scelta se seguire il Decreto 161/2012 oppure il 123/2017, perché da essa discendono differenti obblighi normativi e, tra essi, anche il rispetto delle prescrizioni così come sono state imposte dal CIPE - che non poteva far riferimento ad altro che al Decreto 161 allora in vigore - oppure con le modificazioni del caso che dovranno forzatamente essere introdotte nel caso di applicazione del DM 123.

Ad esempio, la Prescrizione 11 recita: “*In aggiunta ai sondaggi di cui al punto precedente, realizzare una campagna di indagini su ulteriori sondaggi e pozzetti integrativi, su tutte le aree diverse dal tracciato medesimo, sia come sito di scavo che di deposito, per le aree della Stazione di Susa, Interporto, Guida sicura e aree di cantiere o oltremodo occupate dalle lavorazioni, con riferimento, per quantità, campioni e metodi di analisi, alle specifiche di cui all'Allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati*”. E’ evidente che, se si optasse per il regime del Decreto 123/2017, tali richieste andrebbero riformulate.

In proposito, se il progetto di variante venisse approvato, sembra pacifico che tali approfondimenti vengano imposti anche per le nuove aree di Salbertrand e di Giaglione. Non si comprende allora perché i proponenti non abbiano colto l'occasione della variante per mettersi al passo con i desideri del CIPE, anche alla luce del fatto che alla data di licenziamento del documento (5 maggio 2017) non si poteva conoscere la data di entrata in vigore della nuova normativa (agosto 2017).

Le prescrizioni 12, 13 e 14 relative ai siti di Caprie e Torrazza non sono ottemperate (la relativa casella è vuota) nonostante il loro risultato sia essenziale per la prosecuzione dell'opera. Come si può, infatti, essere certi di poter allontanare lo smarino da Salbertrand in assenza dei *“documenti attestanti la reale disponibilità giuridica dei siti ad accettare le volumetrie previste dal progetto e l'assenza di elementi ostativi sui siti individuati per il conferimento dello smarino, nonché eventuali accordi e autorizzazioni previsti dalla norma vigente”*? O senza aver chiarito *“per il sito di Caprie per il quale è già stato autorizzato un progetto di recupero naturalistico connesso alla realizzazione di un impianto idroelettrico, come il progetto presentato da LTF si coordini con quanto già autorizzato”*? E per il sito di Torrazza, senza aver risolto *“la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC del Comune di Torrazza e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo”*?

Il tutto - ovviamente - ben prima di redigere il Progetto Esecutivo.

Prescrizioni relative alla componente Amianto da 16 a 26

Si segnalano gli errori nella citazione di documenti che risultano assenti (**Error! Reference source not found**) nelle risposte alle prescrizioni 19 e 21 e che, da soli, vanificano qualsiasi possibile valutazione.

Le presunte ottemperanze alle prescrizioni 17, 18, 19, 20 e 22 fanno riferimento al documento PRV CSP 0053 cioè al Piano di Sicurezza e Coordinamento. Tale Piano è stato oggetto di specifiche critiche già inviate alle quali si rimanda; qui è necessario sottolineare che non può essere considerato ottemperante alle prescrizioni della Delibera CIPE 19/2017 perché si riferisce esclusivamente ai cantieri oggetto della variante, mentre gli approfondimenti richiesti dal CIPE concernevano - ovviamente - tutte le aree di cantiere previste dal Progetto Definitivo non variato. Esiste, a onor del vero, un documento più generale (PRV CSP SIG 0012) ma non viene citato dai proponenti e comunque non risponde alle richieste avanzate dal CIPE.

Le risposte alle Prescrizioni 19, 20, 24 e 25 citano generiche “discariche” e “rifiuti” senza che esistano tali qualificazioni nel progetto definitivo o nella variante, e senza gli approfondimenti che simili risposte comporterebbero.

La Prescrizione 25 viene elusa. Infatti, chiedeva di conoscere se le quantità massime annuali previste nel progetto superassero o meno la soglia stabilita dall'allegato 4 sub allegato 1 del Decreto 5 febbraio 1998 (*poi coordinato con il DM 5 aprile 2006, NdR*) pari a 150.000 tonnellate. I proponenti esaudiscono la richiesta per quanto riguarda le rocce contenenti arsenico, mentre per quelle potenzialmente contenenti amianto rispondono che *“verrà interamente gestito in sotterraneo”* senza quantificarlo.

La Prescrizione 26 è nuovamente subordinata alla scelta del proponente se seguire la disciplina del Decreto 161/2012 oppure quella del 123/2017.

Prescrizioni relative al Quadro Programmatico e Progettuale da 27 a 40

Le Prescrizioni 27, 28 e 29 non sono state ottemperate (la relativa casella è vuota). Riguardando progetti imminenti e dei quali è conosciuta almeno in parte la cantierizzazione (Guida Sicura, ponte ad arco a Susa, ponti strallati a San Didero), non si comprende perché non siano state esaudite in questa occasione. Tra l'altro, risulta che i ponti strallati siano stati eliminati nelle ultime revisioni progettuali, ma nemmeno di questo c'è traccia nell'elaborato.

La Prescrizione 30 non può considerarsi ottemperata, perché la risposta dei proponenti riguarda soltanto i mezzi impiegati nei cantieri variati (tra l'altro, con le sottostime già denunciate dagli scriventi) e non quelli del Progetto Definitivo completo come chiesto dal CIPE.

La Prescrizione 34 non può considerarsi ottemperata. Infatti, il documento proposto (PRV C2A 0023 "Studio di esercizio evacuazione del marino con il treno") è soltanto la copia del precedente depositato nell'ambito del Progetto Definitivo (PD2 C2A 0023), per il quale il CIPE aveva chiesto approfondimenti. I proponenti si limitano, ovviamente, a sostituire la partenza dalla piana di Susa con quella da Salbertrand, senza in realtà rispondere nel merito alla domanda. Un confronto pagina per pagina tra i due documenti è illuminante. Almeno, a partire dalla pagina 21, vengono corretti gli errori di inchiostro rosso, ma le conclusioni sono identiche. TELT sas propone 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". Però 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

La Prescrizione 37 è nuovamente subordinata alla scelta del proponente se seguire la disciplina del Decreto 161/2012 oppure quella del 123/2017. In ogni caso, il documento proposto PRV C3A 6042 è già stato analizzato dagli scriventi che ne hanno denunciato le manchevolezze nelle precedenti osservazioni.

La Prescrizione 39 chiedeva di dettagliare le difese dal rischio idrogeologico "per tutte le aree di cantiere per la Piana di Susa e di Bussoleno". Non è stata ancora ottemperata, e, anzi, come ricordato in premessa, si è aggiunta la Piana di Salbertrand all'interno delle fasce "A" e "B" del PAI le cui difese ("palafitte") appaiono insufficienti (si vedano le osservazioni già presentate).

Le Prescrizioni 41, 42 e 43, relative al modello idrogeologico, non sono state ottemperate, nonostante le affermazioni contrarie dei proponenti. Infatti i documenti proposti riguardano solo le parti variate, non il progetto definitivo complessivo per il quale il CIPE chiedeva approfondimenti.

La Prescrizione 43, relativa al potenziale "effetto diga" causato dalle opere in sotterraneo, non è stata ottemperata (la relativa casella è vuota). Poiché le opere di scavo sono aumentate, è ancora più importante rispettarla (sempre prima della progettazione esecutiva).

Prescrizioni relative a Suolo e sottosuolo da 45 a 48

Nessuna prescrizione ottemperata in questa fase (le relative caselle sono vuote). Ci si attende il loro rispetto - allargato evidentemente alle nuove aree interferite - prima della progettazione esecutiva.

Prescrizione relativa a Rumore 49

Non ottemperata in questa fase (la relativa casella è vuota). La risposta dovrà pervenire prima della progettazione esecutiva, tenendo presente sia le numerose critiche esposte dagli scriventi nelle precedenti osservazioni sia le nuove aree interferite.

Prescrizioni relative a Rischio Amianto da 52 a 54

Non possono essere considerate integralmente ottemperate perché le risposte si riferiscono soltanto agli ultimi 400 m dell'imbocco est del TdB, trascurando altre tratte di scavo espressamente indicate dal CIPE. Sul punto, si vedano anche le osservazioni già trasmesse dagli scriventi. Anche in questo caso, nelle risposte viene citato l'eventuale conferimento in discarica senza che se ne trovi dettaglio nei vari elaborati depositati.

Prescrizioni relative a Ambiente idrico da 55 a 57

L'approfondimento illustrato dai proponenti è apprezzabile ma non sufficiente, perché afflitto dalle due mancanze costanti: rinvio alla fase esecutiva e riferimento soltanto alle aree variate e non al progetto definitivo. Infatti, nonostante si citi ripetutamente il Piano di Monitoraggio Ambientale PRV C3C 0160 come risposta alla prescrizione, non viene indicato per la n. 57 (la casella è vuota) relativa al monitoraggio nella zona del ponte a Susa.

Prescrizioni relative a Rumore da 58 a 60

Si possono considerare ottemperate esclusivamente in riferimento alle aree variate, non al progetto definitivo nel suo complesso come richiesto dal CIPE. Per un approfondimento delle criticità relative a questa componente, si vedano le osservazioni già trasmesse dagli scriventi.

Prescrizioni relative a Flora e Vegetazione da 61 a 62

Come in molte altre prescrizioni, le risposte riguardano esclusivamente le aree variate, non il complesso del progetto definitivo.

Prescrizioni relative alle mitigazioni e compensazioni ambientali da 63 a 70

Solo tre hanno avuto risposte (63, 67 e 70; le altre caselle sono vuote), ma non possono essere considerate esaustive perché si riferiscono soltanto alle aree variate.

PRESCRIZIONI DELLA REGIONE PIEMONTE

Imbocchi tunnels da 71 a 76

Non ottemperate (le relative caselle sono vuote). Correttamente escluse quelle riguardanti la Val Clarea, le cui opere non sono più previste all'interno della variante in esame (che deve, però ancora essere approvata).

Area La Maddalena da 85 a 87

Ottemperate.

Piano di utilizzo e gestione dei materiali di scavo da 88 a 93

Si tratta in parte di prescrizioni subordinate ancora una volta alla scelta del proponente se seguire la disciplina del Decreto 161/2012 oppure quella del 123/2017. Per un approfondimento delle criticità relative a questa componente (PUT), si vedano le osservazioni già trasmesse dagli scriventi.

Siti di deposito dello smarino da 94 a 99

Non ottemperate (le caselle sono vuote), nonostante la rilevanza degli approfondimenti richiesti, come le nn. 12, 13 e 14 riguardanti gli stessi argomenti.

Tratto dal ponte sulla Dora a imbocco tunnel di base da 100 a 104

Non ottemperate (caselle vuote).

Piana di Susa da 105 a 114

Non ottemperate (caselle vuote). Le uniche risposte vengono fornite alle prescrizioni 109 e 110, ma non sono soddisfacenti. Nel primo caso, infatti, si presenta nuovamente il documento PRV C2A 0023 "Studio di esercizio evacuazione del marino con il treno" che però è soltanto la copia del precedente depositato nell'ambito del Progetto Definitivo (PD2 C2A 0023), per il quale il CIPE aveva chiesto approfondimenti. I proponenti si limitano, ovviamente, a sostituire la partenza dalla piana di Susa con quella da Salbertrand, senza in realtà entrare nel merito alla domanda e anzi proponendo conclusioni identiche. Nel secondo caso, i documenti di riferimento PRF C2A 0011 e 0012 non sono stati presentati dai proponenti e non possono essere consultati (sul punto, si ritiene non ammissibile una semplice richiesta di integrazioni: la procedura autorizzativa dovrebbe ricominciare da capo, anche alla luce dell'assenza di altri documenti progettuali importanti). È opportuno ricordare che già in passato l'allora LTF non ha risposto ad analoghe richieste avanzate dalla Regione e dal Ministero, dichiarandosi non titolata (si veda il punto 27 del documento PP2 C30 TS3 2271).

Svincolo di Chiomonte da 115 a 128

Non ottemperate (le caselle sono vuote), nonostante la rilevanza degli approfondimenti richiesti: lo svincolo autostradale costituisce la prima opera da realizzare, secondo i cronoprogrammi presentati da

TELT sas (addirittura, il suo inizio è indicato al 1 gennaio 2017 nel Gantt riportato a pag. 38 della “Sintesi studio sicurezza cantieri” relativo alla scelta della configurazione 3 della variante).

Autoporto SITAF nel Comune di San Didero da 129 a 137

Non ottemperate (le caselle sono vuote), nonostante la rilevanza degli approfondimenti richiesti: lo spostamento dell’autoporto costituisce una delle prime opere da realizzare, secondo i cronoprogrammi presentati da TELT sas (addirittura, il suo inizio è indicato al 1 gennaio 2017 nel Gantt riportato a pag. 38 della “Sintesi studio sicurezza cantieri” relativo alla scelta della configurazione 3 della variante).

Pianificazione urbanistica n. 138

Non ottemperata (la casella è vuota) nonostante la richiesta del CIPE si riferisse ancora al Progetto Preliminare variato dal Definitivo!

Sicurezza idraulica da 139 a 141

Non ottemperate (le caselle sono vuote) nonostante la rilevanza degli approfondimenti richiesti. Si ricorda sul punto che LTF, in risposta alle richieste della Regione Piemonte (più volte reiterate) ha presentato a marzo 2014 integrazioni al Progetto Definitivo. In merito alle difese spondali - definite allora da Regione Piemonte e AIPO “... indispensabili oltre che alla piena funzionalità della nuova linea internazionale, anche per la sicurezza dell’abitato di Bussoleno ...” LTF dichiarò più volte di non essere titolata ad occuparsene perché “non rientrano nel perimetro di progetto”.

Interventi forestali da 142 a 143

Non ottemperate (le caselle sono vuote).

Beni paesaggistici da 144 a 148

Non possono considerarsi ottemperate poiché, a parte alcune caselle vuote, le restanti si riferiscono alla viabilità dell’area della Maddalena e non al complesso di tutte quelle previste dal Progetto Definitivo, come inteso dal CIPE.

Rischio amianto da 149 a 152

Ottemperate esclusivamente in riferimento alle aree variate. Si vedano sul punto le osservazioni di dettaglio già presentate dagli scriventi.

Radiazioni non ionizzanti da 153 a 154

Ottemperate, anche se la 154 presenta vuota la relativa casella (ma nelle mappe presentate sembra che le distanze richieste vengano rispettate).

Salute pubblica da 155 a 156

Non ottemperate (le caselle sono vuote) nonostante la VIS sia un importante elemento di garanzia. E’ opportuno ricordare che la VIS attualmente in corso per il cantiere di Chiomonte (Prescrizione 63 della Delibera CIPE 86/2010) doveva essere redatta prima dell’inizio dei lavori e non dopo, come invece sta avvenendo.

Valutazione di incidenza SIC/ZPS da 157 a 159

Non ottemperate (le caselle sono vuote) ad eccezione della n. 159 la cui risposta è esaustiva.

Geotecnica da 160 a 173

Non ottemperate (le caselle sono vuote).

Territorio rurale, attività agricole, fauna selvatica ed acquatica da 174 a 182

Non ottemperate (le caselle sono vuote) ad eccezione della n. 182, la cui significatività rispetto ai corridoi ecologici da preservare è fortemente compromessa dall’impostazione dei nuovi cantieri tutta declinata in base alla “security” come evidenziato in premessa (in questo caso, il suggerimento relativo alla Piracanta è particolarmente rappresentativo).

Monitoraggio ambientale del progetto in fase realizzativa da 183 (da 183.0 a 183.6) a 184

Risultano ottemperate tranne l'ultima, nella quale - a fronte del rilievo di mancata ottemperanza alle prescrizioni nn. 61 e 197 della Delibera CIPE 57/2011 - TELT sas ribadisce i principi contenuti nel Progetto Definitivo (quindi proprio quelli oggetto della censura). Si rileva inoltre che - forse - la risposta è incompleta in quanto si conclude con “:” che sembrano preludere ad una successiva spiegazione ulteriore che però non è presente nell'elaborato in questione.

PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI CULTURALI E DEL TURISMO

Prescrizioni complessive da 185 a 233.

Non ottemperate (le caselle sono vuote) ad eccezione della n. 207.

PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA

Ottemperata l'unica prescrizione 234 relativa all'impianto di comunicazione PUMA.

PRESCRIZIONI DI ALTRI ENTI

Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione

Prescrizione n. 235. Si vedano le considerazioni anticipate all'inizio del capitolo.