



Pro Natura Piemonte

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

e-mail: torino@pro-natura.it

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

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



Organizzazione Regionale
della Federazione
Nazionale Pro Natura

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

Codice Fiscale: 80090160013

1 settembre 2010

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

Regione Piemonte
Direzione Ambiente
Via Principe Amedeo 17
10123 Torino

Procura presso la Corte dei Conti
Via Roma 305
10123 Torino

Oggetto: deposito del progetto della parte italiana della tratta comune della nuova linea ferroviaria Torino – Lione, ai fini della V.I.A.

OSSERVAZIONI

1) Nel testo della comunicazione apparsa su La Stampa del 10 agosto 2010, come quotidiano a massima diffusione regionale, come prescritto dal Dpcm 10.8.88 ai fini del deposito, si legge testualmente: *“in accordo con il trattato tra l'Italia e la Francia del 29 gennaio 2001, la parte comune italo francese di competenza di Lyon Turin Ferroviaire, si estende da St Jean de Maurienne a Chiusa S. Michele”*. E, di conseguenza, viene presentato per la Valutazione di Impatto Ambientale un progetto va dal confine di stato, al Km 48+761, alla prima interconnessione con la linea storica a Chiusa S. Michele, al Km 83,003.

L'affermazione della comunicazione è assolutamente non vera.

Il trattato tra Italia e Francia firmato a Torino il 29 gennaio 2001, all'articolo 2, stabilisce che: *“Ai fini del presente accordo, si intende: II) parte comune italo francese... (quella) ... da una parte e dall'altra della frontiera, sino ai dintorni di Bussoleno-Bruzolo in Italia, e di St Jean di Maurienne in Francia”*.

Il trattato è stato ratificato in Francia dall'Assemblea Nazionale, il 20 febbraio 2002, ed in Italia dalla Camera il 18 settembre 2002 e, successivamente, dal Senato. Quindi è nel pieno della sua validità: è l'unico accordo ratificato in merito a questo progetto, e non è mai stato oggetto di modifiche.

Questo significa che LTF ha studiato, elaborato e presentato un progetto preliminare che, invece che fermarsi al Km 69, punto che corrisponde alla distanza dalla frontiera dello sbocco del tunnel di Bussoleno, tra Bussoleno e Bruzolo, che si può considerare coerente con il trattato nel progetto del 2003, è andato avanti per altri 14 Km nella tratta che il trattato stesso assegna al “gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale”, cioè RFI. Non vi è possibilità di equivoco perché il trattato precisa che i due gestori ed il promotore (Lyon

Turin Ferroviaire, in seguito indicata come LTF) possono associarsi, ma “*nel rispetto delle rispettive competenze*”. LTF quindi non ha nessun titolo per chiedere la pronuncia di compatibilità ambientale a valle del Km 69 tra Bussoleno e Bruzolo. Come non ha nessun titolo per redigere in prima persona tali progetti.

I limiti di competenza sono ricordati anche nel *Formulaire de demande Part B* pag 79 presentato all'Unione Europea ai fini del finanziamento sulla tratta comune. Si tratta quindi di impegni che valgono ai fini del finanziamento da essa erogato e di cui il governo italiano si è fatto garante.

Sorgono due questioni.

La prima è contabile: i finanziamenti di LTF vengono da stanziamenti specifici del governo, sulla base del Trattato richiamato, e non possono essere in alcun modo confusi con i bilanci di RFI che è una società per azioni. Quindi LTF ha speso soldi pubblici per presentare progetti che non spettano e lei e che sono fuori della sua tratta di competenza.

La seconda è di garanzia: i 14 Km in questione fanno parte della tratta che da 20 anni trova una fortissima opposizione in Val di Susa. Proprio mentre si dovrebbe fare un passo per aumentare le garanzie, si permetterebbe al “promotore” (LTF) di agire fuori della competenza assegnatagli creando le condizioni di massima incertezza su chi ha responsabilità dei dati, delle soluzioni progettuali e del recepimento delle prescrizioni ministeriali della VIA. Giova anche ricordare che il promotore, in base al trattato stesso, non è l’“*organismo incaricato dei lavori del tunnel di base*” e quindi, che si scioglierà, come è stata sciolta Alpetunnel, lasciando un vuoto di responsabilità su quanto ha operato e di cui si è fatta garante.

Molto probabilmente si arriverà alla soluzione incredibile già vista nel 2003. LTF ottenne il decreto di VIA prolungando la propria progettazione sino a Borgone, ma il 10 marzo dello stesso anno, e poi nuovamente il 20 dicembre, RFI, presentando con Italferr quello della parte nazionale, il cui titolo significativo è “Tratta Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno del nodo di Torino”(!), riprogettò nuovamente il tratto tra Borgone e Bussoleno, pur dicendo che teneva valida la VIA già effettuata sul precedente progetto!

In quella occasione, come in misura decisamente maggiore in questa, LTF non solo aveva speso indebitamente le risorse affidategli per un progetto preliminare ed uno studio di SIA che non le competevano, ma le aveva sprecate nella misura in cui RFI, di cui è innegabile la competenza esclusiva a valle di Bussoleno, ha poi riprogettato per conto suo.

Pertanto si chiede:

al Ministero dell'Ambiente di annullare il deposito per la tratta a valle di Bussoleno e disporre che questo avvenga secondo le competenze stabilite dall'Accordo Italia Francia del 29 gennaio 2001.

Alla magistratura contabile di accertare l'ammissibilità della spesa dei finanziamenti assegnati dal governo a LTF, e di considerare, in subordine, che lo stato di incertezza e di illegalità che si genera da una condotta non rispettosa di leggi e trattati, sin dall'inizio, non può che favorire contenziosi, dilatazioni di spese, sospensioni, ed in sostanza, un danno patrimoniale per lo stato in quella che è, in assoluto, l'opera di maggior costo mai progettata in Italia.

2) Nel testo viene ripetuto per due volte che il progetto depositato è in variante. L'affermazione è errata e fuorviante.

La pubblicazione oggetto di queste osservazioni è funzionale al deposito ai fini della procedura per la Valutazione di Impatto Ambientale. Trattandosi della V.I.A. di un progetto inserito negli elenchi dell'Unione Europea per i progetti per cui essa è obbligatoria, è una procedura autonoma e prioritaria e non dipende dalle deliberazioni del CIPE. La precedente V.I.A. di questa tratta si è chiusa con il decreto del Ministero dell'Ambiente del 4 settembre 2003. Non è possibile una riapertura e pertanto alcun equivoco sul riferimento ad essa. Comunque, le modifiche sostanziali determinano una completa ripubblicazione del progetto, come è avvenuto per RFI per la tratta nazionale della Torino Lione. Il primo progetto fu depositato ai fini della VIA il 10 marzo 2003. Successivamente RFI elaborò un secondo progetto che aboliva l'interconnessione di Caprie e modificava lo sviluppo in galleria, ed il Ministero dell'Ambiente gli impose di ripubblicarlo il 10 dicembre 2003. Questo nuovo progetto non conteneva l'indicazione di variante, pur essendo ancora aperta la procedura iniziata a marzo. La decisione era perfettamente motivata: ogni Valutazione si

basa su di un processo valutativo autonomo, sia da parte della Commissione Ministeriale che da parte dei cittadini e delle istituzioni che li rappresentano. L'attribuzione del termine "variante" nella procedura ora iniziata, lascia presumere che alcune parti dello Studio di Impatto Ambientale, che siano omesse od incomplete, possano esistere nel corpo della documentazione precedente, ormai non più disponibile per la visione pubblica. E questo è illegittimo perché la chiarezza della comunicazione è fondamentale per salvaguardare i diritti di chi ha il diritto di poter esprimere un parere sul progetto.

Il D.Lgs 152/2006 (il cosiddetto codice dell'Ambiente) all'art 40 comma 4, dice testualmente: "Nel caso di opere non realizzate, almeno per il venti per cento, entro tre anni dal giudizio di compatibilità ambientale, la procedura deve essere riaperta per valutare se le informazioni riguardanti il territorio e lo stato delle risorse abbiano subito nel frattempo mutamenti rilevanti. In ogni caso il giudizio di compatibilità ambientale cessa di aver efficacia al compimento del quinto anno dalla sua emanazione".

Il concetto pare evidente, scaduto il quinquennio bisogna ripresentare integralmente lo SIA: non esistono termini come "variante" o "aggiornamento" che indichino la possibilità di un riaggancio alla procedura precedente. Quindi l'uso che ne è stato fatto è illegittimo. Tanto più che questo progetto è radicalmente diverso per 27 Km su 34 Km di sviluppo totale e con sensibili cambiamenti per i 7 restanti. Cambia anche il modello di esercizio come è evidente dalla soppressione della piattaforma di scartamento dei treni merci rispetto ai treni Alta Velocità, che nei progetti del 2003 occupava quasi tutta la piana tra Bussoleno e Borgone, e che è assolutamente necessario avere in quel tratto e per quella lunghezza.

In una prossima lettera di osservazioni rileveremo come lo Studio di Impatto Ambientale abbia delle carenze sostanziali rispetto ad alcuni dei punti dei Dpcm 10.8.88 e Dpcm 27.12.88, ancora in vigore: al momento segnaliamo solo che nessuna carenza può essere giustificata dall'esistenza di una precedente procedura di VIA, e che l'uso di un termine fuorviante importante, determina l'invalidità della comunicazione sui quotidiani e quindi dell'avvio di tutta la procedura.

Di fronte a motivi di per sé evidenti come l'errato riferimento al Trattato di Torino ed all'uso di un termine che non esiste nella procedura, il proseguimento ad oltranza della valutazione, con i costi che comporta, ed il suo annullamento, determinerebbero anch'essi un danno patrimoniale allo Stato su cui si chiede l'attenzione della magistratura contabile.

Restiamo a disposizione per qualsiasi chiarimento.

Il Presidente

