

Parte Prima

Considerazioni di carattere normativo e procedurale sulla regolarità della VIA sulla tratta internazionale della nuova linea ad AV Torino-Lione

Premessa

A partire dalle considerazioni di carattere normativo e procedurale, le Associazioni ambientaliste inviano le proprie Osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata il 10 agosto 2010, ai sensi dell'articolo 165 del Dlgs n. 163/2006, sul progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), elaborati da LTF SAS, riguardanti la parte comune italo-francese della Nuova linea ad AV Torino-Lione, individuata quale *soluzione del tracciato in Italia in variante*.

Si ricorda innanzitutto che i Presidenti nazionali e legali rappresentanti delle Associazioni ambientaliste riconosciute che hanno redatto le presenti Osservazioni hanno richiesto con lettera spedita il 29 settembre (Prot. DG585/10-SLcp/wwf), alla luce della carenze e delle lacune riscontrate, l'interruzione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in esame e il conseguente avvio di una nuova procedura di VIA, una volta che sarà resa disponibile tutta la documentazione nella sua completezza necessaria al regolare svolgimento dell'istruttoria.

Infatti, la documentazione presentata da LTF SAS, a giudizio delle scriventi associazioni:

1. non è accompagnata da un'**analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario** così come stabilito dall'articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003), ma soltanto da valutazioni socio-economiche ampiamente lacunose;
2. presenta una **Relazione di Incidenza** che non risponde ai requisiti richiesti dalla Direttiva 92/43/CEE, né a quelli previsti dalle leggi italiane che l'hanno recepita, in particolare il DPR 357/97 (Allegato G) ed il DPR 120/03, né alle Leggi regionali vigenti in materia (DPGR 16/R/01 e LR 19/09);
3. non consente di valutare correttamente l'**opzione zero**, e quindi le alternative, poiché non vengono resi disponibili per il pubblico gli esiti di valutazioni riguardanti l'*Opzione Zero* e l'*Opzione Zero senza Gronda*, che - come è confermato nella Sintesi non tecnica - sono relativi al progetto ancora non presentato della cd "tratta italiana", entrando così in contrasto con quanto stabilito dall'art. 184, c. 1 del DLgs n. 163/2006;
4. non presenta un quadro completo e credibile degli **aspetti idrogeologici, geologici e geotecnici** (in particolare con riferimento al tunnel dell'Orsiera), che soddisfi quanto richiesto all'art. 164 e all'Allegato XXI del DLgs n. 163/2006.

Osservazioni puntuali di carattere normativo e procedurale

In attesa di avere un riscontro, nei termini di legge, alla richiamata richiesta di interruzione della procedura formalizzata lo scorso 29 settembre le scriventi associazioni ambientaliste si soffermano sugli elementi di contrasto e/o di non congruità degli elaborati redatti da LTF SAS con la normativa e le procedure vigenti e gli standard tecnici richiesti con riguardo alla fase di progettazione preliminare e allo Studio di impatto ambientale.

Qui di seguito rispetto alle varie componenti ambientali si farà riferimento di volta in volta alla Sintesi non tecnica e alle Relazioni tecniche di progetto e dello SIA valutando i vari elementi di contrasto o contraddizione con quanto stabilito dal Codice appalti o quanto convenuto rispetto alle procedure derivanti dalla legge Obiettivo.

1. Nella documentazione redatta da LTF SAS, come argomentato nella Parte Seconda delle presenti Osservazioni, non si trova traccia dell'analisi costi-benefici del progetto complessivo, né di un bilancio aggregato e, di conseguenza la documentazione prodotta non presenta un credibile piano di fattibilità economico-finanziario: ciò emerge chiaramente dalle affermazioni contenute da pag. 7 a pag. 14 della "Presentazione della valutazione socio-economica" (Allegata allo SIA).

Né si trova traccia di elementi che giustifichino l'utilità e la redditività dell'opera nelle articolate, imprecise e alle volte falsate ricostruzioni contenute nel Capitolo 6 "La Storia del progetto" della Sintesi non tecnica, né nei due capitoli iniziali della "Relazione generale descrittiva".

C'è da rimarcare innanzitutto che ciò va in contrasto con quanto stabilito **dall'art. 2, lettera c) dell'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006.**

Queste gravi mancanze contrastano anche con **l'articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003)**, nel quale si stabilisce che: *"Per le infrastrutture di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (...) che presentano un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera stessa, la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE deve essere accompagnata da una analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione e i proventi derivanti dall'opera. Il CIPE assegna le risorse finanziarie (...), nella misura prevista dal piano economico-finanziario così come approvato unitamente al progetto preliminare, e individua, contestualmente, i soggetti autorizzati a contrarre i mutui o altra forma tecnica di finanziamento."*

2. Con riguardo, poi, ai contenuti specifici dello SIA in esame c'è subito da rilevare che con la presentazione da parte di LTF della sola tratta comune italo-francese dal confine di Stato alla Piana delle Chiuse si procede, senza che venga presentato contestualmente il progetto di RFI, ad un artificioso frazionamento dell'opera che ipoteca pesantemente la procedura VIA.

Vengono così sottratte informazioni sostanziali che riguardano il traffico atteso e previsto, le caratteristiche tecniche di realizzazione dell'opera (anche e soprattutto per quanto riguardo l'accesso al nodo di Torino, la configurazione della cintura merci e le interconnessioni con le linee esistenti) e quindi i reali impatti di un'infrastruttura che dovrebbe nascere per collegare Lione a Torino e bypassare il capoluogo piemontese per *innestarsi sulla linea ad Alta Capacità Torino-Milano in Comune di Settimio Torinese* (Sintesi non tecnica, pag. 8).

Alla luce di questa scelta appare risibile e non verificabile, nell'ambito della presente procedura di VIA, l'affermazione paradossale contenuta a pag. 12 della Sintesi non tecnica. Laddove LTF indica

tra i punti della *risposta* che il proponente vuole fornire *nell'ambito dell'analisi ambientale* ci sarebbe anche quello della:

- Unitarietà di approccio con la tratta nazionale. I Gruppi di lavoro de due proponenti LTF-RFI, hanno condiviso parti dello Studio ed operato in analogia di metodo laddove necessario e possibile in relazione alle caratteristiche del territorio e ai tempi di progetto

Ed ancora più censurabile, in assenza di qualsiasi informazione sulla tratta che RFI sta progettando dalla Piana delle Chiuse a Torino con bypass per Settimo Torinese, che nella Relazione generale descrittiva del progetto (pag. 17) si asseveri, contro ogni evidenza, che tra *i principi generali della progettazione* a cui ha fatto riferimento LTF ci sia quello di *realizzare un progetto "unitario" e affidabile sul piano paesaggistico, architettonico, ambientale ed economico (!)*.

In realtà la scelta di LTF di fatto, in assenza della contestuale progettazione e sottoposizione a VIA della *tratta nazionale*, è ingannevole e fuorviante proprio perché, sottraendo informazioni indispensabili per valutare le caratteristiche tecniche e di sviluppo lineare dell'infrastruttura nella sua completezza, non consente di valutare nella loro unitarietà gli impatti sulle varie componenti ambientali, mettendo in discussione la regolarità dell'istruttoria così come viene definita e descritta **all'art 182 del Dlgs n. 163/2006**.

La mancanza di elementi sostanziali del progetto nella sua unitarietà emerge chiaramente dalle pagine della Relazione generale descrittiva dedicate alla Definizione del modello di esercizio (Capitolo 5.5) che a pag. 22, ad esempio riportano quanto sarebbe stato valutato nell'Osservatorio con riguardo al fatto che *la linea di Gronda Settimo-Orbassano non potrà essere disponibile prima del 2020-2021 o alla tratta Orbassano-Avigliana per risolvere le situazioni di circolazione congestionate su tale tratta evidenziate dalle valutazioni preliminari di traffico sinora condotti*.

LTF così non fa altro che evidenziare che elementi sostanziali quali quelli delle scelte progettuali relative alla tratta di bassa valle tra Avigliana ed Orbassano, della cintura merci, all'innesto nel nodo di Torino, del bypass verso Settimo torinese sono tutt'altro che marginali nella valutazione del progetto nella sua unitarietà, confermando appieno le contestazioni delle scriventi Associazioni ambientaliste.

A proposito dei tentativi strumentali ed artificiosi di frammentazione delle opere vale la pena di citare la **Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996**, avente come titolo "Procedure di valutazione di impatto ambientale" che, con riguardo alla procedura VIA, stabilisce: "Presupposto, dunque, per il corretto svolgimento di tale procedura appare essere necessariamente la prospettazione del progetto dell'intera opera (...). Il che risponde poi alla logica intrinseca della valutazione di impatto ambientale, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre agli elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento dell'opere, anche l'interazione degli impatti indotti dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa."

Quindi, il *frazionamento* di un intervento non consente il regolare svolgimento della procedura VIA, in quanto, come riportato sempre nella Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996: "diversamente verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura VIA, attraverso la sottoposizione ad essa di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento circa i 'livelli di qualità finale', di una pronuncia di compatibilità ambientale

asseritamene non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge.”

3. Clamorose sono poi le affermazioni contenute nel capitolo 7 della Sintesi non tecnica riguardo all’opzione zero (pag. 25), che confermano come LTF non sia assolutamente intenzionata a dimostrare come sia pervenuta ad escludere questa opzione, che è parte integrante della valutazione delle alternative, visto che, in assenza di un progetto preliminare unitario, che includa anche la c.d. *tratta italiana*, l’individuazione della “alternativa zero”, **così come stabilito dall’art. 184, c. 1 del Dlgs n. 163/2006** è, per ammissione della stessa LTF, impossibile.

A pag. 25 della Sintesi non tecnica infatti si legge: “Gli esiti dello studio evidenziano che sarebbe da attendersi una saturazione non sostenibile fin dal 2018 per molte sezioni del nodo di Torino a seguito dell’attivazione del servizio metropolitano 2012 e successivo incremento al 2018 nell’ipotesi dell’Opzione Zero. Ciò comporterebbe insostenibilità dell’esercizio sulla linea storica sia nel caso di Opzione Zero che nel caso di Opzione Zero senza Gronda (con il termine “Gronda” si indica la tratta della Torino-Lione compresa tra Orbassano e Settimo), per tutta la tratta sino a Modane a iniziare dal 2023”.

Benissimo, verrebbe da dire, se la Sintesi non Tecnica, lo Studio di Impatto ambientale e il progetto preliminare (e le relative relazioni), depositate ai fini della VIA da LTF il 10 agosto scorso, fossero relative alla linea Torino-Lione nel suo complesso e non alla tratta comune italo-francese, escludendo la c.d. *tratta italiana*.

Si aggiunga che, come argomentato nella Parte Seconda del presente documento, proprio con riguardo alla Definizione delle alternative di tracciato e all’analisi multicriteri, LTF non ha tenuto in alcuna considerazione nella sua valutazione comparativa, le alternative presentate nell’Osservatorio tecnico dalla provincia di Torino e quelle descritte nell’ambito dello Studio FARE.

Le alternative indicate nella documentazione prodotta da LTF con le lettere A-B-C-D-E-F-G, come ricordato sempre nella Parte Seconda delle presenti Osservazioni, non corrispondono a quelle proposte dai rappresentanti degli enti locali nell’OT, ma sono elaborazioni proprie, del tutto parziali e incomplete sviluppate dal gruppo di progettazione della stessa LTF.

LTF per il modo con cui ha affrontato il tema delle alternative sino all’opzione zero, elemento fondamentale nella procedura di VIA, conferma e rende ancora più grave la palese elusione/violazione **dell’art. 184, comma 1 del Dlgs n. 163/2006 con riguardo, appunto, alla valutazione delle alternative sino all’opzione zero e dell’art. 183, commi 1 e 2 del Dlgs n. 163/2006** che descrivono accuratamente i contenuti dello SIA, con riguardo non solo ai *principali effetti che il progetto può avere sull’ambiente* ed alla *descrizione sommaria delle alternative* ma anche sotto l’aspetto della *indicazione delle principali ragioni della scelta*. Tutte informazioni che vengono di fatto omesse quando si omettono parti sostanziali della descrizione unitaria del progetto anche per gli aspetti di realizzazione e di esercizio dell’infrastruttura.

E’ bene ricordare a quest’ultimo proposito anche che la valutazione delle compatibilità ambientali, sociali ed economiche di un progetto è propria della procedura VIA, come correttamente evidenziato dalla **Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326** recante “Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale” laddove dice che: “...va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo contenuti tecnici ma altresì, quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente

minore impatto ambientale, attraverso comunque, una analisi dei costi dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali”.

Tutte informazioni nell'ambito della procedura VIA che LTF non riesce, né può fornire in assenza del progettazione unitaria della nuova linea Torino-Lione e di una valutazione comparativa di tutte le alternative prese in esame nel corso del tempo. Fatto questo che priva il pubblico di informazioni essenziali e non gli consente di valutare i vari impatti dell'opera presa nel suo complesso.

4. Un altro elemento che va rilevato è l'assenza di alcuni documenti componenti il progetto preliminare o l'incomprensibile lacunosità di alcune delle relazioni illustrative esplicitamente previste dalla normativa vigente.

Si segnala subito che LTF non ha prodotto, come documentato nella Parte Quinta delle presenti osservazioni, lo **Studio di inserimento urbanistico** esplicitamente e logicamente richiesto quale *documento componente* il progetto preliminare ai sensi della **lettera l) dell'art. 1 e a dell'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006**, il che rende carente anche la relazione tecnica sull'uso del suolo (urbanistica, vincoli) prevista **dall'art. 3 del già richiamato Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006**.

Inoltre, si segnala che gli **elaborati idrogeologici, geotecnici e geologici** redatti da LTF SAS, contenuti tra l'altro nella “Relazione generale”, nella “Relazione idrogeologica di sintesi”, nella “Relazione punti acqua e analisi di rischio”, sono ampiamente lacunosi, come documentato nella Parte Terza delle presenti osservazioni, soprattutto per quel che riguarda il tunnel dell'Orsiera, e presentano, a giudizio delle scriventi associazioni, ampie e immotivate mancanze anche con riguardo alla galleria di base e alla Piana delle Chiuse.

Tra gli aspetti che non vengono trattati o vengono trattati con eccessiva superficialità ci sono quelli, solo per citarne alcuni come esempio, relativi a: le portate idriche attese nella galleria di base e nella galleria dell'Orsiera; il chimismo e la temperatura delle acque provenienti dalla galleria di base; la captazione delle acque provenienti dalle gallerie; i punti d'acqua; il modello idrogeologico e l'interferenza con le sorgenti acquedottistiche del Penturello (Vaie) del tunnel dell'Orsiera; le frane e la loro mitigazione, ai due imbocchi (est ed ovest) dell'Orsiera; le interferenze con le acque di superficie e la falda nella Piana delle Chiuse.

Questi ultimi elaborati presentano molte parti, come specificato ed illustrato nella Parte Terza delle presenti osservazioni, con riferimento alle specifiche componenti ambientali, in alcun modo corrispondenti per ampie parti a quanto richiesto **dalla lettera B), terzo punto, dell'art. 2 e dall'art. 5 dell'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006** e dall'**Allegato VII ex art. 22 del Dlgs 152/2006 e ai contenuti tecnici e grafici di cui.**

Accertamenti del tutto parziali e incompleti, che inficiano l'attendibilità e la credibilità di questi elaborati, emergono, come documentato nella Parte Quinta delle presenti osservazioni, anche dalle Relazioni archeologica e paesaggistica i cui esiti dovrebbero essere contenuti nella relazione illustrativa del progetto preliminare come richiesto **dalla lettera B), quarto punto, dell'art. 2 dell'Allegato XXI, ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006.**

5. Si aggiunga che la documentazione prodotta da LTF per la VIA in questione non corrisponde assolutamente agli standard previsti per gli Studi di Impatto Ambientale sotto vari profili:

A) alla luce delle Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale - che sono ancora quelle stabilite dal **DPCM 27 dicembre 1988**, alle quali si sono uniformati e si uniformano,

nella prassi, anche i progettisti delle cosiddette infrastrutture strategiche - le scriventi associazioni dubitano fortemente che la mancata presentazione in VIA della c.d. *tratta italiana* consenta di ritenere il progetto preliminare LTF rispondente agli standard tecnici previsti e vigenti oggi in Italia, con riferimento sia ai ripetuti rimandi alla completezza del progetto che alla valutazione complessiva dell'impatto ambientale, così come sono definiti nel Quadro di riferimento progettuale (art. 4 del DPCM citato) e nel Quadro di riferimento ambientale (art. 5 del DPCM citato);

B) c'è da aggiungere che **l'Allegato VII, ex art. 22 del Dlgs. 152/2006**, con riferimento ai contenuti dello Studio di Impatto ambientale, stabilisce, ad ulteriore conferma dell'esigenza di poter/dover valutare l'impatto dell'opera nella sua unitarietà, che questo deve tra l'altro contenere *una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari e cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente: a) dovuti all'esistenza del progetto; b) dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali (...)*”,

C) infine, si deve considerare che data l'impostazione ampiamente lacunosa della Sintesi non tecnica (documento prioritario per la consultazione del pubblico) redatta da LTF, questa non pare assolutamente corrispondere né ai requisiti di completezza delle informazioni documentali e grafiche, né all'esigenza di consentire *un'agevole comprensione* del progetto, richieste dall'**art. 22, comma 5 del Dlgs n. 152/2006** e men che meno essere considerate come un esauriente *riassunto non tecnico* delle informazioni che dovrebbero essere trasmesse da parte del proponente, le quali sono puntualmente descritte nei **punti da 1 a 6 del già richiamato Allegato VII, ex art. 22 del Dlgs n. 152/2006**.

6. Sotto altro aspetto c'è anche da rilevare che la Relazione di Incidenza, redatta da LTF SAS, non risponde ai dettami della **Direttiva 92/43/CEE**, né a quelli previsti dalle **Leggi italiane che l'hanno recepita, in particolare il DPR 357/97 (Allegato G) ed il DPR 120/03**, né alle **Leggi regionali vigenti in materia (DPGR 16/R/01 e LR 19/09)** e quindi agli standard tecnici per la Valutazione di Incidenza che, secondo la normativa italiana si svolge contestualmente alla valutazione di impatto ambientale.

Le osservazioni di dettaglio sono analiticamente elencate nelle seguenti Osservazioni riguardanti questi aspetti, ma fin d'ora si segnala la completa mancanza o la superficialità di molti argomenti esplicitamente richiesti dalle norme citate.

Ad esempio: con riferimento alla Direttiva 92/43/CEE manca ogni descrizione dell'“Opzione zero”; con riferimento ai DPR 357/97 e 120/03, non vengono mai discusse “la complementarietà con altri piani e/o progetti”, “la produzione di rifiuti”, “l'uso delle risorse naturali” ed “il rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate”, mentre vengono trattate con genericità “l'inquinamento e i disturbi ambientali” e “le componenti abiotiche e biotiche e le connessioni ecologiche”.

Ad ultimo, con riferimento alla L.R. 19/09, mancano “l'inquadramento dell'opera negli strumenti di programmazione e di pianificazione vigenti” e tutti “i dati e informazioni di carattere ambientale, territoriale e tecnico, in base ai quali sono stati individuati e valutati i possibili effetti che il progetto può avere sull'ambiente e le misure che si intendono adottare per ottimizzarne l'inserimento nell'ambiente e nel territorio circostante, con riferimento alle soluzioni alternative tecnologiche e localizzative considerate ed alla scelta compiuta”, mentre sono carenti i capitoli relativi alla “Normativa ambientale di riferimento vigente” e alla “Descrizione delle interferenze del progetto sul sistema ambientale”. Mentre, con scandalo del lettore, si fa ampio riferimento alla normativa vigente nella Regione Veneto (!).

7. Le scriventi associazioni contestano, infine, alla luce del percorso amministrativo, tecnico ed istituzionale che discende dall'Accordo di Palazzo Chigi del dicembre 2005 e che è stato comunicato ufficialmente anche alla Commissione europea nel luglio 2007, che LTF SAS, con l'avallo del Governo, faccia ricorso alle procedure speciali derivanti dalla legge Obiettivo, dal cui *perimetro* (come vedremo più avanti) il progetto in esame era uscito. Procedure che non garantiscono una corretta informazione e partecipazione dei cittadini e relegano gli enti locali ad una funzione puramente esecutiva delle decisioni e direttive governative.

C'è da rilevare infatti, che la procedura di VIA sul progetto preliminare della tratta internazionale della Torino-Lione, ex art. 165 del Dlgs n. 163/2006, avviata con l'avviso al pubblico su testate nazionali e locali il 10 agosto scorso, pubblicato da LTF ignora, eludendoli, gli impegni istituzionali che sono stati assunti con l'istituzione del Tavolo di Palazzo Chigi del 10 dicembre 2005, ben conosciuti (come poi vedremo) da LTF, finalizzati a *stralciare* dalle procedure accelerate e semplificate derivanti dalla legge Obiettivo (l. n. 443/2001) la valutazione di impatto ambientale della linea ad AV/AC Torino-Lione e del *cunicolo geognostico* (come in questo ultimo caso avvenne già per il *cunicolo* di Venaus), riconducendo il tutto alle procedure ordinarie.

La decisione di LTF di procedere alla pubblicazione dell'avviso sulla VIA il 10 agosto scorso costituisce una palese ed assolutamente illegittima forzatura degli impegni assunti dal Governo italiano con la costituzione del Tavolo di Palazzo Chigi del 10/12/2005, rinnovati in occasione della riunione dello stesso Tavolo del 29/7/2008 in cui al punto 6 delle decisioni assunte si demandava all'Osservatorio sulla Torino-Lione una *governance* unitaria dell'intera progettazione, che coinvolgesse a pieno titolo gli enti locali.

D'altra parte la conferma dell'avvenuto stralcio si ricava dall'Allegato "*Infrastrutture, legge 21 dicembre 2001, n. 443*", al DPEF 2008-2012 (del 28/6/2007) nel quale, con riferimento esplicito (pag. 138) alla Linea AV/AC Torino-Lione, si riporta: "*La linea AV/AC Torino-Lione è stata attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria*".

Non solo, si aggiunga che nella domanda di finanziamento presentata all'Unione europea il 17 luglio 2007 dal ministro delle infrastrutture italiano Di Pietro e dal ministro dei trasporti francese Perben e più precisamente nel "Formulaire de Demande", Parte A, pag. 24, dove si riassume l'iter, si dice chiaramente che la procedura precedente, che prevedeva l'applicazione della Legge Obiettivo, è variata: "*A seguito del cambiamento di legge di riferimento, cioè dalla legge Obiettivo alla procedura ordinaria...*" e appena più avanti che il 26 giugno 2006 il Tavolo politico presso la Presidenza del Consiglio ha deciso il **"trasferimento" dello stesso progetto di LTF e di RFI dalla cosiddetta legge Obiettivo (443/01) alla procedura ordinaria, secondo quanto stabilito dal DPR 616/77, ex art. 81, modificato dal DPR 383/94.**

LTF non ha il potere di smentire od eludere gli accordi istituzionali assunti o le decisioni ufficializzate dai Governi nella documentazione prodotta per ottenere i finanziamenti europei, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF o riportate in Relazioni approvate dal CIPE (vedi successive considerazioni sulla Delibera CIPE n. 10/2009), ma, a quanto risulta, non ha nemmeno informato preventivamente l'Osservatorio gli Enti locali interessati della decisione unilaterale del ritorno alle procedure speciali per le "infrastrutture strategiche", che, tra l'altro, non garantiscono alcuna *governance* unitaria del progetto, data la natura puramente endoprocedimentale della conferenza dei servizi di cui al **comma 4 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006 che lascia in capo all'amministrazione procedente, il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, l'istruttoria**

della decisione che viene assunta dal CIPE, ex c. 5 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006, sulla base di una valutazione da parte del Ministero, *de la compatibilità delle proposte e richieste pervenute.*

La decisione unilaterale di LTF appare finalizzata solo ed esclusivamente ad emarginare le amministrazioni locali: infatti, la funzione esclusivamente ancillare ed esecutiva assegnata agli Enti locali, rispetto alle decisioni assunte del Governo è ben riassunta nel richiamato **comma 5 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006** che descrive il meccanismo di approvazione del progetto definitivo, in cui la decisione del CIPE viene adottata a maggioranza dal CIPE sostituendo *ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato (primo periodo del comma 5 dell'art. 166)*, mentre agli enti locali compete solo ed esclusivamente *l'adeguamento definitivo degli elaborati urbanistici di competenza ed hanno facoltà di chiedere al soggetto aggiudicatore o al concessionario o contraente generale di porre a disposizione gli elaborati a tale fine necessari (terzo periodo del comma 5 dell'art. 166).*

D'altra parte, come già ricordato LTF non poteva ignorare, anche per i motivi che esporremo qui di seguito, che il progetto della Torino-Lione era stato *stralciato* dalle procedure speciali per le "infrastrutture strategiche" derivanti dalla l. n. 443/2001.

Ce lo ricorda la "Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture strategiche – presentata al CIPE nella seduta del 6 marzo 2009", allegata alla Delibera n. 10/2009 del 6 marzo 2009 del CIPE recante "Legge n. 443/2001 – ricognizione sullo stato di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto."

A pag. 27 della Relazione allegata alla Delibera CIPE n. 10/2009 si ricorda che la rilevazione presentata al CIPE è stata effettuata facendo riferimento ad un costo totale del programma delle "infrastrutture strategiche" di *116,8 miliardi di euro, al netto del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione, opera stralciata dal perimetro*, rimandando per spiegazioni alla nota 2 a piè di pagina.

In detta nota 2 viene richiamata la Sentenza n. 4482 del 23/8/2007 della IV Sezione del Consiglio di Stato che *ha dichiarato improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello della Comunità Montana Basse Valle Susa e Val Cenischia, nel presupposto che il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nell'alveo delle procedure ordinarie ex art. 81 del DPR 616/1977*" (che definisce le funzioni amministrative in capo allo Stato in materia urbanistica relativamente alle opere pubbliche).

E il fatto che LTF non potesse non sapere di questa circostanza emerge chiaramente al punto 4 della richiamata sentenza del Consiglio di Stato in cui si dice (a pag. 4) a proposito del ricorso presentato dalla Comunità Montana:

"4. L'appello può essere dichiarato improcedibile per cessazione della materia del contendere. Dal contenuto dell'atto di ricorso, emerge come le doglianze della parte ricorrente miravano soprattutto a sottoporre a scrutinio di incostituzionalità la legge 443/2001, sulla scorta della ritenuta incompatibilità con i principi di sussidiarietà e di leale collaborazione tra gli enti, incidendo inoltre sul profilo della valorizzazione delle autonomie locali ed altri ancora. In via subordinata, sempre la stessa legge veniva tacciata di mancato rispetto delle direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE, ed infine, in via derivata, veniva assunta la illegittimità del provvedimento gravato.

L'intero assetto argomentativo del ricorso viene quindi messo nel nulla dall'esibizione, da parte di LTF, della nota del Ministero delle infrastrutture – dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi regionali del 12 luglio 2006, dalla quale si evince come il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nel meccanismo ordinario di intesa di cui all'art. 81 del DPR 616/1977, come modificato dal DPR 383/1994.

Tale documentazione ha quindi evidenziato come nel procedimento in esame sia venuta meno l'applicazione della normativa primariamente contestata, riportando la vicenda nel tradizionale ambito e quindi in una maggiore partecipazione delle autonomie locali”.

Quanto dichiarato in Sentenza dal Consiglio di Stato testimonia che:

- a) LTF era ed è a conoscenza del fatto che il progetto della Torino-Lione è stato stralciato dalle procedure della legge Obiettivo;
- b) LTF, che non a caso ha prodotto al Consiglio di Stato un atto del Ministero delle infrastrutture è perfettamente a conoscenza che di sua propria iniziativa non può in alcun modo superare le decisioni assunte dall'amministrazione pubblica italiana;
- c) LTF sa perfettamente che, come confermato nella Sentenza del Consiglio di Stato, le procedure derivanti dalla legge Obiettivo non garantiscono una piena partecipazione delle autonomie locali.

Quindi, a quanto risulta, LTF ha proceduto unilateralmente, mettendo le amministrazioni pubbliche italiane di fronte al fatto compiuto, re-inserendo con gli Avvisi al pubblico sopra richiamati la linea ad AV/AC Torino-Lione nelle procedure autorizzative semplificate della legge Obiettivo, allo scopo evidente di emarginare le amministrazioni locali.

Se poi risultasse che LTF ha proceduto con l'avallo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, quindi con un atto che smentisce e supera la nota del 12 luglio 2006, richiamata dal Consiglio di Stato, i contenuti dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012 e la Delibera CIPE n. 10/2009, questo sarebbe ancora più grave perché allora starebbe in Capo al Governo la rottura unilaterale degli impegni così solennemente assunti con gli enti locali interessati, comunicati a suo tempo ufficialmente alla Commissione Europea.