



WWF® *for a living planet*®



Italia
Nostra



Gentile Dottor

Claudio De Rose

Presidente

Commissione Tecnica della Verifica

dell'impatto ambientale – VIA e VAS

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Via C. Colombo, 44

00147 ROMA

Gentile dottor

Mariano Grillo

Direzione Generale salvaguardia Ambientale

Divisione III

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Via C. Colombo, 44

00147 ROMA

Gentile architetto

Antonia Pasqua Recchia

Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali

Via San Michele, 22

00153 ROMA

Gentile Ingegnere

Gabriella Giunta

Dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche

Direzione trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica

Regione Piemonte

Via Belfiore, 23

10125 TORINO

p.c. Comunità Montana Val di Susa e Val Sangone

Via Trattenero, 15

10053 Bussoleno (TO)

Roma, 27 maggio 2011

Prot.DG241/11-SLcp-wwf

Oggetto: non rispondenza del progetto preliminare della Tratta nazionale della NLTL ai requisiti richiesti dall'art. 164 e dell'Allegato XXI del Dlgs n. 163/2006 – Diffida a procedere al rinvio del progetto preliminare a nuova istruttoria, ai sensi dell'art. 167, c. 2 del Dlgs n. 163/2006

I sottoscritti presidenti nazionali e rappresentanti legali delle scriventi associazioni hanno fatto vagliare al gruppo di lavoro tecnico, che collabora con esse, la documentazione prodotta da RFI/Italferr ai fini della procedura di VIA, ex Dlgs n. 163/2006, di cui all'Avviso al pubblico dl 28 marzo 2011, sul progetto preliminare "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione" ("Nuova linea Torino-Lione Tratta nazionale").

PREMESSO CHE:

Le scriventi associazioni, che inviano contestualmente alla presente Diffida le proprie Osservazioni alle Amministrazioni in indirizzo, (con lettera d'accompagnamento a firma dei sottoscritti, in data 27 maggio 2011, Prot.DG242/11-SLcp -wwf), entro il termine di 60 giorni stabilito per legge, vogliono chiarire subito che gli elaborati prodotti da RFI/Italferr per la procedura VIA non soddisfano in alcun modo i requisiti formali e tecnici di una progettazione preliminare, così come sono descritti e stabiliti dal Codice Appalti (**art. 164 del Dlgs n. 163/2006**) e dall'**Allegato XXI della Legge Obiettivo (ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006)**.

Le scriventi associazioni ritengono, quindi, che il progetto preliminare della Tratta Nazionale della Torino-Lione, data l'assenza di numerosissimi e sostanziali elementi progettuali prescritti dall'allegato XXI (meglio specificati qui di seguito) debba essere rinviato a nuova istruttoria, secondo la **procedura prevista dall'art. 167,c. 2 del Dlgs n. 163/2006**, in quanto, come attestano i nostri tecnici, la documentazione depositata ai fini della VIA può essere considerata solo ed esclusivamente alla stregua di uno Studio di Fattibilità .

CONSIDERATO CHE:

Nel caso specifico della documentazione della tratta nazionale della Linea Torino-Lione presentata da RFI/Italferr sono del tutto assenti moltissime informazioni ed elaborazioni tecniche e cartografiche di base che possano qualificare la documentazione presentata da RFI SpA come progetto preliminare, e che sono esplicitamente richieste per le valutazioni e gli accertamenti necessari ad opera del CIPE e della Commissione speciale di VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal combinato disposto **dall'art. 165, comma 3 e nell'art. 183, c. 2 del Dlgs n. 163/2006 e dal già richiamato Allegato XXI.**

Dall'esame della documentazione presentata da RFI SpA si riscontrano lacune macroscopiche rispetto a tutti gli standard tecnici descritti nell'**Allegato XXI** con riguardo a: i "Documenti componenti il progetto preliminare" (art. 1), la "Relazione illustrativa del progetto preliminare", la "Relazione tecnica" (art. 3), gli "Elaborati grafici del progetto preliminare" (art. 5). La mancanza di questi elaborati ha pesanti e gravi riflessi, ovviamente, sulle stesse completezza e credibilità dello "Studio di impatto ambientale e studio di fattibilità ambientale" (art. 4 dell'Allegato XXI).

A quest'ultimo proposito si specifica che le caratteristiche degli elaborati presentati sono giunte solo al grado di definizione di uno Studio di Fattibilità, e di conseguenza non consentono la valutazione della compatibilità ambientale da parte della Commissione speciale di VIA, di cui all'**art. 183, c. 5 del Dlgs n. 163/2006, né dell'accertamento della compatibilità ambientale da parte del CIPE, di cui all'art. 165, c. 7 del Dlgs n. 163/2006.**

A titolo puramente indicativo, ma non esaustivo, si può citare la mancanza dei seguenti macroargomenti ed elaborati tecnici e cartografici:

In riferimento alle Relazioni, agli Elaborati e ai Calcoli

di cui agli artt. 2, 3, 5 e 6 dell'Allegato XXI

1. Analisi costi benefici

- mancanza dell'Analisi Costi Benefici nel documento sugli *impatti locali* (tratta nazionale);
- assenza nello *studio internazionale* di ogni riferimento al costo generalizzato e calcoli anche sbagliati (rispetto al risparmio di tempi delle merci, alla scelta dell'AV passeggeri e alla incidentalità),
- capacità di autofinanziamento dell'opera praticamente nulla.

2. Opere civili e cantierizzazione

- assenza di planimetrie di dettaglio (sempre riferendosi al livello puntuale) relative ai parchi di stazione oggetto di modifica più o meno radicale (v. Avigliana e Orbassano soprattutto);
- assenza di elaborati grafici per le fasi funzionali per il passaggio dagli attuali piani del ferro a quelli di progetto (sono presenti solo documenti descrittivi);
- assenza di elaborati di dettaglio relativi alla modifica della linea storica di Avigliana;
- assenza di uno studio idrologico – idraulico di dettaglio, ad eccezione dell'analisi del torrente Sangone;
- assenza di risoluzioni tipologiche per le interferenze con il reticolo idrico superficiale;

- assenza, negli elaborati di carattere strutturale, di qualsiasi indicazione del livello di falda;
- assenza, là dove necessario, di tutte le opere provvisorie necessarie a realizzare le opere (ad esempio jet grouting, tappi di fondo, paratie con indicazioni univoche, ecc.);
- assenza dei fabbisogni idrici per i cantieri industriali e determinazione univoca delle fonti di approvvigionamento;
- assenza di elementi certi per lo scarico delle acque reflue (volumi e ricettori);
- assenza di dati per i fabbisogni energetici e relative fonti di approvvigionamento;
- mancanza di fasi provvisorie per la realizzazione di opere complesse (es. sovrappasso di Corso Allamano e relative opere ferroviarie sottostanti ovvero galleria artificiale di Grugliasco); assenza di particolari tecnici quali impermeabilizzazioni, giunti, caratteristiche dei materiali, per le opere strutturali;
- grave insufficienza, nelle rappresentazioni grafiche, delle situazioni più caratteristiche della linea (è infatti esiguo il numero di 30 sezioni caratteristiche in un contesto così articolato);
- assenza di relazioni di predimensionamento delle opere;
- assenza di relazioni tecniche sul tracciato (calcolo curve, raccordi, sopraelevazioni, ecc.)

3. Fase di esercizio

- stime irrealistiche nel cadenzamento dei treni passeggeri ad AV e dei treni merci
- vincoli insuperati sulla circolazione delle merci sulla NLTL sia nella tratta tra Avigliana e Orbassano che nella tratta tra Orbassano e Settimo Torinese;
- mancata riqualificazione dello Scalo di Orbassano in funzione dell'accessibilità dello stesso;

In riferimento allo Studio di impatto ambientale

di cui all'art. 4 dell'Allegato XXI

1. Pianificazione e programmazione urbanistica e paesistica

- assenza di riferimenti al PSR e ai piani Territoriali Forestali della Provincia di Torino
- analisi puramente compilativa degli strumenti di pianificazione esistenti;
- assenza di un'analisi puntuale delle criticità derivanti dal PTO del Po e dalla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante

2. Componente Suolo e sottosuolo

- mancanza di studi di dettaglio, indagini e valutazioni essenziali condotte sul campo per quanto riguarda la conoscenza del sottosuolo;
- mancanza di riferimenti puntuali sulle caratteristiche idrogeologiche di dettaglio;
- mancanza di verifiche sulla compatibilità idraulica del territorio.

3. Componente Paesaggio

- completa sottovalutazione dell'impatto dell'opera in oggetto sul contesto paesaggistico,
- non credibilità dei rendering e delle simulazioni grafiche elaborate
- estrema superficialità e lacunosità delle valutazioni degli impatti sul paesaggio e sul reticolo idrografico sul Parco del Sangone a Rivalta;
- estrema superficialità e lacunosità delle valutazioni degli impatti sul paesaggio e sul reticolo idrografico della Duna artificiale posta all'ingresso Sud dello scalo di Orbassano.

4. Componente Ambiente naturale

- mancanza totale delle risultanze dello screening, previsto dalla Valutazione di incidenza, relativo a SIC e ZPS;
- non credibilità degli elenchi prodotti sulle specie e loro diffusione sul territorio, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli.

5. Componenti Agricoltura e Foreste

- assenza in merito agli impatti su agricoltura e foreste delle emissioni di polveri e ossidi di azoto;
- assenza di valutazioni sugli effetti sulla vegetazione della intercettazione/deviazione delle falde;
- assenza di valutazione sugli impatti derivanti dalle perdite d'acqua in operazioni di scavo;
- carenze del progetto a proposito di mitigazioni e recupero;
- errori nei calcoli sul consumo di territorio agricolo.

6. Componente Inquinamento atmosferico

- incompletezza dei fattori di impatto considerati (tipologie di inquinanti) e delle aree di cantiere esaminate (incluse quelle presenti nel Progetto Preliminare LTF);
- assenza di dati quantitativi e/o specifiche di dettaglio per la caratterizzazione delle sorgenti emmissive,
- impossibilità di verifica di attinenza e congruenza tra dati e specifiche (assenti) e organizzazione della Cantierizzazione;
- carenze, incongruenze ed errori palesi nell'applicazione nella simulazione numerica e nella rappresentazione e analisi dei risultati ottenuti.

7. Componente Inquinamento acustico

- non conformità della valutazione di impatto acustico con la normativa regionale;

- **inadeguatezza del descrittore utilizzato per l'inquinamento acustico.**

8. Componente salute umana

- **assenza di indicazioni operative su come prevenire l'emissione di asbesto in fase di cantiere;**

- **assenza di studi e valutazioni complete sugli effetti sulla salute del PM10.**

9. Studio archeologico

- **estrema genericità e superficialità dello Studio archeologico – Relazione generale;**

- **incompletezza e superficialità delle schede e della carta delle presenze archeologiche;**

- **omissioni macroscopiche nella cartografia riguardante Rivalta e Rivoli.**

Si aggiunga che nella documentazione elaborata da RFI SpA ci sono innumerevoli errori di carattere tecnico e strutturale (meglio descritti e specificati nelle Osservazioni di dettaglio inviate alle Amministrazioni competenti), i quali rendono poco credibili, se non platealmente irrealizzabili, gli interventi e le infrastrutture prefigurate.

Si ricorda in conclusione che la mancanza degli elementi sinora elencati (e di altri, numerosissimi, di minore rilevanza) comporta anche notevoli ripercussioni sulla stima economica dei lavori, come illustrato nelle osservazioni specifiche.

SI DIFFIDA

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e la Regione Piemonte a chiedere il rinvio a nuova istruttoria, secondo la **procedura prevista dall'art. 167, c. 2 del Dlgs n. 163/2006**, in quanto, come attestano i nostri tecnici, la documentazione depositata ai fini della VIA può essere considerata solo ed esclusivamente alla stregua di uno studio di fattibilità.

Si fa presente che la documentazione prodotta nell'ambito della procedura di VIA riguardante la tratta nazionale della nuova linea ferroviaria Torino-Lione non corrisponde in alcun modo a quanto previsto e stabilito dalla normativa vigente, **ex art. 165 e Allegato XXI del decreto legislativo 163/2006**.

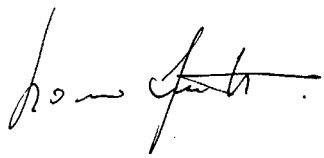
Con espressa riserva, qualora il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare intendesse procedere in violazione delle normative vigenti, di intraprendere ogni opportuna azione, comprese quelle di natura giudiziaria.

In fede,



Vittorio Cogliati Dezza

Presidente Legambiente nazionale



Mauro Furlani

Presidente Nazionale Pro Natura



Stefano Leoni

Presidente WWF Italia



Alessandra Mottola Molfino

Presidente di Italia Nostra