

## Avis délibéré de l'autorité environnementale sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien

*Parere deliberato dell'Autorità Ambientale del Consiglio Generale dell'Ambiente e dello Sviluppo Sostenibile sul collegamento ferroviario Lione-Torino: itinerario d'accesso al tunnel franco-italiano [tratta nazionale francese]*

L'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Autorità Ambientale del Consiglio Generale dell'Ambiente e dello Sviluppo Sostenibile, d'ora in avanti: AE),

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/presentation-r169.html>

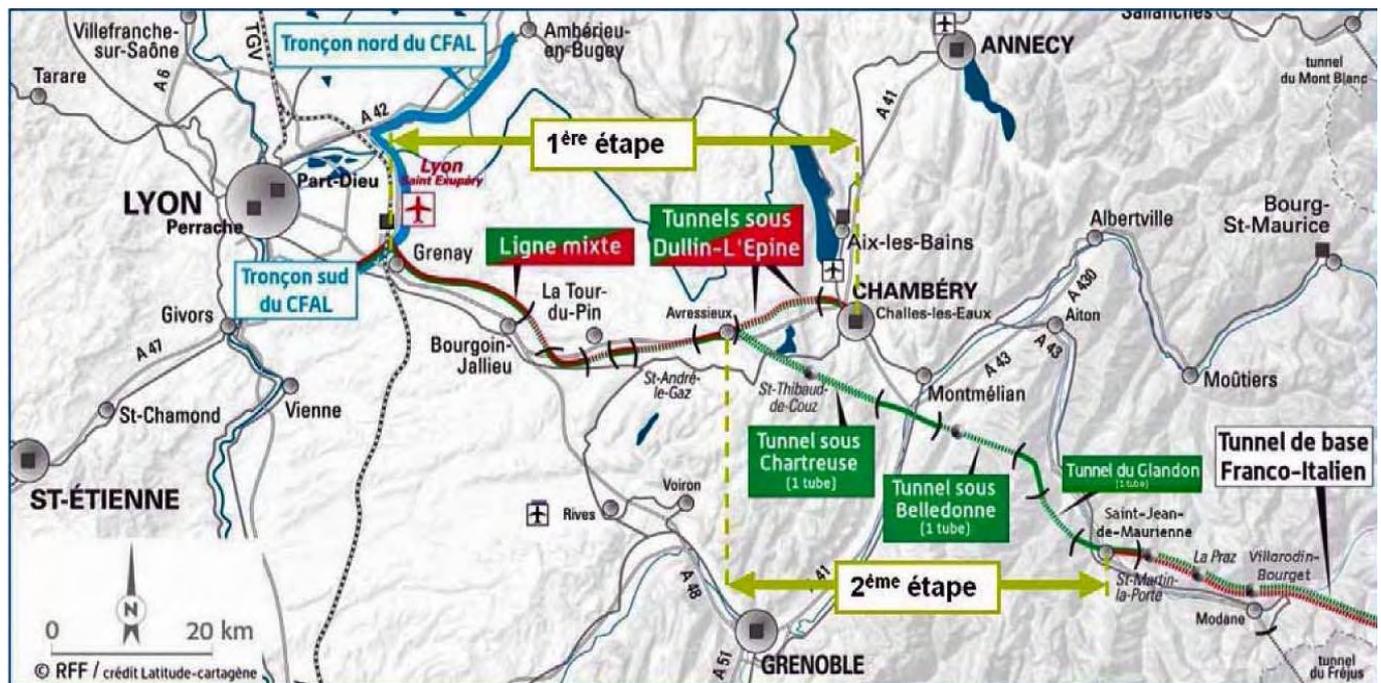
costituita nel 2010, ha il compito di dare un parere consultivo sulle valutazioni di impatto ambientale delle opere pubbliche, realizzate dallo Stato o da suoi organismi. Il Consiglio Generale dell'Ambiente e dello Sviluppo Sostenibile è nato nel 2008 dalla fusione tra il Servizio di ispezione generale dell'Ambiente e il Conseil général des Ponts et Chaussées, che esisteva dal 1804, autore di un memorabile parere sull'inopportunità della Torino Lione nel 2003:

<http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/2002-0190-01.pdf>

Nella sintesi seguente vengono citati quasi letteralmente diversi brani della relazione e viene mantenuta la scansione in capitoli; alla fine in corsivo un breve riassunto della parte più tecnica e più specifica che dovrebbe essere letta integralmente.

L'AE ha esaminato il dossier relativo alla tratta francese del “Nuovo collegamento ferroviario Lione Torino” e ha formulato il presente parere, che non riguarda l'opportunità complessiva del progetto ma solo l'adeguatezza dello studio di impatto ambientale e le conseguenze ambientali del progetto, allo scopo di migliorare il progetto e di favorire la partecipazione dei cittadini all'elaborazione delle decisioni.

AE ha basato la sua valutazione sullo “studio di impatto ambientale” presentato l'11 ottobre 2011, sulla “valutazione socio-economica” datata 27 ottobre 2011, sulla “decisione ministeriale” del 10 novembre 2011 e su una rettifica allo studio di impatto ambientale di poche pagine, presentata il 17 novembre 2011.



### 1. Obiettivi dell'operazione

Il progetto di RFF del quale viene qui valutato lo studio di impatto ambientale ha un costo previsto di 7,097 miliardi di euro (tasse escluse, valore al gennaio 2009); ha lo scopo di collegare Lione al tunnel di base franco-italiano, di rendere più efficienti i collegamenti tra i principali centri [francesi] della zona delle “Alpi del Nord” e di migliorare la rete dei trasporti regionali.

Il progetto valutato dall'AE prevede due fasi:

- 1) una linea mista merci-viaggiatori da Lione a Chambéry, dal costo previsto di 4,245 miliardi (alle condizioni economiche del gennaio 2009)
- 2) un nuovo itinerario merci tra Avressieux e Saint-Jean-de-Maurienne con tre tunnel “a grande sagoma” ma a canna unica: Chartreuse, Belledonne e Glandon, per un costo di 2,952 miliardi (alle condizioni economiche del gennaio 2009).

La costruzione dei tunnel deve tenere conto di una situazione complessa dal punto di vista geologico, mentre la tratta all'aria aperta deve tenere conto dei rischi naturali di inondazioni e di terreni instabili.

Lo studio di impatto ambientale non dà indicazioni cronologiche precise sul fasaggio delle due tappe né i criteri che porteranno all'apertura dei cantieri operativi della fase 2. Per quanto riguarda i costi, lo studio di impatto ambientale fornisce i dati aggiornati al 2007, mentre quelli al 2009 sono stati tratti dalla “valutazione socio-economica”. **L'AE auspica un aggiornamento dei dati al gennaio 2011.**

Successivamente è prevista una terza fase con la realizzazione della seconda canna dei tre tunnel citati alla fase 2, per rendere accessibile anche ai treni passeggeri la tratta Avressieux/Saint-Jean-de-Maurienne e infine la realizzazione di una linea TGV (riservata ai passeggeri) tra Lione e Chambéry.

**AE raccomanda a RFF di inserire nel progetto la situazione attuale e le previsioni relativamente al traffico merci attraverso l'arco alpino e il ruolo che potrà avere la linea Lione-Torino nel contesto nazionale e internazionale.** Dalla valutazione socio-economica risulta che i benefici sulla riduzione del trasporto merci su strada si potranno vedere solo quando sarà completata anche l'ultima fase del progetto (raddoppio dei tunnel e costruzione della linea TGV). Questa fase non è però valutata nel progetto attuale, così come non è chiara la tempistica della realizzazione del tunnel di base rispetto alle fasi del progetto in territorio francese.

**AE fa notare che non vengono valutate le possibili conseguenze di un ritardo sulla realizzazione della fase 2 rispetto alla 1** (attualmente si prevede che la 1 venga completata nel 2020 e la 2 nel 2025); **inoltre non è chiaro perché nell'ultima versione del progetto sia stato previsto di non portare a termine l'adeguamento della linea storica della Maurienne alla “grande sagoma”.**

**Nello studio di impatto ambientale non vengono considerate alcune parti del progetto che AE invita ad inserire:** si tratta in particolare del CFAL Sud (gronda dell'area metropolitana di Lione), il terminal dell'autostrada ferroviaria all'ingresso della valle della Maurienne, la tratta tra la stazione di Lyon Part-Dieu e Grenay (17 km), le nuove infrastrutture elettriche (stazioni) necessarie per la nuova linea, l'adattamento delle stazioni di Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy e Saint-Jean-de-Maurienne. Manca inoltre la valutazione dell'impatto ambientale della sistemazione dei terreni boschivi e agricoli.

**AE fa notare che la fase 1 potrebbe essere funzionalmente autonoma e quindi non considerabile come finalizzata all'accesso al tunnel di base.** Invece, il dossier presentato da RFF che comprende sia la fase 1 che la 2, non può essere considerato funzionalmente autonomo dall'insieme del progetto internazionale, che comprende anche il tunnel di base e la tratta italiana. **AE chiede quindi che la valutazione di impatto ambientale venga completata tenendo anche conto della nuova tratta TGV, del raddoppio dei tre tunnel di Chartreuse, Belledonne e Glandon e della tratta internazionale.**

## **2. Le procedure**

**AE chiede di precisare la lista e le scadenze temporali delle procedure non definite nel dossier, relative ai seguenti punti:** esproprio di proprietà terriere e di edifici, valutazione degli effetti del progetto ai fini della legge sull'acqua, adeguamento dei PLU (piani regolatori) e dei POS (piani d'occupazione dei terreni), valutazione degli effetti sonori anche in Italia dei nuovi collegamenti (treni più numerosi e più lunghi).

### **3. Analisi dello studio di impatto ambientale**

**AE ha rilevato imprecisioni e contraddizioni nel dossier, soprattutto riguardo alle previsioni di traffico, e chiede che siano precisate meglio prima dell'inchiesta di utilità pubblica.**

RFF ha scelto di presentare visivamente l'impatto del progetto suddividendolo in 13 tratte, presentate con immagini e con un riassunto schematico. **AE chiede di precisare meglio per ogni tratta i possibili effetti ambientali.**

AE osserva che in una prima fase di progettazione (1991-95) si prevedeva solo una linea ad alta velocità per passeggeri. Progressivamente si è giunti a dare priorità al trasporto merci, ma fin quando la tratta Lione-Avressieux sarà mista, non sarà possibile incrementare molto il trasporto merci. **AE chiede di giustificare il contenuto e il fasaggio delle fasi 1 e 2, relativamente al loro effetto sul trasporto merci e sul trasporto viaggiatori.**

La valutazione socio-economica si riferisce solo alla totale realizzazione del progetto (prevista per il 2035) e non solo alle fasi 1 e 2. **AE raccomanda di fare valutazioni dettagliate di redditività per ogni fase, in particolare per la sola fase 1 e per le fasi 1 e 2 comprensive però del tunnel di base.** Raccomanda inoltre di **rendere coerenti le valutazioni economiche dello studio di impatto ambientale e dello studio socio-economico** distinguendo le diverse fasi e di **tener conto anche di previsioni di traffico merci più basse di quelle adottate.**

AE osserva che la valutazione positiva di redditività si basa su uno scadenario di realizzazione molto stretto, sulla riduzione dei tempi di percorrenza e sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. AE fa notare che la riduzione dei tempi di percorrenza viene ritardata dall'eventuale aumento dei tempi di realizzazione dei lavori e che la monetizzazione della riduzione di CO<sub>2</sub> dipende anch'essa strettamente dai tempi di realizzazione: **una maggior durata dei cantieri aumenta l'emissione di CO<sub>2</sub> e ne ritarda l'inizio della riduzione.**

Il risultato debolmente positivo di redditività si basa su previsioni di traffico non stabilizzate (AE ha avuto comunicazione di previsioni di traffico diverse da quelle utilizzate nel dossier) e su un calendario dei lavori molto stretto. **AE chiede di evidenziare le possibili conseguenze sulla redditività del progetto di un ritardo (non inverosimile) nella realizzazione delle diverse fasi.**

**AE chiede di giustificare la scelta effettuata tra le diverse varianti possibili laddove una variante, scartata perché più costosa, avrebbe potuto ridurre l'impatto ambientale dell'opera.**

A livello delle conseguenze ambientali locali permanenti dell'opera, **AE rileva che lo studio di impatto ambientale non ha il livello di precisione, di completezza e di presa in considerazione delle specificità locali che viene ritenuto necessario anche per opere di minore portata.**

*Segue un'approfondita disamina di diverse questioni: gestione delle acque, impatto dell'opera sulle zone umide e soggette a inondazioni, difficoltà geologiche per lo scavo dei tunnel, impatto dell'opera sulle specie animali e vegetali, sui siti protetti "Natura 2000" e sul paesaggio; problema del rumore e delle vibrazioni, effetti sull'assetto urbanistico, effetto dei possibili nuovi insediamenti industriali indotti dall'opera, effetti dei lavori previsti per la contiguità di alcuni tratti della linea ferroviaria e dell'autostrada A43, conseguenze ambientali dei cantieri (sottolineando il silenzio dello studio di impatto ambientale riguardo alla produzione di CO<sub>2</sub> nella fase di realizzazione dell'opera), effetti del rumore tra il termine della realizzazione della fase 1 e la realizzazione della fase 2 (minimo: 5 anni) per le abitazioni adiacenti alla linea. Viene sottolineato come non sia considerato il costo totale delle misure di tutela ambientale. Quest'ultima parte non è sintetizzabile e per essere compresa richiede un approfondimento della legislazione francese e delle caratteristiche dei territori interessati dal progetto.*