

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

PER IL LAZIO

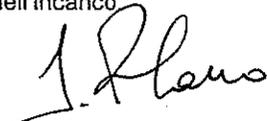
RICORSO IN VIA GIURISDIZIONALE

In favore della **COMUNITA' MONTANA VALLE SUSÀ E VAL SANGONE**, in persona del Presidente in carica, ing. Sandro Plano, con sede in Bussoleno (To), via Trattenero n.15, partita iva/96032090019, così come da Deliberazione n.138 delli 23 dicembre 2011 della Giunta Esecutiva (doc.1), nonché in favore del **COMUNE DI VENAUS**, in persona del Sindaco in carica, con sede in Venaus, via Roma n.4, codice fiscale e partita iva 01865850018, così come da Deliberazione della Giunta Comunale n.1 delli 11 gennaio 2012, (doc.2), rappresentati ed assistiti dagli avv. Vincenzo Enrichens (cf: NRCVCN51B17K920K) e Domenico Fragapane (cf: FRGDNC68E032L219R) del Foro di Torino e dall'avv. Pietro Adami (cf:DMAPTR67C06H501Y), presso il cui studio in Roma, corso d'Italia n.97, sono elettivamente domiciliati come da procura a margine del presente atto.

I difensori dichiarano di voler ricevere tutte le comunicazioni di cancelleria ex art. 135 c.p.c. ed ex art.51 D.L. 112/2008 presso la Casella di Posta Elettronica Certificata del Processo Telematico di cui all'art.11 D.M. 17/7/2008, ovvero all'indirizzo di PEC
vincenzoenrichens@pec.ordineavvocatitorino.it,

MANDATO SPECIALE

Io sottoscritto Sandro Plano, nella mia qualità di Presidente della **COMUNITA' MONTANA VALLE SUSÀ E VAL SANGONE**, in virtù della deliberazione di incarico n.138 del 23.12.2011 della Giunta Esecutiva delego a rappresentare e difendere l'anzidetto Ente nel presente procedimento, gli avv.ti Vincenzo Enrichens e Domenico Fragapane del Foro di Torino e l'avv. Pietro Adami del Foro di Roma, ai quali conferisco ogni potere e facoltà di legge, ivi compresa quella di proporre istanze cautelari e motivi aggiunti, da esercitarsi sia congiuntamente che disgiuntamente, e per ogni fase del procedimento, compresa quella esecutiva. Dichiaro, inoltre, di prestare il consenso al trattamento dei dati personali e sensibili ex artt.22-23 del Testo Unico sulla Privacy - D.Lgs. n.196/03, consenso occorrente all'espletamento dell'incarico.



E' autentica.

Torino, 12.1.2012

Noi sottoscritti avv.ti Vincenzo Enrichens e Domenico Fragapane difensori della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone, in virtù della procura speciale che precede dichiariamo di eleggere domicilio ai fini del presente atto in Roma, corso d'Italia n.97 presso l'avv. Pietro Adami, che nominiamo contestualmente nostro sostituto processuale.
Torino, 12.1.2012

comunicato all'Ordine ai sensi della L.2/2009, ovvero al numero di fax 011/747295, nonché domenicofragapane@pec.ordineavvocatitorino.it, ovvero al numero di fax 011/4407774,

CONTRO

il **CIPE - COMITATO INTERMINISTERIALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**, in persona del Presidente del Consiglio dei Ministri in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12

E NEI CONFRONTI

del **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**, in persona del Ministro in carica, in Roma, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12,

E NEI CONFRONTI

del **MINISTERO DELL'AMBIENTE**, in persona del Ministro in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12

E NEI CONFRONTI

del **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**, in persona del Ministro in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12

E NEI CONFRONTI

del **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**, in persona del Ministro in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma,

MANDATO SPECIALE

Nella mia qualità di SINDACO DEL COMUNE DI VENAUS in virtù della deliberazione di incarico n.1 dell'11.1.2012 della Giunta Comunale delego a rappresentare e difendere l'anzidetto Ente nel presente procedimento, gli avv.ti Vincenzo Enrichens e Domenico Fragapane del Foro di Torino e l'avv. Pietro Adami del Foro di Roma, ai quali conferisco ogni potere e facoltà di legge, ivi compresa quella di proporre istanze cautelari e motivi aggiunti, da esercitarsi sia congiuntamente che disgiuntamente, e per ogni fase del procedimento, compresa quella esecutiva. Dichiaro, inoltre, di prestare il consenso al trattamento dei dati personali e sensibili ex artt.22-23 del Testo Unico sulla Privacy - D.Lgs. n.196/03, consenso occorrente all'espletamento dell'incarico.



E' autentica.



Torino, 12.1.2012

Noi sottoscritti avv.ti Vincenzo Enrichens e Domenico Fragapane difensori del Comune di Venaus, in virtù della procura speciale che precede dichiariamo di eleggere domicilio ai fini del presente atto in Roma, corso d'Italia n.97 presso l'avv. Pietro Adami, che nominiamo contestualmente nostro sostituto processuale.
Torino, 12.1.2012



via dei Portoghesi n.12

E NEI CONFRONTI

della REGIONE PIEMONTE, in persona del Presidente in carica, presso la sede in Torino, piazza Castello n.165,

E NEI CONFRONTI

della società LTF - LYON TURIN FERROVIARIE, con sede in Chambéry, avenue de la Boisse 1091, nonché con sede in Torino, piazza Nizza n.46, in persona del legale rappresentante in carica,

E NEI CONFRONTI

del COMITATO DI COORDINAMENTO PER L'ALTA SORVEGLIANZA DELLE GRANDI OPERE, presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministro dell'Interno, in persona del Ministro in carica ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12,

E NEI CONFRONTI

della COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS, in persona del Presidente in carica, con sede presso il Ministero dell'Ambiente in Roma, ex lege domiciliata, presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12,

AVVERSO E PER L'ANNULLAMENTO

della Deliberazione in data 3 agosto 2011, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 22 novembre 2011, serie generale n.272 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, relativa al programma delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001) Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese tratta in territorio italiano approvazione del progetto preliminare (CUP C 11J05000030001). (Deliberazione n.57/2011) (doc.3), avente per

oggetto l'approvazione del progetto preliminare, ai sensi e per gli effetti dell'art.165, del D.Lgs n.163/2006, nonché ai sensi dell'art.10 del Decreto del Presidente della Repubblica n.327/2001, con cui è stato approvato con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, accolte dall'anzidetto CIPE anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino Lione Sezione Internazionale parte comune italo-francese tratta in territorio italiano".

NONCHE' AVVERSO E PER L'ANNULLAMENTO

di tutti gli atti, note e pareri antecedenti, conseguenti e/o comunque connessi al provvedimento anzidetto, in particolare, ove occorra della Deliberazione in data 18 novembre 2010, serie generale n.79 del CIPE, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 6 aprile 2011, avente per oggetto l'approvazione del progetto definitivo ai sensi e per gli effetti dell'art.167 nonché dell'art. del D.Lgs n.163/2006, nonché ai sensi dell'art.12 del DPR n.327/2001 del progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena del Nuovo Collegamento Internazionale Torino Lione, nonché ancora in particolare, per quanto di ragione, dei provvedimenti autorizzativi antecedenti quali assunti con DM dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 7 agosto 2003 n.19395-SP e in data 18 novembre 2005, n.16002 SP, nonché, ove occorra, della Deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte n.18-1954 delli 29 aprile 2011 e dei pareri tutti menzionati in epigrafe dal provvedimento impugnato, ivi compreso il parere 29 luglio 2011 trasmesso dal soggetto aggiudicatore in

data 10 agosto 2010 dalla Commissione Tecnica Via-Vas del Ministero dell'Ambiente.

F A T T O

- La Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone è ente locale autonomo di Governo della relativa comunità locale istituita dal D.Lgs n.267/2000 dalla legge Regione Piemonte n.16/1999 ed è retta dal proprio Statuto (doc.4) e successivo regolamento adottati ai sensi delle predette disposizioni normative.

L'Ente esercita le funzioni proprie e derivate sul territorio di 43 Comuni della Val Susa e Val Sangone che la costituiscono.

Le anzidette disposizioni normative definiscono le Comunità Montane "... unione di Comuni, enti locali, costituiti tra Comuni Montani e parzialmente montani, anche se appartenenti a province diverse, per la valorizzazione delle zone montane, per l'esercizio di funzioni proprie e per l'esercizio associato delle funzioni comunali" art.1 bis legge regionale n.16/19999 in relazione all'art.27 D.Lgs n.267/2000.

Lo statuto della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone definisce, ai sensi della predetta normativa, la natura giuridica dell'ente, che ha lo scopo di rendere effettive le misure di sostegno ai territori montani, promuovere lo sviluppo socio-economico del territorio, rafforzarne la cultura e perseguire l'armonico equilibrio dell'esistenza delle popolazioni e per tale ragione costituisce agenzia di sviluppo del territorio montano.

Essa costituisce, altresì: unione di Comuni per l'esercizio associato delle funzioni comunali; ente di bonifica al fine di garantire migliori condizioni di abitabilità del territorio, in particolare per assicurare il mantenimento dell'assetto idrogeologico e la tutela delle fonti idriche.

Tra le finalità istituzionali dell'ente è previsto il concorso ".....nell'ambito della legislazione vigente, alla difesa del suolo e alla tutela e valorizzazione dell'ambiente".

Le anzidette finalità istituzionali sono perseguite dall'ente, tra l'altro, attraverso lo svolgimento delle funzioni proprie e delle altre funzioni finalizzate al miglioramento delle condizioni socio-economiche delle zone montane, di tutela ambientale e di protezione dal rischio idrogeologico (art.3, lett. C, Statuto).

Quanto alle funzioni proprie lo Statuto prevede che, al fine di perseguire lo sviluppo socio-economico del territorio, la Comunità Montana promuove funzioni e servizi in materia di "difesa del suolo, sistemazione idraulica e forestale e manutenzione del territorio". (art.4, lett. C, Statuto).

Sul territorio della Comunità Montana insisterebbe l'intera opera assentita con la deliberazione indicata in epigrafe.

Alla realizzazione dell'anzidetta opera, così come già avvenuto in relazione alla realizzazione del Cunicolo esplorativo a servizio dell'opera di base, gli enti ricorrenti intendono opporsi secondo i motivi indicati in prosieguo.

Quanto agli atti ed agli eventi antecedenti la deliberazione indicata in epigrafe, occorre premettere quanto segue.

In data 29 gennaio 2001 venne sottoscritto un accordo tra lo Stato italiano e quello francese, avente ad oggetto un nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione, la cui entrata in funzione dovrebbe aver luogo alla data di saturazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti (art.1).

Nel settembre 2001 venne costituita la società Lyon Turin Ferroviare (LTF), organo promotore e soggetto attuatore dell'opera, costituito dai due gestori delle infrastrutture

ferroviarie, italiana RFI e francese RFF.

La ratifica dell'accordo venne sanzionata dalla legge n.228 delli 27.9.2002.

In data 7 marzo 2003 LTF depositò un progetto preliminare della tratta italiana della parte comune italo-francese della linea ferroviaria, progetto successivamente approvato, con prescrizioni, in data 5 dicembre 2003, dal CIPE.

L'anzidetto progetto venne di poi sconfessato da successive contrastanti valutazioni. Infatti: la Regione Piemonte non espresse pareri per insufficienza di documentazione e il Ministero dell'Ambiente approvò una valutazione di impatto ambientale non sufficientemente approfondita, sino a che, in data 29 giugno 2006, l'intera opera venne espunta a seguito di convergenti valutazioni espresse dal cosiddetto tavolo politico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal novero delle infrastrutture previste dalla legge 21 dicembre 2001 n.443 (cosiddetta legge obiettivo).

Di tale espunzione i ricorrenti vennero informati dalla lettura della richiesta di finanziamento all'Unione Europea proposta dal Ministero delle Infrastrutture in data 17 luglio 2007, con cui si rilevava che il progetto approvato dal CIPE, con deliberazione n.113 del 2003, era stato sottratto all'ambito applicativo della legge n.443/2001 e condotto nell'alveo nelle procedure ordinarie ex art.81 del DPR n.616/1977 (vedasi, in proposito, la richiesta di finanziamento all'Unione Europea delli 17 luglio 2007 parte A, pagine 24 e 25) (doc.5).

Analogha conoscenza è derivata dalla sentenza del Consiglio di Stato n.4482 delli 23.8.2007, la quale dichiarò improcedibile il ricorso in appello proposto dalla Comunità Montana Bassa Valle di

Susa e Val Cenischia, per cessata materia del contendere, sul presupposto che l'anzidetto progetto di realizzazione della linea ferroviaria era stato stralciato dall'ambito applicativo della legge n.443/2001 (doc.6).

Nel luglio 2007, venne presentata all'Unione Europea l'anzidetta domanda di finanziamento della linea ferroviaria, per la parte comune francese ed italiana.

In tale circostanza il progetto per il quale venne richiesto il finanziamento prevede un tunnel di base, con uscita a Chiomonte, e, conseguentemente, venne di fatto abbandonato il precedente progetto di tunnel esplorativo geognostico di Venaus, posto sul lato sinistro del fiume Dora, mentre si evidenziò l'ipotesi di altro tunnel esplorativo geognostico, indicando l'ingresso a Chiomonte, località Colombera, sul lato sinistro del fiume Dora (vedi parte B pag.13 domanda di finanziamento) (doc.7).

In data 19 febbraio 2008, la Commissione dell'Unione Europea decise l'ammissibilità del finanziamento dell'opera, ma, successivamente, e più precisamente in data 5 dicembre 2008, all'atto della pubblicazione della decisione di concessione del finanziamento, comparve una modifica strutturale del progetto a seguito di integrazioni documentali, dalle quali emerse che l'uscita del tunnel di base era prevista a Susa anziché a Chiomonte e, prima ancora, a Venaus e che la localizzazione del Cunicolo esplorativo era trasferita dalla località Colombera alla località La Maddalena, in territorio di Chiomonte (pag.14 e 15 decisione UE del 5.12.2008) (doc.8).

Con ricorso delli 19 maggio 2011 proposto avanti Codesto Tar, RG 4637/2011 tuttora pendente avanti la Sezione I[^], la Comunità Montana ricorrente ha impugnato la deliberazione CIPE delli 18

novembre 2010 con cui, prima ancora dell'approvazione del progetto preliminare dell'opera principale, qui impugnata, è stato approvato il progetto definitivo con relativo finanziamento del Cunicolo esplorativo de La Maddalena posta a servizio del collegamento internazionale Torino Lione.

E' stato evidenziato, nell'anzidetto ricorso, che il soggetto attuatore LTF, senza alcuna disamina istruttoria così come prevista dagli art. 165 e seguenti del D.Lgs 12.4.2006 n.163 ha inteso predisporre progetti non solo asincroni, ma altresì del tutto avulsi da una considerazione complessiva delle opere e da una valutazione ambientale uniforme, tanto dell'opera di base, quanto dell'opera di servizio.

La Comunità Montana ricorrente ha dunque già rilevato l'illegittimità di tutte le procedure seguite, tanto per l'opera principale, quanto per l'opera di servizio, dal soggetto attuatore LTF, evidenziando la illegittima applicazione, in una prima fase della norma speciale introdotta con la legge 443/2001, quindi la sottrazione successiva delle opere stesse alle procedure della legge obiettivo, ed infine il successivo reinserimento nelle anzidette procedure senza che si conoscano gli specifici provvedimenti assunti in tal senso.

Particolarmente censurata dalla Comunità ricorrente è stata l'approvazione definitiva del Cunicolo esplorativo de La Maddalena senza che siano state considerate e specificamente previste, anche ai fini dei costi, le prescrizioni che richiedevano modificazioni e integrazioni del progetto, così come avanzate dalla Regione Piemonte e dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA VAS.

Così come per l'anzidetto cunicolo esplorativo de La Maddalena,

la Comunità Montana ricorrente ha da tempo evidenziato, anche con proprie osservazioni al progetto preliminare dell'intera opera, essa è stata sinora oggetto di profondo dissenso da parte di collettività locali, cittadini, enti della Valle Susa ed Associazioni Ambientaliste, a causa del fortissimo impatto ambientale che si determinerebbe tanto nella fase di realizzazione prevista per un periodo di oltre un ventennio, quanto nella fase di assetto definitivo delle linee che sconvolgerebbe l'intero territorio della valle.

Numerosissimi sono gli studi, gli approfondimenti e le valutazioni relativi all'ambiente, all'assetto del territorio, alla salute degli abitanti, che da circa un decennio sono stati affrontati per analizzare e descrivere gli anzidetti aspetti.

In ordine alla presente impugnazione, alla contraddittorietà delle procedure seguite, al contrasto delle istruttorie, proposte l'una per il tunnel esplorativo, l'altra per l'opera principale, che saranno analizzate nel presente ricorso, basti qui rammentare che, in data 17 giugno 2010, dopo numerosi annunci e rinvii, LTF ha depositato, ai fini della valutazione di impatto ambientale, il progetto della Galleria esplorativa de La Maddalena di Chiomonte senza considerare che, nonostante l'imbocco del tunnel di base sia stato ora ricollocato nel Comune di Susa la Galleria esplorativa è rimasta con ingresso nel territorio del Comune di Chiomonte ed anche tale progetto, considerato definitivo, è ritenuto una semplice variante del progetto originario di Venaus.

Solo il 10 agosto 2010 LTF ha di poi depositato il progetto preliminare della parte italiana dell'opera principale, mentre, in data 24 gennaio 2011, ormai successivamente alla definitiva approvazione del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, vennero

pubblicate integrazioni al progetto della parte italiana della parte comune per un piano di allontanamento del cosiddetto "smarino" risultante dagli scavi a mezzo di treni, per la realizzazione di uno svincolo autostradale e la conferma di un permanente utilizzo della galleria geognostica a scopo di servizio, anziché, come negli intendimenti finali dell'opera, a mero scopo esplorativo.

Per quanto concerne la specifica istruttoria dell'opera principale occorre rilevare quanto segue in ordine alle procedure seguite, alla carenza di idonee conferenze di servizio, alla mancanza degli approfondimenti ambientali, non solo necessari per un'opera di enormi dimensioni come quella autorizzata dal CIPE, ma anche strettamente previsti dalle norme vigenti.

Occorre, a tal fine, evidenziare, pur rimandando alle osservazioni al progetto preliminare depositato da LTF in data 10 agosto 2010 già formulate dalla Comunità Montana ricorrente, che si allegano al presente ricorso (doc.9), che, in ogni caso, la procedura adottata si profila illegittima e lesiva della trasparenza della correttezza e del buon andamento che la Pubblica Amministrazione deve garantire.

Infatti, il progetto preliminare presentato da LTF non è accompagnato da una seria ed attendibile analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario, ma unicamente da valutazioni socio economiche ampiamente lacunose, e palesemente rivolte a spacciare per fattibile un'opera faraonica, carente di idonea istruttoria preliminare, e della quale il territorio non sente minimamente il bisogno (anzi, ne teme le ricadute sul piano ambientale e della salute dei cittadini), e che a ben vedere si rivela - in tempo di acuta crisi economica, con allarmanti

dichiarazioni (pressoché quotidiane) da parte del Governo centrale sulla capacità dello Stato di continuare a garantire i servizi essenziali e lo stesso welfare - come un incomprensibile buco nero di risorse, di cui il Paese pacificamente non dispone.

Né vi è allegato un bilancio aggregato, di tal che il progetto non presenta un credibile piano di fattibilità economico finanziario e ciò in contrasto con quanto stabilito dall'art.2 lettera C dell'allegato 21 ai sensi dell'art.164 del D.Lgs n.163/2006.

Analisi costi-benefici ritenuta per contro necessaria dalle previsioni delle leggi finanziarie, ove si rileva la necessità della contestuale allegazione alla richiesta di assegnazione di risorse al CIPE, dell'anzidetta analisi e di un piano che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione, raccordandolo ai proventi derivanti dall'opera.

La relazione di incidenza allegata dal soggetto proponente non risponde, inoltre, ai requisiti richiesti dalla direttiva 92/43/CEE, né alla corrispettiva normativa interna nazionale e regionale, né il progetto consente di valutare correttamente l'opzione zero e quindi le alternative possibili alla realizzazione dell'opera.

D'altronde le anzidette analisi, estremamente lacunose, appaiono essere state effettuate direttamente dalla società LTF, soggetto proponente e non da un soggetto neutro, pubblicamente controllato, come prescritto dalle norme di settore.

Con riguardo, poi, ai contenuti specifici dell'opera, occorre sin da subito osservare che l'intero progetto è caratterizzato da un artificioso frazionamento dell'opera, che pone seri dubbi sulla intera procedura di VIA, così come adottata.

Ai sensi della circolare 7.11.1996 del Ministero delle

Infrastrutture, il progetto è stato infatti frazionato in tre tratte distinte, la prima dal confine di Stato a Chiusa San Michele, la seconda da Chiusa San Michele a Settimo Torinese, la terza con riferimento alla discenderia di Chiomonte.

Tre distinti progetti presentati da soggetti diversi ed in tre fasi temporali distinti: innanzitutto il Cunicolo cosiddetto esplorativo di Chiomonte La Maddalena; in secondo luogo la tratta in territorio italiano della parte comune italo francese del collegamento Torino-Lione; in terzo luogo la tratta nazionale del collegamento Torino-Lione, di tal che le asserite valutazioni di impatto ambientale sono state effettuate in maniera asincrona e scoordinata.

Per quanto concerne il Cunicolo di Chiomonte, ad esempio, essa è stata effettuata su un progetto che prevedeva la durata limitata nel tempo delle realizzazioni esterne al Cunicolo, la realizzazione del cantiere ed il deposito materiale.

Ciò in contrasto con le successive valutazioni relative al progetto della tratta comune, ove sono stati sommati, senza alcuna istruttoria specifica, gli effetti della presenza dello svincolo del Cunicolo di Chiomonte sull'Autostrada A32 e sull'intera area di sicurezza al servizio del Cunicolo stesso il quale, nei successivi progetti, è divenuta vera e propria galleria di servizio e sicurezza della linea principale.

Inoltre, completamente stravolti sono nell'opera principale che qui si impugna, i necessari rilievi relativi alla movimentazione dell'enorme materiale di scavo, prevista in ragione dell'utilizzo di sistemi di trasporto su gomma, mentre poi le successive integrazioni al progetto prevedono, senza alcuna previa analisi dell'impatto, nastri trasportatori di rilevanti dimensioni, zone

di stoccaggio temporaneo di materiali, caricamento e allontanamento via ferrovia, senza che siano indicati dettagli progettuali congruenti al progetto stesso.

Analoghe contraddizioni si evincono dalle considerazioni di progetto che indicano in via preferenziale il trasporto via ferrovia, rispetto ai progetti per la tratta nazionale, ove è privilegiato il trasporto su gomma.

Ancora, nei progetti relativi alla tratta in territorio italiano della parte comune italo francese si prevede la realizzazione del cantiere di Chiusa San Michele, ubicato sino al confine con il territorio del Comune di Sant'Ambrogio, con contestuali opere di protezione dalle esondazioni del fiume Dora, senza che si tenga alcun conto della previsione di un analogo cantiere della tratta nazionale, che dovrebbe essere necessariamente contiguo ad esso e situato nel Comune di Sant'Ambrogio con ulteriori consistenti opere di protezione dall'esondazione del fiume Dora e deviazioni di viabilità sulle zone di confine del tutto divergenti dalle opere relative al cantiere di Chiusa San Michele.

Altrettanto rilevante la considerazione secondo cui gli impatti ambientali derivanti dalle lavorazioni dei due anzidetti cantieri (polveri, rumore, fabbisogni elettrici, idrici, ecc.ra) sono valutati separatamente senza alcuna valutazione congiunta degli effetti.

Del tutto scoordinate e contraddittorie risultano, poi, le emergenze relative ai movimenti di materiali, agli scavi ed ai depositi degli stessi.

Infatti dal progetto preliminare relativo all'opera principale depositato in data 10 agosto 2010, è emersa la necessità di portare a deposito circa 4.808.000 metri cubi di materiale, di cui

è stata prevista la allocazione nei siti di Carriere du Paradis e Cantalupo utilizzando nel primo caso una teleferica e nel secondo caso autocarri.

Dalle integrazioni al progetto preliminare del 19 novembre 2010 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente, depositata in data 20 gennaio 2011, è previsto, per contro, che l'allontanamento del materiale debba essere eseguito mediante ferrovia verso idonei siti di stoccaggio non ancora individuati.

Inoltre, sono stati introdotti ulteriori volumi di materiali di scavo provenienti dai Cantieri di Sant'Ambrogio e Orbassano della cosiddetta tratta nazionale.

Conseguentemente il materiale non riutilizzabile da trasportare in discarica è salito a 9,7 milioni di metri cubi, da stoccare ipotizzando ulteriori siti: oltre a Cantalupo, Caprie, Sant'Ambrogio, Montanaro, Torrazza Piemonte.

La indeterminatezza delle quantità di materiali da stoccare, in particolare nel sito di Torrazza Piemonte, ha determinato, pertanto, un'eccedenza di materiali prevista in circa 3.920.000 metri cubi, i quali dovrebbero trovare un diverso utilizzo e ciò in contrasto con la vigente normativa, la quale obbliga all'identificazione preliminare alla produzione della destinazione finale del materiale, nonché al rispetto dei limitati vincoli temporali fissati tra la produzione dei materiali e la loro definitiva collocazione.

Il progetto qui impugnato è stato quindi palesemente approvato nella consapevolezza che le attuali norme non permettono la sua specifica legittima attuazione.

Sul punto si noti che la Regione Piemonte, nelle proprie

osservazioni delli 29 aprile 2011 (verbale n.68 DGR n.18-1954) (doc.10), a pagina 21, ha espresso un netto parere contrario alla allocazione del materiale di scavo in esubero nel sito di Carriere du Paradis, evidenziando un elevato grado di impatto ambientale e la necessità di eccessivi trasferimenti su gomma per alimentare una imponente teleferica, di tal che non si vede quali siano i possibili siti sostitutivi per lo stoccaggio di masse così imponenti di materiali in esubero.

Analoghe e forti criticità vengono rilevate dalle menzionate osservazioni in ordine alla viabilità prevista, agli svincoli autostradali, al frazionamento dell'opera, alla modificazione continua delle ipotesi di intervento, con particolare riferimento ai cantieri previsti.

La stessa Deliberazione impugnata, nella propria prescrizione n.1, preso atto della impossibilità di risolvere enormi contraddizioni derivanti dal progetto, ipotizza la necessità di realizzare per fasi funzionali successive la parte comune della linea Torino-Lione, sviluppando tale ipotesi in una fase di progetto definitivo, apparendo quindi manifesto che il progetto preliminare qui impugnato non ha la dignità di vero e proprio progetto ma costituisce unicamente uno studio di fattibilità, i cui problemi non sono noti alle comunità locali interessate se non tramite articoli giornalistici, senza che siano messi in evidenza i problemi della realizzazione per fasi dell'opera.

Si rilevi, ad ulteriore esempio, in proposito, che per collegare il tracciato della nuova linea Torino-Lione alla ferrovia storica occorre prevedere un binario ulteriore il quale sottopassi o sovrappassi la nuova linea Torino-Lione, con un'ulteriore galleria sino ad oggi non prevista dal progetto.

Quanto sopra presumibilmente nel territorio del Comune di Bussoleno, mentre tanto il binario pari, quanto il binario dispari dovranno attraversare il fiume Dora Riparia, con un'ulteriore opera di scavalco dell'intero alveo del fiume, e ciò tenendo conto delle interferenze con la viabilità e le ulteriori infrastrutture presenti in zona.

Dagli anzidetti elementi, unicamente accennati e da tutti gli altri dati tecnici, contraddittoriamente emergenti dal progetto preliminare della nuova linea Torino-Lione, nonché dai dati di contrasto con il progetto del Cunicolo esplorativo cosiddetto di Chiomonte, le cui illegittimità e contraddizioni sono state ampiamente denunciate nel ricorso proposto avanti Codesto Tribunale in data 19 maggio 2011, emergono numerosi e rilevanti motivi di impugnazione.

Sul punto, si rilevi, inoltre, che del tutto assenti sono, nel progetto, le informazioni e gli approfondimenti relativi al traffico atteso e previsto sulla linea ferroviaria interessata, oltre alle già accennate carenze relative alle caratteristiche tecniche di realizzazione dell'opera, quali l'accesso al nodo di Torino, la configurazione della cintura merci e le interconnessioni con le linee esistenti e quindi al reale impatto dell'intera infrastruttura.

In ordine ai volumi di traffico ed alla convenienza economica dell'opera, da compararsi alla cosiddetta opzione zero, docenti del Politecnico di Torino hanno da tempo esaminato i dati ufficiali, relativi ai costi di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario, rapportandoli ai costi di manutenzione - gestione della nuova linea, agli oneri finanziari e valutato altresì in termini economici i benefici ambientali dell'opera, al

fine di esaminare se essa consentirebbe di raggiungere una soglia minima di economicità, giungendo alla conclusione che il nuovo collegamento dovrebbe ospitare flussi di traffico decine di volte superiori a quelli correnti.

Sul punto, si allega al presente ricorso relazione tecnica del prof. Angelo Tartaglia, del Politecnico di Torino, (doc.11), particolarmente dettagliata e tale da far ritenere del tutto infondata la previsione di una saturazione della linea esistente nei prossimi decenni. Essa anzi dimostra l'esatto contrario.

Appare quindi priva di fondamento l'affermazione contenuta a pag. 12 della Sintesi non tecnica, (doc.12), nell'ambito della procedura di VIA, ove LTF indica (tra i punti della risposta che il proponente vuole fornire nell'ambito dell'analisi ambientale) l'unitarietà di approccio con la tratta nazionale, affermando che *"i gruppi di lavoro dei 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"*.

Affermazione che già di per sé indica le gravi asimmetrie del progetto proposto.

Ancora più evidente, in assenza di qualsiasi informazione sulla tratta che RFI sta progettando dalla Piana delle Chiuse a Torino con svincolo per Settimo Torinese, quanto contenuto nella Relazione generale descrittiva del progetto, ove si asserisce paradossalmente che tra i principi generali della progettazione, cui ha fatto riferimento LTF, vi è quello di realizzare un progetto "unitario" e affidabile sul piano paesaggistico, architettonico, ambientale ed economico.

La prospettazione di LTF, in assenza di una contestuale

progettazione e sottoposizione a VIA della tratta nazionale, sottrae pertanto informazioni indispensabili alla valutazione delle caratteristiche tecniche e di sviluppo lineare dell'infrastruttura nella sua completezza e non consente di valutare nella loro unitarietà gli impatti sulle varie componenti ambientali, mettendo in discussione la correttezza dell'istruttoria, così come definita dall'art.182 del D.Lgs n.163/2006.

La mancanza di elementi sostanziali del progetto nella sua unitarietà emerge chiaramente dalle pagine della relazione Regionale generale descrittiva dedicate alla Definizione del modello di esercizio, ove si riporta la acclaranda considerazione secondo cui la linea di Gronda Settimo-Orbassano non potrà essere disponibile prima del 2020-2021 o secondo cui irrisolte sono le contraddizioni relative alla congestione della circolazione sulle diverse tratte, evidenziate dalle valutazioni preliminari di traffico sinora condotte.

Il progetto di LTF evidenzia e conferma che elementi essenziali quali quelli relativi alle scelte progettuali relative alla tratta di bassa valle tra Avigliana ed Orbassano, alla cintura merci, all'innesto nel nodo di Torino, allo svincolo verso Settimo Torinese sono determinanti nella valutazione del progetto nella sua unitarietà, confermando appieno le contestazioni già svolte dalle osservazioni critiche all'opera.

In ordine alla frammentazione delle opere si rammenta, ulteriormente, la Circolare del Ministro dell'ambiente, n.15208 del 7 ottobre 1996, (doc.13), 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'opera, 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, ancorchè 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".

Il frazionamento di un intervento di così vasta portata non consente dunque un soddisfacente, regolare svolgimento della procedura VIA, in quanto "verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura di 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 asseritamente non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge".

L'omissione della definizione unitaria del progetto anche per gli aspetti di realizzazione e di esercizio della infrastruttura rende dunque particolarmente evidente l'assenza di un'approfondita analisi delle alternative ed in particolare dell'opzione zero con riferimento all'intero progetto.

A fronte di quanto sopra del tutto incomplete risultano tuttora le informazioni documentali e grafiche del progetto, l'assenza di sufficiente descrizione dei probabili impatti rilevanti sull'ambiente, il mancato inserimento dell'opera negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti, i contenuti della relazione di incidenza ai sensi della Direttiva CEE 92/43.

Ciò si raccorda con l'assenza di partecipazione al procedimento amministrativo finalizzato al provvedimento impugnato, di tutti gli enti locali interessati, essendo stata pretermessa la previsione di **idonee conferenze di servizi**, utili all'approfondimento dei principali problemi posti da un'opera di così grandi dimensioni e di così rilevante impatto ambientale, essendo con tutta evidenza irrilevante la parziale istruttoria operata dalla Regione Piemonte per determinare le proprie osservazioni.

Ciò in contrasto con le stesse procedure seguite, oggetto di stravolgimento determinato dall'originario inserimento dell'opera nell'iter della cosiddetta legge obiettivo e dal successivo abbandono delle medesime, nonché dal conseguente reinserimento dell'opera nelle procedure ordinarie ed infine dalla riadozione delle norme speciali introdotte dalla legge n.443/2001.

Sul punto, si richiama, ancora, a riscontro, 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 Bassa Valle Susa e Val Cenischia, sul 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 ai sensi dell'art.81 del DPR 616/1977 (vedi doc.6).

A riscontro, valga quanto asserito dal soggetto proponente LTF che, nelle risposte ad alcuni quesiti relativi alla criticità dell'opera pone in evidenza che essa è stata stralciata dalle procedure di cui alla legge obiettivo (vedasi doc. 14, pagina 31 punto 58): *"Con uscita della Torino-Lione della legge obiettivo, come previsto nell'attuale quadro normativo di riferimento e come indicato all'interno della conferenza dei servizi, verrà realizzato un nuovo studio di impatto ambientale sull'intera opera....."*.

A ulteriore riscontro la deliberazione CIPE del 6.3.2009 n.10, alle pagine 3 e 4 (legge n.443/2001 Ricognizione dello stato di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009) (doc.15), ove si afferma esplicitamente l'esclusione della linea ferroviaria Torino-Lione dal prospetto delle infrastrutture inserite nella cosiddetta legge obiettivo, anche alla luce della summenzionata sentenza n.442/2007 del Consiglio di Stato e di analoga nota del Ministero delle Infrastrutture delli 12 luglio 2006.

Atti e documenti tutti che rilevano la necessità, elusa dal proponente ed obliterata dalla Pubblica Amministrazione, di un'unica ed unitaria valutazione di impatto ambientale, corredata da idonea istruttoria, oltre che di un corrispondente omogeneo studio unitario, secondo le procedure ordinarie e secondo le relative istruttorie articolate attraverso idonee conferenze di servizio.

Nella presente sintetica ricognizione dei punti salienti dell'intero progetto impugnato non va trascurato che la Comunità Montana ricorrente, oltre alla menzionata impugnativa della

deliberazione CIPE 18 novembre 2010 relativa al Cunicolo esplorativo de La Maddalena, ha reiterato, avanti il Tar Piemonte, l'impugnativa di tutti gli atti straordinari di occupazione dei siti operata da LTF in territorio del Comune di Chiomonte, senza che sussistano i titoli legittimanti non solo all'espropriazione dei terreni interessati, ma anche all'occupazione d'urgenza degli anzidetti siti, le cui procedure non sono state a tutt'oggi neppure avviate, di tal che del tutto illegittime appaiono sino ad oggi le attività poste in essere da LTF, per l'avvio del cantiere del Cunicolo esplorativo di Chiomonte, il cui progetto è del tutto asincrono e del tutto scoordinato con l'autorizzazione alla opera principale ed è pertanto anch'esso palesemente illegittimo per i già denunciati motivi.

Con riguardo alle motivazioni tecniche, ambientali, di impatto alla salute dei cittadini, economiche ed, in ogni caso, ed indipendentemente da essi con riguardo al profilo strettamente giuridico i provvedimenti impugnati sono dunque, a parere della Comunità Montana ricorrente, illegittimi e pertanto se ne chiede l'annullamento a Codesto Ecc.mo Tribunale per i seguenti

MOTIVI

I- Violazione di legge ai sensi e per gli effetti della legge 21.12.2001 n.443 art.1 e successive modificazioni.

Violazione di legge ai sensi e per gli effetti degli artt. 163, 165, 166, 167, del D.Lgs n.163 delli 12 aprile 2006.

In ogni caso illegittimità costituzionale delle norme summenzionate per violazione degli articoli 5, 118 comma 1 e 120 della Costituzione.

Consequente illegittimità derivata della deliberazione CIPE in data 18 aprile 2010.

II- Ancora e più in particolare violazione di legge ai sensi e per gli effetti dell'art.166 comma V° del D.Lgs n.163 delli 12 aprile 2006, anche in relazione all'art.165 commi n.5 e n.6 e dall'art.167 n.2 e seguenti.

Eccesso di potere per sviamento, illogicità, carenza assoluta di motivazione. Violazione dei principi di coordinamento e di buon andamento dell'azione amministrativa, con particolare riferimento alla inesistenza di idonea istruttoria, allo sviamento delle procedure relative alla valutazione di impatto ambientale, alla mancata rimessione al Consiglio dei Ministri per una unitaria ed omogenea valutazione di impatto ambientale, alla contraddizione tra le diverse fasi progettuali, alle divergenze con l'approvazione del progetto di Cunicolo esplorativo de La Maddalena, alla mancata previsione di idonei siti di destinazione dei materiali di scavo, alla mancata istruttoria relativa alla previsione di linee e gallerie di raccordo con la linea storica Torino-Lione.

III - Eccesso di potere per manifesta irragionevolezza e difetto assoluto di istruttoria, con particolare riferimento al procedimento di valutazione di impatto ambientale.

IV - Eccesso di potere per difetto assoluto di istruttoria, falsità dei presupposti ed ancora manifesta irragionevolezza in ordine alla comparazione dei costi benefici della ipotizzata opera in raffronto alla linea ferroviaria ivi esistente, al mancato raggiungimento di una soglia minima di economicità del nuovo collegamento, alla immotivata ipotesi di un aumento dei traffici tra Italia e Francia in misura minima sufficiente a giustificare

la nuova linea Torino-Lione, all'omessa individuazione per comparazione dell'opzione zero.

Il CIPE ha approvato, con Deliberazione 3 agosto 2011 relativa al nuovo collegamento internazionale Torino-Lione sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano, il progetto preliminare dell'opera ai sensi dell'art.165 D.Lgs n.163/2006, nonché dell'art.10 DPR n.327/2001, senza alcuna idonea istruttoria.

Non è stata, infatti, effettuata, come già rilevato nelle premesse in fatto, alcuna comparazione unitaria tra i progetti relativi alle tre opere, in cui è stata frazionata l'intera linea ferroviaria.

Ciò in aperta contraddizione, innanzitutto, con le previsioni tecniche finalizzate all'approvazione del Cunicolo esplorativo di Chiomonte, approvato senza che esista alcun progetto preliminare e senza che lo stesso progetto definitivo risolva alcun importante problema tecnico dell'opera (si pensi che esso demanda al progetto esecutivo e dunque allo stesso soggetto realizzatore la risoluzione della maggiore e più importante parte delle questioni tecniche ed ambientali che un'opera di così vaste proporzioni pone).

In secondo luogo, in contraddizione con le diverse fasi dell'intera opera, ove sono previste, frazionandole, diverse valutazioni di impatto ambientale, del tutto scoordinate tra loro, così come emerge, ad esempio in relazione alle previsioni di distinti ma contigui cantieri nella parte comune italo-francese tratta in territorio italiano e nella tratta nazionale.

In terzo luogo, in relazione alla scelta delle procedure che, pur proclamandosi, da parte delle amministrazioni competenti e della

società LTF, la necessità di adozione della via ordinaria, al fine di approfondire con idonea congiunta ed approfondita valutazione di impatto ambientale le enormi questioni che l'opera prevede, sono state del tutto semplificate e più spesso pretermesse al punto di rendere oscura ed inconoscibile la realizzazione dell'opera, le sue caratteristiche, le modalità tecniche di riferimento, l'effettivo impatto ambientale sull'intera collettività della Valle Susa.

La schizofrenia tra le proclamazioni e le scelte effettivamente adottate tanto dal soggetto proponente, quanto dalle amministrazioni interessate, emerge con evidenza dai documenti indicati nella parte in fatto, sino al punto da rendere palesemente illegittima, ancor prima di ogni approfondimento ulteriore, la approvazione della linea ferroviaria indicata in epigrafe.

Del tutto eluse e pretermesse sono state, nel corso del procedimento amministrativo che ha condotto alla anzidetta approvazione, le analisi relative al profilo urbanistico, geologico, ambientale dell'opera, secondo procedure di valutazione di cui alle specifiche norme di riferimento.

Questioni di rilievo essenziale quali la destinazione di enormi quantitativi di materiale di scavo, la realizzazione di enormi opere di raccordo in galleria, la contiguità dei cantieri sono state conseguentemente e con evidenza eluse, rimandate a fasi successive o non affrontate del tutto, di tal che esse continuano a porre gravissimi interrogativi in ordine alla possibile devastazione di un intero territorio, senza che ciò comporti l'effettiva risoluzione dei problemi tecnici che l'approvazione dei progetti, asincrona e contraddittoria tra loro, intenderebbe

risolvere.

Anche in ordine al provvedimento qui impugnato, così come per il provvedimento relativo al Cunicolo di Chiomonte la Regione Piemonte ha di poi espresso un parere che risulta con evidenza essere **solo formalmente positivo** oltre che generico, poiché esso allega prescrizioni rilevanti e di tale natura e portata da vanificare l'intera struttura progettuale proposta dal soggetto attuatore, nonché tali da ripercuotersi sul quadro economico dell'opera, incrementandolo in maniera considerevole.

Si legge, ad esempio, alle pagine 17 e 18 del parere regionale di cui a deliberazione 29 aprile 2011 DGR n.18-1954 (v. doc. 10) che, ai sensi degli art.182, 183, 184 e 185 D.Lgs 163/2006, nonché del titolo terzo del D.Lgs 152/2006, per quanto attiene la **compatibilità ambientale il progetto presenta un livello di complessità tale da rendere indispensabile la richiesta di una particolare attenzione nell'elaborazione del progetto definitivo per pervenire al superamento delle criticità ancora non risolte e non superabili con semplici prescrizioni.**

Vincolanti esigenze di approfondimento e di adeguamento sono state inoltre proposte dalla stessa Regione Piemonte in ordine a materie essenziali, con singolare contraddittorietà, rispetto alla valutazione positiva espressa.

Paradossalmente la Regione Piemonte esprime di poi il concetto che **"per continuità e coerenza, per ottemperare alle prescrizioni direttive impartite sul Cunicolo de La Maddalena, qualsiasi intervento viario deve essere propedeutico alle attività di preparazione del Cantiere per il Cunicolo esplorativo"** e ciò in aperto contrasto con quanto, al contrario, sta avvenendo.

Ancora la Regione Piemonte afferma che allorquando si dovrà

accedere ad una soluzione definitiva propedeutica all'apertura dei cantieri (e in particolare del Cunicolo esplorativo), dovranno essere previsti interventi sulle opere infrastrutturali esistenti, ma, a pagina 19, si afferma che *"mancando completamente studi del traffico con indicazioni dei livelli di servizio attuali e previsti a seguito della realizzazione dell'opera, non è possibile esprimersi sull'idoneità della soluzione viabilistica proposta"*.

Conseguentemente vengono previste prescrizioni di tale natura e quantità da snaturare l'intero progetto e ciò vale per tutte le materie sin qui accennate.

Sicchè, oltre alla vanificazione della struttura progettuale proposta dal soggetto attuatore, le anzidette prescrizioni sono ancora una volta tali da ripercuotersi sul quadro economico complessivo dell'opera incrementandolo in maniera, ad oggi, addirittura inimmaginabile.

Emblematiche per irrazionalità, contrasto con precedenti determinazioni e violazioni dei principi di chiarezza e trasparenza sono inoltre le prescrizioni, rinvenibili nel testo della deliberazione CIPE impugnata, aventi ad oggetto le individuazione dei siti di deposito dei materiali di scavo, nonché il riutilizzo degli stessi.

La lettura degli indirizzi progettuali e programmatici volti ad orientare la progettazione definitiva non possono che destare un forte sconcerto: al punto 3, pagina 64, delibera CIPE al titolo "svincolo di Chiomonte", si legge: "la funzione principale dello svincolo autostradale di Chiomonte durante le fasi di cantiere sarà quella di consentire il conferimento ai siti di deposito anche dello smarino prodotto con lo scavo del cunicolo esplorativo de La Maddalena, evitando lo stoccaggio nel sito già individuato

nel procedimento autorizzativo relativo al Cunicolo stesso".

Così disponendo, la deliberazione CIPE qui impugnata, con evidenza, nell'autorizzare il progetto preliminare del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano, **contraddice apertamente la deliberazione CIPE del 18.11.2010** che ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, **così smentendolo** e determinando la singolare conseguenza di un progetto definitivo, il quale dovrebbe essere avviato con imminenza, già divenuto illegittimo per **susseguente** contrastante determinazione del progetto preliminare dell'opera principale.

L'irrazionalità, tuttavia, si manifesta in tutta la sua gravità proseguendo nella lettura.

Poco oltre, infatti, al punto 5 della delibera impugnata, si attesta che lo svincolo di Chiomonte, per la particolare visibilità, per la vicinanza al sito archeologico di Ramat, per l'inserimento all'interno dell'ambito tutelato ai sensi dell'articolo 136 del D.Lgs n.42/2004, già fortemente inciso dalla presenza dell'esistente viadotto, presenta rilevanti e forti criticità e si valuta la possibilità di soluzioni localizzative alternative.

Ed ancora, al punto 8, appaiono, in tutta evidenza non solo l'attuale mancata individuazione di siti di stoccaggio dello smarino, ma soprattutto il susseguirsi di valutazioni negative rispetto alle originarie previsioni: a pagina 66 si esclude, infatti, la proposta originaria di allocazione presso la Carriere du Paradis, per una non meglio individuata valutazione negativa e si inserisce l'indirizzo, indeterminato, generico e

contraddistinto da evidente perplessità, secondo cui dovrebbero essere interessati dalla collocazione dei materiali di scavo tutti i siti che sono o sono stati interessati da attività estrattiva e/o da impianti di trattamento inerti della bassa Valle di Susa, a partire da quelli più prossimi alle aree di cantiere, e più oltre si afferma la necessità di individuare *"siti di riserva per la allocazione del materiale anche oltre gli ambiti valsusini lungo l'intero corridoio infrastrutturale della NTL....."*.

Con ciò delegando a istruttorie future alcune delle più importanti questioni che lo stesso progetto preliminare avrebbe dovuto risolvere.

Elementi, questi ultimi, che accentuano la totale irrazionalità del progetto preliminare qui impugnato, anche in raffronto agli atti preordinati alla approvazione.

Come già ricordato nel precedente menzionato ricorso, non si intendono ignorare i principi indicati da Codesto Tar nella propria decisione 4 gennaio 2006 n.82, sezione III ter, che ha richiamato taluni caratteri essenziali della procedura prevista in materia, dalla legge.

In particolare, quello secondo cui il soggetto proponente è tenuto a predisporre uno studio di impatto ambientale redatto ai sensi del DPCM 27.12.1988 e del DPR 2.9.1999 n.348, reso pubblico nelle forme previste dalle procedure vigenti e contenente tutti i puntuali elementi elencati all'art.18 comma 2 della legge delega, nonché ad inviarlo, unitamente al progetto, al Ministero dell'Ambiente, il quale, come il Ministero per i Beni e le Attività culturali per le opere incidenti su aree sottoposte a vincolo, emette la propria valutazione tenendo conto delle osservazioni rimesse dagli interessati a mezzo dell'apposita

Commissione speciale e la comunica alle Regioni interessate, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché per particolari opere, al Ministero delle Attività produttive.

E' stato osservato nell'anzidetta pronunzia che l'**anticipazione della VIA al progetto preliminare** non comporta il venir meno di una valutazione effettiva e realistica delle ripercussioni dell'opera sull'ambiente, attesa la pienezza dei contenuti descritti dall'art.19 e tenuto conto che l'art.20, nel testo modificato dal D.Lgs n.189/2005, estende ogni opportuna garanzia al progetto definitivo, il quale, oltre ad essere integrato da una **relazione del progettista sulla rispondenza al progetto preliminare e dalle prescrizioni apposte in sede di approvazione**, è sottoposto alla verifica di ottemperanza da parte della stessa commissione speciale e, nel caso sia sensibilmente diverso da quello preliminare, il Ministero dell'Ambiente può richiedere l'aggiornamento dello studio. O ancora, in caso di significative variazioni dell'impatto ambientale, la Commissione ne riferisce al Ministro che ordina di adeguare l'opera.

La suindicata pronunzia ha qualificato il riferimento all'anzidetta procedura ritenendola corretta e concludendo **"nel senso della pienezza delle garanzie approntate, pur nell'ottica della accelerazione delle procedure di realizzazione delle grandi opere di preminente interesse nazionale"**.

La finalità è stata indicata nella necessità di risolvere immediatamente, fin dalle prime fasi dell'elaborazione del progetto, gli eventuali problemi che possano incidere sui tempi di esecuzione di tali opere, o addirittura precluderne la realizzazione, senza che ciò comporti incompletezza o incoerenza con la normativa ordinaria della procedura di VIA.

Anche in ordine alla partecipazione al procedimento degli enti locali interessati, codesto Tar valutava, nel caso sottoposto all'attenzione dell'anzidetta pronunzia, l'inesistenza di lesioni ai principi di autonomia e decentramento, qualora tali enti siano chiamati a partecipare al procedimento di approvazione al progetto preliminare, determinante la **localizzazione dell'opera**, con conforme variazione degli strumenti urbanistici vigenti (Tar Lazio sezione III ter, 14.1.2006 n.82, pag.11).

Elementi tutti certamente inesistenti nel caso di specie ove la violazione della procedura di approvazione si integra con la lesione degli anzidetti principi di conoscenza e partecipazione, nonché di adeguata valutazione dell'impatto ambientale dell'opera. Infatti, la valutazione di impatto ambientale connessa al progetto preliminare qui impugnato ne è risultata da un lato illegittima per violazione delle procedure adottate, **dall'altro completamente anomala e scoordinata rispetto a tutte le istruttorie svolte**, nonché rispetto agli atti e provvedimenti già assunti, ivi compreso la Deliberazione CIPE 18.11.2010 relativa al Cunicolo esplorativo di Chiomonte, rispetto alla quale il provvedimento impugnato non risulta essere, **in alcun modo coordinato**.

La valutazione di impatto ambientale avrebbe dovuto essere, per contro, **unitaria, preventiva ed onnicomprensiva**, in ossequio alle stesse preoccupazioni di codesto Tar, espresse nella menzionata sentenza, integrando entrambi i progetti dell'opera principale e di quella propedeutica.

Sul punto non sarà inutile, ancora una volta rammentare, Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sezione II 28.2.2008 causa C.2/07, ove si specifica la necessità di tener conto dell'**effetto cumulativo di più progetti il cui impatto ambientale deve essere**

valutato complessivamente.

Ancora sul punto è stato condivisibilmente affermato che i lavori di trasformazione e di modificazione apportati alla infrastruttura, debbono essere valutati complessivamente qualora essi possano essere considerati, segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche una modifica sostanziale dell'opera stessa.

In ordine a tale aspetto le contraddizioni già preesistenti, si sono viepiù accentuate, allorquando si consideri quanto era stato ipotizzato dalle integrazioni istruttorie dell'agosto 2010 allegate al progetto definitivo del Cunicolo di Chiomonte, ove era possibile leggere: "con riferimento **allo stretto rapporto di dipendenza** tra il cunicolo de La Maddalena (Chiomonte) e il tracciato Torino-Lione tratta transfrontaliera, il cui progetto è in studio presso il medesimo proponente e di cui il presente tunnel costituisce il necessario supporto esplorativo a scopo geognostico, **occorrerebbe fornire un cronoprogramma generale dei lavori integrato con quello dell'opera principale** (quest'ultima non essendo ancora completamente finita la fase progettuale, solo nelle sue linee principali), con particolare riguardo alle fasi di scavo del tunnel di base, rapportato alle tempistiche di lavorazione del cunicolo esplorativo di cui trattasi".

Assenza di un piano per i materiali di scavo ed assenza della conseguente individuazione delle aree di collocazione degli anzidetti materiali, mancata individuazione dei siti di stoccaggio del Cunicolo esplorativo, a seguito del contrasto tra le due deliberazioni CIPE di approvazione delle opere, mancanza di coordinamento tra l'opera di base e quella di servizio, mancata previsione, pur ritenuta necessaria, di un tunnel di raccordo tra

la linea ad alta velocità e quella storica, frazionamento delle valutazioni di impatto ambientale in relazione alle diverse tratte dell'opera e alle diverse fasi di realizzazione delle stesse costituiscono, ormai, alla luce di qualsivoglia approfondimento tecnico, elementi di grave contraddizione e di gravissima preoccupazione per il territorio e per l'ambiente dell'intera Valle di Susa.

LE NORME DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE ED INSEDIAMENTI PRODUTTIVI.

Le contraddizioni del procedimento adottato per addivenire all'approvazione della deliberazione qui impugnata si uniscono, con evidenza, alle carenze di istruttoria che contraddistinguono il progetto preliminare della NTL.

Non sarà inutile, infatti, rammentare le intervenute gravi carenze ed omissioni del procedimento.

Infatti, gli artt. 165 e seguenti del D.Lgs 12.4.2006 n.163 prevedono che, a seguito della redazione del relativo programma, il progetto preliminare delle infrastrutture che si intendono realizzare sia trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dai soggetti aggiudicatori con specifiche e dettagliate indicazioni cartografiche, funzionali, prestazionali e tecniche, corredate di studio di impatto ambientale reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge e trasmesso, altresì, a tutte le Amministrazioni interessate.

Ancora, l'art.165 n.6 prevede che, in caso di motivato dissenso delle Regioni o Province autonome interessate, il progetto preliminare sia sottoposto alla valutazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con attività istruttoria

supplementare, indi rimesso al Ministero anzidetto e ove permanga il dissenso sottoposto all'approvazione del Consiglio dei Ministri, previa nuova valutazione del progetto preliminare e delle eventuali proposte alternative a mezzo di un collegio tecnico costituito di intesa tra il Ministero e la Provincia autonoma interessata, procedura che deve ulteriormente essere approfondita in caso di permanenza del dissenso.

La norma anzidetta prevede, poi, che l'approvazione determini l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionando, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato Regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati.

Ancora, in caso di necessità di escavazione di cunicoli esplorativi l'art.165 n.9 prevede che l'autorizzazione alle attività lavorative sia rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, di intesa con il Presidente della Regione o Provincia autonoma interessata ed ha gli effetti dell'art.166 comma 5°.

In caso di mancata intesa nei trenta giorni dalla richiesta l'autorizzazione è rimessa al CIPE con successiva pronunzia secondo le previsioni già indicate dell'art.165 n.5 e 6.

Il progetto definitivo delle infrastrutture, ai sensi dell'art.166 n.1 e seguenti, deve essere poi integrato da una relazione del progettista attestante la corrispondenza dello stesso al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Ancora, l'art.166 n.5 prevede che l'approvazione del progetto definitivo, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei

componenti il CIPE, sostituisca ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, che consente la realizzazione e per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

L'art.167 n.2 prevede poi che ove il progetto sia **incompleto carente o contraddittorio** le Amministrazioni competenti propongono al Ministero le prescrizioni per la corretta successiva integrazione.

Ove ciò non sia possibile, per l'assenza degli elementi **progettuali prescritti**, le amministrazioni competenti concludono l'istruttoria con la richiesta **di rinvio del progetto a nuova istruttoria** e l'indicazione delle condizioni per la rappresentazione dello stesso.

Il CIPE su proposta del Ministero, valuta la rilevanza delle carenze e, ove necessario, dispone la chiusura della procedura e il rinvio del progetto al soggetto aggiudicatore.

Restano in ogni caso ferme le previsioni in merito alla richiesta di integrazioni da parte della Commissione speciale VIA (art.185 commi 1 e 2), e pertanto all'istruttoria tecnica da parte della Commissione medesima, che deve esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione di impatto ambientale.

IL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO DI APPROVAZIONE.

In ordine al procedimento seguito le predette disposizioni normative, di cui sono stati riportati taluni punti essenziali, prevedono in sostanza che la costruzione e l'esercizio di impianti quali quello in oggetto possano essere **assentiti a seguito di approvazione unica, adottata in esito ad un procedimento duplice,**

concernente dapprima il progetto preliminare, quindi il progetto definitivo, al quale, in forma diversa ed articolata debbano comunque partecipare tutte le Amministrazioni interessate, in ogni caso convocate in sede di Conferenza dei Servizi istruttoria.

Nell'ambito degli anzidetti procedimenti l'ente competente all'approvazione finale è tenuto ad effettuare una valutazione comparativa ed esaustiva di tutti gli interessi coinvolti, tenendo conto delle posizioni di assenso e/o dissenso eventualmente espressi.

In particolare, dalla predetta normativa emerge che:

- le determinazioni delle Amministrazioni interessate al progetto di costruzione e realizzazione delle infrastrutture ed insediamenti produttivi, tanto in sede di progetto preliminare, quanto in sede di progetto definitivo, **debbono essere compiutamente espresse, sì da assicurare l'esaustività del procedimento e la sua completezza**, attraverso il coordinamento dei vari interessi pubblici dichiarati rilevanti per l'approvazione finale.

- Ove sussista un dissenso sui progetti proposti e persino ove il progetto, in assenza di dissenso, **sia valutato incompleto, carente o contraddittorio**, come appare palese nel caso di specie, occorre rimettere ad approfondimenti successivi ed alla deliberazione del Consiglio dei Ministri, l'intero progetto, al fine del raggiungimento di una definizione esaustiva del medesimo.

Nel caso in oggetto, oltre ad essere emerso che non esiste alcun progetto preliminare specifico per la realizzazione del cosiddetto Cunicolo esplorativo de La Maddalena, opera dichiarata propedeutica, dallo stesso provvedimento impugnato, alla realizzazione del tunnel di base, è emerso che il progetto

preliminare dell'opera principale è privo di quegli approfondimenti istruttori necessari e sufficienti per definirlo tale, essendo quest'ultimo tutt'al più ascrivibile alla categoria degli studi di fattibilità.

L'indeterminatezza del progetto si è risolto nella sostanziale eliminazione della procedura di valutazione di impatto ambientale, in ordine alla quale nessuna amministrazione interessata ha potuto svolgere alcun puntuale e specifico rilievo, a fronte dell'indeterminatezza degli elementi tecnici che lo costituiscono. Elemento quest'ultimo che costituisce un incomprensibile salto logico e procedimentale rispetto alle previsioni di legge, in quanto la approvazione CIPE oltre alle carenze e alle contraddizioni evidenziate ha sì sostituito ogni atto amministrativo inerente alla costruzione ed all'esercizio delle infrastrutture, comprese le autorizzazioni urbanistiche, edilizie, ambientali, previste dalle normative di riferimento, ma non ha dato alcun conto dell'effettuazione delle valutazioni relative ai singoli procedimenti, che sono mancate; né d'altronde avrebbe potuto, stante la sostanziale indeterminatezza del procedimento, il quale non ha dato conto di aver ricompreso al proprio interno, ad ogni titolo specificamente previsto dai singoli procedimenti frazionati e distinti, ogni valutazione e comparazione delle specifiche materie di riferimento.

Ancora, il soggetto attuatore non ha dato alcun conto di avere dimostrato, nel corso del procedimento unico e prima del titolo assentivo finale, oltre che della disponibilità dei suoli e della compatibilità urbanistica del progetto, della sua coerenza rispetto ad ogni previsione urbanistica, geologica, ambientale, così come voluto dalle singole normative di riferimento.

Sul punto occorre infatti precisare che il procedimento che conduce all'approvazione unica delle opere secondo le norme summenzionate non significa affatto la possibile elusione e/o totale obliterazione di ogni controllo urbanistico, geologico ed ambientale sulle stesse, tale da elidere la stessa ragione e legittimità delle norme di semplificazione delle procedure volute dal legislatore.

Ove le norme dianzi evocate potessero essere applicate nel senso sopra censurato è chiaro che esse si esporrebbero a seri dubbi di legittimità costituzionale, rendendo totalmente prive di controllo opere di così rilevante impatto sui territori.

Nel caso di specie, emerge *ictu oculi* che la deliberazione CIPE impugnata è sfornita di ogni approfondimento relativo a ciascuna delle materie interessate, così come d'altronde, e a riscontro, emerge dalle stesse prescrizioni e raccomandazioni allegate al provvedimento di approvazione e di cui è stato dato conto.

ILLEGGITTIMITA' COSTITUZIONALE.

In ogni caso ed in via subordinata, qualora, per avventura, si dovesse ritenere la correttezza degli atti assunti dalla pubblica amministrazione e dal soggetto attuatore, nel caso di specie, in relazione alle norme di riferimento su indicate, i provvedimenti impugnati debbono ritenersi illegittimi in via derivata per l'illegittimità costituzionale delle norme menzionate in riferimento agli artt.5, 118 comma 1° e 120 della Costituzione e cioè per violazione dei principi di sussidiarietà e di leale cooperazione delle amministrazioni pubbliche nella parte in cui esse non prevedono che l'autorizzazione alla realizzazione delle opere previste debba essere assentita a seguito di intesa tra

amministrazione centrale, Regione interessate ed enti locali sul cui territorio incide la realizzazione delle infrastrutture.

Quanto sopra, al fine di evitare la sostanziale estromissione degli enti locali, tutti direttamente interessati alla realizzazione delle opere, dai procedimenti di decisione relativi tanto alla localizzazione quanto alle modalità della loro realizzazione.

Infatti, la Conferenza dei Servizi prevista dall'art.166, comma 4, del D.Lgs n.163 del 12.4.2006, costitutiva del procedimento che conduce all'approvazione unica per la realizzazione delle opere, espressamente dichiarata di natura istruttoria, prevede che il dissenso motivato delle amministrazioni interessate costituisca mero parere non vincolante per l'autorità decidente sebbene espresso con riferimento ad interessi coinvolti dalla pianificazione del territorio, dalla tutela ambientale o dalla salute delle collettività locali interessate, diritti ed interessi cioè propri di ciascuna singola collettività locale.

Le anzidette previsioni normative nella parte in cui non prevedono la necessità di intesa tra le autorità competenti all'assenso, le Regioni e le collettività locali interessate appaiono in contrasto con i principi costituzionali di sussidiarietà e di leale cooperazione di cui agli artt. 5 e 118, comma 1 della Costituzione.

Le anzidette norme dispongono, infatti "La Repubblica, una e indivisibile, riconosce e promuove le autonomie locali: attua nei servizi che dipendono dallo Stato il più ampio decentramento amministrativo; adegua i principi ed i metodi della sua legislazione alle esigenze dell'autonomia e del decentramento (art.5), e che le funzioni amministrative sono attribuite ai

Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza.

Orbene, le predette disposizioni - secondo l'interpretazione fornite dalla Corte Costituzionale - riconoscono non solo alle Regioni, ma anche alle collettività locali un'autonomia ed un ruolo di parità, che impongono all'Autorità decidente di prendere adeguatamente in considerazione gli interessi pubblici di cui tali enti locali sono portatori e di prevedere una codeterminazione paritaria del contenuto finale dei provvedimenti autorizzativi rilasciati dall'Amministrazione competente e destinati ad incidere direttamente sul territorio degli enti interessati (vedi sul punto Corte Costituzionale n.33/2011 e n.278/2010).

A riscontro, si vedano, oltre alle già svolte considerazioni in ordine al sostanziale "dissenso" della Regione Piemonte, le deliberazioni contrarie all'opera assunte dai Comuni di Giaglione, Almese, Avigliana, Bardonecchia, Bruzolo Bussoleno, Caprie, Caselette, Chianocco, Chiusa San Michele, Giaglione, Gravere, Mattie, Mompantero, Moncenisio, Novalesa, Oulx, San Didero, San Giorio di Susa, Sant'Ambrogio di Torino, Sant'Antonino di Susa, Vaie, Venaus, Villar Dora, Villar Focchiardo, appartenenti alla Comunità Montana ricorrente ed altri limitrofi, che si producono unitamente al presente ricorso (doc. 16).

IV - ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA. PRESUPPOSTI FALSI E CONTRADDITTORI RISPETTO A DATI ACQUISITI. PRESUPPOSTI ERRATI ED ELABORATI IN ASSENZA DI CRITERI ATTENDIBILI. MERA PETIZIONE DI PRINCIPIO. IRRAZIONALITA' MANIFESTA. TRAVISAMENTO ASSOLUTO DEI FATTI E DEI DATI. VIOLAZIONE E/O ELUSIONE DI LEGGE

E/O DI PRINCIPIO GENERALE.

Dai dati *ex adverso* forniti in ordine ai costi del nuovo collegamento ferroviario, accompagnati anche solo dai costi di manutenzione e gestione della nuova linea, e dagli oneri finanziari che vi sono comunque ulteriormente connessi [pur attesi, sempre in chiave economico - finanziaria, i (pretesi) benefici ambientali] si ricava, come anche egregiamente illustrato dal prof. Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino nella relazione 21 giugno 2011 (doc.11), **che, per raggiungere una soglia minima di economicità, il nuovo collegamento dovrebbe accogliere flussi di traffico superiori a quelli che si sono verificati nell'ultimo decennio sino a 40 volte (sic!) ed oltre.**

Ma una ipotesi di tal fatta (nemmeno ottimistica, ma di pura fantasia) è oggettivamente insostenibile, e del tutto immotivata ed irrealistica: come ivi documentato, il volume di traffico, tanto di passeggeri che di merci, è da tempo in calo nel corridoio della Val di Susa e non ha ragione di ampliarsi nei decenni a venire. In altri termini, non v'è alcuna ragionevole prospettiva di saturazione della linea esistente lungo l'arco di tempo preso in considerazione ai fini di specie (e, quanto al futuro remoto, *in alta mente repositum..!*).

Ne discende che la nuova linea sarebbe fonte di continue passività, destinate ad accrescersi in modo esponenziale in progresso di tempo (un esempio su scala molto inferiore è offerto dalle opere ed infrastrutture delle olimpiadi invernali piemontesi).

La divergenza fra le (obbligate) conclusioni che precedono, e quelle offerte dai proponenti in sede di progetto preliminare,

"deriva dal fatto che in quei documenti si fanno ipotesi del tutto ingiustificate riguardo all'evoluzione futura dei traffici lungo la direttrice Torino-Lione e, nel caso di realizzazione parziale, non si tiene conto della capacità limite della tratta di linea storica che continuerebbe ad essere utilizzata" (così, relazione prof. Tartaglia, pag. 15).

Gli aspetti centrali della esposizione del prof. Tartaglia in punto dimostrazione delle conclusioni di cui sopra sono i seguenti.

Come dianzi anticipato, per raggiungere una soglia minima di economicità il nuovo collegamento dovrebbe ospitare flussi di traffico decine di volte superiori a quelli correnti ed anche alla punta massima lungo la direttrice, che si è verificata nel lontano 1997 (v. relazione, pag. 3 segg.).

Anche il solo pareggio di gestione, neppure considerando il recupero dell'investimento, richiederebbe flussi di passeggeri e merci da 5 a 10 volte superiori a quelli correnti.

In ipotesi di realizzazione parziale dell'opera (pure prospettata dai proponenti) il minore investimento ridurrebbe un poco i flussi necessari per l'equilibrio dei conti, ma i valori occorrenti restano dell'ordine di venti volte i volumi attuali (v. relazione, pag. 7).

Ed anche il solo pareggio di gestione, neppure considerando il recupero dell'investimento, richiederebbe comunque flussi di passeggeri e merci da 4 a 8 volte superiori a quelli attuali (ma in realtà anche in tale eventualità la linea risulterebbe comunque in perdita: infatti, rinunciando al tunnel dell'Orsiera e

utilizzando la linea preesistente tra Susa e Piana delle Chiuse, la "nuova" linea avrebbe una portata - determinata dalla capienza "storica" - che non consentirebbe i volumi di traffico necessari neppure se questi potessero realmente esservi).

Ancora, in punto prospettato incremento dei traffici nei venturi decenni (tanto ingente quanto è quello postulato per rendere non antieconomica la linea *de qua*), il prof. Tartaglia ha esaminato la questione utilizzando i dati offerti dai promotori (v. tabella 4 a pag. 9 e grafici 1 e 2 di pag. 10 della relazione) rilevando che: i) il flusso di merci attraverso la frontiera francese è in calo da una decina d'anni, e ciò valutando ogni modalità di trasporto (strada e rotaia) e ogni valico (da Monte Bianco a Ventimiglia); ii) il traffico su rotaia è calato e tende tuttora a calare in maniera più accentuata del traffico su strada; iii) da tempo sono in crescita i flussi lungo la direttrice Nord - Sud (Svizzera - Austria).

Come pure esattamente rilevato (ivi, pag. 1), "le ragioni di questi andamenti sono **strutturali**, in quanto sono legate alla dislocazione delle aree di produzione, come anche di smercio, delle merci di massa verso Est e verso il lontano oriente asiatico".

Concludendo sul punto, e considerato che "le economie dai due lati della frontiera italo-francese sono sature, con mercati di beni di consumo di massa sostanzialmente saturi"; che "i mercati in espansione si trovano in aree il cui tenore di vita è più basso di quello della media della dell'Europa occidentale e l'economia è (e potrà essere) in crescita; che pertanto "incrementi significativi dei traffici sono prevedibili lungo l'asse Nord-Sud e quindi in

corrispondenza dei porti, non lungo l'asse Est-Ovest attraverso le Alpi" (cfr relazione, pagg. 12 e segg.; cfr pure doc. 8 ivi citato, della Direction des Ponts et Chaussées predisposto per il Parlamento francese nel 2003), si giunge a conclusioni precise.

E' chiaro che tali presupposti fondamentali dell'opera sono oggetto di una macroscopica mistificazione, del resto confermata dallo stesso Presidente del cosiddetto Osservatorio sulla realizzazione dell'intera opera, istituita in fase consultiva dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Dal resoconto stenografico delle dichiarazioni rese dal Presidente Virano nella seduta della ottava Commissione della Camera dei Deputati relativa all'ambiente, territorio e lavori pubblici, tenutasi in data 28 ottobre 2009, si legge infatti testualmente: *".....infatti.....sarebbe poco saggio immaginare che gli effetti della Torino-Lione debbano essere pensati e attesi a partire dal momento della fine dell'opera, nel 2003 o nel 2025 che il nuovo mondo dei trasporti su questa direttrice cominci a partire da quella scadenza. Se la mettessimo in questi termini, infatti, il rischio di trovarci con una grande opera senza un mercato che la alimenta sarebbe un pericolo vero"*.

E' evidente, dunque, che l'ipotesi progettuale in questione si fonda su presupposti del tutto sviati ed erronei, così come appare chiaro il travisamento dei dati a presidio della ipotesi di fattibilità della nuova linea ferroviaria, rendendo, pertanto, illegittima e del tutto priva di ragionevolezza la sua realizzazione.

Ove il Tribunale ritenga ancora non bastevoli le argomentate osservazioni dell'elaborato peritale del prof. Tartaglia - che si

produce con gli allegati e che si intende richiamato in toto nel presente ricorso - si chiede che proceda ai sensi dell'art. 63 comma 4 D. Lgs n. 104/2010, sussistendone tutti i requisiti.

V - INCOMPETENZA. ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO. VIOLAZIONE DI LEGGE IN ORDINE ALLA DICHIARAZIONE DI INCOMPATIBILITA' AMBIENTALE. CONTRADDITTORIETA' DELLE FASI ISTRUTTORIE RELATIVE ALLA SUDDIVISIONE PER FASI DELL'INTERO TRATTO DI LINEA FERROVIARIA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE. CARENZA DI MOTIVAZIONE, ANCHE IN ORDINE ALLE DISTINTE VALUTAZIONI DI INCOMPATIBILITA' AMBIENTALE.

La Delibera Cipe qui impugnata, alla 19ma presa d'atto recita: *"con parere del 29 luglio 2011, la Commissione tecnica di VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, alla compatibilità ambientale del progetto in esame"*.

Poiché il procedimento di VIA è disciplinato dall'art. 182 del c.d. Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 163/2006), il quale fa espresso richiamo alle "disposizioni vigenti" per la VIA statale, esso prevede che, ad esito di un'attività concertata tra il Ministro dell'Ambiente e la commissione VIA-VAS di cui all'art. 184 D.Lgs. citato, lo stesso Ministero dell'Ambiente si pronunci sulla compatibilità ambientale dell'opera, oggetto della valutazione.

Nell'ambito della procedura di autorizzazione del progetto preliminare del tracciato della NLTL, tratta comune italo-francese

parte in territorio italiano, la normativa nazionale e le correlative direttive comunitarie in materia di VIA-VAS sono state violate, tanto in ordine alle modalità di attuazione del procedimento, quanto in ordine agli aspetti cronologici che sottostanno alla logica procedimentale anzidetta.

Se si ritiene infatti che sia ammesso, a mente del disposto di cui all'art. 182, c. 4, D.lgs. 163/2006 che il provvedimento di compatibilità ambientale venga emanato direttamente dal Cipe - in via eccezionale rispetto alla procedura ordinaria, competente come già detto al Ministero dell'Ambiente - ciò sarebbe unicamente ipotizzabile con riferimento alla VIA di competenza regionale.

In ogni caso, il procedimento di VIA ed il conseguenziale provvedimento che si esprime in ordine alla valutazione di impatto ambientale devono essere seguiti percorsi e adottati prima della definitiva autorizzazione al progetto¹.

Ancora ed in via assorbente il provvedimento di valutazione di impatto ambientale avrebbe dovuto essere reso da soggetto diverso da un organo di programmazione economica quale è il Cipe ed in un momento antecedente a quello della deliberazione del Cipe stesso, essendo detta deliberazione un atto autorizzativo del progetto preliminare non idoneo a contenere in sé come parte organica ed indistinta dalla autorizzazione una valutazione sull'impatto ambientale dell'opera.

Inoltre, la deliberazionea Cipe 3 agosto 2011, alla Parte I delle prescrizioni "Indirizzi progettuali e programmatici" dispone circa il cosiddetto fasaggio.

Attese, cioè, le risultanze dello studio di fattibilità richiesto

¹ Direttiva 97/11/CE, art. 2, § 1: "Gli stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista una autorizzazione ed una valutazione del loro impatto".

dalla CIG, in ordine alla possibilità di realizzare la parte comune della linea Torino Lione per fasi funzionali successive, il Cipe prescrive che tale ipotesi venga sviluppata in fase di progetto definitivo.

Da quanto sopra si evince che, allo stato, non esiste alcun progetto preliminare relativo alla realizzazione dell'opera in fasi, bensì esclusivamente uno studio di fattibilità.

Appare in ogni caso necessario in questa sede indicare alcune palesi contraddizioni in ordine alle ripercussioni che il frazionamento del progetto comporta.

L'intero corridoio è stato suddiviso in più settori di riferimento:

- A-B: Tunnel di Base dal confine di stato a Susa;
- B-C: Nodo di Susa e Stazione Internazionale;
- C-D: Tunnel dell'Orsiera - Piana delle Chiuse.

In particolare, la tratta C-D comprende la realizzazione della interconnessione della NLTL con la linea storica, in considerazione del fatto che sino a quando tutte e tre le fasi del c.d. progetto *low cost* non saranno ultimate si renderà necessario collegare la frazione di nuova linea già ultimata con il territorio sul quale la fase successiva non sarà ancora stata portata a termine.

La realizzazione progressiva del progetto determinerà, evidentemente, la necessità di raccordare quanto già costruito nella fase terminata, con la linea storica, consentendo al traffico di proseguire il percorso su rotaia, anche nei tratti in cui la realizzazione della NLTL ancora non sarà stata intrapresa. Ciò avverrà in particolare nel tratto compreso tra Susa e Bussoleno, in sostituzione della interconnessione prevista in progetto tra Chiusa di San Michele ed Avigliana.

La costruzione della interconnessione non consisterà dunque solo nella realizzazione di due binari di collegamento tra i binari di

corsa della Linea Nuova ed i binari della Linea Storica, bensì anche in una serie di **ulteriori necessarie opere, non previste in progetto**, per il tratto di almeno 23 Km sulla linea attuale tra Susa e Chiusa, con il necessario adeguamento in altezza, degli ingressi nelle gallerie, (attualmente l'altezza della sagoma è pari a 4,20 metri), la creazione di barriere anti-rumore (trattandosi di un modello di esercizio che prevede il transito di convogli più numerosi, più veloci e più pesanti), l'innalzamento di tutta la linea elettrica, delle banchine e di ogni struttura oggi situata sopra la linea esistente.

Secondo condivisibili ed approfondite valutazioni tecniche, l'anzidetto adeguamento comporterà, all'evidenza, un notevole aggravio di costi, di imprevedibile entità, ma certamente elevatissima e di ciò nella deliberazione impugnata non vi è previsione di sorta.

ANCORA SULLE PRESCRIZIONI REGIONALI.

La Regione Piemonte, con deliberazione della Giunta Regionale (D.G.R. Regione Piemonte n. 18-1954) del 29.04.2011 ha deliberato che relativamente al progetto preliminare "Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune nel territorio italiano" vengano osservate una serie di prescrizioni ad oggetto *"vincolanti esigenze di approfondimento ed adeguamento progettuale [...] che dovranno essere adeguatamente superate nel progetto definitivo"*.

In particolare alcune di dette prescrizioni assumono rilievo per l'importanza rivestita dal settore di interesse, con notevole impatto sul diritto alla salute costituzionalmente garantito.

Rischio amianto.

Nella deliberazione regionale si legge, quanto al rischio amianto, che la mappatura effettuata risulta discutibile poiché essa emerge dall'applicazione di una metodica analitica **differente da quella legislativamente prescritta** e sicuramente "meno cautelativa".

Di conseguenza, secondo il parere della Regione Piemonte appare urgente e necessario ricorrere ad un ente terzo che effettui una

validazione dei dati del monitoraggio effettuato per la determinazione quali quantitativa di eventuali fibre di amianto aerodisperse.

Dal punto di vista della ricaduta economica di detta prescrizione, l'esborso per i controlli indipendenti dovrà trovare riscontro nella valutazione del costo dell'opera (come già Parere Commissione VIA n. 566 dl 29/10/2010 sul cunicolo della Maddalena).

Cantieri.

Difetta un piano organico dettagliato circa la gestione delle acque di cantiere ed è, altresì, carente l'indicazione della fonte di approvvigionamento tanto industriali quanto idropotabile.

Detto approfondimento, secondo la Regione Piemonte si rende indispensabile, per valutare la compatibilità con la disponibilità idrica esistente ad oggi.

Ma anche di tale previsione non vi è traccia nella documentazione progettuale così come del tutto carente essa appare sotto il profilo della organicità in relazione al contenimento delle emissioni di polveri.

Gestione rifiuti.

La Regione Piemonte ha richiesto la formulazione di un dettagliato programma di gestione dei rifiuti, che contenga la stima quantitativa e qualitativa dei rifiuti speciali e speciali pericolosi, prodotti nei cantieri ed in generale in tutte le aree interessate dalla realizzazione dell'opera, stante l'imponenza della infrastruttura realizzanda e del quantitativo di materiale di risulta che verrà prodotto nella fase di costruzione; la caratterizzazione dei suddetti rifiuti secondo lo specifico codice di attribuzione CER; la quantità di rifiuti destinabili al recupero con individuazione degli impianti presso cui conferirli; la quantità di rifiuti destinati al riutilizzo diretto nella realizzazione dell'opera; la quantità di rifiuti destinati allo smaltimento finale; l'individuazione delle modalità di stoccaggio e gestione dei rifiuti prodotti e/o conferiti.

Sul punto, la contraddittorietà oltre che la carenza della deliberazione impugnata appare assai evidente anche alla luce delle già svolte considerazioni in ordine alla destinazione finale, in discarica, dei siti previsti per la destinazione dei materiali di scavo.

VI- VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DI LEGGE E/O DI PRINCIPIO GENERALE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEL D.LGS 3.4.2006 N.152 E S.M.I (IN PARTICOLARE, SUB ARTT. 1 E SEGG., NONCHE' 7 E SEGUENTI). VIOLAZIONE DELLA LEGALITA' PROCEDIMENTALE E DEL DUE PROCESS OF LAW. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA, PER DIFETTO DI PRESUPPOSTI E PER SVIAMENTO. TRAVISAMENTO DEI FATTI. ERRORE. ILLEGITTIMITA' DERIVATA.

La giurisprudenza interna e comunitaria ripetono da tempo che la valutazione di impatto ambientale serve a determinare *in anticipo* le ripercussioni lato *sensu* ambientali di un progetto. Si tratta, come anche rimarcato in Dottrina, di un "procedimento amministrativo incidentale che si inserisce in un procedimento principale di carattere autorizzatorio o concessorio inerente ad un determinato progetto, così garantendo la presa in considerazione degli interessi ambientali all'interno dei processi decisionali" (M.L. SCHIAVANO, *Verso la direttiva comunitaria sulla valutazione ambientale strategica: riflessioni sulla posizione comune del Consiglio CE*, in R. FERRARA - M.P. VIPIANA (a cura di), *I "nuovi diritti" nello stato sociale in trasformazione - La tutela dell'ambiente tra diritto interno e diritto comunitario*, Milano, 2003, 301 e *passim*).

Il che - come perspicuamente evidenziato - "permette alle Autorità di poter tenere conto nel modo più idoneo degli esiti della VIA al momento di decidere se autorizzare il progetto ovvero se adottare

misure specifiche per attenuarne l'impatto ambientale" (così, A. GRASSO - A. MARZANATI - A. RUSSO, *Ambiente, articolazioni di settore e normativa di riferimento*, in M.P. CHITI - G. GRECO (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo europeo*, Parte speciale, T. 1, Milano, 2007, 292).

Proprio per queste ragioni e, dunque, in considerazione dei principi di prevenzione e precauzione che ne sono alla base, è indispensabile che il procedimento nell'ambito del quale la VIA viene espressa si concluda con un provvedimento espresso e non tacito.

Orbene, il dato testuale dell'art. 7 ("competenze"), c. 5 del Dlg 3 aprile 2006 n. 152 ("Norme in materia ambientale"), nel testo da ultimo novellato (art. 2, c. 4, lett. b), D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128) è assai chiaro nell'evidenziare che, in tema di valutazione di impatto ambientale, "... in sede statale, l'autorità competente è il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare...", e ancora: "... il provvedimento di VIA e il parere motivato in sede di VAS sono espressi di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria ...".

Il precedente art. 5, c. 1, lett. p), nel fornire le definizioni fondamentali in materia, indica quale "autorità competente", la P.A. cui spetta, "...l'adozione... dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti...", mentre poi è l'art. 7 a specificare (commi 5/7) i soggetti istituzionali competenti ai vari livelli di governo. Solo per lo Stato, però, la legge direttamente individua nell'organo ministeriale siffatta competenza.

Il che è coerente anche con il modo d'attuazione del principio di

sussidiarietà indicato nell'art. 3-*quinquies*, c. 3 del D.lgs 152/2006, per cui spetta allo Stato d'intervenire in questioni ambientali i cui obiettivi, in ragione delle loro dimensioni e dell'entità dei relativi effetti, non possano essere sufficientemente realizzati da altri livelli di governo.

Nella specie, accade che - come si legge nel preambolo della oppugnata deliberazione del CIPE - "con parere 29 luglio 2011 trasmesso dal soggetto aggiudicatore in data 10 agosto 2010 la *Commissione tecnica VIA - VAS del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, ha espresso parere favorevole con prescrizioni alla compatibilità ambientale del progetto preliminare all'esame*".

(Ciò, sulla falsariga di quanto attestato nel preambolo della già costì impugnata deliberazione del CIPE del 18 novembre 2010, e di cui in narrativa, ove si legge che "in data 29 ottobre 2010 il *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS ha formulato, ai sensi degli articoli 182 e 183 del codice dei contratti pubblici, parere favorevole con prescrizioni*").

Orbene, nella doverosa ricerca di una coerenza nel sistema che discende (fra l'altro) dalle norme (costituzionali, comunitarie, nonché) del codice dell'ambiente citato e del D. Lgs. n. 163/2006 ("codice dei contratti pubblici", come definito nella oppugnata deliberazione) si sostiene che il CIPE è l'organo che ha competenza ad adottare contestualmente il provvedimento finale di VIA e ad approvare il progetto preliminare; tuttavia, il provvedimento del CIPE è "condizionato e vincolato al giudizio di compatibilità reso dai competenti dicasteri" (C. VITOCOLONNA, in

R. GAROFOLI - G. FERRARI, *Codice degli appalti pubblici e nuovo regolamento SOA*, Roma, 2008, sub 183, 1194).

Nella specie, detto parere doveva essere espresso dal Ministro dell'ambiente "di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria" (arg. ex art. 7, c. 5, D. Lgs. n. 152/2006).

Invece, risulta essere stato espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale di cui all'art. 8 D. Lgs. n. 152/2006 (che, a mente del primo comma di tale norma, ha solo ed esclusivamente una funzione di supporto tecnico - scientifico per l'attuazione delle norme sulla competenza, e dunque una funzione puramente istruttoria: cfr A. GRATANI, Art. 183, in AA.VV., *Codice dei contratti pubblici*, ne *Le nuove leggi amministrative*, Milano, 2008, 1608). Non, dunque, dal Ministro dell'ambiente; e, in ogni caso, nessun "concerto" con il Ministro per i beni e le attività culturali è mai venuto ad esistenza, come già accaduto per la deliberazione CIPE del 18 novembre 2010, di nuovo in violazione palese della norma testé citata.

Inoltre, è principio generale che al procedimento *de quo* possano partecipare tutti i soggetti pubblici e privati che vi abbiano interesse. Detta partecipazione, come evidenziato, si esprime in sede di Conferenza di Servizi (cfr VITELLI, Artt. 182-185, in *La disciplina dei contratti pubblici*, Milano, 2007, a cura di Baldi - Tomei, Milano, 2007, 1459).

Tale contributo partecipativo deve essere valutato dall'Amministrazione procedente (ad *instar* del modello procedimentale tipizzato dalla L. n. 241/1990 s.m.i.), e sia pure senza necessità di disamina analitica. E' sufficiente, secondo la giurisprudenza, una motivazione anche succinta, ma comunque

effettiva (il principio è applicabile anche in materia di infrastrutture strategiche, atteso che l'art. 18, c. 4, D. Lgs. 190/2002 stabilisce che debbasi tener conto delle osservazioni formulate dai soggetti interessati: cfr TAR Lazio - Sez. III, 4 gennaio 2006, n. 82). Anche nella soggetta materia, la mancata considerazione delle osservazioni in parola vizia il procedimento (TAR Lazio - Sez. I, 31 maggio 2004, n. 5118; cfr pure FERRARA MILONE, *Trattato sui contratti pubblici*, vol. IV, *Le tipologie contrattuali*, a cura di Sandulli - De Nictolis - Garofoli, Milano, 2008, 2906).

Nella specie le osservazioni della Comunità Montana sono state invece considerate *tamquam non essent*, e senza un rigo di motivazione, onde anche per tale aspetto la oppugnata deliberazione si rivela illegittima. Ed è appena il caso di aggiungere che tale omissione non può ritenersi sanata da eventuali valutazioni espresse al riguardo dalla anzidetta Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale di cui all'art. 8 D. Lgs. n. 152/2006, per le ragioni summenzionate.

Ancora un rilievo.

A corredo della deliberazione qui impugnata sono poste (sub "Allegato 1") prescrizioni e raccomandazioni che prendono le mosse, fra l'altro, dal mentovato parere favorevole con prescrizioni della Commissione tecnica VIA - VAS.

Trattasi di prescrizioni e raccomandazioni dichiaratamente "accolte" dal CIPE "anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio" (così, nella parte dispositiva, sub 1.1).

Inopinatamente però nella stessa delibera si ammette il soggetto

aggiudicatore a derogarvi, ove lo ritenga: infatti, "il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero [delle infrastrutture e dei trasporti: n.d.r.] di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative" (così, nella parte dispositiva, sub 1.2).

Il che conferisce - anche attesa la vasta ed obiettiva latitudine delle raccomandazioni in parola - un esteso ed anzi indeterminato potere derogatorio al soggetto aggiudicatore (LTF), condizionato solo dall'obbligo di motivazione, senza prevedere né i parametri entro cui tali deroghe sarebbero possibili, né le conseguenze di un eventuale dissenso del Ministero e/o del CIPE.

Il che è a dir poco sorprendente, trattandosi di società privata, come tale orientata per definizione alla massimizzazione del profitto (a prescindere, certo, dai criteri di riduzione al minimo delle ricadute sull'ambiente, di prelievo delle risorse naturali, di emissione negli ecosistemi, ecc., che sono e devono essere - specie al lume delle discussioni sul Protocollo di Kyoto - fattori condizionanti a prescindere dalla sensibilità del soggetto committente) e certo viziante la oppugnata deliberazione, anche per il palese sviamento dalla causa tipica dell'atto.

VII - VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DI LEGGE E/O DI PRINCIPIO GENERALE, ANCHE AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEL CANONE GENERALE DI CUI ALL'ART. 97 COST. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI PRESUPPOSTI. SVIAMENTO.

Secondo la giurisprudenza, "l'attività programmatica delle p.a. deve individuare gli obiettivi da conseguire, nonché tutti gli elementi e i dati utili alla verifica, anche "ex ante", dei risultati dell'azione programmata, nel rispetto del principio costituzionale, ex art. 97, del buon andamento e del proficuo impiego delle risorse finanziarie pubbliche. In particolare, la "programmazione", intesa in senso lato, svolta dal Cipe si

sostanza nell'indirizzare lo svolgimento di attività di durata secondo un disegno preordinato in un arco temporale preordinato, con fissazione dei contenuti e con la predisposizione di mezzi finanziari determinati in relazione agli obiettivi che si intendono perseguire: e ciò allo scopo di evitare uno spreco di risorse pubbliche, ove - a fronte della spesa per la progettazione di un'opera pubblica, anche il rilevante impegno finanziario - successivamente all'approvazione del progetto preliminare non dovessero risultare reperibili risorse finanziarie per consentire la realizzabilità in concreto dell'opera progettata; va sottolineato, in particolare, che deve essere esclusa la legittimità di provvedimenti per il quali un'incongrua impostazione della programmazione finanziaria dell'opera possa dare luogo a fenomeni patologici, quale la cd. "programmazione rovesciata", destinata a remunerare un'opera pubblica per la quale manchi l'indicazione delle fonti e dei mezzi di copertura per la sua concreta realizzazione" (così, in fattispecie di "Programmazione infrastrutture strategiche - Prolungamento linea M3 San Donato - Paullo. Approvazione progetto preliminare", C. conti, 23 dicembre 2010, n. 32; v. pure C. conti Lazio - Sez. Giurisdizionale, 5 novembre 2007, n. 1562; C. conti - Sez. contr. 5 agosto 2008, n. 11).

La Corte Costituzionale ha precisato, ancora di recente (cfr sent. 17 giugno 2010, n. 221), quanto segue.

L'art. 93 del d.lgs. n. 163 del 2006 prevede che «la progettazione in materia di lavori pubblici si articola, nel rispetto dei vincoli esistenti, preventivamente accertati, laddove possibile fin dal documento preliminare, e dei limiti di spesa prestabiliti, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in preliminare, definitiva ed esecutiva».

Tale articolazione persegue il fine di assicurare la qualità dell'opera e la rispondenza alle finalità relative alla conformità alle norme ambientali e urbanistiche, nonché il soddisfacimento

dei requisiti essenziali, definiti dal quadro normativo nazionale e comunitario.

La Corte Costituzionale, già con la sentenza n.401 del 2007 (punto 6.9 del Considerato in diritto), ha avuto modo di chiarire che la progettazione non costituisce una materia, ma un momento del complesso iter procedimentale preordinato alla realizzazione dell'opera pubblica. Ed ha anche precisato che, ai fini del rispetto del principio di libera concorrenza, vengono in rilievo esclusivamente i criteri che presiedono allo svolgimento dell'attività di progettazione.

Inoltre, la Corte, con la sentenza n. 482 del 1995, richiamata dalla predetta sentenza n. 401, ha affermato - in relazione all'art. 16, comma 1, della legge 11 febbraio 1994, n. 109 (Legge quadro in materia di lavori pubblici), il cui contenuto è stato sostanzialmente recepito dal riportato art. 93, comma 1, del d.lgs. n. 163 del 2006 - che l'aspetto qualificante dell'attività di progettazione è dato dal fatto che essa deve svolgersi secondo la suindicata articolazione, essendo questa essenziale «per assicurare, con il progetto esecutivo, l'eseguibilità dell'opera» e «indispensabile per rendere certi i tempi e i costi di realizzazione» dell'opera stessa. Sulla base di tale premessa, la Corte ha ritenuto che la norma statale costituisca «elemento coesistente alla riforma economico-sociale».

Nella specie, risulta dal preambolo della oppugnata deliberazione che i costi (già ora) faraonici dell'opera di cui trattasi sono ripartiti fra Italia e Francia sulla base di un memorandum di intesa del 5 maggio 2004 (dunque, anche anteriore alla successiva determinazione di spostare l'imbocco del cunicolo esplorativa da Venaus a Chiomonte, ed alle connesse determinazioni non prive di ricadute sul piano della programmazione economico finanziaria) che deve però ritenersi superato a fronte di imprecisati "negoziati" fra Italia e Francia "per un nuovo accordo sulla ripartizione dei costi che tenga maggiormente conto della incidenza territoriale

delle opere nella parte comune", onde i relativi esiti sono ad oggi sconosciuti ed imprevedibili. E inoltre risulta che "al fine di evitare il definanziamento del contributo comunitario assegnato all'opera in esame si rende necessaria la sollecita approvazione del progetto in esame".

Ne discende esattamente quanto vietato dall'Ordinamento: la dimostrata ed ammessa carenza di risorse economico - finanziarie, ancora oggetto di trattative, postula la invocazione dei soliti contributi comunitari - una chiara proiezione a livello comunitario del ben noto spirito di sollecita competizione nell'accollo di costi faraonici alla Cosa pubblica - che rendono urgente la approvazione del progetto preliminare. E, per tale via, la funzionalizzazione dell'opera allo ottenimento dei denari per iniziare a realizzarla. Non certo per ultimarla, stante la fisiologica lievitazione dei costi *de quibus*, che hanno storicamente connotato le vicissitudini della spesa pubblica italiana, e non solo.

ANCORA E IN OGNI CASO SULLA ILLEGITTIMITA' COSTITUZIONALE DELLA LEGGE OBIETTIVO.

Come anticipato in narrativa, non è chiaro se l'opera in questione sia stata espunta o mantenuta nel programma della Legge obiettivo (n.443/2001); nondimeno, nella qui impugnata deliberazione sono ravvisabili chiari indici della avvenuta applicazione della VIA secondo la speciale procedura prevista dal codice dei contratti pubblici (art. 182) per dare attuazione all'art. 1 cpv L. n. 443/2001.

Al di là delle conseguenze di tale irrazionale ed ambiguo *modus procedendi*, nella specie non possono sottacersi alcune preliminari considerazioni sulla Legge c.d. Obiettivo, nel contesto normativo sovranazionale (e comunitario in particolare), che - attese le peculiarità della fattispecie concreta - si rivelano di non poco momento.

In primo luogo, il decreto legislativo n. 190 del 2002 ha dato

attuazione alla delega contenuta nella legge 21 dicembre 2001, n. 443, eccedendo i limiti della delega stessa e disattendendo alcuni principi fondamentali della procedura di VIA, in particolare il principio di preminenza del diritto alla salute, il principio dello sviluppo sostenibile, il principio della effettiva partecipazione, il principio di prevenzione e di precauzione, il principio di motivazione, introducendo una valutazione di impatto ambientale condizionata dalla esigenza di "celerità", sentita come prioritaria su tutto.

Non viene rispettata, inoltre, la normativa che regola la valutazione di impatto ambientale che, con riferimento alle opere in questione, deve riguardare il sistema viario e quello degli insediamenti produttivi, che rimane legato all'individuazione del tracciato.

Inoltre, il D.L. vo n. 190 del 2002 contrasta anche con la direttiva comunitaria n. 92/43/CEE, recepita con D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357, che prevede la procedura della valutazione di incidenza che, nella fattispecie, è nei fatti mancata (sebbene parte dei tracciati interessino siti di importanza comunitaria, zone speciali di protezione, zone umide, ecc, e cioè tutti siti per i quali il Ministero dell'ambiente, con decreto 3 settembre 2002, ha dettato le linee guida di gestione).

La valutazione di impatto ambientale prevista dalla Legge Obiettivo e concretamente effettuata nel caso in esame contrasta con la Convenzione Europea del Paesaggio, la quale, invece, impone opposti criteri di valutazione finalizzati a privilegiare l'ambiente. Contrasta, altresì, con la Direttiva 97/11/CE, la quale impone agli Stati membri di garantire che "ogni domanda di autorizzazione sia messa a disposizione del pubblico...". La legge obiettivo opera, invece, soltanto un generico riferimento alla partecipazione e la VIA introdotta con il decreto legislativo n. 190 del 2002 non tiene affatto conto del contributo dei cittadini per ridurre il rischio ambientale.

ISTANZA ISTRUTTORIA

Gli enti ricorrenti non conoscono gli atti e/o i documenti tutti, i verbali delle sedute, le integrazioni, le note, le proposte, i successivi contributi partecipativi, i pareri eventualmente esistenti, comunque direttamente o indirettamente citati negli atti impugnati e indicati nel presente ricorso.

Si appalesa, pertanto, necessario richiedere all'Ill.mo Signor Presidente l'ordine di acquisizione di tutti i documenti suindicati ed, in ogni caso, di tutti gli atti indicati nei documenti prodotti, necessari ai fini della comprensione dell'intero procedimento amministrativo, nonché i documenti e/o i contratti relativi agli eventuali affidamenti di opere preordinate alla realizzazione dell'opera indicata in epigrafe, alla previsione, realizzazione e/o installazione di cantieri e/o di attività tecniche di sorta.

Con espressa riserva di motivi aggiunti successivamente alla cognizione degli anzidetti atti.

Tanto premesso, la **COMUNITA' MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE** e il **COMUNE DI VENAUS**, come sopra rappresentati ed assistiti, instano affinché l'Ecc.mo Tribunale Amministrazione Regionale per il Lazio voglia accogliere le seguenti

CONCLUSIONI

Voglia il Tribunale Ill.mo, previa ordinanza istruttoria, dichiarare illegittimi e conseguente annullare i provvedimenti

tutti indicati in epigrafe.

Con ogni ulteriore provvedimento consequenziale.

Con riserva di motivi aggiunti.

Con il favore di spese ed onorari di giudizio.

Si dichiara che per il presente ricorso si versa il contributo unificato ex lege previsto nella misura di €1.500.

Con il favore di spese ed onorari di giudizio.

Si producono i seguenti documenti:

- 1) Deliberazione di incarico della Comunità Montana Valle Susa E Val Sangone.
- 2) Delibera di incarico del Comune di Venaus.
- 3) Deliberazione CIPE n.57 del 3.8.2011 G.U. 22.11.2011 serie generale 272.
- 4) Statuto Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone.
- 5) Domanda finanziamento EU Ministero Infrastrutture - parte A.
- 6) Sentenza Consiglio di Stato 23.8.2007 N.4482.
- 7) Domanda finanziamento EUO Ministero Infrastrutture - parte B.
- 8) Decisione Commissione Europea di concessione di un contributo finanziario del 5.12.2008.
- 9) Osservazioni Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone al progetto preliminare LTF del 10.8.2010.
- 10) Delibera Giunta Regionale Piemonte del 29.4.2011 n.18-1954.
- 11) Relazione tecnica prof. Tartaglia.
- 12) Progetto preliminare in variante - sintesi non tecnica LTF.
- 13) Circolare del Ministero dell'Ambiente n.15208 del 7.10.1996.
- 14) Risposte LTF ad alcuni quesiti relativi alla criticità della Torino-Lione.
- 15) Delibera CIPE n.10 del 6.3.2009 pag.3 e 4 ove si indica lo

stralcio della Torino-Lione della Legge Obiettivo.

16) Deliberazioni n.24 Comuni appartenenti alla Comunità Montana.

17) Resoconto stenografico seduta Commissione VIII[^] Camera dei Deputati del 28.10.2009.

Torino-Roma, il 12 gennaio 2012

Avv. Vincenzo Enrichens

Avv. Domenico Fracapane

Avv. Pietro Adami

RELATA DI NOTIFICAZIONE

Ad istanza **COMUNITA' MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE** e del **COMUNE DI VENAUS**, come sopra rappresentati e domiciliati, Certifico Io sottoscritto Ufficiale Giudiziario addetto all'Ufficio Notifiche presso il Tribunale di Roma, di aver notificato, mediante consegna di copia conforme all'originale, il suesteso ricorso in via giurisdizionale, al **CIPE - COMITATO INTERMINISTERIALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**, al **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**, al **MINISTERO DELL'AMBIENTE**, al **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**, al **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**, alla **REGIONE PIEMONTE**, alla società **LTF - LYON TURIN FERROVIARIE**, al **COMITATO DI COORDINAMENTO PER L'ALTA SORVEGLIANZA DELLE GRANDI OPERE**, alla **COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS**.

- Quanto al **CIPE - COMITATO INTERMINISTERIALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**, in persona del Presidente del Consiglio dei Ministri in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello

Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12 ed ivi a mani di

- Quanto al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in persona del Ministro in carica, in Roma, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12, ed ivi a mani di

- Quanto al MINISTERO DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE, in persona del Ministro in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12 ed ivi a mani di

- Quanto al **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**, in persona del Ministro in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12 ed ivi a mani di

- Quanto al **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**, in persona del Ministro in carica, ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12 ed ivi a mani di

- Quanto alla **REGIONE PIEMONTE**, in persona del Presidente in carica, presso la sede in Torino, piazza Castello n.165 ed ivi a mezzo posta.

- Quanto alla società LTF - LYON TURIN FERROVIARIE, in persona del legale rappresentante pro tempore, corrente in Torino, piazza Nizza n.46, ed ivi a mezzo posta.

- Quanto al COMITATO DI COORDINAMENTO PER L'ALTA SORVEGLIANZA DELLE GRANDI OPERE, presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministro dell'Interno, in persona del Ministro in carica ex lege domiciliato presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi n.12 ed ivi a mani di

- Quanto alla COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS, in persona del Presidente in carica, con sede presso il Ministero dell'Ambiente in Roma, ex lege domiciliata, presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma,

via dei Portoghesi n.12, ed ivi a mani di