

## 1. PREMESSA

La Comunità Montana Val Susa e Val Sangone invia le proprie osservazioni nell'ambito procedimento relativo all'approvazione del progetto preliminare per la parte in territorio italiano della tratta internazionale della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ai sensi e per gli effetti dell'articolo 165 del Dlgs 163/06, depositato dalla Società LTF S.A. il giorno 10 agosto 2010.

Si fa riferimento nel seguito alla documentazione riportata nella Sintesi non tecnica, nei Quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale e nelle Relazioni tecniche allegate che compongono lo SIA. Non sono considerati in questa sede documenti eventualmente inviati dal proponente in tempi successivi alla data di avvio della procedura ufficiale.

Pur ritenendo non valido il procedimento in oggetto, per le motivazioni riportate nella parte degli aspetti amministrativi e procedurali, l'Ente Comunità Montana Val Susa e Val Sangone espone nel presente atto anche le osservazioni relative agli aspetti progettuali ed agli aspetti ambientali.

## 2. PROCEDURA

LTF ha avviato il procedimento in oggetto ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. e cioè di una "norma speciale" introdotta nell'ordinamento italiano con la legge 443/2001, cosiddetta "legge Obiettivo", applicabile solo alle opere incluse nel "Programma delle Infrastrutture Strategiche" definito con la delibera Cipe 121/2001 e dalle successive modifiche ed integrazioni.

Nell'avviso in oggetto, fra le altre, LTF dichiara testualmente: *"... il cunicolo esplorativo de La Maddalena è progettualmente necessario ai fini della realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione che rientra nell'ambito del primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la programmazione Economica (CIPE)"*.

Tale frase richiama esattamente quanto sancito dal comma 9 dell'art.165 del D.lgs 163/2006, norma chiaramente riferita sempre e solo alle opere strategiche di cui alla delibera Cipe 121/2001 e s.m.i. La dichiarazione di LTF contiene tesi che paiono non corrispondere a piena verità, in particolare laddove si afferma: *"che il collegamento ferroviario Torino-Lione rientra nell'ambito del primo programma delle infrastrutture strategiche"*.

Tale opera infatti, a seguito delle straordinarie e drammatiche vicende del dicembre 2005 causate dalla tentata apertura del cantiere per la realizzazione della galleria di Venaus, è stata stralciata dall'elenco delle opere approvate di cui alla delibera del Cipe n.121/2001.

A conferma dell'avvenuto stralcio citiamo testualmente quanto riportato nel documento (28 giugno 2007) intitolato *"Infrastrutture, legge 21 dicembre 2001, n.443"*, allegato al DPEF 2008-2012; con riferimento esplicito (pag. 138) alla **Linea AV/AC Torino-Lione**: *"La linea AV/AC Torino-Lione è stata attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria"*.

Si segnala inoltre che in data 4 luglio 2008 il CIPE deliberava la richiesta di una Relazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con la quale fornire una puntuale verifica sullo stato di attuazione della legge Obiettivo, impegnando, fra l'altro, lo stesso Ministero: *"a trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze, anche in vista della predisposizione del disegno di legge finanziaria 2009), un prospetto in cui vengano dettagliati gli interventi da attivare nel prossimo triennio e la quota da imputare alle risorse destinate all'attuazione del Programma, .."*.

Di detta Relazione il CIPE prendeva atto nella seduta del 6 marzo 2009 ed a pag. 24 della stesa si legge: *"Sulla base della rilevazione effettuata, il costo totale delle opere approvate dal CIPE è pari a circa 116,8 miliardi di euro, **al netto del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione, opera stralciata dal perimetro (2), ..."***.

In nota **(2)** veniva specificato: *"Al riguardo si noti che il Consiglio di Stato, VI Sez., con la sentenza n. 4482 del 23.8.2007 ha dichiarato improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello proposto dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, nel presupposto che il progetto per la realizzazione della **linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nell'alveo delle procedure ordinarie ex art.81 del DPR 616/1977.**"*.

Che la Torino-Lione sia fuori dall'ambito di applicazione delle norme del Capo IV, Titolo III, Parte II del Codice dei Contratti Pubblici non vi è al momento dubbio alcuno. Non si può comunque ignorare la modalità che pare sia stata utilizzata per fornire a LTF uno spazio per rientrare nel perimetro delle norme speciali. Nelle tabelle con gli elenchi delle opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche, contenute nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2010-2013, sotto la voce SISTEMA VALICHI sono incluse le seguenti:

- ◆ *"Traforo di sicurezza del Frejus"*
- ◆ *"Sempione"*
- ◆ *"Brennero"*

Queste opere erano già presenti nei documenti di programmazione precedenti, con progetti preliminari approvati dal CIPE con specifica deliberazione. A queste tre "opere" si aggiunge una quarta voce del tutto inusuale e con riferimenti privi di effettivo riscontro:

- ◆ *"Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006-2009) interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009"*

Tale voce è l'unico riferimento che si vede possibile per supportare la dichiarazione di LTF pubblicata per l'avvio della procedura in oggetto. Riferimento che però in nessun atto di LTF appare e che comunque sarebbe viziato per diversi motivi.

In nessuna parte dell'Allegato Infrastrutture 2010-2013 e in nessuna nota è dato conto di questa voce, del significato da attribuire alla definizione di *"opera di accesso"*, del significato da attribuire alla definizione di *"NUOVA VOCE DPEF 2006-2009"*.

Che nell'allegato infrastrutture 2006-2009 fossero inserite le opere (*"Nuovo collegamento internazionale Torino Lyon"*, delibera 113/2003; *"Asse ferroviario Monaco Verona: galleria del Brennero"*, delibera 89/2004) è un fatto del tutto scontato, ma è altrettanto scontato, come attesta la sentenza del Consiglio di Stato richiamata, il programma delle opere 2008-2012 e la ricognizione delle stesse del 6 marzo 2009, che dal 2007 sia la tratta internazionale (delibera CIPE 113/2003) sia il *"potenziamento linea Torino Bussoleno"* (delibera 119/2005) della nuova linea AV/AC Torino Lione sono fuori dal perimetro della legge Obiettivo.

D'altro canto è noto che anche gli stessi progetti preliminari della tratta internazionale e di quella nazionale della linea AV/AC Torino Lione, approvati con le delibere richiamate, sono stati abbandonati essendo cambiati e ancora non esattamente definiti i nuovi tracciati. Né risulta che in alcuna riunione del CIPE, dal 2007 a oggi, sia mai stato deliberato alcunché in merito alla Torino-Lione o opera attinente denominata "accesso al valico".

Del resto è lo stesso Allegato Infrastrutture 2010-2013 a dare esattamente conto delle opere approvate dal 6 marzo 2009 (data della relazione al CIPE sullo stato di attuazione della legge Obiettivo) fino al 30 giugno 2009; nella tabella di riferimento infatti non vi è alcuna traccia della Torino-Lione e tanto meno di opere ad essa connesse.

L'unico riferimento (generico e improprio) rintracciabile nella parte descrittiva dell'Allegato Infrastrutture è solo nel titolo del paragrafo 7 del capitolo 6 (pag. 202): **L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero.**

Il testo della relazione impegna quattro pagine fornendo però un'informazione puntuale e dettagliata delle attività connesse con la nuova linea AV/AC Monaco Verona e delle opere propedeutiche in corso, compreso lo stato di avanzamento del cantiere per la galleria di servizio per la realizzazione della tratta internazionale.

Della cosiddetta opera di accesso al valico del Frejus (ovvero della tratta internazionale AV/AC Torino-Lione) non è rintracciabile neppure un minimo accenno, mentre alla intera linea AV/AC Torino-Lione sono dedicate appena tre righe: *"Sulla Torino-Lione, dopo un lungo periodo di approfondimento e di confronto con le realtà locali - un approfondimento durato tre anni e mezzo - di fronte alla identificazione di un tracciato e quindi all'avvio del processo progettuale che potrebbe portare nell'arco di un anno alla definizione di un progetto di massima."*

Nulla di più, dopo un generico riferimento a un presunto confronto con le realtà locali e la definizione di un "progetto di massima" che ormai da anni è stato cancellato dal nostro ordinamento.

La stessa associazione in un'unica voce di queste due "opere" (considerabili tali se riferibili alla legge Obiettivo, ma, nel caso della Torino-Lione, quello per il quale LTF ha avviato la procedura in oggetto viene qualificato come *cunicolo esplorativo ai fini della progettazione* della tratta internazionale) appare del tutto incomprensibile.

Se, infatti, "l'accesso al valico" del Brennero è "un'opera" connessa o un "cunicolo esplorativo" ai sensi del richiamato art. 165, non si capisce la ragione del suo inserimento con quella voce specifica, *accesso al valico*, stante la presenza del "Valico del Brennero" nell'elenco delle opere strategiche (con il progetto preliminare già approvato dal CIPE, del. 89/2004) che ovviamente include i "cunicoli esplorativi" ai fini della sua progettazione o eventuali "opere" connesse, quale la galleria di servizio fra l'altro già in corso di realizzazione.

Pare dunque del tutto evidente come la voce "accesso ai valichi" (riferibile di fatto solo ed esclusivamente alla tratta internazionale Torino-Lione) sia un tentativo di permettere a LTF la possibilità di attivare oggi una procedura ai sensi delle norme speciali della legge Obiettivo.

In ogni caso, sia che l'accesso al valico nasconda la realizzazione di un'opera connessa o un cunicolo esplorativo ai fini della progettazione di un'opera esplicitamente e chiaramente fuori dal perimetro della legge Obiettivo, la procedura in oggetto si presenta non solo illegittima ma anche lesiva della trasparenza,

della correttezza e del buon andamento che la pubblica amministrazione deve garantire. La documentazione presentata da LTF :

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

Nella documentazione redatta da LTF SAS non si trova traccia dell'analisi costi-benefici del progetto complessivo, né presenta un bilancio, anche solo di massima, aggregato e, di conseguenza non presenta un credibile piano di fattibilità economico-finanziario: ciò emerge chiaramente dalle affermazioni contenute da pag. 7 a pag. 14 della "Presentazione della valutazione socio-economica" (I e II Allegato allo SIA).

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

Ciò va in contrasto con quanto stabilito dall'art. 2, lettera c) dell'Allegato XXI, ex art. 164 del DLgs n. 163/2006.

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

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

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

Appare quindi contraddittoria, nell'ambito della presente procedura di VIA, l'affermazione contenuta a pag. 12 della Sintesi non tecnica, laddove LTF indica (tra i punti della risposta che il proponente vuole fornire nell'ambito dell'analisi ambientale) 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".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con le affermazioni appena riportate in realtà, come già rilevato, LTF conferma e rende ancora più grave la palese elusione/violazione dell'art. 184, comma 1 del Dlgs n. 163/2006 con riguardo alla valutazione delle alternative sino all'opzione zero e dell'art. 183, commi 1 e 2 del Dlgs n. 163/2006 che descrivono accuratamente i contenuti dello SIA, con riguardo non solo ai principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente ed alla descrizione sommaria delle alternative ma anche sotto l'aspetto della indicazione delle principali ragioni della scelta. Tutte informazioni che vengono di fatto omesse quando si omettono parti sostanziali della descrizione unitaria del progetto anche per gli aspetti di realizzazione e di esercizio dell'infrastruttura.

Attenzione, che è bene ricordare che la valutazione delle compatibilità ambientali, sociali ed economiche di un progetto è propria della procedura VIA come ci ricorda la Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326 recante "Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale" laddove dice che: "...va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo contenuti tecnici ma altresì, quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente minore impatto ambientale, attraverso comunque, una analisi dei costi dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali".

Tutte informazioni utili alla VIA che LTF non riesce, né può fornire in assenza del progettazione unitaria della nuova linea Torino-Lione.

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

- ♦ alla luce delle Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale - che sono ancora quelle stabilite dal DPCM 27 dicembre 1988, alle quali si sono uniformati e si uniformano, nella prassi, anche i progettisti delle cosiddette infrastrutture strategiche - le scriventi associazioni dubitano fortemente che la mancata presentazione in VIA della cosiddetta tratta italiana consenta di ritenere il progetto preliminare LTF rispondente agli standard tecnici previsti e vigenti oggi in Italia, con riferimento sia ai ripetuti rimandi alla completezza del progetto che alla valutazione complessiva dell'impatto ambientale, così come sono definiti nel Quadro di riferimento progettuale (art. 4 del DPCM citato) e nel Quadro di riferimento ambientale (art. 5 del DPCM citato);

- ♦ c'è da aggiungere che l'Allegato VII, ex art. 22 del Dlgs. 152/2006, con riferimento ai contenuti dello Studio di Impatto ambientale, stabilisce, ad ulteriore conferma dell'esigenza di poter/dover valutare l'impatto dell'opera nella sua unitarietà, che questo deve tra l'altro contenere una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari e cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente: a) dovuti all'esistenza del progetto; b) dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali (...)",
- ♦ infine, si deve considerare che data l'impostazione ampiamente lacunosa della Sintesi non tecnica (documento prioritario per la consultazione del pubblico) redatta da LTF, questa non pare assolutamente corrispondere né ai requisiti di completezza delle informazioni documentali e grafiche, né all'esigenza di consentire un'agevole comprensione del progetto, richieste dall'art. 22, comma 5 del Dlgs n. 152/2006 e men che meno essere considerate come un esauriente riassunto non tecnico delle informazioni che dovrebbero essere trasmesse da parte del proponente, le quali sono puntualmente descritte nei punti da 1 a 6 del già richiamato Allegato VII, ex art. 22 del Dlgs n. 152/2006.

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

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

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

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

Si contesta inoltre, alla luce del percorso amministrativo, tecnico ed istituzionale che discende dall'Accordo di Palazzo Chigi del dicembre 2005 e che è stato comunicato ufficialmente anche alla Commissione europea nel luglio 2007, che LTF SAS, con l'avallo del Governo, faccia ricorso alle procedure speciali derivanti dalla Legge obiettivo, dal cui perimetro (come si vedrà più avanti) il progetto in esame era uscito. Procedure che non garantiscono una corretta informazione e partecipazione dei cittadini e relegano gli Enti locali a una funzione puramente esecutiva delle decisioni e direttive governative.

C'è da rilevare infatti, che la procedura di VIA sul progetto preliminare della tratta internazionale della Torino-Lione, ex art. 165 del Dlgs n. 163/2006, avviata con l'avviso al pubblico su testate nazionali e locali il 10 agosto scorso, pubblicato da LTF ignora, eludendoli, gli impegni istituzionali che sono stati assunti con l'istituzione del Tavolo di Palazzo Chigi del 10 dicembre 2005, ben conosciuti (come poi vedremo) da LTF,

finalizzati a stralciare dalle procedure accelerate e semplificate derivanti dalla Legge Obiettivo (l. n. 443/2001) la valutazione di impatto ambientale della linea ad AV/AC Torino-Lione e del cunicolo geognostico (come in questo ultimo caso avvenne già per il cunicolo di Venaus), riconducendo il tutto alle procedure ordinarie.

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

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

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

LTF non ha il potere di smentire o eludere gli accordi istituzionali assunti o le decisioni ufficializzate dai Governi nella documentazione prodotta per ottenere i finanziamenti europei, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF o riportate in Relazioni approvate dal CIPE (vedi successive considerazioni sulla Delibera CIPE n. 10/2009), ma, a quanto risulta, non ha nemmeno informato preventivamente l'Osservatorio gli Enti locali interessati della decisione unilaterale del ritorno alle procedure speciali per le "infrastrutture strategiche", che, tra l'altro, non garantiscono alcuna governance unitaria del progetto, data la natura puramente endoprocedimentale della conferenza dei servizi di cui al comma 4 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006 che lascia in capo all'amministrazione procedente, il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, l'istruttoria della decisione che viene assunta dal CIPE, ex c. 5 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006, sulla base di una valutazione da parte del Ministero, della compatibilità delle proposte e richieste pervenute.

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

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

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

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

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

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

"[.....] 4. L'appello può essere dichiarato improcedibile per cessazione della materia del contendere.

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

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

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

Quanto dichiarato in Sentenza dal Consiglio di Stato testimonia che:

LTF era ed è a conoscenza del fatto che il progetto della Torino-Lione è stato stralciato dalle procedure della Legge Obiettivo;

## COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

10-10-06 Osservazioni alla tratta internazionale della Torino-Lione

---

LTF, che non a caso ha prodotto al Consiglio di Stato un atto del Ministero delle infrastrutture è perfettamente a conoscenza che di sua propria iniziativa non può in alcun modo superare le decisioni assunte dall'amministrazione pubblica italiana;

LTF sa perfettamente che, come confermato nella Sentenza del Consiglio di Stato, le procedure derivanti dalla Legge Obiettivo non garantiscono una piena partecipazione delle autonomie locali.

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

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