



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
 Segreteria particolare del Ministro On. **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio**  
 del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali



*Si trasmette la documentazione allegata visionata dal Sig. Ministro*  
**E.prot DVA - 2013 - 0019432 del 22/08/2013**

Ministro On. Andrea Orlando

- *Matteo Bianchi*  
Segretario Particolare
- *Laura Cremolini*
- Presidente Rosanna De Nictolis  
Capo di Gabinetto
- Dott. ssa Francesca Santolini
- Dott. Diego Belliazzi
- Dott. Alfredo De Girolamo
- Dott. ssa Valentina Chiavacci
- Dott. Beppe Provenzano
- Dott. ssa Paola Giannarelli
- On. Giulio Calvisi  
Consigliere Ministro
- Cons. Antonio Agostini  
Segretario Generale  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Francesco La Camera  
Dir. Gen. Affari Generali e del Personale  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Min. Plen. Vittorio Rocco di Torrepadula  
Consigliere Diplomatico del Ministro  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- ✗ Cons. Massimiliano Atelli--  
Capo della Segreteria Tecnica  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro

✗ Dott. ssa Rosaria Pionataro

- Mazzei Diego
- Gasser Stephan
- Dott. ssa Federica Fricano  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Ufficio Legislativo  
Cons. Mario De Joris  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Renato Grimaldi  
Dir. Gen. per la Prot. Natura e Mare  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- ✗ ~~Dott. Mariano Grillo~~  
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Prof. Corrado Clini  
Dir. Gen. Sviluppo Sost. Clima Energia  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Avv. Maurizio Pernice  
Dir. Gen. per la Tutela del Terr. Ris. Idriche  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Luigi Coldagelli  
Capo Ufficio Stampa del Ministro  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Jacopo Giliberto  
Portavoce del Ministro  
 Predisporre nota esplicativa  
 Predisporre risposta a firma Ministro

Note

*Msp da 85*

Dott. Michela...



Susa, 12 agosto 2013



Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio  
e del mare - Segreteria Ministro

E.prot **MINISTRO-2013-0004494** del 20/08/2013

**Al Ministro dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare**  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

Ill.mo On. Ministro,

la mia professione di guardiaparco mi induce a rivolgermi a Lei come al "mio" Ministro e una Sua intervista inusuale, visibile su internet, mi ha convinto a scrivere questa lettera riguardo le procedure di valutazione dei progetti della nuova linea Torino-Lione.

Se dovesse giudicare il tono o il contenuto troppo audaci, me ne scuso immediatamente e spero nella benevolenza con la quale vorrà comunque giudicare queste note.

Da qualche anno - per lavoro al Parco Regionale delle Alpi Cozie e per collaborazione volontaria con Associazioni Ambientaliste e Comunità Montane - mi occupo di VIA e VInCA. Nell'esaminare tutti i progetti relativi alla Torino-Lione finora depositati, abbiamo rilevato quelle che - a nostro giudizio - sono serie irregolarità nell'applicazione delle procedure di valutazione. Le elenco in ordine sparso, senza nessuna pretesa di completezza, di insegnamento né tantomeno di verità, e le offro per una riflessione costruttiva.

Le ragioni, giuste o sbagliate che siano, della lunga opposizione alla Torino-Lione, si possono riassumere in quattro capitoli: è inutile, è costosa, è devastante per l'ambiente ed è proposta in modo ingannevole. Se almeno si dimostrasse inequivocabilmente che le procedure di legge previste per garantire l'interesse pubblico e la tutela dell'ambiente e della salute, sono scrupolosamente seguite, si annullerebbe uno dei quattro pilastri della protesta.

La prego di considerarmi a Sua disposizione per qualsiasi chiarimento o critica.

La ringrazio sentitamente per l'attenzione che vorrà dedicare alla questione.

Sentiti ossequi

**Dr. Luca Giunti**

Via Berenfels 7 - 10059 SUSA (TO) Italy

0039.0122.33314 - 329.7504143

lucagiunti@gmail.com

# **CONTRIBUTO PER UNA RIFLESSIONE SULLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE AMBIENTALE APPLICATE AI PROGETTI DELLA NLTL**

*dr. Luca Giunti, 12 agosto 2013*

## Sintesi

1) LTF ha presentato ad aprile 2013 il Progetto Definitivo della cd “tratta internazionale” della NLTL. Ciò permette di fare il punto sull’iter fin qui raggiunto dai vari segmenti che costituiscono il progetto della Torino-Lione.

2) Il Progetto Definitivo andrebbe rigettato in toto perché: a) conferma lo spezzettamento dell’opera complessiva impedendo una seria valutazione dei suoi impatti ambientali; b) la valutazione di incidenza, sia in questo PD che negli altri elaborati depositati in passato, non rispetta le leggi europee, nazionali e regionali (in particolare vengono sempre effettuate ex-post); c) non ottempera alle prescrizioni imposte dal CIPE nella delibera di approvazione del relativo Progetto Preliminare; d) non rispetta il dettaglio progettuale previsto dall’All. XXI del D.Lgs. 163/2006 “Codice Appalti” (spesso rinvia esplicitamente importanti approfondimenti al successivo Progetto Esecutivo).

## Abbreviazioni:

NLTL = Nuova Linea Torino Lione

PP = Progetto Preliminare

PD = Progetto Definitivo

PE = Progetto Esecutivo

VIA = Valutazione di Impatto Ambientale

VInCA = Valutazione di Incidenza Ambientale

SIC = Sito di Interesse Comunitario

LTF = Lyon Turin Ferroviaire

CIG = Commissione Intergovernativa

CMVSS = Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone

CdS = Conferenza dei Servizi

ACB = Analisi Costi-Benefici

TdB = Tunnel di Base

A32 = Autostrada Torino-Bardonecchia

### Situazione progettuale

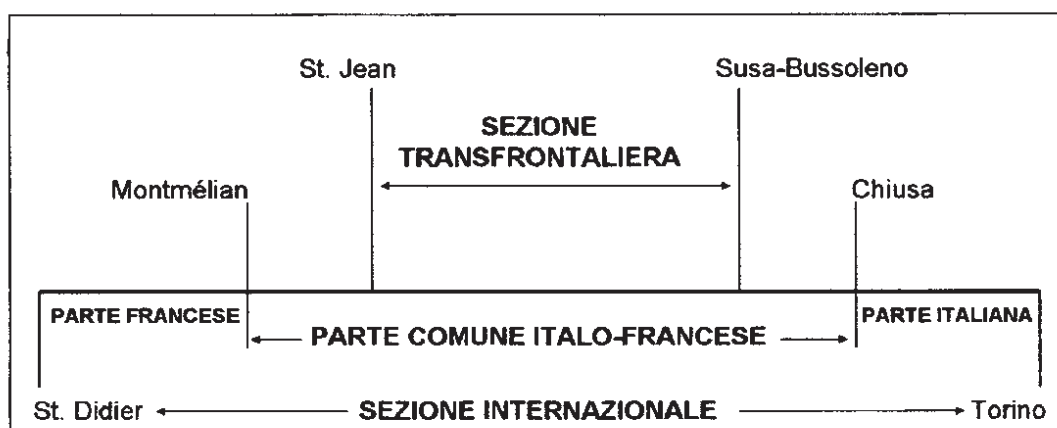
L'iter autorizzativo delle tratte italiane si trova oggi nella situazione schematizzata nella tabella seguente. Occorre ricordare che un PE in realtà non necessita di un'approvazione specifica, essendo sufficiente la "Verifica di Ottemperanza", cioè il controllo, da parte del Ministero, del recepimento nel PE delle prescrizioni imposte nell'atto di approvazione del PD. L'asterisco \* si riferisce alla particolare situazione del PE di Chiomonte, che sembrerebbe essere sviluppato "a stralci" man mano che avanzano i lavori. Nonostante ripetute richieste, anche ai sensi di legge, non è stato reso pubblico.

TRATTE	PROGETTI APPROVATI		
	PRELIMINARE	DEFINITIVO	ESECUTIVO
• INTERNAZIONALE	SI	NO	NO
• NAZIONALE	NO	NO	NO
• CHIOMONTE	SI	SI	NO *

Ad aprile 2013 LTF ha depositato il PD della tratta nazionale. In realtà si tratta del PD di una parte della tratta nazionale, precisamente la parte che va dal confine di Stato all'interconnessione di Bussoleno. Rispetto al PP approvato dal CIPE con delibera 57/2011, manca la tratta da Bussoleno a Chiusa San Michele che prevede, tra altre opere, l'importante galleria dell'Orsiera di 19 km. Secondo i proponenti, tale esclusione è giustificata dal CIPE che nella delibera 57/2011 e poi nella 23/2012 ha autorizzato la realizzazione per fasi, seguendo uno studio di fattibilità predisposto da LTF su incarico della CIG. Questa interpretazione appare arbitraria rispetto alla VIA. E' vero che il CIPE ha autorizzato il "fasaggio" della NLTL, ma con riferimento alle fasi di costruzione. Le valutazioni, di qualsivoglia natura, devono comunque essere effettuate sull'intera opera.

Nei vari documenti, negli annunci pubblici e nelle convocazioni per le conferenze dei servizi, si genera una certa confusione sulla terminologia utilizzata per nominare le varie tratte. Nella CdS di Roma del 13 giugno 2013, ad esempio, la CMVSS ha sollevato eccezione di legittimità proprio sulla definizione citata nell'oggetto della convocazione.

Lo schema seguente prova a fare chiarezza. Ha come riferimento le definizioni stabilite nell'art. 2 dell'Accordo tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012, non ancora ratificato dai relativi Parlamenti.



Da Chiusa San Michele inizia la parte italiana della quale, come ricordato più sopra, è stato presentato ma non ancora approvato il PP.

Lo spezzettamento è continuo. Ad aprile 2013 LTF ha chiesto il giudizio "anticipato" su una parte del PD presentato, relativo alla Caserma Henry di Susa, nonostante non abbia depositato un vero PD della stessa opera e soprattutto nonostante sia ancora in corso il procedimento di VIA sull'intero progetto.

## Valutazione di Incidenza

Il D.P.R. 16 novembre 2001, n. 16/R, Regolamento regionale recante: "Disposizioni in materia di procedimento di valutazione d'incidenza" (B.U. n. 47 del 21 novembre 2001), all'art. 4 recita: "Il procedimento di valutazione d'incidenza è previo rispetto a qualsiasi procedimento autorizzatorio o concessorio inerente la realizzazione del progetto e costituisce presupposto necessario per il rilascio delle successive autorizzazioni, nulla osta, pareri o altri atti di analoga natura, da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera o intervento".

Al proposito, si richiama la sentenza del TAR Veneto sul ricorso 2338 del 2004, depositata in data 26/04/2011, che stabilisce il divieto di effettuare la VInCA ex-post e inoltre ribadisce che la tutela di habitat e specie in Direttiva deve essere garantita anche all'esterno dei SIC.

Il D.P.R. 357/1997 elenca nell'All. G il contenuto obbligatorio che una relazione di incidenza deve avere:

**Allegato G**  
(previsto dall'art. 5, comma 4)

**CONTENUTI DELLA RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
DI PIANI E PROGETTI**

**1. Caratteristiche dei piani e progetti**  
Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento, in particolare:

- alle tipologie delle azioni e/o opere;
- alle dimensioni e/o ambito di riferimento;
- alla complementarietà con altri piani e/o progetti;
- all'uso delle risorse naturali;
- alla produzione di rifiuti;
- all'inquinamento e disturbi ambientali;
- al rischio di incidenti per quanto riguarda, le sostanze e le tecnologie utilizzate..

**2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale :**  
Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale considerando:

- componenti abiotiche;
- componenti biotiche;
- connessioni ecologiche.

Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto CORINE LAND COVER [\*].

[\*] Progetto CORINE LAND COVER: si tratta di un progetto che fa parte del programma comunitario CORINE, il sistema informativo creato allo scopo di coordinare a livello europeo le attività di rilevamento, archiviazione, elaborazione e gestione di dati territoriali relativi allo stato dell'ambiente. Tale progetto ha previsto la redazione, per tutto il territorio nazionale, di una carta della copertura del suolo in scala 1: 100.000.

- Le VInCA eseguite per tutti i progetti della NLTL non solo sono effettuate a valle delle altre valutazioni, ma spesso sono richieste dai responsabili del procedimento come Integrazioni.
- Nessuna complementarietà con altri piani è mai analizzata in alcuna VInCA della NLTL (per citare un solo importante esempio: lungo tutta la val Susa è in corso la realizzazione del cosiddetto "acquedotto di valle"; i suoi impatti congiunti andrebbero sicuramente valutati, mentre non è nemmeno mai citato).
- La descrizione e la valutazione dell'opzione zero, espressamente prevista da tutte le normative, è sempre o mancante del tutto o ridicolmente superficiale. In qualche caso, addirittura, si dichiara esplicitamente di non analizzarla.
- Il ricorrente spezzettamento dei progetti e la continua elusione dell'opzione zero comportano che si creino continuamente delle opere "invarianti" espressamente vietate dalle vigenti normative.

Va ricordato che la disciplina europea introduce il principio di precauzione: occorre la certezza del non-impatto, non basta il dubbio. In questo caso ogni progetto andrebbe fermato (salvo le eccezioni e le conseguenti azioni previste dall'art. 6 della Direttiva Habitat).

## **Legge Obiettivo e prescrizioni**

La Legge Obiettivo ha limitato di fatto la responsabilità delle amministrazioni periferiche, ma:

- a) proprio perché velocizza i procedimenti, avocando ad un unico organo centrale ogni autorizzazione, le norme in itinere dovrebbero essere scrupolosamente seguite, con particolare riguardo alle valutazioni ambientali, che altrimenti, oltre che veloci, sono svuotate di senso impedendo di fatto a cittadini e enti una seria verifica della compatibilità delle opere;
- b) nata 12 anni fa per snellire le procedure, soprattutto per risolvere lunghe trattative con enti territoriali dotati di diritto di veto, ha in realtà fallito il suo "obiettivo". Infatti, complice il progressivo gonfiarsi delle opere inserite nel suo perimetro, non ha causato significativi avanzamenti (si veda sul punto *La Cattiva Strada*, Perdisa Editore, marzo 2006). La Torino-Lione ne è esempio lampante: scarsi miglioramenti rispetto al 2003 e al 2006 a fronte di tensioni aumentate e opposizioni sempre più nette e trasversali.

Se un Ente come la Regione esprime un parere favorevole subordinato a determinate prescrizioni, e poi tali prescrizioni non vengono accettate dal CIPE se non in parte, l'autorizzazione espressa può considerarsi ancora valida?

Se le prescrizioni imposte prima dalla Regione e poi dal CIPE sono tante e tali da legittimare il dubbio che il progetto depositato fosse in realtà carente sotto molti punti di vista, non doveva lo stesso progetto essere semplicemente rigettato?

Il rifiuto, il rinvio o la sospensione di un progetto sono prassi corrente nei rapporti tra amministrazioni e proponenti. Dovrebbero essere adoperati a maggior ragione nel caso di progetti con grandi impatti - ancorché eventualmente mitigabili - e con poche opportunità di controllo pubblico prima, durante o dopo la costruzione, come è il caso di opere in Legge Obiettivo.

*"Si considerano come dissensi in senso sostanziale quei pareri asseritamente favorevoli che tuttavia, per la quantità e la qualità delle prescrizioni (e condizioni) poste alla base del rilascio del parere favorevole, sono in realtà idonee a disvelare una posizione negativa dell'amministrazione partecipante"* (Consiglio Stato ord. n. 7566 del 2004).

Questa importante sentenza è riportata, tra l'altro, nella circolare n. 1/AMD del 28 marzo 2011 firmata dal presidente Cota e dall'assessore Ravello. Inviata a tutte le Direzioni regionali del Piemonte, rimarca l'importanza (il diritto-dovere) per le amministrazioni competenti di verificare che vengano rispettate le prescrizioni imposte come condizione per le autorizzazioni.

Come visto, i progetti NLTL sono in diverse fasi del loro iter. Il cunicolo di Chiomonte è il più avanzato. Una verifica sul rispetto delle prescrizioni e sui loro tempi in rapporto al progredire dei lavori, dimostrerebbe - forse - che le prescrizioni non sono state rispettate, almeno non tutte e non nei tempi richiesti. In tal caso, bisognerebbe considerare nulla l'approvazione rilasciata nel 2011 e di conseguenza prendere atto che le opere finora realizzate sono abusive.

A Chiomonte, in un'area tutto sommato abbastanza piccola ma sulla quale insistono i tre vincoli idrogeologico, paesaggistico e archeologico, si concentrano diverse opere: cunicolo geognostico, TdB, centrale di ventilazione, strada Chiomonte-Giaglione, varco provvisorio (da luglio 2011!) da e per la A32, svincolo A32 con futuro collegamento alla SS25. Non è mai stata svolta una VIA complessiva, né una VInCA complessiva (doverosa per la vicinanza del SIC "Boscaglie di tasso di Giaglione"), le quali, come detto, avrebbero persino dovuto considerare i potenziali impatti cumulati di altri piani o progetti insistenti sul medesimo territorio (e ce ne sono...). Anzi il PP (ora PD) del TdB ha modificato il PD del cunicolo senza apparente contraddizione. Però sembra che oggi siano in corso i lavori previsti dal PD originario di Chiomonte, specie per quanto riguarda il deposito dello smarino. Forse perché permette di essere considerato temporaneo (5 anni), quindi con occupazioni e non espropri? Per questa e altre ragioni sembra evidente che il cantiere operante a Chiomonte non corrisponde a quanto descritto nel progetto approvato dal CIPE.

### **Analisi Costi-Benefici**

- Non è stato presentato un vero PD della stazione internazionale di Susa. Non c'è una ACB che valuti la stazione, oppure la stazione assieme alla NLTL. Sarebbe certamente negativa (*“fino a 10 treni, fino a 8 treni”*) visti gli alti costi economici e ambientali.
- Una ACB dovrebbe far parte della VIA. Nel caso della NLTL è stata attesa per anni e pubblicata ad aprile del 2012 fuori da ogni procedura di VIA. Come se non bastasse, le sue valutazioni sono diverse da quelle presentate nel PD. E siccome aveva un bilancio di poco positivo, con i dati del PD - in particolare con quelli relativi alle emissioni di cantiere - diventa negativa.
- Si ricordi che la ACB (Quaderno n. 8) è stata sottoposta a diverse critiche persino all'interno del gruppo di lavoro predisposto dall'Osservatorio; ha calcolato la diminuzione di incidenti come fattore molto positivo, e la possibilità di utilizzare le acque calde uscenti dal TdB per terme o allevamenti ittici. Questi fattori sono scomparsi dal nuovo PD e quindi andrebbero ricalcolati in una corretta ACB.
- Come è possibile valutare i costi e la loro ripartizione tra i due paesi in assenza di un progetto omologo sul lato francese?

### **Mitigazioni e compensazioni**

- Prevedere monitoraggi in fase di cantiere non può essere la soluzione alle emissioni fuori legge che già si prevedono nel PD. Se si realizzasse quanto previsto nel PD appena presentato, per tutta la durata dei cantieri della NLTL in val Susa nessuna altra deroga potrebbe essere concessa allo sfioramento dei limiti di legge.
- Le mitigazioni e le compensazioni (nel senso della VIA), sono spesso costituite da piantumazioni di alberi, o poco altro, nonostante negli ultimi anni si siano affermate in molte regioni e nazioni pratiche diverse, come lo “scambio” di territori o l'istituzione di piccole aree protette.
- Le compensazioni intese invece nel corrente senso politico sono rappresentate da soldi che il territorio accetta male, perché a) considerati il prezzo di una svendita (*“30 denari”*); b) non finanziano progetti veramente necessari o richiesti dal territorio (anche se talvolta vengono chiesti da alcune amministrazioni); c) spesso riguardano progetti del tutto scollegati dall'opera e dal suo impatto (ad es. Torino-Ceres); d) spesso si concretizzano in altro cemento e altro suolo consumato. Inoltre vengono elargiti come regali alle amministrazioni compiacenti, suscitando un diffuso sentimento di ingiustizia e tradimento.

## Documenti utili

**Delibera CIPE 57/2011:** "... nell'ultima riunione della Commissione intergovernativa, tenutasi il 6 luglio 2011, le delegazioni dei due Paesi hanno concordato che «con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il principio della realizzazione per fasi e che, in particolare, il progetto definitivo dovrà prevedere lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell'opera in due fasi».

**Delibera CIPE 57/2011:** "... che la regione Piemonte ha espresso, con delibera di giunta regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954, ai sensi degli articoli 165, 182-185 del codice dei contratti pubblici, una valutazione positiva ai fini dell'intesa sul progetto, condizionata al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;

**Delibera CIPE 23/2012:** "In aderenza alle risultanze dello studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della Commissione intergovernativa, la Società LTF dovrà preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione così come indicato nell'informativa di cui alla presa d'atto, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare".

**Circolare Ministero Ambiente n. 15208 del 7.10.96 "Procedure di valutazione di impatto ambientale":** "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 delle 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.* "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 asseritamente non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge."

### **Dal sito web della Regione Piemonte:**

#### **I progetti strategici / Corridoi ferroviari**

(...)

Nuovo Collegamento Ferroviario ad Alta Capacità Torino-Lione

La Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione (NLTL) è parte del V corridoio europeo. Il progetto della NLTL inserito nel progetto prioritario n. 6 "Asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Capodistria - Divaca - Lubiana - Budapest - frontiera ucraina", prevede la realizzazione della parte comune della sezione internazionale, compresa tra Saint-Jean de Maurienne e l'intorno di Villarfocchiardo/Chiusa San Michele progettata unitariamente alla tratta nazionale compresa tra la piana delle Chiuse in valle Susa e Settimo Torinese. L'intero progetto del nuovo collegamento ferroviario si compone di tre progetti:

Cunicolo esplorativo della Maddalena (già appaltato) di cui è in corso la redazione del Progetto Esecutivo;

Tratta internazionale, con promotore LTF sas, che ne sta curando la progettazione definitiva, attesa a gennaio 2013;

Tratta nazionale, di competenza RFI, il cui Progetto Preliminare è in istruttoria presso il CIPE.



## **Alcune sentenze sul frazionamento delle opere sottoposte a VIA:**

### **VIA - Dir. 85/337/CEE - Progetti inclusi nell'allegato II - Potestà legislativa regionale - Amministrazione procedente - Frazionamento artificioso del progetto in singole opere non soggette a V.I.A. - Contrasto con l'interesse tutelato- Elusione delle finalità normative.**

La normativa comunitaria mira a sottoporre alla procedura di valutazione di impatto ambientale i progetti che possono avere un riflesso rilevante sull'ambiente. Alcuni progetti, elencati all'allegato I della direttiva 85/337/CEE, sono obbligatoriamente sottoposti a tale valutazione; altri, elencati nell'allegato II, tra i quali vi sono gli impianti industriali per la produzione di energia elettrica, vapore e acqua calda con potenza termica inferiore a 300 MW, sono soggetti a valutazione solo qualora possano avere un impatto ambientale importante per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione. La decisione dell'amministrazione di frazionare il progetto complessivo di tali impianti in singole opere che, isolatamente considerate, non sarebbero sottoposte a valutazione di impatto ambientale appare lesivo dell'interesse tutelato, posto che, in tal modo, la decisione se sottoporre a valutazione di impatto ambientale determinati progetti verrebbe trasferita dal legislatore regionale, che ha introdotto in via generale soglie e criteri prefissati, ai soggetti redattori dei progetti o all'Amministrazione che di volta in volta, mediante l'eventuale surrettizia suddivisione di parti del progetto, potrebbero operare una sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge (cfr. Consiglio di Stato, Sez. IV, 2 ottobre 2006, n. 5760; Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368) (fattispecie: pipe line al servizio esclusivo di un impianto per la produzione di energia elettrica). Pres. De Zotti, Est. Mielli - Comune di Rovigo (avv. Lembo) c. Provincia di Rovigo (avv. ti Bernecoli, Paparella, Sartori e Varvara), Regione Veneto (avv. ti Ligabue e Zanon) e altri (n.c.), riunito ad altri ricorsi.

T.A.R. VENETO, Sez. III - 22/05/2009 n. 1539

### **V.I.A. - Variante al p.r.g. - Mancata valutazione di impatto ambientale - Elusione a mezzo di un riferimento a realizzazioni o interventi parziali, caratteristici nelle opere da realizzarsi per "tronchi" o "lotti" - Illegittimità.**

E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza. Secondo il dettato contenuto nell'art. 16 comma 4 l. n. 109 del 1994, il progetto definitivo di un'opera pubblica deve essere corredato dallo studio di impatto ambientale, con conseguente necessità della verifica dei profili di impatto ambientale al momento dell'approvazione del progetto che comporti variante al p.r.g.. La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo (Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368). Diversamente, verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura di V.I.A., attraverso la sottoposizione ad essi 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 dell'amministrazione competente e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge. Pres. Venturini - Est. De Felice - Agazzani ed altri (avv. ti Ceruti e Petretti) c. PROVINCIA DI MANTOVA ed altri (avv. ti Sperati e Colombo) (riforma TAR Lombardia sentenza n. 738/2004, dep. in data 8/07/2004). CONSIGLIO DI STATO, Sez. IV - 2 ottobre 2006 (C.C. 11/07/2006), Sentenza n. 5760 (vedi: sentenza per esteso.)

Sentenza Consiglio di Stato 16 giugno 2009, n. 3849

Via - Opere pubbliche - Frazionamento - Elusione disciplina sulla Via - Illegittimità

<http://www.ediliziaurbanistica.it/newsletters/ambiente-territorio/news/2009/n14/04.pdf>

<http://vivi-caselle.blogspot.com/2011/02/e-la-via-va-e-la-via-viene-due-esempi.html>

<http://www.appaltieriserve.it/HTML/5192.html>

<http://www.lexambiente.it/ambiente-in-genere/188/6128-ambiente-in-genere-via-procedura-di-screening.html>