

*Ragione*

*Prot 89*

**Siciliani Simone**

Da: federazione.pronatura@pec.it  
 Inviato: venerdì 17 gennaio 2014 18:17  
 A: dgprotezione.natura@pec.minambiente.it  
 Oggetto: Pronuncia di Compatibilità ambientale pubblicata da Lyon Turin Ferroviaire  
 Allegati: Osservazioni Federazione Pro Natura e WWF.pdf

Si invia in allegato un documento di osservazioni inerente l'oggetto da parte della Federazione nazionale Pro Natura e di WWF Italia.  
 L'occasione è lieta per porgere i migliori saluti.  
 La segreteria

Federazione nazionale Pro Natura  
 Via Pastrengo 13, 10128 Torino  
 Tel. 011.5096618 - Fax 011.503155  
 Sito Internet: [www.pro-natura.it](http://www.pro-natura.it)  
 e-mail: [info@pro-natura.it](mailto:info@pro-natura.it)  
 PEC: [federazione.pronatura@pec.it](mailto:federazione.pronatura@pec.it)

Codice Fiscale per la donazione  
 del 5xMille: 03890800372

DIREZIONE GENERALE PER LA  
 PROTEZIONE DELLA NATURA E DEL MARE

COMPETENZA	1	2	3	4	5	6	7	SDS
CONOSCENZA	1	2	3	4	5	6	7	SDG

*20/01/2014*

*Le Vonne' parlare  
con i precedenti:*

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
 DEL TERRITORIO E DEL MARE  
 Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
 Prot. 0001072/PNM del 21/01/2014

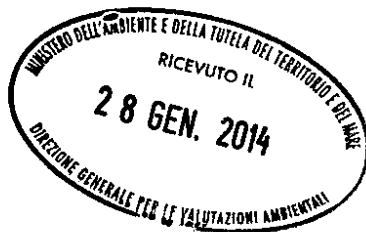


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0002161 del 28/01/2014

*A DVA*

*23/01/2014*





Pro Natura

**Federazione nazionale Pro Natura**



**WWF Italia**

17 gennaio 2014

Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
| Direzione Generale e Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Via di San Michele 22  
00153 ROMA

**Oggetto: Osservazioni alla richiesta di pronuncia di Compatibilità ambientale pubblicata da Lyon Turin Ferroviare s.a.s. il 17 dicembre 2013, relativa a due opere riferite al CUP c11j5000030001: "Autoporto" della società SITAF S.p.A. ed impianto "Guida Sicura" della società CONSEPI.**

Con riferimento all'avviso pubblicato da LTF in data 17 dicembre 2013 relativo all'oggetto, si trasmettono le osservazioni della Federazione nazionale Pro Natura e del WWF Italia. Ringraziando per l'attenzione, si rimane a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti e si porgono distinti saluti.

Federazione nazionale Pro Natura  
Il Presidente  
(Mauro Furlani)

WWF Italia  
Il Presidente f.f.  
(Dante Caserta)

*Nota.*

*Per eventuali riferimenti: Federazione nazionale Pro Natura, via Pastrengo 13, 10128 Torino, tel. 011.5096618, fax 011.503155, e-mail: [info@pro-natura.it](mailto:info@pro-natura.it)*



Pro Natura

**Federazione nazionale Pro Natura**



WWF

**WWF Italia**

**Oggetto: Osservazioni alla richiesta di pronuncia di Compatibilità ambientale pubblicata da Lyon Turin Ferroviare s.a.s. il 17 dicembre 2013, relativa a due opere riferite al CUP c11j5000030001: "Autoporto" della società SITAF S.p.A. ed impianto "Guida Sicura" della società CONSEPI.**

### **Procedura**

LTF considera queste come "integrazioni" al Progetto Definitivo della NLTL - tratta internazionale – parte comune in territorio italiano – fase 1, depositato ad aprile 2013. Come già più volte denunciato dagli scriventi in ogni sede e in ogni tempo, non è corretto operare in questo modo. Così facendo, infatti, si sottopone a Valutazione di Impatto Ambientale non un'opera nel suo complesso, ma le sue singole parti. Ciò è espressamente vietato da tutte le leggi vigenti in materia, nazionali e comunitarie, e ribadito da diverse sentenze di vari organi di giudizio.

Sottoporre continuamente a VIA stralci di un'opera complessiva impedisce di poterne apprezzare gli impatti cumulativi, quando invece i benefici attesi fanno sempre riferimento al progetto totale, finito e in esercizio.

Questi aspetti sono stati sollevati il 13 giugno 2013 la Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone (di seguito CM) in occasione della prima riunione della Conferenza dei Servizi. In quella sede la CM depositava una Memoria nella quale contestava la legittimità della convocazione della stessa Conferenza dei Servizi (Prot. Ufficio di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 0018234 – 13/06/2013 - INGRESSO) sulla base di argomentazioni di fatto e di diritto.

Nella Memoria in questione, tra l'altro veniva duramente contestato l'escamotage del "fasaggio", che è stato utilizzato, a giudizio della CM, come giustificazione ad un indebito e artificioso frazionamento dell'opera e per la presentazione di un progetto definitivo, nell'ambito della procedura di VIA, sostanzialmente diverso dal progetto preliminare, in violazione delle normative vigenti (artt. 165, 166 e agli artt. 182 e segg. del D.Lgs. n. 163/2006).

Gli argomenti usati nella Memoria sono stati poi oggetto di una Diffida a procedere con i lavori della Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo del Nuovo collegamento Ferroviario Torino-Lione. Parte Comune Italo-Francese, - inviata il 27 giugno 2013 allo stesso ingegner Ercole Incalza (Prot. 0006512 10-8-5 della CM Valle Susa e Val Sangone), con la quale la CM, *date le numerose sospette violazioni dei diritti alla informazione e alla partecipazione delle amministrazioni e degli enti interessati e i difetti procedurali* asseriva che ricorressero validi elementi per inficiare il perfezionamento degli atti autorizzativi connessi e conseguenti e le stesse procedure di Valutazione di impatto ambientale sul PD di cui trattasi di cui al Dlgs n. 185/2006, alla legge n. 241/1990 e agli artt. 165 e 166 del Dlgs n. 163/2006 e agli artt. 182 e seguenti del Dlgs 163/2006.

Nel dettaglio, poi, nemmeno le due VIA relative agli insediamenti da spostare oggetto delle integrazioni di LTF rispondono ai criteri richiesti dalle normative. Infatti non viene mai descritto alcun potenziale impatto cumulativo con quelli di altre opere previste sul medesimo territorio (ad esempio l'acquedotto di valle, i lavori di adeguamento della linea ferroviaria storica, i sovrappassi stradali, ecc.).

Nella Conferenza dei Servizi di Torino del 28 maggio e in quella di Roma del 13 giugno la Comunità Montana aveva eccepito nella Memoria citata, tra l'altro, sull'assenza delle amministrazioni oggi invece coinvolte (Avigliana, San Didero, Bruzolo). Se anche la procedura

non fosse pesantemente viziata per le ragioni già esposte, dovrebbe essere convocata una nuova Conferenza dei Servizi , dove tutti i soggetti coinvolti possano partecipare ed esprimersi, e l'intero iter autorizzativo dovrebbe almeno ricominciare da quel punto (con le critiche formulate a suo tempo).

Inoltre, è soltanto dal 17 dicembre 2013 che le amministrazioni citate hanno potuto formalmente prendere visione dell'intero Progetto Definitivo – e non solo delle integrazioni che riguardano opere previste nel territorio di loro competenza – e dunque avere un periodo limitatissimo di tempo per analizzare oltre 2300 documenti.

Procedere a un frazionamento arbitrario dell'opera principale e degli interventi ad essa connessi o comunque ad essa funzionali fa sì, ad esempio, che non si rendano partecipi le amministrazioni potenzialmente interessate. Oltre a quanto già evidenziato riguardo l'arbitraria esclusione dalle due riunioni delle Conferenze dei Servizi dei Comuni di San Didero, Bruzolo e Avigliana, si segnala che, se le opere ora in discussione venissero approvate (tutte sulla sponda sinistra della Dora Riparia), costringerebbero a modificare opere già realizzate o in corso di realizzazione sulla sponda destra, interessando quindi anche Comuni ancora oggi non coinvolti nelle fasi autorizzative, quali San Giorio, Villar Focchiardo e Sant'Antonino. Infatti diversi interventi sono stati previsti da varie amministrazioni pubbliche (Regione, Provincia, Comunità Montana, MagisPo, ecc.) al fine di armonizzare possibili nuovi insediamenti con gli spazi necessari alla vita e alle esondazioni del fiume. Le opere ora sottoposte a giudizio, oltre ad essere localizzate dentro le fasce di rispetto cartografate dal Piano di Assetto Idrogeologico, interferiscono pesantemente con le programmazioni già studiate, anche di tipo economico. Ad esempio, alcune aree di Avigliana in sponda destra della Dora sono state autorizzate come sedi possibili per nuovi insediamenti perché a monte in sponda sinistra sono state individuate le aree di laminazione per consentire al fiume di espandersi senza particolari danni. Ora, con gli interventi previsti, quelle valvole di sfogo non ci sarebbero più, senza che la conseguenza sia stata affatto esaminata.

### **Opzione Zero**

1) In nessuno dei due progetti l'opzione zero è valutata correttamente. In entrambi i casi viene anzi liquidata in poche righe, con la giustificazione che le nuove collocazioni sono inevitabili a causa delle interferenze che creano con un'opera già approvata (la NLTL).

2) L'opzione zero è stata sempre trattata con superficialità dai proponenti l'opera, in ogni fase progettuale presentata in passato. Al contempo è sempre stata contestata formalmente in ogni sede opportuna dalla Comunità Montana, dalle Associazioni Ambientaliste e da singoli Comuni e cittadini.

3) LTF e i proponenti procedono continuamente per pezzi e stralci successivi. Queste recenti integrazioni non fanno eccezione. Ogni passo però impone sempre nuove "opere invarianti", espressamente vietate dalle normative europee e nazionali, proprio perché impediscono verifiche adeguate delle ipotesi del "non fare", oltre ad impedire qualsiasi VIA complessiva, di fatto vanificando il rispetto delle leggi vigenti in materia.

### **Analisi multi-criteria**

Lo SIA dell'autoporto riferisce a pag. 51 di una analisi multi-criteria cui sarebbero state sottoposte le due alternative di localizzazione (Chianocco e San Didero), dalla quale emergerebbe la scelta della seconda, oggetto del SIA. Di tale AMC si riporta una tabella che però non spiega i valori dei parametri adottati, che quindi possono apparire arbitrari. L'elaborato cui si rimanda (Alternative di progetto) non risolve nulla perché si tratta di una cartografia di confronto tra le due aree. Nel testo (par. 3.1.3) si fa allora riferimento ad una "precedente fase di progettazione preliminare" (*sic*).

Ora, tutto ciò è grave per diversi ordini di motivi.

Se si tratta del "progetto preliminare" esso risale ad agosto 2010, integrato a dicembre dello stesso anno, e non sembra plausibile che una così impegnativa interferenza sia stata tenuta segreta per oltre tre anni. In ogni caso, di tale AMC non c'è traccia negli elaborati allora depositati.

Se si tratta di un refuso, e deve intendersi invece il “progetto definitivo” presentato ad aprile 2013, ciò significa che la scelta tra le due opzioni era già stata fatta in quell’epoca ed i comuni interessati avrebbero dovuto essere invitati alle Conferenze dei Servizi del 28 maggio e del 13 giugno dalle quali sono stati esclusi nonostante le critiche allora sollevate. Nessuna valutazione diversa è infatti stata effettuata successivamente a quel periodo, almeno stando alle carte rese pubbliche.

Nello specifico, oltre le critiche cui si fa riferimento al termine del paragrafo, si sottolinea che i valori adottati nella AMC sono inevitabilmente arbitrari. Attribuire ad uno qualsiasi dei parametri un peso anche di poco differente comporterebbe valutazioni finali del tutto diverse. Tale parzialità avrebbe potuto essere mitigata se si fossero coinvolte le amministrazioni locali nella definizione di criteri condivisi, dove, ad esempio, il fattore “area già compromessa” avrebbe potuto subire una interpretazione nuova alla luce degli indirizzi politici che si intendono promuovere.

A conferma dell’aleatorietà dei dati utilizzati, o della superficialità se non malafede dei proponenti, si noti che nell’AMC i tempi di realizzazione sono stimati in 29 mesi (confrontati con i 21 dell’ipotesi di Chianocco) mentre nella ultima SNT e nel SIA diventano improvvisamente 351 giorni per ritornare a 25 mesi nel cronoprogramma dei lavori (PD2\_C3A\_MUS\_0104\_A\_APNOT).

[Sul punto si vedano le osservazioni depositate contro il PD di aprile 2013 dalla Comunità Montana, che al punto 5.7 denunciavano esattamente le criticità che ora si vuole surrettiziamente tentare di risolvere].

### **Strumenti di programmazione e pianificazione**

Lo SIA elenca diversi piani di programmazione territoriale: PPT, PTC, PTR, PAI, ecc. Da una attenta lettura di ognuno di essi, l’area individuata per rilocalizzare l’autoporto di Susa sembra essere esclusa da ogni possibile intervento. E in effetti con ragione, perché ad esempio il rilevato previsto dal progetto interferirebbe pesantemente con l’idraulica del fiume Dora in eventuale espansione o allagamento. Si noti, per grottesco paradosso, che nelle ipotesi di rilocalizzazione dell’impianto di Consepi viene esclusa l’area di Crotte-Chianocco a causa dell’interferenza con una fascia A del PAI (pag. 9 della relativa SNT), ma la stessa catalogazione non vale a impedire l’insediamento dell’autoporto a San Didero!

Si noti inoltre che l’area di San Didero è sì degradata e ospita manufatti deperienti, ma proprio queste caratteristiche dovrebbero portare ad una sua riqualificazione e non ad un suo peggioramento, indirizzo chiesto dalle più recenti norme paesaggistiche italiane ed europee, e programmato dallo stesso Comune.

### **Impatti su fauna**

Gli impatti potenziali sulla fauna sono stati considerati superficialmente. Infatti, a titolo di esempio:

- 1) la funzione di corridoio ecologico dell’area, che pure lo SIA e la SNT segnalano come compromessa dalle nuove opere, viene liquidata come marginale, nonostante espressamente prevista dai piani vigenti;
- 2) l’intera area da quasi completamente buia verrà trasformata in quasi completamente illuminata con luce artificiale, senza che una sola parola sia stata scritta a proposito di questo impatto su specie anche particolarmente vulnerabili e protette dalla UE come i pipistrelli o i lepidotteri rari, individuati in tutta la valle dai numerosi progetti LIFE, INTERREG, Biodiversità, ecc. che si sono susseguiti negli anni.

Lo SIA di Consepi ne riporta alcuni in elenco, ma soltanto copiandoli dalla banca dati del Parco dei Laghi di Avigliana e soprattutto senza descriverne in alcun modo gli impatti sicuramente subiti.

### **Tempistica**

Il progetto per il nuovo autoporto indica in meno di un anno (351 gg.) il tempo necessario alla costruzione (pag. 69 SIA e pag. 13 SNT). Tale tempistica appare eccessivamente ottimistica.

Rimandando ad altri esperti la valutazione di cosa ciò comporta per gli aspetti cantieristici, si sottolinea qui che ogni impatto ambientale causato dal cantiere ottiene una valutazione comunque positiva anche in virtù della sua durata “temporanea”. Ma se questa è manifestamente infondata, con ragionevole previsione di – almeno – raddoppiare, ogni considerazione su qualsiasi impatto in fase di cantiere deve essere completamente rivista. La conferma della superficialità o della malafede dei proponenti si ha confrontando altri documenti da loro stessi presentati. Il tempo di realizzazione è stimato in 29 mesi nell’analisi multi-criteri (PD2\_C3A\_MUS\_00050\_PANOT) e in 25 mesi nel cronoprogramma dei lavori (PD2\_C3A\_MUS\_0104\_A\_APNOT).

Basterebbe questo a respingere in toto l’intero progetto.

### **Emissioni**

Lo SIA descrive la modellizzazione del vento in maniera diversa da altri elaborati progettuali. Si confronti ad esempio la sua pag. 83 con l’Allegato B del documento “Approfondimenti emissioni in atmosfera” PD2\_C3C\_MUS\_0400\_A\_APNOT. In entrambi i casi la direzione prevalente del vento non sembra tenere conto delle particolari condizioni di una valle alpina, ed appare invece studiata come se fosse localizzata in pianura (un difetto analogo affligge le valutazioni sulla dispersione del rumore). Come sempre, queste inesattezze o imprecisioni non possono essere considerate semplici errori, o opinioni diverse tra specialisti, perché – guarda caso – portano sistematicamente a minimizzare ogni modifica o danno all’ambiente.

Inoltre, come già denunciato per altri pezzi del progetto Torino-Lione, le emissioni qui descritte non tengono conto del fondo emissivo già presente in loco, che in bassa val Susa non è assolutamente trascurabile. Ancora una volta, tale mancanza destituisce di fondamento ogni seria valutazione sugli impatti di queste nuove opere.

I consumi di acqua in fase di cantiere e di esercizio non sono quantificati. Si dice soltanto che si userà l’acquedotto comunale e, in caso di necessità, nuovi pozzi o sorgenti, nonostante le quantità siano definite “ingenti” (pag. 11 SNT).

Si prevedono sforamenti gravi per le emissioni acustiche, e si dichiara la necessità di richiedere al Comune di San Didero la necessaria deroga, in barba ad ogni piano di zonizzazione comunale. Ma.

1) questo è indicato soltanto per la fase di cantiere, mentre in fase di esercizio si dichiara “trascurabile” l’impatto senza nessuna ulteriore spiegazione; 2) non è corretto subordinare l’approvazione di un tale progetto ad una futura – e ipotetica fino a prova contraria – deroga che un ente pubblico avrebbe la facoltà di negare, di fatto mettendolo nelle condizioni di non poter esercitare il suo dovere/potere di controllo su un aspetto rilevante della salute pubblica.