

Rossignoli Mauro



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

E. prot DVA - 2014 - 0008306 del 25/03/2014

Da: CM Valle Susa e Val Sangone [info@pec.cmvss.it]
Inviato: martedì 18 marzo 2014 10:55
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; segreteria.ministro@pec.minambiente.it
Cc: trasporti@cert.regione.piemonte.it; ambiente@cert.regione.piemonte.it;
stm@pec.mit.gov.it
Oggetto: CdS 10/3/2014: documentazione, quesiti e richiesta audizione
Allegati: Osservazioni master per CdS Roma 10.03.14.pdf; Roma CdS 10.03.14.CMVSS Luca
Giunti.pdf; Roma CdS 10.03.14.CMVSS Alberto Poggio.pdf; CMVSS memoria Cds LTF
PD2.r02.pdf; CMVSS.nota per MinAmbiente LTF PD2.pdf

Allegata lettera protocollo 0002250-10.8.5 del 18/03/2014 e relativa documentazione.

Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone Via Trattenero, 15
10053 Bussoleno (TO)
Tel. 0122 642800
Fax 0122 642850

Quelo



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

E. prot MINISTRO - 2014 - 0000405 del 20/03/2014





COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

Infrastrutture Strategiche L. 443/01 (Legge Obiettivo). "Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano". Progetto definitivo di 1° fase, verifica di ottemperanza, programma di risoluzione delle interferenze e integrazioni spontanee del proponente.

OSSERVAZIONI

5 marzo 2014

Il Presidente

Sandro Plano



Indice

1.	PREMESSA	6
1.1.	Considerazioni di carattere generale	6
2.	ANALISI DELLA PROCEDURA	11
2.1.	Premessa	11
2.2.	Ulteriore frazionamento dell'opera e rispetto della procedura VIA.....	12
2.3.	L'escamotage ingannevole del "fasaggio"	13
2.4.	La non rispondenza del PD all'Allegato XXI del Dlgs n. 163/2006.....	14
2.5.	Il vizio di forma dell'avviso al pubblico di aprile 2013	16
2.6.	Criticità della procedura di VIA relativa alla rilocalizzazione dell'Autoporto e di Guida Sicura.....	16
2.7.	Procedure di VIA e dichiarazione di pubblica utilità per l'Autoporto e Guida Sicura	19
2.8.	Procedure e soggetti coinvolti nella rilocalizzazione dell'Autoporto e di Guida Sicura.....	20
3.	ANALISI COSTI/BENEFICI.....	21
3.1.	Parametri fondamentali	22
3.2.	Crescita del PIL	22
3.3.	Il coefficiente di elasticità	23
3.4.	Capacità di attrazione della nuova linea	24
3.5.	Incongruenze del modello di evoluzione del traffico.....	24
3.6.	Confronto con l'incremento di traffico previsto attraverso tutto l'intero arco alpino.....	25
3.7.	Rilocalizzazione dell'Autoporto e di Guida Sicura.....	25
4.	FLUSSI DI TRAFFICO	29
4.1.	La situazione di fatto	29
4.2.	L'interpretazione dei fatti	31
4.3.	Focus sul traffico merci in Valle di Susa	32
5.	OPERE CIVILI - TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA	35
5.1.	Linea ferroviaria e viabilità – opere civili	35
5.2.	Galleria di ventilazione Clarea.....	45
5.3.	Galleria di servizio e ventilazione Maddalena.....	48
5.4.	Nuovo svincolo autostradale della Maddalena	51
5.5.	Viabilità	55
5.6.	Stazione Internazionale di Susa	59
6.	CANTIERIZZAZIONE – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA.....	61

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

6.1.	Cantieristica.....	61
7.	SITI DI DEPOSITO - TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA	66
7.1.	Osservazioni di carattere generale	66
7.2.	Discariche smarino	69
8.	GEOLOGIA – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA.....	75
8.1.	Grado di affidabilità degli studi geologici allegati al Progetto Definitivo.....	75
8.2.	Idrogeologia	75
8.3.	Punti acqua e valutazione della loro probabilità d’impatto.....	77
8.4.	Geomeccanica	77
8.5.	Rischio Frane.....	77
9.	IDROLOGIA E IDRAULICA – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA.....	79
9.1.	Osservazioni alle metodologie di analisi	79
10.	RUMORE – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA.....	82
10.1.	Analisi dello stato attuale.....	82
10.2.	Analisi degli impatti.....	82
11.	AMIANTO E RADIAZIONI IONIZZANTI – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA. 84	
11.1.	Rischio Amianto	84
11.2.	Rischio Uranio	84
11.3.	Rischio Radon.....	87
12.	ATMOSFERA – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA	88
12.1.	Introduzione.....	88
12.2.	Inquadramento normativo delle emissioni in atmosfera dalle attività di cantiere	89
12.3.	Caratterizzazione delle sorgenti emmissive	92
12.4.	Simulazione della propagazione degli inquinanti	95
12.5.	Valutazione dei risultati	95
13.	SALUTE – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA	98
13.1.	Stato attuale.....	98
13.2.	Analisi impatti	98
14.	FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSA	102
14.1.	Indagini ambientali - Relazione finale componente fauna	102
14.2.	Indagini ambientali - Relazione finale flora e vegetazione	102
14.3.	Relazione di incidenza ambientale.....	102

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

14.4.	SIA – Modelli di analisi	104
15.	VERIFICA DI OTTEMPERANZA – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSAS.....	105
15.1.	Osservazioni puntuali.....	105
16.	COSTO DELLE OPERE – TUNNEL DI BASE E MANUFATTI NELLA PIANA DI SUSAS	110
17.	OPERE CIVILI – AUTOPORTO E GUIDA SICURA.....	112
17.1.	Autoporto.....	112
17.2.	Guida Sicura	117
18.	INTERFERENZE – AUTOPORTO E GUIDA SICURA.....	119
18.1.	Interferenze relative all’autoporto nel territorio di Bruzolo.....	119
18.2.	Interferenze relative all’autoporto nel territorio di San Didero	119
19.	CANTIERIZZAZIONE – AUTOPORTO E GUIDA SICURA	120
19.1.	Tempistiche autoporto.....	120
19.2.	Consumi d’acqua ed approvvigionamento	120
20.	GESTIONE MATERIALE DI SCAVO E DI RIPORTO – AUTOPORTO E GUIDA SICURA	121
20.1.	Osservazioni di carattere generale sull’autoporto.....	121
21.	IDROLOGIA E IDRAULICA – AUTOPORTO E GUIDA SICURA	123
21.1.	Autoporto.....	123
21.2.	Guida Sicura	127
22.	RUMORE – AUTOPORTO E GUIDA SICURA	129
22.1.	Metodologia.....	129
22.2.	Analisi degli impatti.....	129
23.	ATMOSFERA – AUTOPORTO E GUIDA SICURA.....	132
23.1.	Autoporto - Introduzione	132
23.2.	SIA	133
23.3.	Caratterizzazione delle sorgenti emissive.....	133
23.4.	Simulazione della propagazione degli inquinanti	137
23.5.	Valutazione dei risultati	138
23.6.	Consepi - Introduzione	139
23.7.	Caratterizzazione delle sorgenti emissive.....	140
23.8.	Simulazione della propagazione degli inquinanti	142
23.9.	Valutazione dei risultati	143

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

24.	FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI – AUTOPORTO E GUIDA SICURA.....	144
25.	PAESAGGIO – AUTOPORTO E GUIDA SICURA	145
26.	SALUTE PUBBLICA – AUTOPORTO E GUIDA SICURA	146
27.	CONCLUSIONI	147



COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

Bussoleno, 18 marzo 2014
Prot. 0002250 10.8.5

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA

Direzione generale per le valutazioni ambientali
Direttore Dott. **Mariano Grillo**

Commissione Tecnica della Verifica dell'impatto ambientale
VIA e VAS

Presidente Ing. **Guido Monteforte Specchi** - ingegneria civile

Segretario Avv. **Sandro Campilongo** - avvocato

Prof. **Saverio Altieri** - docente universitario in fisica nucleare e tecnica

Prof. **Vittorio Amadio** - docente universitario in ecologia

Dott. **Renzo Baldoni** - scienze agraria

Dott. **Gualtiero Bellomo** - geologo

Avv. **Filippo Bernocchi** - avvocato

Ing. **Stefano Bonino** - ingegneria per l'ambiente e territorio

Dott. **Gaetano Bordone** - geologo

Dott. **Andrea Borgia** - geologo

Ing. **Silvio Bosetti** - ingegneria civile

Ing. **Stefano Calzolari** - ingegneria civile

Cons. **Giuseppe Caruso** - magistrato

Ing. **Antonio Castelgrande** - ingegneria civile

Arch. **Laura Cobello** - architetto

Prof. **Carlo Collivignarelli** - ingegneria chimica ambientale

Dott. **Siro Corezzi** - geologo

Arch. **Giuseppe Chiriatti** - architetto

Contrammiraglio (CP) Dott. **Federico Crescenzi** - dottore in scienze politiche

Prof.ssa Avv. **Barbara De Donno** - docente di diritto privato comparato

Ing. **Francesco Di Mino** - ingegneria civile

Avv. **Luca Di Raimondo** - avvocato

Ing. **Graziano Falappa** - ingegneria meccanica

Avv. **Filippo Gargallo di Castel Lentini** - avvocato

Arch. **Antonio Gatto** - architetto

Prof. **Antonio Grimaldi** - docente universitario in ingegneria civile

Ing. **Despoina Karniadaki** - ingegneria elettrica

Dott. **Andrea Lazzari** - biologo

Arch. **Sergio Lembo** - architetto

Arch. **Salvatore Lo Nardo** - architetto
Arch. **Bortolo Mainardi** - architetto
Avv. **Michele Mauceri** - avvocato
Ing. **Luca Montanelli** - ingegneria civile
Ing. **Francesco Montemagno** - ingegnere ambientale
Ing. **Santi Muscarà** - ingegneria civile
Arch. **Eleni Papaleludi Melis** - architetto
Ing. **Mauro Patti** - ingegneria civile
Avv. **Luigi Pelaggi** - avvocato
Cons. **Roberto Proietti** - magistrato
Dott. **Vincenzo Ruggiero** - dottore in economia
Dott. **Vincenzo Sacco** - dottore in giurisprudenza
Avv. **Xavier Santiapichi** - avvocato
Dott. **Paolo Saraceno** - dottore in fisica
Dott. **Franco Secchieri** - geologo
Arch. **Francesca Soro** - architetto
Arch. **Maria Fernanda Stagno d'Alcontres** - architetto
Dott. **Francesco Carmelo Vazzana** - dottore in chimica industriale
Ing. **Roberto Viviani** - ingegneria civile

e.p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Nomentana 2 - 00161 ROMA
Struttura Tecnica di Missione
Capo Struttura Arch. Ing. **Ercole Incalza**

Regione Piemonte

Direzione Ambiente
Via Principe Amedeo 17 - 10123 TORINO
Direttore Ing. **Salvatore De Giorgio**

Direzione Trasporti - Servizio Infrastrutture Strategiche
Via Belfiore 23 - 10125 TORINO
Responsabile Ing. **Gabriella Giunta**

Oggetto: Decreto Legislativo n. 163/2006 e s.m.i. – Progetto Definitivo Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione – Conferenza dei Servizi del 10 marzo 2014 presso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Trasmissione di documenti, formulazione di quesiti e richiesta di audizione

In relazione al procedimento in corso inerente la procedura ai sensi del D.Lgs. 163/2006 (cosiddetta procedura "Legge Obiettivo") del Progetto Definitivo del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione,

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

come depositato dalla società Lyon Turin Ferroviaire (in seguito *LTF*) e la relativa Valutazione di Impatto Ambientale (in seguito *VIA*), indicato con la seguente dicitura:

"Progetto Definitivo prima fase del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese, tratta in territorio italiano (CUP C11J05000030001)"

e in particolare, facendo riferimento a:

- la Conferenza di Servizi svoltasi in data 13 giugno 2013 su convocazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura Tecnica di Missione ai sensi del D.Lgs. 163/2006, art. 165 comma 4 e successive modificazioni, con nota prot. 0015118-23/05/2013- USCITA del 23 maggio 2013, chiusa ufficialmente *"in data 6 luglio 2013"* (nota prot. 0022057-11/07/2013- USCITA dell'11 luglio 2013)
- la Conferenza di Servizi svoltasi in data 10 marzo 2014 su convocazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura Tecnica di Missione ai sensi del D.Lgs. 163/2006, art. 165 comma 4 e successive modificazioni, con nota prot. 0006844-18/02/2014- USCITA del 18 febbraio 2014

la presente comunicazione, come di seguito precisato, è inerente:

- la trasmissione di documenti
- la formalizzazione di quesiti tecnici e procedurali
- la richiesta di audizione presso la Commissione Tecnica della Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS

Trasmissione di documenti

Si trasmette copia dei documenti depositati dalla scrivente Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone agli atti della Conferenza di Servizi del 10 marzo 2014. Tale documentazione consta dei seguenti documenti (posti in allegato alla presente):

- le osservazioni tecniche della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone, approvate con Deliberazione dell'Organo Esecutivo n. 17 del 5 marzo 2014
- la memoria depositata dalla Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone nella Conferenza di Servizi del 10 marzo 2014
- le presentazioni svolte dalla Commissione Tecnica della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone nel corso dei lavori della Conferenza di Servizi del 10 marzo 2014

Formalizzazione di quesiti tecnici e procedurali

Rimandando al contenuto dei documenti trasmessi, si segnalano all'attenzione dei destinatari della presente comunicazione una serie di quesiti inerenti il merito tecnico e procedurale del sopracitato procedimento in corso, come esplicitati nella memoria depositata e nelle presentazioni svolte alla Conferenza di Servizi del 10 marzo 2014.

Per quanto concerne gli aspetti di prioritaria competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, tali quesiti sono espressi nei termini seguenti (estratto della memoria allegata):

"Tenuto conto di quanto successivamente illustrato ai successivi punti B, C, D, E ed F, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in merito alla regolarità delle modalità di svolgimento della procedura di VIA "Speciale" in conformità alle norme vigenti, si pongono i seguenti quesiti:

- 4. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che il progetto definitivo in esame contenga una completa, articolata ed esaustiva analisi e valutazione degli impatti ambientali prodotti direttamente e indirettamente dal progetto definitivo in esame, nel pieno rispetto della vigente legislazione in materia di VIA ?*
- 5. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che, con riferimento al progetto definitivo in esame e all'opera complessiva Torino-Lione, si possa ritenere che la procedura di VIA sia stata effettuata utilizzando criteri, metodologie, codici di calcolo e parametri uniformi, coerenti e non contraddittori tra tutte le varie valutazioni sovrapposte in relazione alle frammentazioni progettuali intercorse ?*
- 6. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che, con riferimento al progetto definitivo in esame e all'opera complessiva Torino-Lione, si possa ritenere che la procedura di VIA non sia affetta da frammentazione in relazione a tutte le varie valutazioni sovrapposte in relazione alle frammentazioni progettuali intercorse ?*
- 7. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che i primi risultati del monitoraggio ambientale in corso per la realizzazione del Cunicolo esplorativo di Chiomonte forniscano conferme alla validità delle ipotesi e affermazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto definitivo in esame ?"*

Come già segnalato in precedenza (vedasi nota della scrivente prot. 0005974-10-8-5 del 12 giugno 2013), la Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone ritiene dirimente e pregiudiziale, ai fini della legittimità del procedimento in corso e della sussistenza di effettive possibilità di una sua positiva conclusione, la puntuale verifica degli elementi segnalati, in relazione all'inequivoca aderenza alle vigenti disposizioni e norme europee, nazionali e regionali vigenti in materia.

La presente comunicazione costituisce pertanto formale sottomissione dei quesiti sopra indicati (con relative note contenute nei documenti allegati), sui quali cortesemente si richiede risposta puntuale ai soggetti in indirizzo.

Richiesta di audizione presso la Commissione Tecnica della Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS

Visti le numerose criticità emerse dai lavori delle Conferenze di Servizi del 13 giugno 2013 e del 10 marzo 2014, considerate anche le peculiarità dell'opera in termini di complessità e articolazione, la Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone ritiene di fondamentale importanza poter proseguire l'approfondimento tecnico nel merito delle metodologie e dei criteri adottati per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale in esame.

A tale proposito, con la presente comunicazione la Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone avanza formale richiesta di audizione presso la Commissione Tecnica della Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, al fine di poter proseguire il confronto tecnico avviato in occasione delle citate Conferenze di Servizi.

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

Fiducioso in una positiva accoglienza dei contributi proposti e delle richieste avanzate, porgo distinti saluti.

Il Presidente della Comunità montana

Sandro Plano



Allegati:

- Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone, *"Infrastrutture Strategiche L. 443/01 (Legge Obiettivo). "Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano da confine a Susa-Bussoleno. Progetto definitivo, verifica di attemperanza e studio di impatto ambientale artt. 165, 182 del D.Lgs 163/2006, art. 18 della L.R. 40/1998 e s.m.i. - OSSERVAZIONI"* - 5 marzo 2014
- Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone, *"Decreto Legislativo n. 163/2006 e s.m.i. – Progetto Definitivo Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione – Conferenza di Servizi 10 marzo 2014 - Memoria"*
- Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone, presentazioni svolte alla Conferenza di Servizi 10 marzo 2014



COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

Al

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Via Nomentana 2 - 00161 ROMA

Struttura Tecnica di Missione

Capo Struttura Arch. Ing. **Ercole Incalza**

Al

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA

Direzione generale per le valutazioni ambientali

Direttore Dott. **Mariano Grillo**

Oggetto: Decreto Legislativo n. 163/2006 e s.m.i. – Progetto Definitivo Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione – Conferenza di Servizi 10 marzo 2014 - Memoria

Con riferimento al procedimento in corso inerente la procedura ai sensi del D.Lgs. 163/2006 (cosiddetta procedura "Legge Obiettivo") del Progetto Definitivo del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, come depositato dalla società Lyon Turin Ferroviaire (in seguito *LTF*) e la relativa Valutazione di Impatto Ambientale (in seguito *VIA*), indicato con la seguente dicitura:

"Progetto Definitivo prima fase del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese, tratta in territorio italiano (CUP C11J05000030001)"

Richiamate le numerose e articolate osservazioni tecniche e procedurali già presentate dalla scrivente Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone (in seguito *CMVSS*) in data 19 maggio 2013, in data 16 gennaio 2014 e in data 14 febbraio 2014, nonché tutte le ulteriori osservazioni tecniche presentate dalle amministrazioni del territorio

Richiamata la nota della scrivente *CMVSS* prot. 0005974-10-8-5 del 12 giugno 2013, deposita agli atti della Conferenza di Servizi svoltasi in data 13 giugno 2013 su convocazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura Tecnica di Missione con nota prot. 0015118-23/05/2013- USCITA del 23 maggio 2013

Richiamate le ulteriori segnalazioni inerenti la conformità alla legislazione vigente della procedura adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura Tecnica di Missione e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione generale per le valutazioni ambientali, formulate dalla scrivente *CMVSS* nel corso della citata Conferenza di Servizi del 13 giugno 2013 e agli atti della registrazione della Conferenza stessa, di cui non risulta tuttora redazione di verbale ufficiale

Richiamate la diffida prot. 0006512-10-8-5 del 27 giugno 2013 inoltrata dalla scrivente *CMVSS* al Capo della Struttura Tecnica di Missione - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *"a procedere con i lavori della Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione. Parte Comune Italo-Francese. Parte italiana, convocata in prima riunione in Roma il 13 giugno 2013, date le numerose, sospette violazioni dei diritti alla informazione e alla partecipazione delle amministrazioni e degli enti interessati e i difetti procedurali che potrebbero inficiare il perfezionamento degli atti autorizzativi connessi e*

conseguenti e della stessa procedura di Valutazione di impatto ambientale sul PD di cui trattasi di cui alla al d.Lgs. n. 185/2006, alla legge n. 241/1990, agli artt. 165 e 166 del Dlgs. N. 163/2006 e artt. 182 e seguenti del D.Lgs. n. 163/2006".

Vista la risposta del Capo della Struttura Tecnica di Missione - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 0022057-11/07/2013- USCITA dell'11 luglio 2013, nella quale si comunica la già avvenuta chiusura ufficiale della Conferenza dei Servizi "in data 6 luglio 2013" nonché si dà atto di un'esecuzione parziale dello Studio di Impatto Ambientale (in seguito SIA) limitatamente a "parti variate del tracciato rispetto al progetto preliminare"

Vista il successivo deposito di istanza e documentazione effettuato da LTF in data 17 dicembre 2013

Vista la successiva convocazione di una nuova Conferenza di Servizi in data 10 marzo 2014 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura Tecnica di Missione ai sensi del D.Lgs. 163/2006, art. 165 comma 4 e successive modificazioni, con nota prot. 0006844-18/02/2014- USCITA del 18 febbraio 2014, dalla quale risulta ampia conferma delle segnalazioni reiteratamente formalizzate dalla scrivente CMVSS

Tenuto conto degli ulteriori elementi e documenti formalizzati agli atti della Conferenza di Servizi svoltasi in data 18 febbraio 2014 su convocazione della Regione Piemonte – Direzione Trasporti – Servizio Infrastrutture Strategiche con nota prot. 697-DB12.06 del 7 febbraio 2014

Richiamata le ulteriori osservazioni tecniche consegnate agli atti della citata Conferenza di Servizi in data 10 marzo 2014, approvate dalla scrivente CMVSS con Deliberazione dell'Organo Esecutivo n. 17 del 5 marzo 2014, unitamente agli interventi resi dai rappresentanti e tecnici della stessa CMVSS

TUTTO CIO' PREMESSO

La scrivente Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone ritiene dirimente e pregiudiziale, ai fini della legittimità del procedimento in corso e della sussistenza di effettive possibilità di una sua positiva conclusione, la puntuale verifica degli elementi sotto indicati (illustrati in dettaglio nei punti successivi), in relazione all'inequivoca aderenza alle vigenti disposizioni e norme europee, nazionali e regionali vigenti in materia.

Tenuto conto di quanto successivamente illustrato al successivo punto A, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di responsabile del procedimento, in merito alla regolarità del procedimento in corso di svolgimento e alla sua conformità alle norme vigenti, si pongono i seguenti quesiti:

1. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ritiene che i progetti di risoluzione delle interferenze relative le aree Autoporto di Susa e la Pista Guida Sicura esauriscono completamente la progettazione della risoluzione delle interferenze ?
2. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ritiene che quanto riportato nel progetto definitivo in valutazione non indichi né segnali l'esistenza di ulteriori interferenze che necessitano di adeguate integrazioni inerenti la loro progettazione ?
3. Secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in caso di presenza di ulteriori interferenze, quali dovranno essere i termini e i tempi di presentazione e valutazione dei relativi progetti, nel rispetto della vigente legislazione e in conformità alle prassi già adottate nel presente procedimento per le interferenze già oggetto di deposito di progetto d parte di LTF ?

Tenuto conto di quanto successivamente illustrato ai successivi punti B, C, D, E ed F, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in merito alla regolarità delle modalità di svolgimento della procedura di VIA "Speciale" in conformità alle norme vigenti, si pongono i seguenti quesiti:

4. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che il progetto definitivo in esame contenga una completa, articolata ed esaustiva analisi e valutazione degli impatti ambientali prodotti direttamente e indirettamente dal progetto definitivo in esame, nel pieno rispetto della vigente legislazione in materia di VIA ?
5. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che, con riferimento al progetto definitivo in esame e all'opera complessiva Torino-Lione, si possa ritenere che la procedura di VIA sia stata effettuata utilizzando criteri, metodologie, codici di calcolo e parametri uniformi, coerenti e non contraddittori tra tutte le varie valutazioni sovrapposte in relazione alle frammentazioni progettuali intercorse?
6. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che, con riferimento al progetto definitivo in esame e all'opera complessiva Torino-Lione, si possa ritenere che la procedura di VIA non sia affetta da frammentazione in relazione a tutte le varie valutazioni sovrapposte in relazione alle frammentazioni progettuali intercorse?
7. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che i primi risultati del monitoraggio ambientale in corso per la realizzazione del Cunicolo esplorativo di Chiomonte forniscano conferme alla validità delle ipotesi e affermazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto definitivo in esame ?

Per quanto riguarda il merito dei quesiti soprariportati, si rinvia alla trattazione seguente.

A) Progetti di risoluzione delle interferenze

I progetti di risoluzione delle interferenze inerenti le aree Autoporto di Susa e la Pista Guida Sicura (nel seguito rispettivamente *Autoporto* e *Guida Sicura*), oggetto di discussione nella citata Conferenza di Servizi in data 10 marzo 2014, costituiscono un sottoinsieme estremamente limitato dell'ampio e variegato elenco di interferenze di svariate dimensioni ed entità che, sulla base della documentazione finora nota, risultano del tutto prive di valutazioni e/o integrazioni progettuali.

A titolo puramente esemplificativo e non esaustivo, si riportano nel seguito alcuni casi notevoli di interferenze note e, al momento, del tutto prive di progettazione e VIA nel Progetto Definitivo in valutazione.

A.1) Galleria dell'Orsiera vs progetto di interconnessione a Bussoleno

La galleria dell'Orsiera non è stata eliminata dai progetti, è stata soltanto posticipata nel tempo.

L'Interconnessione Pari sovrappassa il tunnel dell'Orsiera in galleria naturale. La differenza tra le quote dei due Piani Ferro è di 10,70 metri (461,40 e 450,70). La dimensione complessiva del tunnel ha un valore medio di 9.80-10.00 metri. Rimane quindi meno di 1 metro tra l'estradosso di una galleria e l'intradosso dell'altra. Si tratta di una interferenza non puntuale, anche per la forte obliquità delle due opere, e non risolvibile mantenendo la linea in esercizio (si veda pag. 35 delle nuove osservazioni).

A.2) Linea storica vs autoporto

L'adeguamento della linea storica è previsto in molte relazioni ufficiali ma non è mai stato progettato in dettaglio. Ora si manifesta un grottesco paradosso. E' molto probabile che quando verranno studiati i lavori di sistemazione nella zona di Bruzolo ci si accorgerà che il nuovo autoporto, appena spostato da Susa a San Didero, causerà interferenze significative o sarà esso stesso interferito.

A.3) Linea storica per AV/AC vs linea storica per AF

L'adeguamento della linea storica è previsto in molte relazioni ufficiali ma non è mai stato progettato in dettaglio. Quando verrà finalmente fatto, si dovranno risolvere interferenze molto serie. Lo stesso PD riferisce che saranno realizzati a breve adeguamenti necessari per l'Autostrada Ferroviaria tra Bussoleno, Avigliana e Orbassano, senza che nessun elaborato se ne preoccupi.

(PD2-C3A-TS3-0270B-AP-NOT "Relazione tecnica di tracciato" pag. 6/31: *"Italferr ha recentemente avuto il mandato da RFI di studiare l'adeguamento del tratto di linea Bussoleno-Avigliana-Orbassano al transito dei convogli dell'AF, ciò che comporta la modifica dell'interasse binari passando da 3,56 a 4,50m.*

A.4) Adeguamento linea storica

L'adeguamento della linea storica è previsto in molte relazioni ufficiali ma non è mai stato progettato in dettaglio. Quando verrà finalmente fatto, si dovranno risolvere gravi interferenze.

Alcuni esempi:

- Dovranno essere posizionate nuove e grandi barriere antirumore vicinissime a molte abitazioni (problema richiamato anche dalla Provincia di Torino nella CdS di Roma di giugno 2013).
- Dovrà essere allargato il sedime ferroviario in molte aree dove non c'è lo spazio per farlo.
- Molti sovrappassi dovranno essere demoliti e ricostruiti, ed eliminati i passaggi a livello.
- Dovrà essere realizzato un Posto di Movimento per moduli da 750 m.
- A Borgone di Susa, dove si riscontrano notevoli criticità legate sia all'attuale assetto della LS, sia agli interventi di adeguamento (contiguità con le abitazioni, inadeguatezza degli attraversamenti e dei manufatti idraulici, ecc.), dovrà essere valutata una possibile soluzione in variante del tracciato oppure addirittura una galleria sotto Chiampano.
- Su tutta la linea sarà movimentato ballast potenzialmente pericoloso per la presenza di rocce amiantifere (se ne è occupato l'Osservatorio Tecnico a fine novembre 2013).

A.5) Svincolo di Chiomonte

Lo svincolo previsto a Chiomonte tra l'autostrada A32 e l'abitato comporterà serie interferenze dovute alla galleria di oltre 100 metri e al ponte a scavalco sul fiume Dora, con un impalcato di 70 metri su gorce scoscese e ripide.

Come precisato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione generale per le valutazioni ambientali con nota prot. DVA-2014-0001200 del 20 gennaio 2014 - allegati, la procedura inerente i sopracitati progetti di risoluzione delle interferenze Autoporto e Guida Sicura "costituisce integrazione e completamento dell'istanza di procedura di VIA relativa al Progetto Definitivo di prima fase del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune in territorio italiano presentata in data 15/04/2013" e che pertanto è oggetto di "accorpamento procedura [ID_VIP:2624] nella procedura [ID_VIP:2312]" ovvero,

come specificato da Regione Piemonte nella citata nota prot. 697-DB12.06 del 7 febbraio 2014, "è da ritenersi ricompresa nell'unica procedura di VIA Speciale per l'opera".

Pertanto è del tutto evidente come tutte le ulteriori interferenze sopradescritte, tenuto conto della loro rilevanza e del loro impatto, sia indiscutibilmente da sottoporre alla medesima trattazione e procedimento, al pari di quanto attualmente in corso per le decisamente meno rilevanti interferenze Autoporto e Guida Sicura. Parimenti dicasi per tutte le ulteriori interferenze non citate nell'esemplificazione riportata nella presente.

B) Analisi alternative

Come reiteratamente segnalato nelle citate osservazioni tecniche prodotte dalla scrivente CMVSS, il progetto definitivo oggetto del presente procedimento (analogamente a tutti i progetti precedentemente presentati sulla medesima opera) è sostanzialmente privo di un'analisi delle alternative progettuali e localizzative valida ai sensi della vigente legislazione e normativa in materia di VIA.

La situazione prospettata con la presentazione da parte di LTF dei sopracitati progetti di risoluzione delle interferenze Autoporto e Guida Sicura, costituisce esempio notevole di tale grave carenza formale e sostanziale.

L'individuazione dei siti per la rilocalizzazione delle due citate interferenze è il risultato di scelte formalizzate dagli operatori interferiti nella sede della citata Conferenza di Servizi svoltasi in data 13 giugno 2013 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A riprova della totale assenza di una reale analisi di alternative, tali scelte non risultano condivise dagli enti locali, come di seguito illustrato:

Regione Piemonte, nella stessa sede della citata Conferenza di Servizi del 13 giugno 2013 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha sollevato obiezioni sulle modalità localizzative e sulla limitatezza delle alternative esaminate e ha richiesto ad LTF di procedere ad una nuova analisi

Provincia di Torino, nella stessa sede della citata Conferenza di Servizi del 18 febbraio 2014 presso la Regione Piemonte e formalizzato con nota prot. 28270/2014 del 14 febbraio 2014, ha indicato l'esistenza di ipotesi localizzative ulteriori rispetto a quelle assunte da LTF, in particolare riferite a siti nei comuni di Buttigliera Alta e Cesana Torinese

Si segnala altresì come le sopracitate ipotesi non siano state prese in considerazione da LTF malgrado queste siano state individuate in sede di Osservatorio Tecnico Torino-Lione, come precisato nella citata nota di Provincia di Torino.

C) Impatti non considerati nelle varie procedure VIA

Nelle diverse fasi progettuali fino ad oggi depositate, e nelle integrazioni ad esse connesse, molti impatti non sono mai stati presi in considerazione.

C.1) Innanzi tutto, i proponenti non hanno mai analizzato gli impatti di opere esterne alla NLTL. Per quanto possa essere gravoso come impegno lavorativo ed economico, è un obbligo espressamente imposto dalle leggi regionali, nazionali ed europee in materia di VIA. Alcuni progetti cogenti sul territorio sono chiaramente di piccola entità ed è tollerabile trascurarne l'impatto (piccoli insediamenti comunali, adeguamenti viari, lavori di normale manutenzione, ecc.) ma dovrebbero comunque essere almeno elencati. Altri invece comportano impatti rilevanti su vaste aree del territorio interessato dalla NLTL e quindi è obbligatorio

valutarne il cumulo assieme a quelli della NLTL. Tra i più significativi si possono annoverare l'acquedotto di valle, il rifacimento dell'elettrodotto, la seconda canna del Fréjus autostradale, i sovrappassi per eliminare i passaggi a livello, le opere idrauliche sulla Dora e su alcuni suoi affluenti previste dal Magistrato per il Po, i nuovi campi fotovoltaici progettati in molte aree, alcune nuove strade e rotonde.

C.2) In secondo luogo, i proponenti hanno trascurato di analizzare gli impatti cumulati, relativi alle varie opere connesse alla NLTL, anche all'interno delle varie progettazioni rese pubbliche fino ad oggi. Si veda l'elenco del paragrafo precedente, relativo alle interferenze "nascoste". Ognuna di esse causerà impatti che non saranno sottoposti ad una VIA corretta. Alcuni di loro, addirittura, non compariranno mai in nessuna valutazione né singola né tantomeno complessiva.

C.3) In terzo luogo, nei progetti finora presentati:

- Progetto da confine di Stato a Bruzolo, Potenziamento nodo Torino, Cunicolo Venaus.
 - approvati con prescrizioni (CIPE 113/2004 e 119/2006).
- Progetto Definitivo di Chiomonte, con due integrazioni (23.06.10 e 02.09.10).
 - approvato con prescrizioni (CIPE 86/2010 in G.U. 79 del 06.04.11).
 - verifica di attuazione sul PE in corso dal 05.09.11.
- Progetto Preliminare tratta nazionale, con integrazioni.(17.02.12).
 - in esame.
- Progetto Preliminare tratta internazionale, con integrazioni (23.12.10).
 - approvato con prescrizioni (CIPE 57/2011 in G.U. 272 del 22.11.11).
- Progetto Definitivo tratta internazionale, con integrazioni (18.12.13).
 - in esame.

Le varie componenti ambientali sono state descritte e analizzate non solo in maniera superficiale e incompleta, ma anche utilizzando metodologie diverse tra progetto e progetto, o tra primo progetto e successive integrazioni. O, ancora, usando lo Studio di Impatto Ambientale centrato su una zona per descrivere gli effetti su un'area lontana e diversa. Interi gruppi faunistici (chiroteri, insetti, anfibi, rettili) compaiono o scompaiono a seconda del soggetto incaricato della redazione o del momento della pubblicazione. La maggioranza dei dati naturalistici presentati non è stata raccolta in maniera originale per l'occasione, ma è stata ricavata da esami bibliografici e da vecchia letteratura non più adeguata alla realtà naturalistica locale, molto evoluta negli ultimi anni. Gli impatti sono sempre dichiarati modesti o nulli, le mitigazioni sono superficiali e inutili, le compensazioni si limitano alla riforestazione e poco altro. Questo difetto congenito affligge ciascuno dei progetti presentati, in tutto o in parte, coinvolgendo di volta in volta in misura maggiore o minore tutte le componenti necessarie alla VIA: flora, fauna, habitat, atmosfera, rumore, vibrazioni, emissioni.

In ogni opera, cantiere o terreni occupati descritti nei progetti, comprensivi di integrazioni spontanee o imposte, non compaiono mai edifici, recinzioni o aree destinate alle forze dell'ordine e all'esercito. Stante la situazione di rifiuto totale della NLTL della Val Susa, e alla luce di quanto accade ormai da quasi tre anni a Chiomonte, tali impegni andrebbero contemplati da subito, per valutarne adeguatamente impatti e costi. A tal proposito si segnala la difficoltà aggiuntiva, per l'organizzazione della sicurezza interna ad un cantiere operativo, causata dalla presenza dell'esercito, inevitabilmente sottoposto a regimi inaccessibili, che ad esempio è stata rilevata da uno studio del politecnico di Torino.

D) Frazionamento della Valutazione di Impatto Ambientale

Il proponente LTF in varie occasioni ha sostenuto che la frammentazione è una scelta validata dal CIPE. Ad esempio "... tale opera rientra nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di preminente

interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001 n. 443, ed il Progetto Preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 57/2011 del 03/08/2011 pubblicata sulla GURI del 22 novembre 2011 n° 272;

- a seguito delle prescrizioni di cui all'Allegato 1 della citata delibera CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare la localizzazione delle opere è stata in parte modificata con conseguente necessità, ai fini della progettazione definitiva, di aggiornamento del censimento e della risoluzione delle interferenze",

Il raggruppamento TSE3 ripete testualmente "che a seguito delle prescrizioni ricevute in sede di approvazione del progetto preliminare la localizzazione delle opere è stata modificata con conseguente necessità, ai fini detta progettazione definitiva, di aggiornamento del censimento e della risoluzione delle interferenze."

La lettura della Delibera CIPE citata porta a conclusioni differenti. Infatti, il CIPE "**prende atto**" che lo sviluppo attuale del tracciato della parte comune del collegamento internazionale Torino - Lione ha un'estensione di circa 84 km, di cui oltre 35 km in territorio italiano, e si compone delle seguenti "sezioni":

- Interconnessione Saint-Jean de Maurienne;
- Tunnel di base (57 km);
- Stazione di Susa e attraversamento della piana;
- Tunnel dell'Orsiera;
- Interconnessione Chiusa San Michele;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, Sezione internazionale, parte comune italo – francese, tratta in territorio italiano";
- che la tratta in territorio italiano si estende per circa 35,3 km e comprende:
 - il Tunnel di base, dal confine di Stato allo sbocco di Susa (12,2 km circa);
 - il nodo di Susa con la stazione internazionale, che include un collegamento pedonale tra la nuova linea e la linea storica, e l'area tecnica di sicurezza (2,8 km circa);
 - il Tunnel dell'Orsiera di circa 19,2 km, con le medesime caratteristiche del Tunnel di base);
 - l'area di sicurezza della Piana delle Chiuse, in corrispondenza della quale si trova l'interconnessione alla linea storica, a Chiusa di San Michele (1,1 km circa);
- che nell'ultima riunione della Commissione Intergovernativa (CIG), 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*";

Poi, nelle prescrizioni, il CIPE (57/2011) scrive: 1) **Fasaggio**: *stante le risultanze dello studio di fattibilità richiesto dalla Commissione Intergovernativa, circa la possibilità di realizzare per fasi funzionali successive la "parte comune" della Torino-Lione, sviluppare tale ipotesi in fase di Progetto Definitivo. Tutte le parti dell'opera che risulteranno variate rispetto alla configurazione completa del progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.*

Allora, in questa Delibera (57/2011) nessuna modifica è richiesta dal CIPE, che anzi conferma il tracciato come previsto nel progetto preliminare (tanto che in premessa ne elenca sommariamente le tratte, comprendendovi il tunnel dell'Orsiera e l'interconnessione di Chiusa).

In seguito, con Delibera 23/2012 pubblicata il 23.08.12, il CIPE "**prende atto**" dell'accordo Italia-Francia di gennaio 2012 (*non ancora ratificato dall'Italia, NdR*) e dell'interconnessione a Bussoleno anziché a Chiusa. "**Prende atto**" anche che le successive fasi, regolate da nuovi accordi Italia-Francia, consisteranno nel tunnel di 19 km tra Susa e Chiusa. Infine, delibera così: 2.1 *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.*

I passaggi successivi sono 1) la CIG ha richiesto uno Studio di Fattibilità riguardo la realizzazione per fasi 2) il CIPE ne prende atto e 3) incarica LTF di sviluppare la progettazione definitiva in aderenza a tale SdF (*che non è pubblico*).

Dunque, nemmeno in questa Delibera il CIPE autorizza "modifiche" rispetto al Progetto Preliminare. Né tantomeno autorizza – e certo non potrebbe farlo – **valutazioni per fasi**. Autorizza a procedere per fasi dal punto di vista **realizzativo**, non certo valutativo o autorizzativo. La confusione più volte generata su questo punto dal proponente LTF e da altri soggetti come il Presidente dell'Osservatorio, causa conseguenze gravi. Non si ha mai la possibilità di una VIA corretta e comprensiva, e ogni passaggio successivo deve basarsi su opere invariati, espressamente vietate dalle leggi.

In questo modo si permette a LTF di trasferirsi in capo 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 non suscettibili di apprezzamento circa i 'livelli di qualità finale', di una pronuncia di compatibilità ambientale non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali del Ministero dell'Ambiente e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge. Azione dichiarata inammissibile dal Ministro dell'ambiente nella Circolare n. 15208 del 7 ottobre 1996.

Queste mancanze gravi sono state denunciate in ogni possibile occasione da cittadini, amministrazioni e associazioni ambientaliste. Ultimamente, la frammentazione della Valutazione di Impatto Ambientale è stata implicitamente riconosciuta persino dal TAR del Lazio, il quale, nelle motivazioni con le quali il 28 febbraio 2014 rigetta i ricorsi contro le delibere CIPE impugnate, ammette che la procedura è stata condotta su parti frazionate (anche se non considera il fatto sufficiente ad accogliere il ricorso).

Gli iter autorizzativi dei vari pezzi delle tratte italiane della NTL sono portati avanti in tempi diversi, schematizzati nella tabella seguente. Un Progetto Esecutivo in realtà non necessita di un'approvazione specifica, essendo sufficiente la "Verifica di Ottemperanza", cioè il controllo, da parte del Ministero, del recepimento delle prescrizioni imposte nell'atto di approvazione del Progetto Definitivo. L'asterisco * si riferisce alla particolare situazione del Progetto Esecutivo di Chiomonte, che sembra 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*

Tale discrasia compromette gravemente ogni possibile Valutazione Ambientale, come già più volte denunciato. Tra i tanti esempi possibili: sia il PD internazionale sia il PP nazionale prevedono di riempire la cava di Torrazza con gli stessi quantitativi di materiale...

La frammentazione proseguirà, anche su sollecitazione di Amministrazioni che dovrebbero esercitare invece il controllo non solo formale sulle corrette applicazione delle procedure. Nella CdS regionale del 18 febbraio 2014 la Provincia di Torino ha chiesto di valutare due nuove alternative per lo spostamento di Guida Sicura, a Buttigliera e a Cesana, ed ha proposto di stralciare le relative autorizzazioni e valutazioni dalla procedura di impatto ambientale complessiva della NTL.

Se i progetti sono incompleti, e se addirittura uno - il Preliminare della tratta nazionale - non è ancora stato approvato, è molto probabile che altre integrazioni, varianti, interferenze, modifiche, ecc. saranno presentate spontaneamente o su richiesta, dovranno quindi essere giudicate ma non potranno mai valutare il cumulo degli impatti.

Allora si genera il sospetto che i nuovi avvisi servano in realtà a tenere aperta la procedura autorizzativa in VIA e in CdS sugli espropri, come se fosse un'unica procedura di "integrazioni". Questa è una forzatura non tanto formale ma sostanziale e conferma la ulteriore frammentazione del progetto, con una distorsione

plateale in particolare della procedura di VIA per quanto riguarda la valutazione complessiva e contestuale degli "effetti diretti e indiretti" del progetto nel suo complesso sulle componenti ambientali, di cui agli artt. da 182 a 185 del Dlgs n. 163/2006.

Non è corretto tenere aperta indefinitamente la procedura di VIA con continue aggiunte a giudizio arbitrario dell'Amministrazione statale competente, fornendo tra l'altro informazioni incomplete, contraddittorie e fuorvianti, anche sulle aree da sottoporre a esproprio ex art. 166 del D.Lgs. 163/2006, alle amministrazioni locali interessate al momento della convocazione e in occasione delle riunioni della Conferenza dei servizi.

Dal sito del MATTM si apprende poi che il 28 agosto 2013 è stata determinata l'ottemperanza alla prescrizione 196 del CIPE 57/2011. Evidentemente riguarda il progetto ancora oggi sotto esame. Tale evento, senz'altro minore, dimostra ancora una volta il procedere a zig-zag dell'intera procedura.

E) Ulteriori osservazioni tecniche sul progetto

E.1) Oltre all'uso di metodologie diverse si evidenziano argomenti continuamente tirati di qua e di là come una coperta corta a seconda delle convenienze.

Un esempio: nella CdS di Roma, giugno 2013, a proposito della cava di Caprie LTF ha affermato "sovrappassare la statale con una rampa in viadotto avrebbe comportato impatti paesaggistici e ambientali difficilmente sostenibili." Lo stesso argomento, del tutto condivisibile, non vale quando si progetta l'autoporto a San Didero, poco lontano, dove due ponti strallati di impatto sicuramente superiore ad un sovrappasso sono invece giudicati compatibili con il paesaggio.

Ancora: nell'analisi multicriteria che ha escluso Chianocco una delle motivazioni è l'interferenza con aree esondabili del fiume Dora, mentre sia a San Didero che ad Avigliana tale motivazione è considerata superabile.

E.2) Visto che il proponente ha depositato dopo nove mesi integrazioni spontanee, avrebbe potuto contestualmente correggere gli errori e le superficialità più gravi, segnalati da molti soggetti portatori di interesse a seguito della pubblicazione del PD di aprile 2013. In particolare, avrebbe potuto rimediare, almeno in parte, alla mancanza del dettaglio del PD come imposto dal Codice Appalti e al mancato rispetto delle prescrizioni dettate dal CIPE.

E.3) Nella CdS di Roma di giugno 2013 venne eccepito che molti elaborati non rispettano il dettaglio richiesto dall'All. XXI del Codice Appalti. Tra i casi più gravi si evidenziarono Autoporto, Guida Sicura, Adeguamento della Linea Storica e Stazione di Susa. I primi due, pur con le criticità espresse, hanno migliorato il loro dettaglio. Le altre no, come già evidenziato dalla scrivente CMVSS in sede della citata Conferenza di Servizi del 18 febbraio 2014 presso la Regione Piemonte. Sono pertanto da attendersi nuove integrazioni? Oppure si renderanno necessarie ulteriori varianti in corso d'opera - elusive di ogni possibile valutazione cumulativa? Tale ipotesi trova già piena manifestazione in quanto sta accadendo nella realizzazione del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena di Chiomonte, come risulta consultando il sito web del MATTM, dal quale si apprende che:

- 1) La verifica di attuazione sul PE di Chiomonte è tuttora in corso, dal 5 settembre 2011.
- 2) Al progetto sono state finora apportate 4 varianti:

avvio	fine	oggetto
26.06.12	03.10.12	Strada Chiomonte - Giaglione, prescrizione 56
13.03.13	12.09.13	Adeguamento strada e varco autostradale
09.04.13	16.09.13	Restituzione in Dora, prescrizione 34

12.12.13	13.01.14	Baracche di cantiere
----------	----------	----------------------

Si ricorda che il Progetto Esecutivo di Chiomonte non è pubblico, nonostante molte richieste. Tra tanti aspetti criticabili, questo comporta, banalmente, che non sia disponibile la perimetrazione dell'area di cantiere, ai sensi delle norme sulla sicurezza, nemmeno in caso di visita esterna. La Delibera CIPE di approvazione recitava: *"Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1"*. Nessun lavoro poteva cominciare prima di questo adempimento che invece, a trasformazione ampiamente iniziata, è ancora in corso.

Per la redazione del PE erano previsti 4 mesi dalla data di approvazione: dovrebbe essere quindi finito da un pezzo. Per la compiuta esecuzione dei lavori erano previsti 53 mesi (35 dei quali ormai trascorsi). Non è sterile polemica. Il fattore tempo è elemento sostanziale di ogni VIA, in quanto concorre a determinare il peso di eventuali impatti. Se si dilata oltre ogni ragionevole tolleranza, i danni che erano considerati nulli o minimi possono diventare rilevanti. Si veda quanto scritto nella risposta alle prescrizioni 68 e 75:

Il profilo di valutazione degli impatti a carico degli habitat e della vegetazione ha messo in evidenza l'impatto indotto dalla presenza del cantiere dovuto alla sottrazione degli habitat e della vegetazione che sono iscritti entro l'area di cantiere. Su questo tipo di impatto non sono prevedibili interventi di mitigazione durante la fase di cantiere. L'unica forma di mitigazione possibile è fare in modo che detto impatto abbia carattere temporaneo ed essere quindi unicamente legato alla fase di cantiere, prevedendo, tramite i ripristini e i recuperi post operam, la ricostruzione degli habitat interferiti e il reimpianto della vegetazione interferita. Tali aspetti sono contenuti nel progetto di ripristino dell'area di cantiere contenuto nel progetto definitivo.

Al proposito, desta preoccupazione la seguente affermazione dell'Unione Europea, relativa alle attività propedeutiche di cui è incaricata LTF: "The Commission therefore adopted a revised funding decision in March 2013 which provides funding for those activities which actually can be completed by the end of 2015. The decision provides for a co-funding amounting to €395.2 million", dalla quale emergerebbe una possibile dilatazione dei tempi di realizzazione anche del cunicolo di Chiomonte, oltre che una notevole riduzione dei fondi assegnati dall'Europa (inizialmente previsti in 671 milioni). Esiste un concreto rischio di allungamento indefinito degli impatti o addirittura di continui cicli di interruzione-ripresa dei lavori?

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/doc/2012-2013/pp6-final_en.pdf

F) Evidenze di interesse risultati dai primi dati di monitoraggio ambientale a Chiomonte

A conferma delle osservazioni sin qui svolte in merito alle gravi lacune inerenti la valutazione degli impatti ambientali nel progetto definitivo in corso di valutazione, si ritiene di notevole interesse richiamare (a titolo esemplificativo e non esaustivo) alcuni elementi di allarme rilevabili dai primi risultati dei monitoraggi ambientali in atto sul cantiere del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena a Chiomonte.

Si sottolinea come tali elementi derivino anche dalla disuniforme e non coordinata sovrapposizione di differenti metodi di valutazione e piani di monitoraggio sulle varie porzioni nelle quali è frammentato il progetto dell'opera. Tale criticità è un'evidente prodotto del frazionamento della valutazione di impatto ambientale.

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

F.1) Acque

Le analisi Ante Operam sono state effettuate da Marzo a Dicembre 2012, quindi sono successive all'avvio del cantiere, e non possono essere considerate come un vero "bianco" della qualità delle acque.

Le stazioni di campionamento previste nella fase Ante Operam sono 4, due su Dora e due su Clarea, ma nella fase Post Operam le stazioni si riducono a due e sono solo quelle sulla Dora mentre il Clarea (più vicino al cantiere e con portata inferiore) non viene più monitorato.

F.2) Atmosfera

Anche in questo caso, le analisi Ante Operam non possono rappresentare un vero "bianco" perché nel periodo di riferimento l'area de La Maddalena era già interessata da movimenti terra, taglio di piante, creazione di strade, spianamento di piazzali, sistemazione di recinzioni, allacciamenti e baracche (l'inizio dello scavo fu propagandato già a inizio dicembre 2012). Inoltre, non possono essere usati per un confronto con la situazione pregressa nemmeno i dati riportati nel SIA originario del progetto, perché si riferivano al progetto di Venaus (come enunciato negli stessi elaborati). Si illustra di seguito il parametro PM10 perché i relativi dati si trovano in una sequenza più continua (almeno tra quelli disponibili).

AREE CANTIERE LTF CLINICO ESPLORATIVO "LA MADDALENA"
MONITORAGGIO AMBIENTALE ANTE OPERAM
TABELLA RISULTATI ANALITICI
MONITORAGGIO QUALITÀ ARSA TRAFFICO

AREA: S - CHIOMONTE - GRAVERE Stazione 4 - Frazione La Maddalena		CONCENTRAZIONI AMBIENTALI									
Parametri		CO ₂ (ppm) max 24h	NO _x (ppm) 24h	NO ₂ (ppm) max 1h	NO ₂ (ppm) max 1h	O ₃ (ppm) max 1h	SO ₂ (ppm) 24h	PM ₁₀ (ppm) 24h	PM ₁₀ (ppm) 24h	PM ₁₀ (ppm) 24h	PM ₁₀ (ppm) 24h
A1	18/03/2012	0,25	28	120	76	100,0	6,8	54,5	17,4		+0,421
A2	19/03/2012	0,22	21	24	31	91,4	7,0	21,2	6,56		+0,633
A3	20/03/2012	0,23	42	134	71	77,1	5,0	29,2	12,5		+0,610
A4	21/03/2012	0,25	32	72	54	71,3	5,4	40,2	20,4		+0,412
A5	22/03/2012	0,34	30	209	72	100,0	6,8	49,2	24,4		+0,521
A6	23/03/2012	0,32	43	167	85	95,4	6,5	58,2	27,7		0,45
A7	24/03/2012	0,26	41	34	53	77,7	6,9	18,4	12,7		+0,457
A8	25/03/2012	0,20	20	25	48	74,3	6,3	23,4	13,6		+0,458
A9	26/03/2012	0,19	18	27	45	65,9	5,3	33,7	16,6		+0,418
A10	27/03/2012	0,18	14	27	47	71,8	7,1	12,5	6,83		+0,418
A11	28/03/2012	0,23	54	196	47	96,7	6,9	21,5	11,3		+0,419
A12	29/03/2012	0,22	24	24	34	90,0	7,4	21,1	14,7		+0,418
A13	30/03/2012	0,22	20	32	32	83,4	7,4	22,4	7,39		+0,415
A14	01/04/2012	0,16	17	142	37	83,2	7,2	24,7	14,4		+0,418
A15	02/04/2012	0,17	19	18	46	71,0	6,8	23,8	19,7		+0,42
A16	03/04/2012	0,17	11	27	14	65,5	4,2	24,8	29,3		+0,418
A17	04/04/2012	0,22	43	76	50	88,9	7,2	29,7	18,5		+0,42
A18	05/04/2012	0,23	41	39	50	81,3	7,3	29,4	23,6		+0,418
A19	06/04/2012	0,25	34	53	47	79,5	7,3	10,0	21,5		+0,419
A20	07/04/2012	0,26	40	80	57	78,5	7,5	22,9	19,5		+0,42
A21	08/04/2012	0,18	41	74	48	76,8	7,7	17,3	10,7		+0,419

VALORE LIMITE	10 (ppm)	30 (ppm)	200 (ppm)	100 (ppm)	120 (ppm)	50 (ppm)	25 (ppm)	5 (ppm)	5 (ppm)
PERIODO	8h	ANNO	h	h	24h	24h	ANNO	ANNO	
NORMATIVA	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10	D.Lgs. 155/10

Il fatto è grave, perché mostra superamenti dei limiti di legge dei quali non è più possibile fissare una data certa di inizio (stupisce comunque che già allora gli organi preposti non abbiano disposto accertamenti o

COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE

provvedimenti). In ogni caso, in seguito sono iniziati i monitoraggi in fase di cantiere. Una parte di essi è stata resa pubblica. Mettendo i dati in fila si rileva un costante e rilevante sfornamento delle polveri sottili (PM10).nella stazione 5.4 La Maddalena. Il confronto tra i valori registrati nei 3 momenti (SIA del progetto definitivo, monitoraggi ante-operam e in corso d'opera) evidenzia superamenti dei limiti di legge non imputabili certamente ad altro che all'area di cantiere de La Maddalena, stante la naturalità e la scarsa antropizzazione dei territori comunali di Chiomonte e Giaglione.

giorno	pm10	giorno	pm10	giorno	pm10
01/03/2013	18	01/04/2013	116	01/05/2013	24
02/03/2013	49	02/04/2013	108	02/05/2013	69
03/03/2013	74	03/04/2013	101	03/05/2013	112
04/03/2013	179	04/04/2013	28	04/05/2013	92
05/03/2013	162	05/04/2013	21	05/05/2013	46
06/03/2013	29	06/04/2013	41	06/05/2013	48
07/03/2013	12	07/04/2013	68	07/05/2013	46
08/03/2013	17	08/04/2013	24	08/05/2013	62
09/03/2013	16	09/04/2013	24	09/05/2013	47
10/03/2013	92	10/04/2013	82	10/05/2013	33
11/03/2013	184	11/04/2013	112	11/05/2013	27
12/03/2013	189	12/04/2013	10	12/05/2013	19
13/03/2013	169	13/04/2013	56	13/05/2013	74
14/03/2013	47	14/04/2013	78	14/05/2013	51
15/03/2013	56	15/04/2013	71	15/05/2013	8
16/03/2013	99	16/04/2013	78	16/05/2013	8
17/03/2013	35	17/04/2013	101	17/05/2013	14
18/03/2013	11	18/04/2013	127	18/05/2013	7
19/03/2013	3	19/04/2013	33	19/05/2013	12
20/03/2013	54	20/04/2013	6	20/05/2013	40
21/03/2013	68	21/04/2013	7	21/05/2013	46
22/03/2013	72	22/04/2013	59	22/05/2013	71
23/03/2013	56	23/04/2013	126	23/05/2013	73
24/03/2013	19	24/04/2013	39	24/05/2013	11
Media Marzo	71,37594354	25/04/2013	47	25/05/2013	78
		26/04/2013	27	26/05/2013	15
		27/04/2013	21	27/05/2013	54
		28/04/2013	9	28/05/2013	26
		29/04/2013	7	29/05/2013	25
		30/04/2013	17	30/05/2013	42
		Media Aprile	54,76809592	31/05/2013	10
				Media Maggio	41,6366468

giorno	pm10	giorno	pm10	giorno	pm10	giorno	pm10
01/06/2013	50	01/07/2013	39	01/08/2013	47	01/09/2013	57
02/06/2013	25	02/07/2013	40	02/08/2013	62	02/09/2013	73
03/06/2013	61	03/07/2013	36	03/08/2013	74	03/09/2013	58
04/06/2013	42	04/07/2013	48	04/08/2013	93	04/09/2013	86
05/06/2013	43	05/07/2013	60	05/08/2013	76	05/09/2013	81
06/06/2013	77	06/07/2013	61	06/08/2013	60	06/09/2013	45
07/06/2013	59	07/07/2013	56	07/08/2013	30	07/09/2013	35
08/06/2013	23	08/07/2013	31	08/08/2013	23	08/09/2013	22
09/06/2013	10	09/07/2013	34	09/08/2013	48	09/09/2013	14
10/06/2013	39	10/07/2013	38	10/08/2013	51	10/09/2013	35
11/06/2013	36	12/07/2013	54	11/08/2013	49	11/09/2013	26
12/06/2013	71	13/07/2013	61	12/08/2013	39	12/09/2013	20
13/06/2013	99	14/07/2013	56	13/08/2013	43	13/09/2013	47
14/06/2013	56	15/07/2013	52	14/08/2013	65	14/09/2013	34
15/06/2013	68	16/07/2013	90	15/08/2013	48	15/09/2013	16
16/06/2013	56	17/07/2013	56	16/08/2013	44	Media Sett.	43,27567978
17/06/2013	55	18/07/2013	16	17/08/2013	39		
18/06/2013	51	19/07/2013	32	18/08/2013	35		
19/06/2013	36	20/07/2013	60	19/08/2013	24		
20/06/2013	28	21/07/2013	72	20/08/2013	120		
21/06/2013	65	24/07/2013	76	21/08/2013	65		
22/06/2013	41	25/07/2013	61	22/08/2013	103		
23/06/2013	49	26/07/2013	79	23/08/2013	62		
24/06/2013	28	27/07/2013	113	24/08/2013	43		
25/06/2013	47	28/07/2013	57	25/08/2013	17		
26/06/2013	47	29/07/2013	14	26/08/2013	63		
27/06/2013	57	30/07/2013	89	27/08/2013	18		
28/06/2013	40	31/07/2013	140	28/08/2013	45		
29/06/2013	41	Media Luglio	58,03815824	29/08/2013	70		
30/06/2013	42			30/08/2013	50		
Media Giugno	49,01101175			31/08/2013	57		
				Media Agosto	54,24836957		

E' necessario ricordare gli art. 28 (pubblicità dei dati) e 29 (controllo e sanzioni) del D.Lgs. 152/2006, perché non tutti i dati rilevati sono disponibili liberamente e perché non si ha notizia di provvedimenti o di chiarimenti sulle cause degli sfornamenti rilevati.

Inoltre si segnala che i dati di monitoraggio al momento resi disponibili in tema di fibre aerodisperse di amianto sono ad scarso grado di dettaglio. E' opportuno ricordare che l'area in questione risulta sottoposto

alle *Linee di indirizzo per la gestione del rischio di dispersione di fibre di amianto* emanate dalla Regione Piemonte.

Infine, anche i rilevamenti ante-operam dedicati alla fauna ed altri parametri sono iniziati quando l'area era già disturbata da molte attività in corso, e pertanto non possono rappresentare una corretta situazione ex-ante rendendo vano qualsiasi confronto posteriore.

Nuova linea ferroviaria Torino - Lione

Ministero delle
Infrastrutture
e Trasporti
2a Conferenza dei servizi
Osservazioni

TGV in transito
nel tunnel del Frésus.
L'attuale.



Comunità
Montana
VALLE SUSÀ E
VALSANGONE



Comune
di
RIVALTA
DI TORINO

Commissione Tecnica Torino - Lione

Alberto POGGIO



Protezione salute umana | concentrazione media annuale NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

LTF progetto preliminare

11+16
15+20
20+25
30+35
40+45
50+55
60+65

ZONA 1
Fondo ambientale (ARPA)
10÷15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



24

24

24

24



16+21
20+25
25+30
35+40
45+50
55+60
65+70

ZONA 2
Fondo ambientale (ARPA)
15÷20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



D.M. 60/02 | limite NO_2
40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

21+26
25+30
30+35
40+45
50+55
60+65
70+75

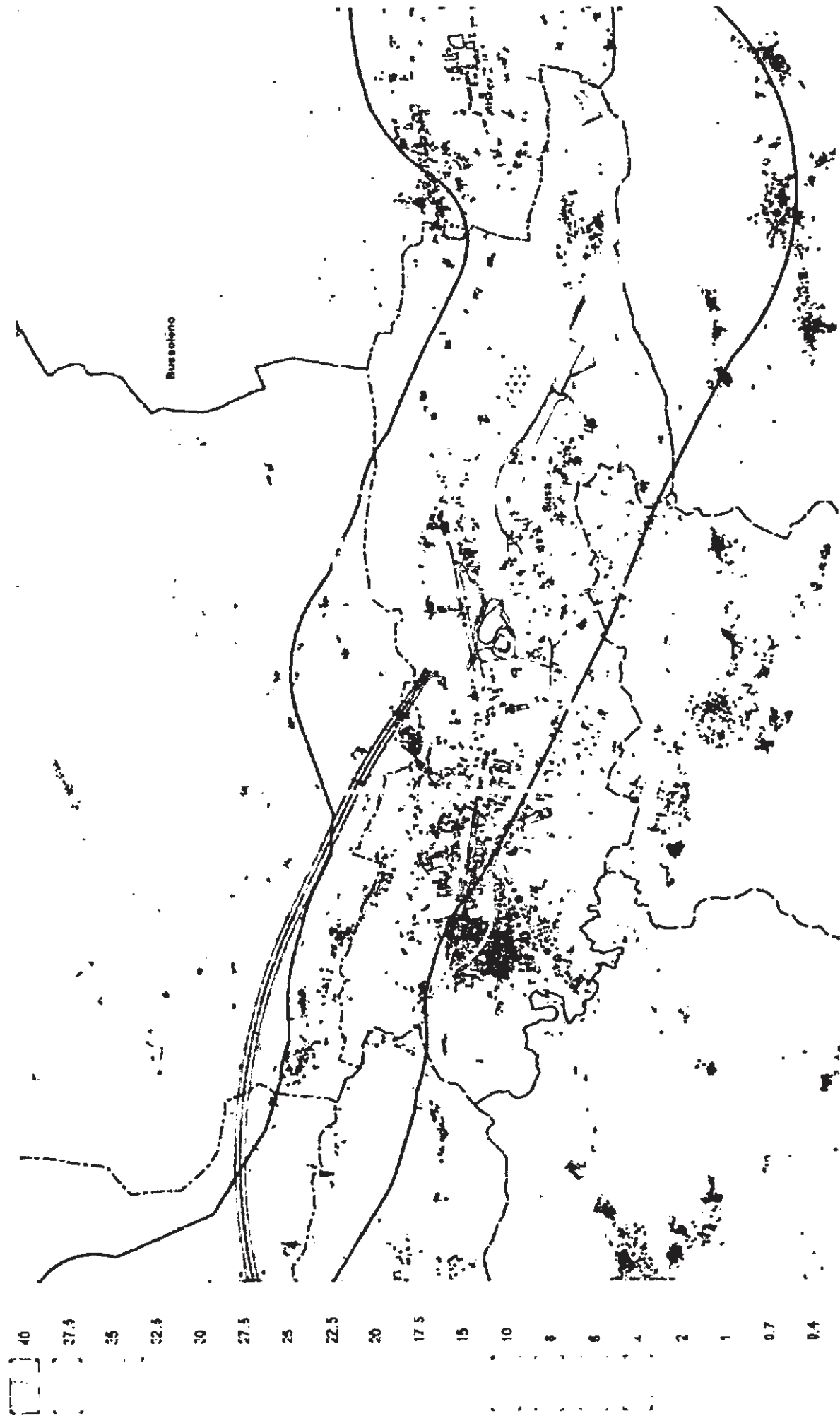
ZONA 3
Fondo ambientale (ARPA)
20÷25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



NO₂ MEDIA - MEDIA ANNUALE / NO₂ MOYENNE - MOYENNE ANNUELLE
Impatto cumulato (µg/m³) / Impact cumulé (µg/m³)

LTF progetto definitivo

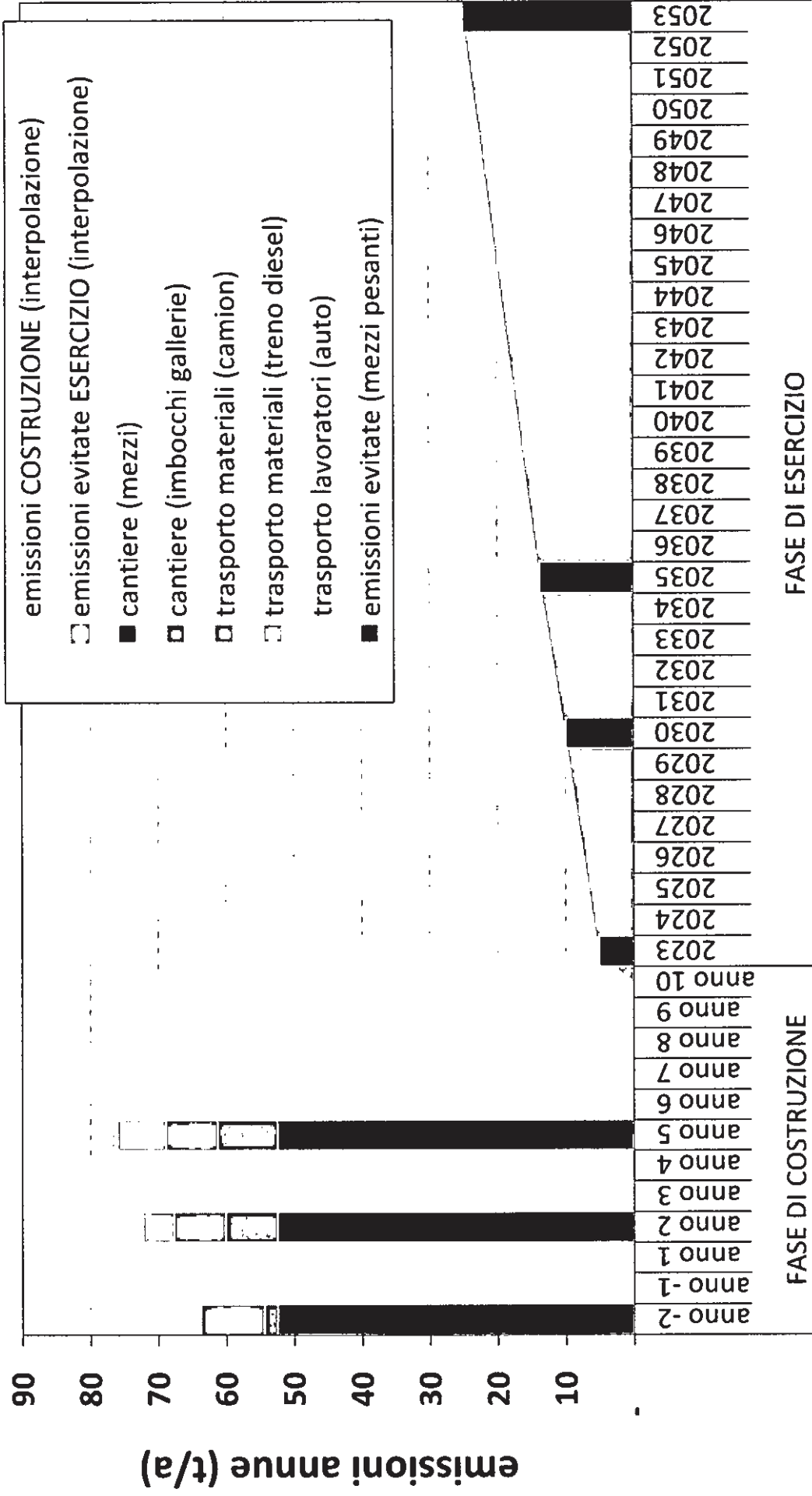
D.Lgs 155/2010: limite 40 µg/m³ / limite 40 µg/m³



LTF progetto definitivo

Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione - Osservazioni a Progetto Definitivo LTF

BILANCIO AMBIENTALE - emissioni ossidi di azoto (NOx)



LTF progetto definitivo

Numero	Tipo	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}
2	Pale gommate	6.4	0.213	0.196
2	Autocarri	9.8	0.358	0.329
	TOTALE	16.2	0.571	0.525

Tabella 43 – Numero mezzi e loro emissioni esauste compressive. Cantiere dell'Imbocco Est del Tunnel di Base (kg/giorno)

Numero	Tipo	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}
1	Pale gommate	3.2	0.106	0.098
2	Autocarri	9.8	0.358	0.329
	TOTALE	13.0	0.464	0.427

Tabella 44 – Numero mezzi e loro emissioni esauste compressive. Cantiere dell'Imbocco Ovest del Tunnel di Interconnessione (kg/giorno).

Numero	Tipo	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}
6	Pale meccaniche	19.2	0.639	0.588

Tabella 45 – Numero mezzi e loro emissioni esauste compressive. Area Industriale Susa Autoporto (kg/giorno)



Stesso progetto, metodologie diverse?

fattori di emissione Road Construction Emission Model (luglio 2009) del Sacramento Metropolitan Air Quality Management District.

LTF

Progetto Preliminare
Progetto Definitivo

fattori di emissione **ISPRA-CORINAIR-IPCC** per le emissioni dei mezzi di trasporto dei materiali
fattori di emissione AP-42, Compilation of Air Pollutant Emission Factors della **US Environmental Protection Agency**

LTF

Guida Sicura
Progetto Definitivo

RFI

Progetto Preliminare

criteri della direttiva "Protezione dell'aria sui cantieri edili" dell'Ufficio Federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio di Berna

LTF

Autoporto
Progetto Definitivo

il metodo del centro commerciale





Il contributo delle attività alle concentrazioni di fondo a bordo cantiere è risulta essere pari a 20%.

Figura 38 – Attività con potenziale emissione di polveri significativa



Stesso progetto, metodologie diverse? ...bis

ARIA IndustryTM
MINERVE/Swift 7.1
SurfPro 3.0
SPRAY 3.1

LTF

Progetto Preliminare
Progetto Definitivo

IMMI WMS (puramente gaussiano)

LTF

GuidaSicura
Progetto Definitivo

AUSTAL2000 (lagrangiano) Agenzia Federale
dell'Ambiente tedesca (UBA)
su IMMI WMS

RFI

Progetto Preliminare

Breeze Industrial Source Complex (ISC) GIS
Pro versione 5.2.1 della Trinity Consultant

LTF

Autoporto
Progetto Definitivo



ATMOSFERA fattori di impatto considerati	LTF Progetto Preliminare	LTF Progetto Definitivo	LTF Autoporto Progetto Definitivo	LTF Guida Sicura Progetto Definitivo	RFI Progetto Preliminare
---	-----------------------------	----------------------------	---	--	-----------------------------

EMISSIONI DEI MEZZI DI CANTIERE

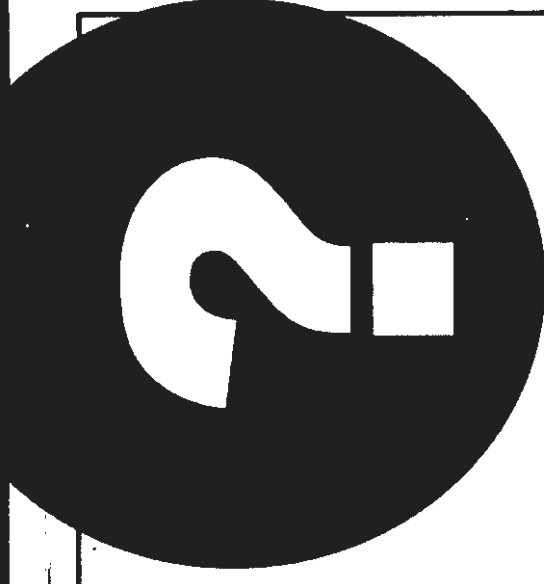
particolato sospeso <10 µm (PM10)	considerato	considerato	considerato	considerato	considerato
particolato sospeso <2,5 µm (PM2,5)	considerato	considerato	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE
Ossido di carbonio (CO)	considerato	ASSENTE	ASSENTE	considerato	considerato
Ossidi di azoto (NO _x)	considerato	considerato	ASSENTE	considerato	considerato
Biossido di azoto (NO ₂)	considerato	considerato	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE
Reactive Organic Gases (ROG)	considerato	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	considerato (benzene)

RISOLLEVAMENTO POLVERI

particolato totale sospeso (PTS)	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	considerato	ASSENTE
particolato sospeso <10 µm (PM10)	considerato	considerato	ASSENTE	considerato	considerato
particolato sospeso <2,5 µm (PM2,5)	considerato	considerato	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE



Stesso progetto, VIA diverse ?



LTF

Progetto Definitivo

CUP C11J0500003001

CARTA DEGLI IMPATTI

Fase di costruzione

(inclusi Autoporto e GuidaSicura)

frazionamento...?



quesiti | **Ministero Infrastrutture**

1. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ritiene che i progetti di risoluzione delle interferenze relative le aree Autoporto di Susa e la Pista Guida Sicura esauriscono completamente la progettazione della risoluzione delle interferenze ?



2. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ritiene che quanto riportato nel progetto definitivo in valutazione non indichi né segnali l'esistenza di ulteriori interferenze che necessitano di adeguate integrazioni inerenti la loro progettazione ?

quesiti | **Ministero Infrastrutture**

3. Secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in caso di presenza di ulteriori interferenze, quali dovranno essere i termini e i tempi di presentazione e valutazione dei relativi progetti, nel rispetto della vigente legislazione e in conformità alle prassi già adottate nel presente procedimento per le interferenze già oggetto di deposito di progetto d parte di LTF ?



4. Il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che il progetto definitivo in esame contenga una completa, articolata ed esaustiva analisi e valutazione degli impatti ambientali prodotti direttamente e indirettamente dal progetto definitivo in esame, nel pieno rispetto della vigente legislazione in materia di VIA ?

5. Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che, con riferimento al progetto definitivo in esame e all’opera complessiva Torino-Lione, si possa ritenere che la procedura di VIA sia stata effettuata utilizzando criteri, metodologie, codici di calcolo e parametri uniformi, coerenti e non contraddittori tra tutte le varie valutazioni sovrapposte in relazione alle frammentazioni progettuali intercorse ?

6. Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che, con riferimento al progetto definitivo in esame e all’opera complessiva Torino-Lione, si possa ritenere che la procedura di VIA non sia affetta da frammentazione rispetto a tutte le varie valutazioni sovrapposte in relazione alle frammentazioni progettuali intercorse ?

7. Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ritiene che i primi risultati del monitoraggio ambientale in corso per la realizzazione del Cunicolo esplorativo di Chiomonte forniscano conferme alla validità delle ipotesi e affermazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto definitivo in esame ?

Questi illustrati sono postali:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Via Nomentana 2, 00161 ROMA

Struttura Tecnica di Missione

Capo Struttura Arch. Ing. Ercole Incalza

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA

Direzione generale per le Valutazioni ambientali

Direttore Dott. Mariano Gillo

Nuova linea ferroviaria Torino - Lione

Regione Piemonte Conferenza dei servizi Osservazioni

... grazie per l'attenzione

Comunità
Montana
VALLE SUSA E
VALSANGONE



Comune
di
RIVALTA
DI TORINO



Alberto Poggio
Commissione Tecnica Torino-Lione
alberto.poggio@gmail.com
facebook.com/alberto.poggio.fb
twitter.com/alberto_poggio

