

COMUNE DI SAN DIDERO

Provincia di Torino – Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone

Via Roma n. 1 – 10050 SAN DIDERO

P.IVA 05920680013 - COD. FISC. 86501330012 - TEL. 011/963.78.37 – FAX 011-963.73.41

e-mail : info@comune.sandidero.to.it

Prot.n. 1640

San Didero, 23/07/2014



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

E.prot DVA – 2014 – 0025113 del 29/07/2014

LYON TURIN FERROVIAIRE sas
Piazza Nizza 46
10126 TORINO

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
Struttura Tecnica di Missione
Piazzale Porta Pia I
00198 ROMA

REGIONE PIEMONTE Direzione Ambiente
Via Principe Amedeo 17
10123 TORINO

REGIONE PIEMONTE
Direzione Trasporti
Via Belfiore 23
10125 TORINO



INVIO TRAMITE POSTA RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Legge obiettivo ex artt. 166, 167, 170, 171, 182 del D.Lgs. 163/2006 – Artt. 18 L.R. 40/1998. “Nuovo Collegamento ferroviario Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano. Progetto definitivo di 1° fase e completamento del programma di risoluzione delle interferenze. Progetti definitivi dell’autoporto della Società Sitaf e di guida sicura della Società Consepi. TERZA RIUNIONE DI CONFERENZA DEI SERVIZI.

Facendo seguito alla precedente nota prot.n. 1591 del 17/07/2014 con cui sono state inviate, tramite posta elettronica certificata, le osservazioni della Giunta Comunale recepite con atto n. 43 del 15/07/2014, in allegato alla presente si invia copia conforme all’originale della deliberazione n. 43 del 15/07/2014.

Distinti saluti.



Il Funzionario comunale incaricato
CIRESE Luciana

COMUNE DI SAN DIDERO

Provincia di Torino – Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone

Via Roma n. 1 – 10050 SAN DIDERO

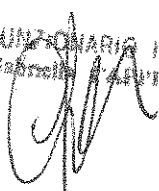
P.IVA 05920680013 - COD. FISC. 86501330012 - TEL. 011/963.78.37 – FAX 011-963.73.41
e-mail : info@comune.sandidero.to.it - comune.sandidero.to@pec.it

PROGETTO DEFINITIVO DI RILOCALIZZAZIONE DELL'AUTOPORTO DI SUSASUL TERRITORIO DI SAN DIDERO

OSSERVAZIONI ALLA 3^A RIUNIONE CONFERENZA DI SERVIZI

COPIA CONFORME
ALL'ORIGINALE

IL FUNZIONARIO INCARICATO
Gabriele PAVELLETTI



**OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI
PRESENTATE DA LTF IL 19 GIUGNO 2014
Regione Piemonte, Prot. 3212 /DB12.06 cl. 12.70.10/01/02/20-3**

Premessa politica

La realizzazione della stazione internazionale di Susa è un passaggio attuativo importante di un progetto che consideriamo, inutile, costoso per il paese e dannoso per la nostra valle.

Se si fossero tenute nella dovuta e corretta considerazione le numerose e argomentate manifestazioni di dissenso espresse negli ultimi vent'anni da questo territorio, la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe già stata cancellata da tempo dall'elenco delle priorità di questo paese. A tal proposito si vedano le osservazioni dei tecnici della Comunità Montana (14 punti in risposta al Governo), nonché l'appello di personalità importanti del mondo accademico.

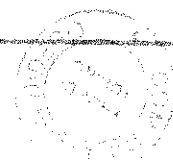
Il comune buon senso imporrebbe infatti che le risorse destinate alla realizzazione di questa impattante e immotivata infrastruttura fossero reinvestite in progetti indispensabili alla tutela della sicurezza e dei bisogni prioritari dei cittadini, aggravati dalla drammatica crisi economica in atto.

Sono sotto gli occhi di tutti le vere priorità rappresentate innanzitutto dalla necessità di ripristinare tempestivamente adeguate condizioni di sicurezza nei numerosi edifici scolastici a rischio, di tutelare il territorio dal dissesto idrogeologico e da calamità naturali quali eventi sismici, di garantire una sanità efficiente e pubblica. Ma soprattutto la priorità di far fronte alla crisi occupazionale drammatica che coinvolge un numero sempre crescente di nuclei famigliari con un piano di piccole opere, diffuse sul territorio, che producano opportunità di lavoro reale, immediato e tutelato dal punto di vista dei diritti e delle condizioni di accesso. In questo quadro l'allentamento del Patto di stabilità ai comuni con i conti a posto e con un cospicuo avanzo di amministrazione appare una condizione fondamentale per dare alcune, seppure parziali, risposte ad uno stato sociale fortemente in difficoltà. L'elenco delle opere immediatamente appaltabili è lungo per molti comuni ed è ora che si consentano subito questi piccoli investimenti superando i vincoli soffocanti del Patto. E' questa, a nostro avviso, la direzione verso la quale indirizzare le risorse previste per la realizzazione della Tav. Sono queste, in sostanza, le ragioni per le quali siamo contrari alla sua realizzazione.

Premessa tecnica

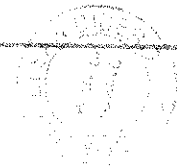
LTF ha presentato ad aprile 2013 il Progetto Definitivo della cd "tratta internazionale" della NLTL. In seguito, ha depositato diverse integrazioni a dicembre 2013 e a giugno 2014. Ciò permette di fare il punto sull'iter fin qui raggiunto dai vari segmenti che costituiscono il progetto complessivo della Nuova Linea Torino-Lione.

Il Progetto Definitivo andrebbe rigettato in toto perché: a) conferma lo spezzettamento dell'opera complessiva impedendo una seria valutazione dei suoi impatti ambientali; b) le valutazioni di incidenza, sia in questo Progetto Definitivo che negli altri elaborati depositati in passato, non rispettano 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" e continuamente rimanda esplicitamente importanti approfondimenti alle successive fasi progettuali; e) le richieste di approfondimenti imposte dal Ministero e dalla Regione sono state in gran parte eluse o evase, nell'ambito sia del Progetto Preliminare sia del Progetto Definitivo.



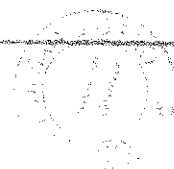
Osservazioni Procedurali

- La nuova documentazione è stata resa disponibile soltanto sul sito regionale e l'avviso alle amministrazioni interessate è del 25 giugno 2014. Il tempo disponibile per analizzare così tanti documenti è insufficiente ad esprimere qualsiasi valutazione seria per ogni amministrazione coinvolta.
- Inoltre alcuni documenti fanno riferimento a CD allegati contenenti dati; questi sono stati caricati sul sito regionale in tempi successivi alla data della Conferenza dei servizi regionale del 2 luglio 2014, e è stato possibile consultarli soltanto in ritardo (dopo il 15 luglio 2014).
- Le risposte di LTF riguardano sia le interferenze di Autoporto e Guida Sicura, sia le integrazioni richieste sul Progetto Definitivo. Pertanto avrebbero dovuto essere convocati anche soggetti invece trascurati (come San Giorio, ad esempio, e altri comuni in destra Dora). A conferma di questa critica, si veda l'elenco dei luoghi dove il Piano di Monitoraggio Ambientale ora ripresentato prevede di installare punti di monitoraggio "per i comuni più direttamente interessati dall'opera o ad essi limitrofi" (PD2 C3C 2060 pag. 228).
- Come già rilevato in altre occasioni, non si comprende la logica in base alla quale LTF si incarica o viene incaricata di progettare la risoluzione di due interferenze in modo approfondito (ancorché lacunoso secondo gli scriventi), mentre per numerose altre si limita ad una generica consultazione dei soggetti interferiti. Sul punto, la CdS regionale del 2 luglio ha appurato ad esempio che, nel caso dei consorzi irrigui, non è stata eseguita una progettazione né dettagliata né condivisa delle risoluzioni alle interferenze e anzi risulta carente persino l'interlocuzione della stessa LTF con i vari soggetti coinvolti).
- Gli scriventi denunciarono in ogni sede possibile le carenze progettuali del Progetto Definitivo. La fondatezza di tale critica si dimostra ora con la mole delle integrazioni (100 documenti alcuni dei quali di oltre 1000 pagine). Cioè non era stato rispettato il dettaglio previsto dall'All. XXI del D.Lgs. 163/2006. Quindi il Progetto Definitivo doveva essere bocciato, non integrato surrettiziamente. Anche perché, con l'accelerazione della procedura e la Legge Obiettivo, non ci sono i tempi per analizzarli seriamente e le prescrizioni, se ci saranno, riguarderanno il progetto esecutivo, cioè una progettazione non più soggetta a consultazione.
- Come in altre occasioni, LTF si arroga il diritto di non rispondere ad alcune richieste della Regione e del Ministero, dichiarandosi non titolata. Da un lato, ci si chiede se è lecito in via di principio. Dall'altro, stupisce tale impostazione nel caso del modello di esercizio della linea ferroviaria esistente, perché in precedenti versioni progettuali tale valutazione è stata svolta dallo stesso soggetto che ora si nega. E' opportuno ricordare che la medesima tratta era già stata oggetto di una specifica richiesta di integrazione della Regione Piemonte, preoccupata degli inevitabili disagi che il cantiere di Susa causerà su una linea intensamente usata dai pendolari, e LTF aveva già negato la risposta (si veda n. 27 del documento PP2 C30 TS3 2271).
- Molte risposte non sono affatto esaustive, mentre altre si limitano a infilare paragrafi nuovi nella documentazione già depositata ad aprile 2013. Altre ancora rimandano a successive fasi progettuali.
- E' opportuno ricordare alcune risposte che LTF ha reso a precedenti richieste della Regione Piemonte, relative a chiarimenti sul Progetto Preliminare: "Nelle aree degli imbocchi, dove sono presenti le criticità geomorfologiche più rilevanti, si ritiene necessario eseguire una verifica di stabilità ante-operam, per meglio definire l'evoluzione dei fenomeni d'instabilità nel versante e gli eventuali interventi di consolidamento e messa in sicurezza dell'area, oltre a predisporre un sistema di monitoraggio dei movimenti gravitativi e dell'eventuale falda presente nell'accumulo detritico e di frana." LTF non fece nessuna verifica di stabilità, dichiarando che le criticità puntuali sarebbero state affrontate durante la successiva fase progettuale. Scrisse testualmente "i supplementi di indagine che sono evidenziati nella presente nota sono conformi con il dettaglio richiesto in corso di progettazione definitiva e non preliminare" (pag. 4). La Regione Piemonte ha



ribadito la stessa richiesta nell'attuale fase di progettazione definitiva e nuovamente non ha ottenuto risposta.

- E ancora: "Nei tratti delle piane alluvionali in cui il tracciato dell'opera corre all'aperto, in viadotto o rilevato, o in trincea profonda, con falda a pochi metri o prossima al piano campagna, si ritiene opportuno eseguire, anche in questa fase preliminare, un'attenta analisi sulle possibili variazioni del regime delle falde e una valutazione dell'entità delle interferenze tra la falda e i fronti di scavo della trincea, valutando anche le possibili modificazioni morfologiche, gli effetti di subsidenza, le interruzioni dei flussi indotti dallo scavo e dall'opera, in settori di pianura antropizzati e le eventuali soluzioni previste per mitigarne gli effetti." LTF allora non rispose, rinviando gli approfondimenti ad una successiva fase progettuale. Proprio in riferimento alla Piana di Susa, le misure di profondità della falda sono tuttora scarse. Questa lacuna venne giustificata affermando che le opere non interferiranno con la falda perché si trova 30 metri sotto il piano di campagna. Però non si presentarono studi o nuovi dati a supporto di un enunciato tanto significativo. LTF rinviò alla progettazione definitiva gli studi per verificare se le opere sbarreranno o devieranno i flussi provenienti dal conoide del rio Scaglione. Alla nuova, identica richiesta di approfondimento della Regione Piemonte, oggi LTF risponde di non essere titolata a compiere tali indagini.
- Si continua pervicacemente a usare il metodo PSR anziché il DPSIR più volte raccomandato da diversi soggetti istituzionali per analizzare opere di alto impatto ambientale. In tal modo ogni valutazione è superficiale e riduttiva.
- Le emissioni di NOx oltrepasseranno i limiti previsti per la vegetazione (più stringenti di quelli per la salute) e coinvolgeranno i SIC Oasi xerotermiche e Rocciamelone. Stabilire un monitoraggio non è sufficiente e anzi elude la norma prevista (art. 6 par. 4 direttiva 92/43/CEE «Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturali o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo o la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico»).



Osservazioni Puntuali

Documento PD2 C3A MUS 0006 APNOT (Autoporto e Guida Sicura).

Osservazione n. 1

Si concorda sul fatto che le integrazioni presentate non modificano l'analisi costi benefici in quanto non vi sono apprezzabili variazioni progettuali. Resta comunque valida l'obiezione di fondo, ovvero la fallacità della ACB in quanto massimizza i benefici e sottostima i costi, così come più volte evidenziato. Inoltre l'ACB attualizza ad oggi tutti i benefici, considerando la monetizzazione delle ricadute positive come se l'intera linea venisse realizzata integralmente e non per fasi funzionali con notevole differimento nel tempo di alcune tratte (vedi ad esempio tunnel dell'Orsiera). Questo spezzettamento temporale comporta una notevole riduzione degli effettivi ritorni economici.

Osservazioni 2, 3, 4

Si rimanda ad un approfondimento successivo

Osservazione 5, 6 e 7

Poiché nelle ultime sessioni di CdS presso la Regione Piemonte è stata espressa la volontà di trasferire parte dell'opera in Comune di Buttigliera e parte in Comune di Cesana, non si riesce a comprendere perché venga esplicitato da LTF un bilancio delle terre tra Avigliana (scavo e allontanamento di circa 58.400 mc) e San Didero (fabbisogno per rilevato 65.000 mc); se l'opzione Avigliana decadrà, il quantitativo di materiali per realizzare il rilevato dell'autoporto verrà acquistato da altra fonte con incremento dei costi?

Osservazione 8

La risposta non può essere considerata soddisfacente. LTF infatti si limita ad affermare che le sue integrazioni spontanee presentate a dicembre 2013 sono di livello definitivo e ripropone i relativi elaborati tali e quali. Se fosse come sostiene il proponente, la Regione Piemonte e il Ministero non avrebbero chiesto integrazioni. Ancora una volta, bisogna ribadire che il dettaglio della progettazione è insufficiente e non rispetta le norme vigenti. Non è ammissibile rinviare continuamente gli approfondimenti obbligatori di un progetto definitivo alla fase esecutiva, come LTF dichiara per l'ennesima volta al termine della sua risposta.

Si segnala a margine che il nome di uno dei documenti citati (ripristinini) è identico a quello del sistema di gestione ambientale dello svincolo de La Maddalena (PD2 C3C MUS 0800 A APNOT). I codici GED sono differenti ma l'omonimia genera confusione.

Osservazione 9

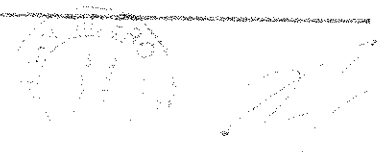
Come più volte osservato, si continua pervicacemente a usare il metodo PSR anziché il DPSIR più volte raccomandato da diversi soggetti istituzionali per analizzare opere di alto impatto ambientale. In tal modo ogni valutazione è superficiale e riduttiva.

Osservazione 10 e 11

Risulta anomalo che in fase di ultimazione del Progetto Definitivo non vi sia ancora una "... conferma in tal senso ..." circa la fonte di approvvigionamento idrico; inoltre l'acquedotto di valle è un'opera in corso di realizzazione e non vi è certezza che i tempi realizzativi delle due infrastrutture siano compatibili.

Osservazione 15 e 16

Si rimanda ad un approfondimento successivo



Osservazione 17

Per quanto riguarda l'osservazione relativa all'impiego degli svincoli esistenti di Borgone e Chianocco, la motivazione adottata da LTF, ancorché lacunosa e non suffragata da elementi progettuali, non risponde affatto alle richieste della Regione Piemonte; infatti non è richiesto di utilizzare l'attuale svincolo di Borgone di Susa, come intende LTF, ma di "ristudiare... attraverso opportuni interventi di adeguamento e connessione... l'esistente svincolo di Borgone". Di questa richiesta non vi è traccia alcuna nella risposta del proponente.

Osservazione 24

Appare, per usare un eufemismo, alquanto anomala la risposta del proponente. Poiché da più parte sono state manifestate perplessità tecniche relativamente all'individuazione del sito Casina Rolle per la pista Guida Sicura, mentre altre realtà territoriali si sono rese disponibili, è senz'altro immotivata la giustificazione adottata dal proponente che persiste nell'esaminare una soluzione che (a tutti noto) verrà abbandonata e sostituita. LTF ancora una volta si rifiuta di rispondere, rinviando i necessari approfondimenti alle eventuali indicazioni o prescrizioni future degli organi competenti.

Osservazione 25

Fatte salve le considerazioni di cui al punto precedente, il problema sollevato dalla Regione Piemonte, di sicuro impatto e validità tecnica, arbitrariamente viene rimandato al progetto esecutivo. Forse questo è dovuto al fatto che si è convinti che verrà scelta una localizzazione diversa?

Osservazioni 26, 27

Si rimanda ad un approfondimento successivo

Osservazione 28

La risposta non è esaustiva. Come è ormai costume consolidato, LTF rinvia gli approfondimenti richiesti a tempi successivi, senza fornire dati di merito integrativi. La mitigazione proposta è invece francamente grottesca: se davvero si operasse così, si potrebbe forse salvaguardare la prima stagione riproduttiva ma a partire dalla seconda gli uccelli non troverebbero più i siti adatti e di conseguenza scomparirebbero dall'area.

Osservazioni 29, 30, 31

Le risposte fornite si limitano a produrre illustrazioni grafiche e foto-inserimenti dei manufatti previsti, senza aggiungere nulla di sostanzialmente più approfondito rispetto alle spontanee integrazioni presentate da LTF a dicembre 2013.

Osservazione 32:

La risposta è intrinsecamente esaustiva; purtroppo, come si evince dalle numerose osservazioni formulate dall'ente territoriale e dalla stessa analisi integrativa allo studio di compatibilità idraulica, la strada in oggetto in occasione di esondazioni della Dora è sottoposta a forti battenti idraulici; sono pertanto note tutte le problematiche di gestione e manutenzione conseguenti ai momenti di piena e di post alluvione.

Osservazione 33:

Il proponente l'opera non produce alcuno studio formulando una risposta che non può che suscitare molte perplessità. Infatti a fronte di una specifica richiesta riguardante la "sicurezza stradale" non è possibile rispondere "... la viabilità di accesso attualmente prevista è quella che prevede i minori costi di sistemazione". Non è lecito, nemmeno da un punto di vista strettamente tecnico, bypassare un problema di sicurezza con motivi meramente economici. Inoltre, a fronte della specifica richiesta "... nuova rotatoria all'incrocio tra la SSP24 e la Via Cumine..." il proponente si dilunga, per fuorviare

l'attenzione del lettore, con dissertazioni sullo stato attuale di via Cumine che nulla hanno a che fare con l'argomento specifico.

Osservazioni 34 e 35

Il nuovo elaborato conferma quanto già indicato nelle precedenti verifiche idrauliche nonché nelle osservazioni degli enti territoriali, ovvero che l'area è esondabile con elevati battenti idraulici e con l'unica "isola" costituita dall'opera in progetto. Pertanto, come già evidenziato in precedenza, tutto il sistema esterno (viabilità di accesso, canali per smaltimento acque meteoriche) risulta non funzionante in occasione di eventi di piena; è un paradosso francamente inaccettabile. Si conferma, nell'approfondimento, che nulla muta rispetto alle condizioni ante-operam con l'inserimento della pista Guida Sicura. Si omette di evidenziare, come sottolineato dagli enti territoriali, che sarebbe più opportuno eliminare l'attuale deposito di materiale che limita la capacità d'invaso della zona e esalta i tiranti idraulici; invece si vuole consolidare una situazione anomala realizzando un manufatto inamovibile.

Osservazioni Puntuali

Documento PD2 C30 TS3 2000 APNOT (Progetto Definitivo tratta Internazionale).

Per la complessità, la vastità e l'influenza della nuova documentazione presentata sull'intero progetto, si rimandano le osservazioni complete ad un approfondimento successivo.

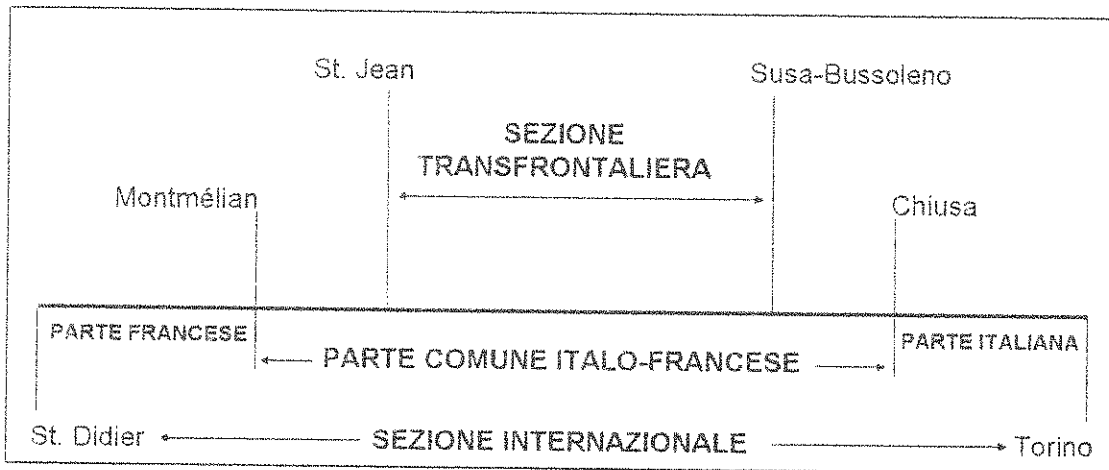
Situazione progettuale

L'iter autorizzativo delle tratte italiane si trova oggi nella situazione schematizzata nella tabella seguente. Occorre ricordare che - nella procedura prevista dalla Legge Obiettivo n. 443/2001 - 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. Nonostante ripetute richieste, anche di Parlamentari della Repubblica, il Progetto Esecutivo del cunicolo esplorativo di Chiomonte non è pubblico. Si conoscono soltanto le Varianti in corso d'opera riportate sul sito del Ministero dell'Ambiente.

TRATTA	PROGETTI APPROVATI		
	PRELIMINARE	DEFINITIVO	ESECUTIVO
• INTERNAZIONALE	SI	NO	NO
• NAZIONALE	NO	NO	NO
• CHIOMONTE	Non presentato	SI	SI a stralci

Ad aprile 2013 LTF ha depositato il Progetto Definitivo della parte comune della tratta internazionale. In realtà si tratta del Progetto Definitivo di una parte della tratta nazionale, precisamente quella che va dal confine di Stato all'interconnessione di Bussoleno. Rispetto al Progetto Preliminare 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. In proposito, è opportuno ricordare che nell'Analisi Costi-Benefici (Quaderno n. 8 dell'Osservatorio), tutti i benefici valutati sono sempre riferiti alla intera linea completamente realizzata e perfettamente in esercizio.

Lo schema seguente illustra per chiarezza le definizioni stabilite nell'art. 2 dell'Accordo tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012. Da Chiusa San Michele inizia la parte italiana della quale, come ricordato più sopra, è stato presentato ma non ancora approvato il Progetto Preliminare (la Commissione Nazionale VIA ha depositato il 6 dicembre 2013 il proprio parere 1391).



Lo spezzettamento è continuo. Ad esempio, ad aprile 2013 LTF ha chiesto il giudizio "anticipato" su una parte del Progetto Definitivo, relativo alla Caserma Henry di Susa, nonostante non abbia depositato un vero Progetto Definitivo 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 Valutazione di Incidenza 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 complementarità 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.

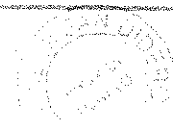
Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto CORINE LAND COVER [*].

[*] 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 Valutazioni di Incidenza 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 complementarità con altri piani è mai analizzata in alcuna relazione di incidenza 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 la creazione continua di 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).

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, tunnel di base, centrale di ventilazione, strada Chiomonte-Giaglione, varco provvisorio (da luglio 2011) da e per la A32, svincolo dalla A32 con futuro collegamento alla SS25. Non è mai stata svolta una VIA complessiva, né una valutazione di incidenza 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...). Ora questo Progetto Definitivo modifica quello del cunicolo senza apparente contraddizione. Però sembra che oggi siano in corso i lavori previsti dal Progetto Definitivo 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

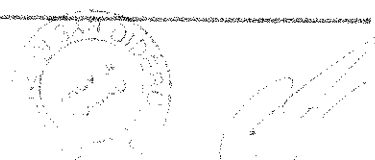


evidente che il cantiere operante a Chiomonte non corrisponde a quanto descritto nel progetto approvato dal CIPE.

Legge Obiettivo e prescrizioni

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

- 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;
- Allo stato attuale, non si conoscono richieste di integrazioni o di chiarimenti decise in proprio dalla Commissione Nazionale VIA. Infatti, le risposte di LTF riguardano soltanto quelle della Regione Piemonte, sia sul Progetto Definitivo (12.07.13) sia sulle due interferenze principali (11.04.14). La CTVA ministeriale sembra si sia limitata a imporre a LTF di rispondere alle osservazioni regionali (lettera 000812 del 6.3.14). Se questo è vero, sembra impossibile che l'unico organo titolato a verificare un progetto di tali dimensioni e impatti, e tanto controverso, non abbia alcuna osservazione in merito a oltre 2300 documenti (ancorché considerati incompleti in più parti). In alternativa, ci si aspettano in futuro ulteriori integrazioni per eventuali istanze ancora sconosciute da parte della stessa CT ministeriale, con conseguente procrastinarsi dell'iter autorizzativo.
- La Legge Obiettivo è nata 12 anni fa per snellire le procedure, soprattutto per risolvere lunghe trattative con enti territoriali dotati di diritto di veto; in realtà ha 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.
- La Regione Piemonte ha espresso un parere favorevole subordinato a determinate prescrizioni; tali prescrizioni non sono state integralmente recepite dal CIPE; si ritiene dunque, anche alla luce di alcune sentenze giurisprudenziali, che l'autorizzazione espressa non possa considerarsi ancora valida.
- In ogni caso, le prescrizioni imposte dalla Regione e dal CIPE sono state tante e tali da dimostrare che il progetto depositato fosse in realtà carente sotto molti punti di vista. La mole delle risposte alle integrazioni ne confermano la lacunosità. Ne deriva che lo stesso progetto doveva semplicemente essere rigettato. Il rifiuto, il rinvio o la sospensione di un progetto sono prassi corrente nei rapporti tra amministrazioni e proponenti. Dovrebbero essere scrupolosamente 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 regionale n. 1/AMD del 28 marzo 2011. 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.



Analisi Costi-Benefici (ACB)

- Non è stato presentato un vero Progetto Definitivo 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 Progetto Definitivo. E siccome aveva un bilancio di poco positivo, con i dati appena depositati come integrazioni al Progetto Definitivo - in particolare con quelli relativi alle emissioni di cantiere - diventa negativa.
- Una specifica richiesta della Regione Piemonte, volta a chiarire quali influenze avrebbero sulla ACB i rilevanti costi delle due opere interferite più importanti, è stata del tutto evasa dai proponenti.
- 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 tunnel di base per terme o allevamenti ittici. Questi fattori sono scomparsi dal nuovo Progetto Definitivo e quindi andrebbero ricalcolati in una corretta ACB.
- Non è possibile valutare i costi e la loro ripartizione tra i due paesi in assenza di un progetto omologo sul lato francese, mentre invece queste considerazioni compaiono nella ACB.

Mitigazioni e compensazioni

- Prevedere monitoraggi in fase di cantiere non può essere la soluzione alle emissioni fuori legge che già si prevedono nel Progetto Definitivo. Se si realizzasse quanto previsto nel Progetto Definitivo appena integrato, 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.



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 Villarfochiardo/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 e commenti 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 lesiva 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. Ceruti e Petretti) c. Provincia di Mantova ed altri (avv. 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/nl4/04_Progetto_Definitivo

<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-generale/188/6128-ambiente-in-generale-via-procedura-di-screening.html>

Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 15208 del 7.10.96.



COPIA CONFORME

ALL'ORIGINALE
IL FUNZIONARIO INCARICATO
G. CAPPELLUCCI



[Handwritten signature]

COMUNE DI SAN DIDERO

Provincia di Torino

ORIGINALE

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 43

OGGETTO :

Legge obiettivo ex artt. 166, 167, 170, 171, 182 del D.Lgs. 163/2006 - Artt. 18 L.R. 40/1998.
"Nuovo Collegamento ferroviario Torino - Lione - Parte comune italo-francese- Tratta in territorio italiano. Progetto definitivo di 1' fase e completamento del programma di risoluzione delle interferenze. Progetti definitivi dell'autoporto della Società Sitaf e di guida sicura della Società Consepi. TERZA RIUNIONE DI CONFERENZA DI SERVIZI.

L'anno duemilaquattordici, addì quindici, del mese di luglio, alle ore 17 e minuti 30, nella solita sala delle adunanze, regolarmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono presenti i Signori:

Cognome e Nome	Carica	Pr.	As.
BELLONE LOREDANA	SINDACO	X	
LAMPO SERGIO	VICESINDACO	X	
TOMASSONE JESSICA	ASSESSORE	X	
Totale		3	

Partecipa alla seduta il Segretario Comunale **ZOLA DR. LUIGI**.

Il/La Signor/a **BELLONE LOREDANA** nella sua qualità di SINDACO, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

LA GIUNTA COMUNALE

RICHIAMATE le note prot. 1028/EO/101/PR/13-2573, prot. 1029/EO/102/PR/13 -2574, prot. 1032/EO/105/PR/13-2577 del 12/12/2013 della Società LTF Lyon Turin Ferroviarie pervenute al Comune di San Didero in data 17/12/2013 ed acclamate ai prot. 3029 e 3030, con le quali la predetta società LTF richiede la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della normativa vigente nonché per l'avvio del procedimento di approvazione delle opere interferenti;

VISTI gli avvisi pubblici di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale e di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità pubblicati sui quotidiani a cura di LTF in data 17/12/2013;

VISTE le osservazioni presentate da LTF in data 19 giugno 2014 Regione Piemonte – prot. n. 3212/DB12.06 cl.12.70.10/01/02/20-3

RICHIAMATA la propria deliberazione n. 2/2014e n. 10 del 11/2/2014 con la quale si sono formulate puntuali osservazioni al PROGETTO DEFINITIVO PER LA RILOCALIZZAZIONE DELL'AUTOPORTO DI SUSA approvando il documento redatto in collaborazione con l'Ufficio Tecnico ed i consulenti della Comunità Montana Valle Susa e Val Cenischia denominato "NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO – LIONE – PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE – TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO - PROGETTO DEFINITIVO DI 1ª FASE – COMPLETAMENTO DEL PROGRAMMA DI RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE – PROGETTI DEFINITIVI DELL'AUTOPORTO DELLA SOCIETA' SITAF E DI GUIDA SICURA DELLA SOCIETA' CONSEPI – ENTI INTERFERITI (CUP C11050000300001)- Osservazioni" e che tale documentazione è stata inoltrata agli organi competenti in data 16 gennaio 2014;

PRESO ATTO degli accadimenti temporali nell'ambito della C.d.S. indetta ai sensi degli artt. 166, 167, 168, 170 e 171 del D.Lgs. n. 163/06 al fine dell'acquisizione di permessi ed autorizzazioni relativamente al progetto definitivo prima fase e completamento del programma di risoluzione interferenze – progetti definitivi dell'autoporto della Soc. Sitaf e di Guida Sicura della Soc. Consepi, cioè:

- in Data 6 Marzo 2014 (nota prot CTVA 2014/0000812) la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA- VAS richiedeva integrazioni progettuali;
- in data 11/04/2014, nota prot. n. 1911/db/12.03 la Regione Piemonte richiedeva approfondimenti progettuali alla Soc. LTF Lyon Turin relativi alla risoluzione di interferenze dell'Autoporto Sitaf e di Guida Sicura Consepi ;
- in data 17 Giugno 2014, con nota prot. n. 3065/DB1206 la Direzione Trasporti infrastrutture mobilità e logistica – acquisiva agli atti copia degli elaborati progettuali richiesti; conseguentemente, la Regione Piemonte con nota del 25/06/2014 prot. n. 3212/DB12.06, comunicava il riavvio dei termini procedurali e quindi convocava una terza seduta della C.d.S per il giorno 2/07/2014, depositando i medesimi elaborati progettuali, per la consultazione e la presentazione di eventuali osservazioni;

Richiamata la documentazione progettuale pervenuta da LTF;

PRESO ATTO che il territorio di San Didero è interessato dalle opere di rilocalizzazione dell'autoporto di Susa presso il sito individuato in località Baraccone;

DATO ATTO che il Sindaco si è avvalso della consulenza del pool di tecnici della ex Comunità Montana Val Susa e Val Sangone che già hanno seguito e continuano a seguire in modo attento e puntuale le varie fasi progettuali ed hanno preso parte alla seduta della Conferenza di servizi con delegazione avuta anche da altri Enti;

RITENUTO che i tempi per compiere un'analisi puntuale di tutte le osservazioni sono troppo stretti e la documentazione completa è stata solo perfezionata in data odierna sul sito webb della Regione Piemonte – il rilievo non è meramente formale. Si veda ad esempio l'osservazione 65: *La Regione Piemonte richiede la trasmissione dei "dati d'ingresso utilizzati per la simulazione modellistica.* Nell'integrazione LTF dichiara di consegnare una serie di files dati che sarebbero contenuti nel CD allegato al documento PD2 C3C TS3 2000 A APNOT "Nota di approfondimento sulla qualità dell'aria"- 6 giugno 2014 (pag.5) Pertanto, fino a quando non sarà possibile verificare la correttezza della risposta, il quesito deve essere considerato del tutto inevaso.

ACQUISITA la prima serie di osservazioni, predisposte dai consulenti tecnici, in merito alla procedura relativa alla pronuncia di compatibilità ambientale, redatte in un unico fascicolo, a risposta delle risultanze della conferenza di servizi di cui al su richiamato invito;

RITENUTO, con riferimento alla procedura di dichiarazione di pubblica utilità, di integrare e riformulare le osservazioni già prodotte ai fini della procedura VIA, allegando alla presente un nuovo PARZIALE elaborato, di complessive 12 pagine, che va a far parte sostanziale ed integrante del presente provvedimento;

PRECISATO che le osservazioni di cui sopra, tenuto conto della scadenza ravvicinata del 18 luglio, della mole e della qualità tecnica della documentazione scaricata dal sito webb della Regione Piemonte, sono da considerarsi un primo elenco di quanto sino ad ora rilevato;

VISTO il parere favorevole espresso ai sensi dell' art. 49 del D. Lgs. 267/2000 in ordine alla regolarità tecnica dal Segretario Generale;

AD UNANIMITA' di voti favorevoli espressi in forma palese

DELIBERA

1. Richiamare la premessa narrativa a far parte integrante e sostanziale del dispositivo del presente provvedimento;
2. Di approvare le osservazioni contenute nell'allegato documento, costituito da un unico fascicolo che fa parte integrante e sostanziale del presente atto "Allegato A" riferite al progetto "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, Parte comune italo-francese, Tratta in territorio italiano, Progetto Definitivo di 1ª fase e completamento del programma di risoluzione delle interferenze. Progetti definitivi dell'autoporto della Società SITAF e di 'Guida Sicura' della Società CONSEPI, enti interferenti (CUP C11J050000300001)" - nel quale sono dettagliatamente contenute le osservazioni di merito del Comune di San Didero. Osservazioni parziali in quanto i tempi per compiere un'analisi puntuale di tutte le osservazioni sono troppo stretti e la documentazione completa è stata solo perfezionata in data odierna sul sito webb della Regione Piemonte – il rilievo non è meramente formale. Si veda ad esempio l'osservazione 65: *La Regione Piemonte richiede la trasmissione dei "dati d'ingresso utilizzati per la simulazione modellistica.* Nell'integrazione LTF dichiara di consegnare una serie di files dati che sarebbero contenuti nel CD allegato al documento PD2 C3C TS3 2000 A APNOT "Nota di approfondimento sulla qualità dell'aria"- 6 giugno 2014 (pag.5) Pertanto, fino a quando non sarà possibile verificare la correttezza della risposta, il quesito deve essere considerato del tutto inevaso

3. Di confermare, per quanto espresso in premessa e richiamate le proprie precedenti deliberazioni n. 2 del 14/1/2014 e n. 10 del 11/02/2014, parere **CONTRARIO** al progetto di Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione – parte comune italo-francese – tratta in territorio italiano, presentato da LTF e ai progetti definitivi dell'Autoporto della Soc. Sitaf e di Guida Sicura della Soc. Consepi CUP C11J5000300001.;
4. Di riservarsi successivi inoltri di osservazioni non appena valutata l'intera documentazione.
5. Di inviare la documentazione sopra citata, unitamente a copia del presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Regione Piemonte, a Lyon Turin Ferroviaire;
6. Di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi di legge con una seconda, distinta, votazione che dà esito unanime favorevole, ai sensi dell'art.134, 4° comma del D. Lgs. 267/2000, al fine di consentire la trasmissione delle osservazioni nei termini di legge.

Letto, confermato e sottoscritto

IL SINDACO
(BELLONE LOREDANA)



IL SEGRETARIO COMUNALE
(ZOLA DR. LUIGI)

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE (Art.124 D.Lgs.267/00)

Copia della presente deliberazione viene affissa all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni consecutivi con decorrenza 23/07/14

San Didero, li 23/07/14



IL SEGRETARIO COMUNALE
(ZOLA DR. LUIGI)

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA' (Art.134 comma 3 D.Lgs.267/00)

Divenuta esecutiva in data IMMEDIATAMENTE

Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo pretorio del Comune ed è divenuta esecutiva ai sensi dell'art.134 del D.lgs 267/2000 in quanto trascorso il decimo giorno di pubblicazione.

San Didero, li _____



IL SEGRETARIO COMUNALE
(ZOLA DR. LUIGI)