

Buonasera,

Si invia in allegato:

modulo del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare per la presentazione di osservazioni relative alla variante di cantierizzazione della NLTL;

documento di identità del legale rappresentante/presidente dell'associazione Chiomonte ImprenD'Oc;

comunicazione del Presidente di Chiomonte ImprenD'Oc, ing. Roberto Garbati;

comunicazione del Sindaco del Comune di Chiomonte, rag. Silvano Ollivier;

documento " *Osservazioni di Chiomonte ImprenD'Oc inerenti la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) della "Variante della cantierizzazione della Nuova Linea Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa-Bussoleno" depositata da TELT ai sensi degli artt. 166 ss. del Dlgs n. 163/2006, come da avviso al pubblico del 10 luglio 2017.* " .

Seguiranno nella successiva pec gli allegati richiamati nel documento "Osservazioni".

Restando a disposizione per eventuali osservazioni e richieste, inviamo Cordiali Saluti.

Il Direttivo di Chiomonte ImprenD'Oc

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a **ROBERTO GARBATI** \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione **ASSOCIAZIONE CHIOMONTE IMPREND'OC, Via Vittorio Emanuele II, 34, 10050 Chiomonte (TO)** \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

**“Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della Nuova Linea ferroviaria Torino Lione – Parte Comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa/Bussoleno”** \_\_\_\_\_

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni

- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE** \_\_\_\_\_ Si invia in allegato al presente modulo, tramite PEC, il documento "Osservazioni di Chiomonte ImprenD'Oc inerenti la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) della "Variante della cantierizzazione della Nuova Linea Torino-Lione – Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa-Bussoleno" depositata da TELT ai sensi degli artt. 166 ss. del Dlgs n. 163/2006, come da avviso al pubblico del 10 luglio 2017." \_\_\_\_\_

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

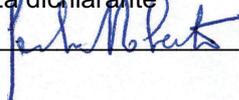
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Osservazioni di Chiomonte ImprenD'Oc inerenti la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) della "Variante della cantierizzazione della Nuova Linea Torino-Lione – Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa-Bussoleno" depositata da TELT ai sensi degli artt. 166 ss. del Dlgs n. 163/2006, come da avviso al pubblico del 10 luglio 2017

\_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data \_\_\_\_\_ Chiomonte, 11.09.2017 \_\_\_\_\_

Il/La dichiarante

\_\_\_\_\_ 

**Chiomonte ImprenD'Oc**  
Associazione commercianti, imprese,  
artigiani e produttori di Chiomonte

Via Vittorio Emanuele 34  
10050 Chiomonte  
C.F. 96035220019



**Ministero Ambiente e Tutela Territorio e Mare**

Direzione VIA - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo 44

00147 ROMA

[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**Ministero Infrastrutture e Trasporti**

Direzione generale per il Trasporto Ferroviario

Via Giuseppe Caraci 36

00157 ROMA

[dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

Struttura Tecnica di Missione

Via Nomentana 2

00161 ROMA

[segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it)

**Ministero Beni e Attività Culturali e del Turismo**

Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio

Via di San Michele 22

00153 ROMA

[mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino

Piazza San Giovanni 2

10122 TORINO

[mbac-sabap-to@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-to@mailcert.beniculturali.it)

**Regione Piemonte**

Direzione O.O. P.P. e Difesa Suolo-Settore Infrastrutture Strategiche

C.A. arch. Riccardo Lorizzo

Corso Stati Uniti 21

10128 TORINO

[infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it](mailto:infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it)

Direzione Ambiente tutela e governo del territorio

[territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it](mailto:territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it)

**Sua Eccellenza il Prefetto di Torino**

Piazza Castello 205

10124 TORINO

[protocollo.prefeto@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefeto@pec.interno.it)

**TELT**

Via P. Borsellino, 17B

10138 TORINO

[telt-sas@pec.it](mailto:telt-sas@pec.it)

Osservatorio per la NLTL



**C.A. Commissario Straordinario arch. Paolo Fioletta**

**Via Paolo Sacchi 9**

**10125 TORINO**

[csgtoli@pec.governo.it](mailto:csgtoli@pec.governo.it)

**Chiomonte, 11.09.2017**

**Oggetto: invio delle Osservazioni di Chiomonte ImprenD'Oc inerenti la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) della "Variante della cantierizzazione della Nuova Linea Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa-Bussoleno" depositata da TELT ai sensi degli artt. 166 ss. del Dlgs n. 163/2006, come da avviso al pubblico del 10 luglio 2017.**

Egregi signori,

In allegato inviamo, nei termini indicati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, le Osservazioni dell'associazione Chiomonte ImprenD'Oc nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sulla variante della cantierizzazione del "Progetto definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - parte comune italo-francese - tratta in territorio italiano da confine di Stato a Susa-Bussoleno" depositata da TELT ai sensi dell'artt. 166 e segg. del Dlgs n. 163/2006, come da avviso al pubblico del 10 luglio 2017.

Tale documentazione è già stata regolarmente approvata dal Consiglio Direttivo di Chiomonte ImprenD'Oc in data 11.09.2017.

Chiomonte ImprenD'Oc, anche su invito del Sindaco di Chiomonte così come risulta dall'allegata comunicazione (11.09.2017, prot. 3695), anticipa quindi la documentazione che fa coerente seguito ad una prima versione inoltrata dal Comune di Chiomonte lo scorso 07 settembre (prot. 3661) al Settore Infrastrutture e Trasporti della Regione Piemonte, in sede di Conferenza di Servizi Regionale.

In tale nostro documento esprimiamo, fra l'altro, la necessità di ricevere ulteriori informazioni per meglio comprendere e valutare nel suo insieme il panorama ed il contesto in cui Chiomonte andrà ad inserirsi nei prossimi decenni.

A seguito di una premessa di richiami cronologici, abbiamo reputato opportuno e doveroso evidenziare i disagi e danni già subiti dal territorio di Chiomonte durante i 6 anni di cantiere per i lavori del tunnel geognostico in località La Maddalena che, riteniamo, senza una sensibilità "locale", non sono compiutamente percepibili. Successivamente abbiamo analizzato gli ulteriori impatti negativi che l'approvazione del progetto comporterebbe per il territorio e che si cumulerebbero alle situazioni esistenti che non ci risultano al momento considerate nella variante di cantierizzazione, predisposta in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015.

Dopo aver sinteticamente illustrato la situazione di impatto sociale e ambientale, abbiamo quindi espresso le osservazioni e formulato puntuali richieste di integrazioni al progetto ritenute opportune per la prosecuzione dell'analisi completa della situazione emergente.

In considerazione della concessione, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di una dilazione dei termini per acquisire le osservazioni presentate oltre la scadenza del 10 settembre 2017 (ancorché queste pervengano in tempo utile affinché la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale possa tenerne conto nell'ambito della propria istruttoria tecnica per l'espressione del parere di competenza, come da comunicazione del Ministero del 28.08.2017), ci riserviamo di approfondire, nel rispetto dei termini, il nostro documento e dargli seguito con puntuali formulazioni, tenendo anche conto delle attese risposte alle richieste di integrazione presentate.

Cordiali Saluti

Il Presidente di Chiomonte ImprenD'Oc

Ing. Roberto Garbati



# Comune di Chiomonte

città metropolitana di Torino

Chiomonte, 11.09.2017

prot. n. 3695

Alla  
Associazione  
Chiomonte ImprenD'OC  
via e-mail

Oggetto: Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione - Sezione Internazionale - Parte Comune Italo - Francese - Sezione Transfrontaliera - parte in territorio italiano, ubicato nei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus e presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi degli art. 166 e seguenti del D. Lgs. 163/2006, come richiamato dal c. 5 dell'art 169 del D. Lgs. 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del D. Lgs. 163/2006.

Si da seguito alle comunicazioni telefoniche intercorse in questi giorni e, soprattutto, agli scambi di informazioni relativi alle osservazioni in merito a quanto in oggetto, nonché agli incontri collegiali sia in Conferenza di Servizi, sia alle riunioni dell'Osservatorio.

Nel ringraziare per la preziosa collaborazione prestata a codesta amministrazione nell'interesse di tutta la popolazione, si invita l'associazione in indirizzo a voler trasmettere le osservazioni e le modifiche concordate, debitamente integrate e dettagliate dai tecnici individuati da Chiomonte ImprenD'OC, condividendo fin d'ora la completa disamina.

Si precisa che il documento che verrà trasmesso in data odierna, quale data limite per l'invio delle osservazioni, da parte di Chiomonte ImprenD'OC, sarà successivamente condiviso ed eventualmente implementato con una apposita determinazione da parte della Giunta Comunale al fine di poterne condividere il contenuto.



il Sindaco  
Silvano Ollivier

**Osservazioni di Chiomonte ImprenD'Oc inerenti la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) della "Variante della cantierizzazione della Nuova Linea Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa-Bussoleno" depositata da TELT ai sensi degli artt. 166 ss. del Dlgs n. 163/2006, come da avviso al pubblico del 10 luglio 2017.**

## **INDICE**

<b>1. Premessa</b>	<b>Pag. 2</b>
<b>2. Richiami cronologici</b>	<b>Pag. 3</b>
<b>3. Impatti pregressi e attuali: i lavori del tunnel geognostico</b>	<b>Pag. 7</b>
<b>4. Il cantiere di Chiomonte</b>	<b>Pag. 9</b>
<b>5. Compensazioni</b>	<b>Pag. 11</b>
<b>6. Quale ruolo per Chiomonte? Da <i>Smart Susa Valley</i> a <i>Chiomonte 2025</i></b>	<b>Pag. 13</b>
<b>7. Considerazioni e osservazioni generali</b>	<b>Pag. 19</b>
<b>8. Considerazioni domande e richieste di integrazioni puntuali</b>	<b>Pag. 24</b>
<b>9. <i>Conclusion Summary</i></b>	<b>Pag. 29</b>

## **ALLEGATI**

- 1. Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40;**
- 2. Legge Regionale 21 aprile 2011, n. 4;**
- 3. Delibera Consiglio Comunale Chiomonte 27 febbraio 2015;**
- 4. Delibera Consiglio Comunale Chiomonte 07 maggio 2015;**
- 5. Progetto di Chiomonte ImprenD'Oc "*Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale*";**
- 6. Executive Summary del Progetto "*Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale*";**
- 7. Mozione della minoranza consiliare di Chiomonte dell'11.04.2017, bocciata;**
- 8. Delibera Consiglio Comunale Chiomonte 11.04.2017;**
- 9. Osservazioni presentate dall'arch. Marcello Vindigni;**
- 10. Studio pre fattibilità PAES-C;**
- 11. Studio pre fattibilità FTV e solare termico edifici comunali;**
- 12. Studio pre fattibilità cippato Frais/Ramats;**
- 13. Studio pre fattibilità impianto idroelettrico Orsiera/Touron;**
- 14. Progetto preliminare per il rinnovo degli impianti IP;**
- 15. Comunicazioni 17.06.2015 prot. 2477 e 11.05.2016 prot 2058 Comune di Chiomonte;**
- 16. Locandine affisse in sala del medico.**

## PREMESSA

Prima di entrare nel merito tecnico delle presenti Osservazioni al progetto di variante di cantierizzazione pubblicato da Telt in data 10 luglio 2017, queste poche righe di premessa intendono contestualizzare il presente documento, e le Osservazioni in esso contenute, nel contesto chiomontino. A tal fine utilizzeremo due estratti che ben evidenziano la discrasia venutasi a creare sul territorio: il primo riferito alla percezione del cantiere, che ben riassume i timori e lo scetticismo della popolazione (nonostante le rassicurazioni delle istituzioni, smentite con l'evidenza del quotidiano fatto di restrizioni, perdita di immagine e continue tensioni); il secondo, tratto da un documento ufficiale dell'Osservatorio, analizza il vissuto di Chiomonte.

“Nei primi giorni di luglio del 2011 arrivano a Chiomonte migliaia di persone. Scendono verso il Fiume Dora, verso la conca della montagna, nel cuore della Val Clarea dove, dicono, partiranno presto i lavori per la realizzazione del tunnel geognostico propedeutico all'avvio formale della realizzazione della Nuova Linea Torino-Lione. Quell'opera sarà l'ennesimo scempio alla montagna, dicono.

Sancirà la definitiva devastazione della Valle, dicono.

Sarà imposta alla popolazione che la subirà senza poter avere voce in capitolo sulle modalità di attuazione dei lavori e quindi sul suo futuro. Illusi, dicono, a dispetto di norme, leggi e regolamenti, non ci sarà nessun approccio di accompagnamento e di integrazione coordinata tra opera e territorio, non ci sarà per Chiomonte e non ci sarà per la sua popolazione, dicono.”

Tratto dal diario di un manifestante.

*“All'inizio del 2011, le aree destinate al cantiere del Cunicolo Geognostico della Maddalena erano state occupate dalle frange più radicali del Movimento No Tav e, di fatto, sottratte al controllo dello Stato (con l'unilaterale sospensione del trattato di Schengen); sono i giorni della proclamazione della cosiddetta **"Libera Repubblica della Maddalena"**. L'obiettivo dichiarato era il far perdere allo Stato Italiano il finanziamento europeo per la realizzazione dell'opera (scadenza 30 giugno 2011).*

*Il Tunnel rappresentava l'unica galleria di questo tipo in territorio italiano (rispetto ai tre in territorio francese), ed ha, come gli altri la duplice funzione di strumento per acquisire maggiori conoscenze sul massiccio dell'Ambin, oggetto del traforo per la realizzazione del tunnel di base e, dopo il completamento dell'opera, di via di fuga dal tunnel di base e quindi di tunnel di sicurezza in caso di emergenza. Il 27 giugno 2011, le aree vengono sgomberate dalle Forze dell'Ordine, riconsegnate alla legalità ed alla sovranità dello Stato e rese disponibili a LTF; viene così avviato il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena, nei termini previsti, in un contesto particolarmente problematico per la sicurezza dei lavoratori (si rende necessario un presidio permanente delle Forze dell'Ordine). **Da allora Chiomonte ed il suo cantiere sono diventati il simbolo dello scontro tra le frange estreme del Movimento No Tav**, decise ad impedire ad ogni costo l'avvio dell'opera, (e del cantiere) **e le Istituzioni** (Comune, Provincia, Regione e Stato) impegnate a dare attuazione ad una decisione nazionale ed internazionale.”*

Tratto dalla Sintesi dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, aggiornata dicembre 2016.

## RICHIAMI CRONOLOGICI

- **14 dicembre 1998:** approvazione Legge regione Piemonte n. 40/1998 (allegato 1) **“Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione” (VIA): art. 1 Finalità: “La Regione Piemonte informa i propri processi decisionali e le diverse politiche di settore ai principi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente e della qualità della vita.**

*La Regione assume l'approccio della valutazione preventiva ed integrata degli effetti diretti ed indiretti sull'uomo, la fauna, la flora, il suolo e il sottosuolo, le acque superficiali e sotterranee, l'aria, il clima, il paesaggio, l'ambiente urbano e rurale, il patrimonio storico, artistico e culturale, e sulle loro reciproche interazioni, nello svolgimento delle attività normative, pianificatorie, programmatiche ed amministrative di propria competenza e ne promuove l'adozione da parte degli enti locali territoriali nell'esercizio delle rispettive funzioni amministrative e di pianificazione”;*

- **21 aprile 2011:** approvazione Legge regione Piemonte n. 4/2011 (allegato 2): **“Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri-Sviluppo-Territorio”:** art. 1 finalità: **“La Regione Piemonte [...] interviene a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture con la finalità di limitarne gli impatti e renderla vantaggiosa per le collettività territoriali, operando, altresì, per armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento”**, art 2 ambito di applicazione: a) galleria geognostica La Maddalena (riteniamo che oggi sarebbe da aggiornare in “galleria geognostica Chiomonte - La Maddalena/tunnel di base”); b) **nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione.**

Benché non finanziata, tale legge può comunque trovare applicazione almeno come disposizioni programmatiche, attuando nei fatti quanto normato nei successivi articoli, in particolare: **art 3** azioni regionali finalizzate a: **“[...] interventi per massimizzare ricadute positive sui territori in base alle loro peculiarità secondo il principio del mutuo vantaggio; iniziative a favore di attività economiche e produttive, di valorizzazione e recupero del patrimonio edilizio pubblico e privato e di tutela dell'attività agricola; valorizzazione, anche dal punto di vista economico e ambientale, del materiale di risulta.”** Art 9 ambiti tematici di intervento **“[...] salute prevenzione sicurezza sul lavoro e tutela ambientale, formazione e occupazione, sviluppo di opportunità per le imprese locali, offerta abitativa e ricettiva, valorizzazione dei materiali di risulta, fiscalità agevolata, promozione dei progetti di territorio e di valorizzazione paesaggistica, promozione dei progetti a valenza educativa ambientale culturale e sociale, pianificazione e gestione urbanistica, attività espropriative, comunicazione.”;**

- **18 giugno 2012:** appena un anno dopo l'Osservatorio pubblica: **“Criteri e modalità per l'utilizzo delle risorse stanziati in conto compensazioni”** in cui:
  - **dichiara che i comuni maggiormente coinvolti** dalla realizzazione delle opere previste **sono quelli di Susa** (dove si prevedeva di realizzare il tunnel di base) **e di Chiomonte**

(dove era in fase di realizzazione il cantiere della Maddalena, allora destinato a ospitare la “galleria geognostica/discenderia e opere connesse al tunnel di base”);

- **richiama esplicitamente la Legge Regionale 4/2011**, infatti si riporta anche da parte della Camera dei Deputati (datata 28 marzo 2012) l’approvazione di una mozione di indirizzo “di particolare significato per il tema delle compensazioni”, finalizzata a “**dare concreta attuazione alle misure di inserimento territoriale e ambientale della linea (a partire dai cantieri di Chiomonte e di Susa) utilizzando le risorse previste dalla legislazione nazionale in conto compensazioni, per finanziare un piano organico di interventi di accompagnamento alle Comunità Locali che, partendo dal Piano Strategico della Provincia di Torino ed utilizzando anche le opportunità offerte dalla Legge 4/2011 (Legge Cantieri – Sviluppo e Territorio) [individuasse], attraverso il lavoro istruttorio dell’Osservatorio un quadro di priorità operative per l’allocazione delle risorse secondo un criterio di proporzionalità tra impatti subiti e benefici erogati [e reperisse], in tempo utile, gli ulteriori fondi necessari, finalizzati agli interventi di accompagnamento e inserimento della nuova linea Torino-Lione, con particolare riferimento alla Sezione Transfrontaliera e ai comuni sede di cantiere”, cioè allora Susa e Chiomonte;**
- **15 aprile 2013:** LTF (ora TELT) pubblica l’avviso di **richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale** (ai sensi degli artt. 167 e 182 e ss. del D. Lgs. 163/2006) del “Progetto definitivo 1° fase del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano dal confine di Stato a Susa/Bussoleno”.
- **27 febbraio 2015:** **il Consiglio Comunale di Chiomonte assume una deliberazione che, con i voti favorevoli dei membri della minoranza (e l’astensione dei membri della maggioranza), approva la mozione di contrarietà all’ampliamento del cantiere de “La Maddalena” in luogo e sostituzione del cantiere di Susa per la realizzazione dei lavori del tunnel di base della NLTL, nonché la ferma contrarietà all’opera (allegato 3);**
- **7 maggio 2015:** **il Consiglio Comunale di Chiomonte assume la delibera programmatica n. 15/15, inviata peraltro a tutti gli organismi competenti (allegato 4), che constata il declino di Chiomonte, lamenta i danni subiti dal paese per la presenza del cantiere relativo al tunnel geognostico, propone e sollecita nel contempo tempestive e puntuali compensazioni per favorirne lo sviluppo, rilevando al riguardo i notevoli ritardi e l’ampio credito di cui gode il Comune di Chiomonte nei confronti delle diverse realtà sovra comunali. Più avanti sono richiamate alcune delle principali iniziative riportate dalla delibera in esame.**
- **1 Giugno 2015:** **In coerenza alla deliberazione di cui al punto precedente, e riprendendone i contenuti, l’associazione locale Chiomonte ImprenD’Oc (che ad oggi conta più di 150 fra soci residenti sostenitori, artigiani, commercianti, piccoli imprenditori, professionisti e simpatizzanti di Chiomonte e che si può quindi considerare una delle realtà più rappresentative del territorio), avvia la realizzazione dello studio “*Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale*”, svolto**

in coordinamento con l'Amministrazione Comunale di Chiomonte che ha seguito le varie fasi di realizzazione del documento, approvandone con Delibera di Giunta i contenuti;

- **31 ottobre 2016:** Chiomonte ImprenD'Oc completa il progetto "**Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale**" (Allegato 5, approvato dalla Giunta Comunale di Chiomonte) realizzato grazie al contributo della Compagnia di San Paolo, lo invia a tutti gli organismi sovra comunali competenti e lo presenta in Osservatorio il 13 febbraio 2017, ricevendo l'apprezzamento generale dei presenti. Tale progetto partendo da analisi e rilievi storici, individua e propone una serie di interventi e di iniziative realizzabili utilizzando in larga misura risorse finanziarie straordinarie per opere di compensazione/mitigazione/accompagnamento, i cui stanziamenti ed erogazioni sono previsti nell'ambito della realizzazione della NLTL (allegato 6 si trasmette l'Executive Summary del progetto);
- **1° giugno 2017:** Chiomonte ImprenD'Oc, con il patrocinio ed in coordinamento con il Comune di Chiomonte, inizia formalmente il secondo progetto "**Chiomonte 2025: azioni per lo sviluppo territoriale**", ottenendo nuovamente la concessione di un contributo economico dalla Fondazione Compagnia di San Paolo, che lo avvalorata ulteriormente. Con questo secondo documento ci si pongono due principali obiettivi: a) portare avanti gli argomenti solo accennati, proseguire e completare gli studi in corso, passare alla concretizzazione di diverse azioni volte a favorire il rilancio e lo sviluppo territoriale e b) allargare il campo d'azione territoriale in sinergia con i comuni limitrofi, che si trovano nelle condizioni affini a quella di Chiomonte. Tutto ciò in linea con la legge regionale n. 4 del 2011, con il piano strategico metropolitano di Torino, con il documento Smart Susa Valley (realizzato dall'Osservatorio) - che indica come utilizzare in modo ottimale le "compensazioni" - e con le diverse delibere CIPE. In particolare il progetto si concentra sull'approfondimento e sulla realizzazione dei seguenti principali interventi/ambiti progettuali già parzialmente trattati o comunque delineati nel precedente studio:
  - o Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima: **PAES-C**;
  - o Piano di Riqualificazione del Patrimonio Immobiliare di Chiomonte: **PiRiPIC**;
  - o Progetto di Riqualificazione Agricola e di Recupero della Viticoltura Chiomontina: **PRAReViC**;
  - o Piano Integrato di Sviluppo Turistico - Economico: **PISTE**;
- **11 aprile 2017:** il Consiglio Comunale bocchia la mozione presentata dalla minoranza consiliare (allegato 7) la quale chiede, in linea con la precedente mozione approvata dal Consiglio Comunale del 27 febbraio 2015, di ribadire la netta contrarietà all'ampliamento del cantiere di Chiomonte per la realizzazione dello scavo del tunnel di base (in luogo del cantiere di Susa), motivando tale contrarietà anche col riscontro della prassi consolidata per cui "*le decisioni operative ed i sistemi di realizzazione delle Grandi Opere vengono assunti senza il minimo coinvolgimento dell'Amministrazione Comunale*".  
**Il Consiglio Comunale approva però nella stessa seduta la mozione (allegato 8) che, facendo anche specifico riferimento al PAESC, richiede in particolare che: i rappresentanti di Telt - Regione Piemonte - Governo presentino per quanto di competenza al Consiglio Comunale, il**

**progetto di variante relativo all'ampliamento del cantiere NLTL di Chiomonte (prima che sia depositato), nonché il quadro concreto delle opere di accompagnamento, mitigazione e compensazione correlate all'opera con il relativo crono programma di attuazione e gli impegni di attuazione della LR 4/2011 sul territorio. Tale mozione prevede inoltre che, in caso di mancate o di insoddisfacenti risposte, in relazione alle ragionevoli aspettative del territorio si proceda, auspicabilmente all'unanimità del Consiglio Comunale, alla formale e sostanziale conferma della delibera, contraria all'opera, del 27 febbraio 2015 di cui sopra;**

- **10 luglio 2017:** viene pubblicata la documentazione inerente il progetto di variante di cantierizzazione della NLTL che prevede, fra l'altro, la conferma di Chiomonte come unica sede italiana di cantiere per la realizzazione del tunnel di base della NLTL (in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 "Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione"), evitando così che lo scavo del tunnel di base lato Italia avvenga da Susa in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavoratori. Il progetto di variante NLTL prevede ulteriori impattanti opere su Chiomonte, prima destinate ad altri siti: ampliamento di ulteriori 4,5 ettari dell'attuale cantiere, costruzione di un camino e di una centrale di ventilazione, costruzione ed utilizzo dello svincolo autostradale anche come via di spostamento su gomma dello smarino, e comporta, salvo diverse soluzioni al momento non ipotizzate, il mantenimento del presidio delle forze dell'ordine su una superficie di territorio che complessivamente è pari a quella del capoluogo. Analogamente avverrà anche per le correlate attività quali ad es: predisposizione accesso frese, installazione e gestione delle due Tunnel Boring Machine (TBM) per lo scavo del tunnel di base, estrazione, carico e movimentazione dello smarino con relative operazioni locali, alimentazione elettrica TBM previa realizzazione della stazione AT/MT di Terna che dovrà intercettare la linea aerea dell'energia elettrica a 132 KV transitante sul versante Sud di Chiomonte, ecc.

## IMPATTI PREGRESSI E ATTUALI: I LAVORI DEL TUNNEL GEOGNOSTICO

**Il cantiere per la realizzazione del tunnel geognostico di Chiomonte in località La Maddalena, dal 2011 ad oggi, ha prodotto evidenti danni e disagi, nonché gravi conseguenze socio-economiche di notevole rilievo per il territorio e la popolazione:**

- Perdite economiche per le attività commerciali, in particolare per le imprese presenti su quella che prima era una vasta area soleggiata dedita all'agricoltura e al turismo, nonché fortemente simbolica ed identitaria per la comunità (tanto da riprendere nel proprio stemma comunale il sole e la vite), e che oggi si trova parzialmente preclusa alla disponibilità e fruizione dei locali a causa dell'ampio e permanente presidio delle forze dell'ordine. Tali perdite economiche sono causate in particolare dalle delimitazioni (cancelli e filo spinato) dell'area entro cui si trovano le attività suddette ed ai controlli che spesso richiedono una lunga attesa e che rendono quindi inopportune e impraticabili attività funzionali all'impresa, quali le visite guidate alle vigne/cantine e alle coltivazioni (all'interno dell'area presidiata si trovano, ad esempio, oggi circa il 60% delle coltivazioni agricole attive sul territorio, due cantine per la produzione del vino e una struttura rivolta ad offrire servizi di ospitalità turistica);
- Sensibile incremento della fauna nell'area presidiata, soprattutto in relazione alla "protezione" assicurata di fatto agli animali, con ulteriori danni alle colture a cui occorre porre concreto e tempestivo rimedio;
- Impossibilità di pesca nella Dora Riparia "lato Susa" a valle del ponte nei pressi della centrale idroelettrica ex AEM;
- Rinvio "*sine die*" dell'attuazione del progetto per la realizzazione di un laghetto per la pesca sportiva di trote e relative pertinenze di interesse economico/turistico;
- Inaccessibilità e danneggiamento del Sito Archeologico Neolitico presente all'interno dell'area ora presidiata e smantellamento del relativo Museo Archeologico prima meta di scolaresche ed esperti del settore (Sito e Museo si ricorda sono frutto di un progetto di rilancio del territorio con finanziamento pubblico negli anni Novanta), con evidenti danni per il turismo, nonostante i cartelli stradali ne indichino ancora l'esistenza;
- Inaccessibilità alla zona *bouldering* (arrampicata su roccia) con dissuasione degli appassionati frequentatori della zona e conseguenze a livello turistico/economico;
- Inaccessibilità sentieristica nel versante Sud su strade, sentieri e percorsi ricchi di storia e interessanti sotto il profilo naturalistico e culturale: sentiero dei 500 gradini, strada di collegamento Chiomonte – Giaglione che risale al periodo Medioevale (**allegato 9**), tale strada serviva anche quale passaggio agricolo e silvo pastorale, per il taglio del legname da ardere, la raccolta delle castagne, a scopo turistico per la visita ai mulini della Clarea, e per la verifica, il controllo ed il monitoraggio del torrente Clarea;
- Modifiche permanenti al territorio (nuova collina dello smarino);
- Scontri tra manifestanti del movimento No Tav e forze dell'ordine, atti di vandalismo, di intolleranza e di intimidazione (danneggiamento vetrine esercizio pubblico -non indennizzata-, pitture denigratorie su strade ed edifici privati, contestazioni e/o schiamazzi di disturbo in occasione di eventi e manifestazioni, ecc) che han portato la popolazione a vivere intensi e

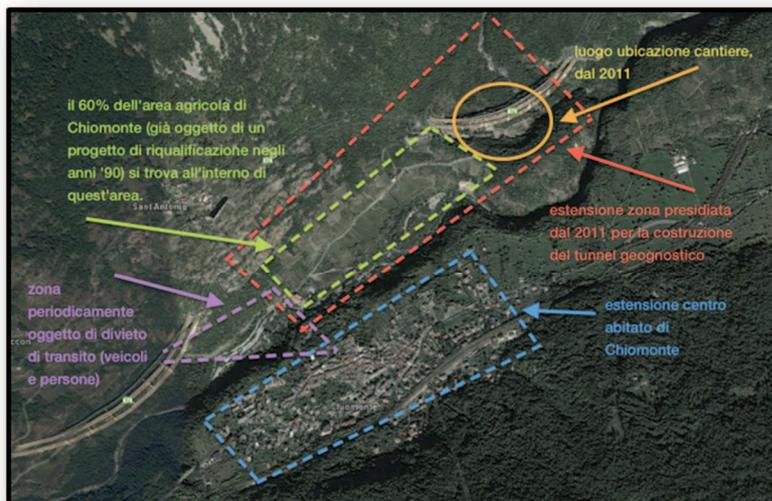
prolungati momenti di tensione oltre che allontanato villeggianti e turisti che prima frequentavano con continuità il territorio di Chiomonte (comportando fra l'altro l'aumento delle abitazioni sfitte e obsolete e la chiusura di esercizi commerciali e di attività economiche);

- Tensioni nella popolazione con opinioni divergenti sulla NLTL, sfociate in affissioni di manifesti lesivi dell'immagine personale e collettiva di persone e di associazioni, diffusione di notizie denigratorie. Tali elementi sono indicatori di una generalizzata tensione sociale che necessita di seria attenzione per non esasperare ulteriormente il paese portandolo al collasso;
- Danni inerenti anche alla sottrazione di energie dalle attività comunali usuali: negli ultimi anni l'attività dell'Amministrazione Comunale di Chiomonte si è dovuta dedicare, suo malgrado e in misura significativa, alle diverse tematiche della NLTL, sottraendo notevoli energie per lo svolgimento di importanti attività correnti e di sviluppo del paese; per tale ragione è ragionevole affermare che Chiomonte ha perso nel frattempo notevoli opportunità.

**È ovvia la seguente constatazione: trascorsi più di 6 anni dall'apertura del cantiere, e a più di due anni dall'assunzione della suddetta delibera comunale 15/15, nulla di concreto in conto NLTL è stato ad oggi attuato a favore del territorio di Chiomonte. Ad esempio:**

- Nessun piano formativo delle imprese locali è stato avviato.
- Nessuna reale possibilità di coinvolgimento delle medesime, viste le loro dimensioni e caratteristiche, è al momento considerato.
- Nessuna attuazione della legge regionale n. 4 del 2011 (in particolare artt. 3 e 9), seppure espressamente richiamata in molteplici documenti ufficiali, è ad oggi rilevabile.

Il risultato di quanto sopra parzialmente riassunto, corrispondente ad una decrescita del livello della qualità della vita in Chiomonte, è soprattutto riscontrabile in un dato: oggi la popolazione, con un declino più che accelerato negli ultimi anni a causa della presenza del cantiere, è scesa sotto le 900 persone (892).



**Inquadramento territoriale**  
**dal 2011 a oggi**

## IL CANTIERE DI CHIOMONTE

### Ieri.

Realizzazione tunnel geognostico con tutto quel che ha comportato e sopra descritto.

### Oggi.

Ci si trova oggi (e ciò dalla primavera 2017), in una situazione di sostanziale e nefasto “stallo temporale” delle attività di cantiere, in attesa innanzitutto che venga formalmente approvata la variante di cantierizzazione NLTL, con una conseguente drastica riduzione di mano d’opera, anche locale. Nonostante ciò è invece ancora stabile il presidio dell’area di interesse strategico nazionale (dichiarata tale ai sensi dell’art 19 legge 12 novembre 2011, n. 183) nei pressi del cantiere, con ordinanze prefettizie trimestrali che mantengono l’interdizione dell’area con limiti alla circolazione di persone e mezzi, divieto di accesso ai sentieri che conducono all’area suddetta, ecc.

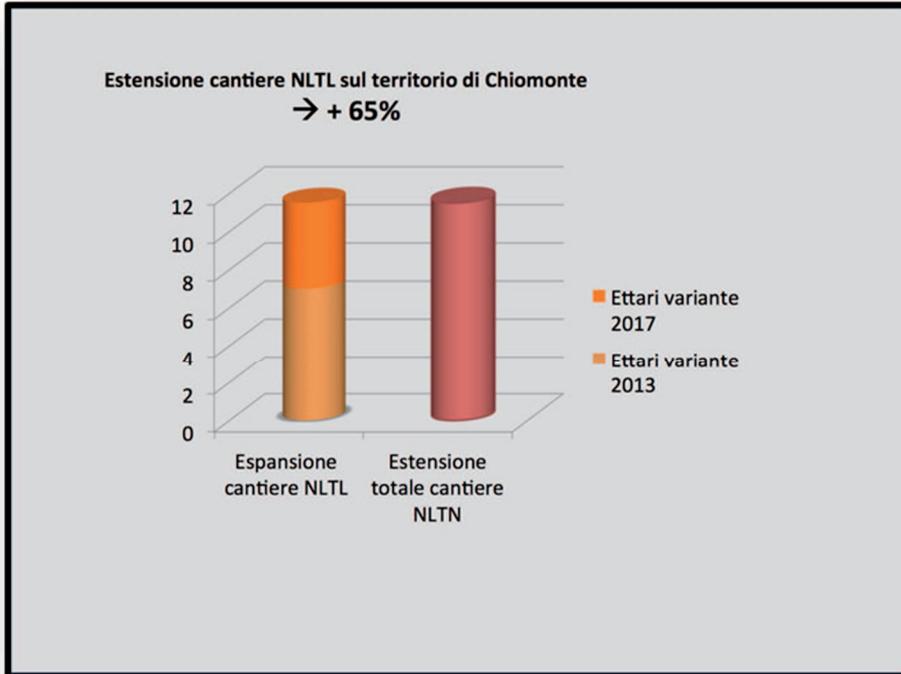
Le prime attività di ripresa dei lavori saranno quelle inerenti alla costruzione degli svincoli autostradali funzionali alla predisposizione e ampliamento del cantiere medesimo e per la movimentazione ed il trasporto dello smarino. Questa fase di “stallo” preoccupa molto la popolazione e rischia di aggravare le tensioni socio-economiche.

### Domani.

**Concentrando su Chiomonte altre importanti opere funzionali ed accessorie del tunnel di base NLTL è oggettivo che nell’ambito complessivamente positivo della variante dal punto di vista ambientale, relativamente alla tratta transfrontaliera, diversi e rilevanti impatti negativi verranno a concentrarsi in modo specifico sul territorio in esame. Una cosa è certa, l’impatto del cantiere di Chiomonte, iniziato nel 2011, proseguirà nel tempo per altri 10 e più anni e diversi nuovi impatti si aggiungeranno ad altri, già subiti in precedenza che continueranno.**

A titolo di esempio: l’utilizzo ed il consumo di un’area maggiore (+ 4,5 ettari circa, pari al + 65% rispetto ai 7 ettari attuali) destinata in parte alla realizzazione dell’impattante “camino” e delle diverse attività sotterranee attinenti l’opera (permanente), all’“area elicotteri” (permanente?), al Posteggio Colombera per le maestranze (semi permanente), alla realizzazione di ulteriori edifici per la direzione lavori (semi permanente), alla stazione Terna 132/22 KV (permanente), ecc., senza al momento la previsione che alcun addetto presidierà/esercirà, ancorché in un lontano futuro, tali strutture, **come ad esempio avverrà nella stazione ferroviaria internazionale di Susa.**

**È il caso di ribadire che Chiomonte (località La Maddalena) è, da più di 5 anni, l’unico cantiere in territorio italiano dedicato allo svolgimento di attività inerenti la NLTL (esecuzione tunnel geognostico). Dovrebbe pertanto essere più che ragionevole ed inevitabile considerare “cumulati”, fra gli altri, gli impatti dei due cantieri: sostanzialmente il cantiere, cambiando finalità, si amplierà, ma proseguirà, compresa la fase di stallo attuale, senza soluzioni di continuità, non solo confermando i precedenti impatti diretti ed indiretti (fra cui in particolare il presidio da parte delle forze dell’Ordine, di un’ampia area, oltre quella del “sito strategico”), ma aggiungendo fra breve ulteriori ed innegabili impatti, sollevando ampiamente altri territori da tale incombenza.**



**Estensione area territoriale destinata a realizzazione NLTN in base a progetto di variante del 2013 e del 2017**



grazie in particolare alla convenzione Comune di Chiomonte/Iren Energia S.p.A. del 5 settembre 2016, ad oggi il comune di Chiomonte già dispone dei seguenti elaborati:

- studio pre fattibilità PAES-C (allegato 10);
- studio pre fattibilità FTV e solare termico edifici comunali (allegato 11);
- studio pre fattibilità cippato Frais/Ramats (allegato 12);
- studio pre fattibilità impianto idroelettrico Orsiera/Touron (allegato 13);
- progetto preliminare per il rinnovo degli impianti IP di proprietà (interventi sull'illuminazione pubblica del Frais già effettuati) (allegato 14).

Ha inoltre già deliberato l'affidamento delle seguenti attività:

1. Redazione del PAES-C (con gli approfondimenti necessari, fra l'altro, anche per lo sviluppo eventuale del cippato in zona Frais e Ramats);
2. Progettazione di massima di impianti FTV e solare termico;
3. estensione dello studio di pre fattibilità FTV e solare termico (fase 2).

Ha avviato infine quanto propedeutico (richiesta preventivi) per ottenere nel breve termine i seguenti studi/progetti:

- a. progetto di massima dell'impianto idroelettrico sul torrente Touron;
- b. studi di pre fattibilità su ulteriori corsi d'acqua valorizzabili ai fini idroelettrici;
- c. interventi di riqualificazione edilizia degli edifici comunali;
- d. progettazione di posteggi (anche finalizzato al buon esito del Piano di Riqualificazione del Patrimonio Immobiliare di Chiomonte (PIRIPIC): da pag. 122 a pag. 168 dell'allegato 5).

Tali elaborati progettuali, che richiedono per un piccolo comune come Chiomonte straordinari impegni forniti in notevole misura a titolo di volontariato gratuito, consentiranno di richiedere i finanziamenti CIPE in conto NLTL per attuare le puntuali misure, parzialmente compensative, in ambito energetico e ambientale: produzione di energia elettrica e termica da fonti rinnovabili, riduzione e contenimento dei consumi di energia elettrica e termica a fronte delle ingenti quantità di energia elettrica e delle notevoli emissioni, passate, presenti e future, localizzate sul cantiere NLTL di Chiomonte. Si pensi solo al notevole aumento dei consumi di risorse energetiche e ambientali per l'alimentazione delle due TBM e dei servizi ancillari, alla maggior presenza in cantiere di mezzi movimento terra e di mezzi per il trasporto dello smarino, al maggior spostamento dello smarino con aumento di rumori, emissioni e consumi di idrocarburi, all'intensa illuminazione notturna, al maggiore consumo di acqua ed all'inevitabile aumento complessivo dei rischi correlati all'incremento delle diverse attività e della loro intensità e durata nel tempo, compensandoli parzialmente con gli investimenti locali attuati nelle tecnologie di risparmio energetico e nelle energie rinnovabili.

## QUALE RUOLO PER CHIOMONTE? DA *SMART SUSVA VALLEY* A *CHIOMONTE 2025*

Anche nella sintesi non tecnica del 2013 si faceva un chiaro riferimento alla necessità di favorire un approccio di integrazione tra opera e territorio, in cui l'obiettivo dichiarato, sotteso alle attività necessarie per la realizzazione dell'opera, era quello di "fornire elementi gestionali di risposta (modalità di lavoro, interventi di tutela ambientale, controlli, formazione degli addetti, ecc.) alle pressioni ambientali generate dall'attività di costruzione, in conformità alla norma internazionale UNI EN ISO 14001: 2004 (p.94 Sintesi Non Tecnica 2013)".

In accordo, pertanto, con tali obiettivi la sintesi si concludeva con un inquadramento degli aspetti socio-economici locali. Tale inquadramento, parallelamente al corrispettivo francese della *Démarche Grand Chantier*, trovava una sua realizzazione attraverso la già citata Legge 4/2011, volta alla promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione delle grandi infrastrutture, sulla base dei seguenti principi guida, che vale la pena riportare (p. 155 Sintesi Non Tecnica 2013):

- l'aumento dei posti di lavoro, favorendo la formazione specifica a personale da avviare a nuovi impieghi, agendo utilmente per le imprese di costruzione;
- la messa a disposizione di strutture locali, quali punti di ristoro per i pasti delle maestranze di cantiere;
- l'individuazione delle strutture ricettive utili per gli alloggi di personale in trasferta presso i siti di lavoro;
- l'approvvigionamento di materiali e beni presso realtà aziendali locali distribuite lungo l'intera tratta (per uffici oppure per servizi di trasporto, oppure servizi di catering, alberghieri, facchinaggio, segreteria e comunicazione, approvvigionamenti di carburante ed energia, ecc.);
- il recupero di beni immobili disponibili per le amministrazioni da rifunzionalizzare a fine lavori;
- la diffusione delle conoscenze tecniche sul territorio in ambito scolastico;
- la diffusione dell'informazione su tempi di esecuzione, calendario di realizzazione per la cittadinanza;
- il coordinamento tra le imprese esecutrici e i portatori di interessi;
- il supporto per mobilità e logistica;
- il coordinamento e borsino rifiuti e sottoprodotti, per mettere in contatto il cantiere con le imprese locali disposte al riutilizzo di interessanti volumi di materiali, ove non recuperabili in sito. Insomma, si trattava di un approccio coordinato e multilivello che, accanto alla realizzazione del progetto vero e proprio, vedeva il suo graduale inserimento nel contesto territoriale di riferimento, attraverso misure di accompagnamento precise, definite e rintracciabili. Tra esse, a titolo di esempio: il progetto relativo alla riconversione della Caserma Cascino, 4 relazioni di compensazione a seguito di altrettanti interventi tra Bussoleno, Caprie, Giaglione e Susa (vedi relazione PD2\_C30\_TS3\_0079B\_AP\_NOT), nonché il progetto relativo all'Agriparco della Dora, in considerazione dell'interferenza tra il progetto esaminato e diverse aree agricole nel corrispondente territorio di Susa.

Tale approccio di accompagnamento e di integrazione coordinata tra opera e territorio trovava poi definitivo riscontro (linee guida, di attuazione e di indirizzo) nel documento Smart Susa Valley, promosso dall'Osservatorio e citato a pag. 158 della sintesi non tecnica del 2013, in linea, tra il resto, con quanto espresso dalla già citata Legge Regionale n. 40 del 14 dicembre 1998 relativa alle *“Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione”*.

**In altre parole, pertanto, in maniera molto chiara si esprimeva la necessità che, nelle valutazioni della procedure di VIA circa le opere promosse da qualsivoglia organizzazione dovesse risultare soddisfatto il criterio di congruità e di uniformità con gli obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della vita e della valorizzazione delle risorse nel rispetto, appunto, delle disposizioni normative comunitarie, statali e regionali di riferimento.**

Dall'8 febbraio del 2013 a oggi, settembre 2017, sono certamente cambiate molte condizioni, prima tra tutte la necessità di spostare lo scavo del tunnel di base a Chiomonte, in località La Maddalena, per *“garantire un adeguato livello di sicurezza”* dato il fronte di opposizione all'opera, giudicato dai promotori della stessa di una portata tale da rendere necessaria una riconfigurazione del progetto che, come abbiamo visto, porterebbe a notevoli impatti definitivi sul territorio di Chiomonte (come già anticipato un ampliamento di ulteriori 4,5 ettari dell'attuale cantiere di Chiomonte; la costruzione del pozzo e della centrale di ventilazione nel territorio de La Maddalena; l'utilizzo del nuovo svincolo autostradale non più solo come futuro accesso di sicurezza, ma anche come percorso di spostamento, a questo punto interamente su gomma, dell'intero materiale di scavo estratto; il quasi certo mantenimento e proseguimento dell'attuale presidio delle forze dell'ordine, attivo dal 2011).

Il 10 luglio 2017 è stata formalmente diffusa la sintesi non tecnica relativa al progetto in variante di cui sopra. Intanto negli ultimi 6 anni, cioè dal 2011 a oggi, il solo impianto territoriale di Chiomonte, ricordiamo di nuovo, è stato così sinteticamente caratterizzato (impatti/modifiche/limitazioni):

- presidio (militari e forze dell'ordine) permanente di un'area la cui estensione è pari al territorio abitato di Chiomonte;
- inclusione all'interno di quell'area di circa il 60% delle estensioni agricole territoriali;
- smantellamento del museo Archeologico de La Maddalena e inaccessibilità al sito Archeologico;
- inaccessibilità zona bouldering (arrampicata su massi);
- inaccessibilità sentieristica di collegamento con Ramats e Giaglione (500 gradini, strada Chiomonte/Giaglione: strada Medioevale, ecc.);
- modifiche permanenti al territorio (vedi *“montagna”* smarino, ubicata nell'area di cantiere).

**Area di cantiere ante operam.**



**Area di cantiere attuale.**



Si rileva, perciò come, anche in considerazione dei notevoli mutamenti organizzativi/operativi sopra riportati, l'iter procedurale e cronologico, relativo all'approccio di accompagnamento e di integrazione coordinata tra opera e territorio sia variato in modo significativo rispetto a quanto avvenuto in precedenza, quando i lavori per il tunnel di base erano previsti altrove.

Si constata, infatti, come gli aspetti progettuali, di accompagnamento e di integrazione tra opera e territorio non siano più stati presi in considerazione nell'attuale sintesi non tecnica, a differenza di quanto avvenuto nel 2013 rispetto al documento Smart Susa Valley (pubblicato nel 2012 dall'Osservatorio e citato nella sintesi non tecnica dell'anno successivo).

In particolare, rileviamo tale assenza, proprio in virtù del fatto che tanto l'Osservatorio, quanto la Regione Piemonte, quanto il proponente TELT, fossero tutti a conoscenza dei percorsi progettuali proposti dal territorio, con particolare riferimento al Comune di Chiomonte, così fortemente (e oggi anche formalmente) interessato dall'opera.

Il Comune di Chiomonte, infatti, dopo i primi 4 anni di presenza del Cantiere per la realizzazione del tunnel geognostico, in relazione a quanto espresso dalla Legge 4/2011 e di quanto esplicitato all'interno dei documenti di presentazione del progetto (pubblicati nel 2013), circa la necessità di avviare percorsi di integrazione tra opera e territorio, ha assunto una delibera programmatica, la succitata delibera 15/15, che individua appunto alcuni ambiti di intervento funzionali a quei principi di salvaguardia, di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente e della qualità della vita che dovrebbero risultare parte integrante di tutte quelle opere che incidono sull'ambiente, dove per ambiente si intende il contesto nel quale un'organizzazione opera, comprendente l'aria, l'acqua, il terreno, le risorse naturali, la flora, la fauna, gli esseri umani e le loro interrelazioni. Certamente il caso della realizzazione della NLT.

In seguito l'Amministrazione Comunale, ha avvalorato e incoraggiato un'associazione locale, Chiomonte ImprenD'Oc, a definire uno studio analitico del territorio, Chiomonte 2025 (redatto a cura di qualificate competenze dirette, nonché da oltre 10 professionisti locali), volto a configurare una serie di ambiti e di progetti di intervento finalizzati a favorire quei progetti di accompagnamento e di integrazione, fra "opera" e territorio, promossi e avvalorati dal CIPE, dalla Regione e dall'Osservatorio. Beneficiando di un contributo della Compagnia di san Paolo l'Associazione Chiomonte ImprenD'Oc ha perciò formalmente concluso tale studio nell'ottobre del 2016, presentando poi lo stesso in Osservatorio il 13 febbraio del 2017. L'Osservatorio, pur non essendo stato il primo promotore/attore nella formulazione e nella stesura del documento, ha più volte (formalmente e pubblicamente) avvalorato e incoraggiato tale studio, lodandone ed evidenziandone alcune caratteristiche di unicità, tra cui il fatto che esso si configuri come un'iniziativa di progettazione partecipata "bottom-up".

*"Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale"* si poneva tre macro obiettivi:

- arrestare il declino del territorio accelerato dalla presenza del cantiere e tradurlo in uno sviluppo duraturo, sostenibile e partecipato;
- porre le premesse per un forte incremento demografico, anche a partire dall'ospitalità delle maestranze di cantiere;

- incrementare la qualità dei livelli di vivibilità del territorio attraverso diverse azioni di intervento (mutuate da quanto prescritto dalla Legge Regionale 4/2011; da quanto espresso nei documenti Smart Susa Valley Criteri e modalità per l'utilizzo delle risorse stanziare in "conto compensazione" e nel Terzo Piano Strategico della Città Metropolitana di Torino).

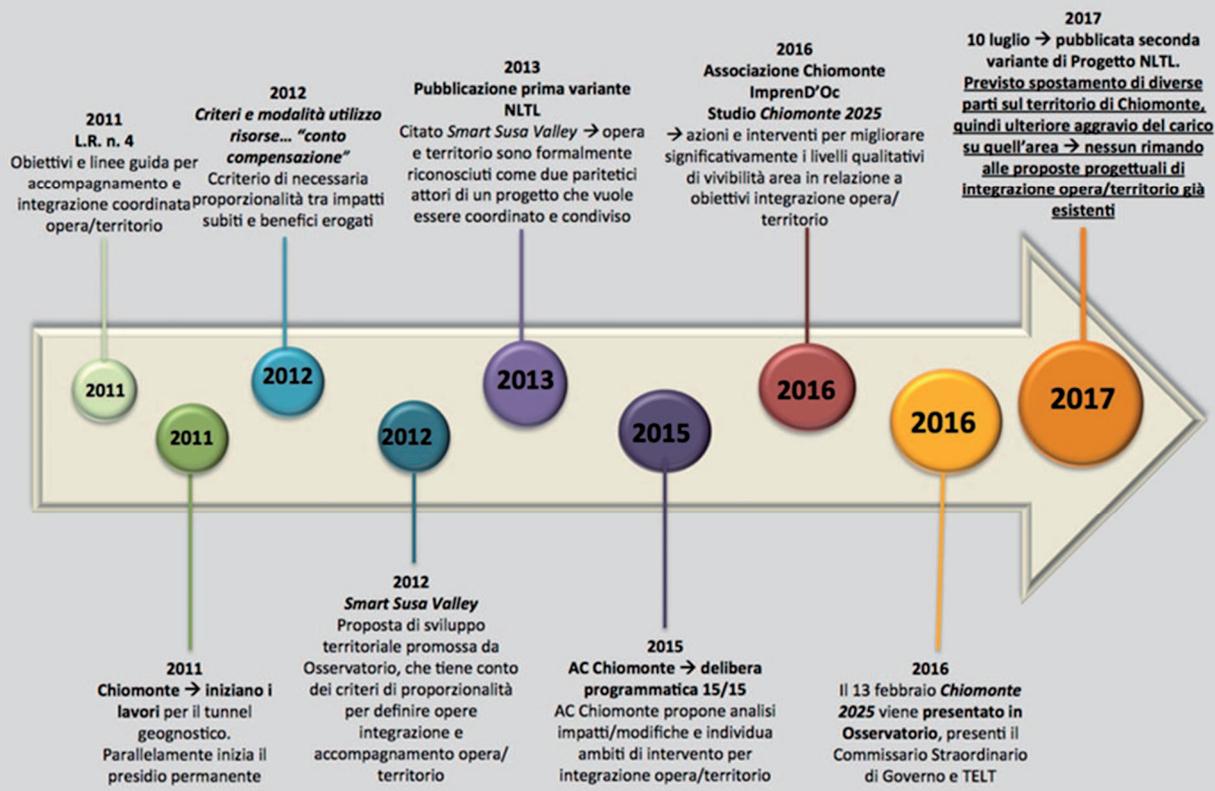
L'assunto di partenza utilizzato per la formulazione di tale documento (oggi, tra l'altro, in fase di prosecuzione) era quello di trasformare una contraddizione in una risorsa. La contraddizione consisteva nel fatto che Chiomonte ospitasse una parte (allora non particolarmente importante) della realizzazione di un'opera ritenuta necessaria per uno sviluppo globale, pur essendo un territorio in preoccupante declino, proprio a causa della presenza di quella stessa opera (contestazioni, "militarizzazione", danno d'immagine, inaccessibilità/difficoltà d'accesso a aree agricole/turistiche, ecc.). Anche attraverso questo studio, perciò, il territorio dimostrava tanto la sua vitalità, quanto la sua disponibilità a superare questa *impasse*/contraddizione creando "ponti" e promuovendo strategie di comunicazione tra locale e globale, vale a dire un approccio di accompagnamento e di integrazione coordinata tra opera e territorio.

Riassumendo:

- fino al 2013 Chiomonte ha avuto un ruolo significativo ma non fondamentale rispetto all'opera (tunnel geognostico e discenderia);
- il cuore e il nucleo centrale dei lavori era previsto su Susa. Data l'importanza e l'imponenza di tale opera l'Osservatorio aveva proposto e formulato un piano di integrazione tra opera e territorio, vale a dire il progetto Smart Susa Valley che vedeva un significativo intervento sull'omonima cittadina (p. 158 Sintesi Non Tecnica 2013 "In particolare, l'applicazione del "paradigma Smart" alla Piana di Susa ha determinato lo sviluppo del progetto Smart Susa Valley, promosso da parte dell'Osservatorio Tecnico");
- Smart Susa Valley è esplicitamente nominato nel paragrafo Il progetto "Smart Susa Valley e le misure di accompagnamento" della sintesi non tecnica del 2013;
- nel 2017, invece, per ragioni di sicurezza verrà ampliato il Cantiere della Maddalena e, conseguentemente, verranno significativamente ridotte attività e funzioni precedentemente destinate alla piana di Susa;
- nella sintesi non tecnica del 2017 non risultano riferimenti espliciti a percorsi progettuali di integrazione opera/territorio, congruenti con le modifiche di cantiere, né promossi dall'Osservatorio, né mutuati dalle iniziative locali/comunali di cui diversi organismi istituzionali (Osservatorio, TELT, ecc.) erano a conoscenza.

Rileviamo pertanto un notevole cambiamento, peraltro non compreso né condiviso, nell'approccio di accompagnamento e integrazione coordinata opera/territorio, dal 2011 a oggi.

**QUALE RUOLO PER CHIOMONTE?  
Da Smart Susa Valley a Chiomonte 2025.**



**2011-2017 mutamenti nell'approccio di accompagnamento e integrazione coordinata opera/territorio**

## CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI GENERALI

Come sopra sinteticamente analizzato, in assenza di puntuali e significative misure compensative, mitigative e di accompagnamento la situazione di Chiomonte, anche con particolare riferimento al clima sociale, peggiorerà in modo evidente con la “variante NLTL” in esame. Infatti, oltre agli impatti ad oggi subiti si andranno a sommare i nuovi e maggiori effetti, tutti temporalmente rilevanti (o, per meglio dire, “definitivi” per la maggior parte della popolazione), correlati alla realizzazione del cantiere per il tunnel di base NLTL. Alcune parti del territorio saranno inoltre definitivamente “impattate” e sottratte in modo permanente alla fruizione della popolazione attuale e futura.

Da ciò derivano una serie di considerazioni e osservazioni generali:

- Traendo spunto (oltre che dalla legge regionale n.40 del 1998 la quale, relativamente a SIA/VIA, fa diretto riferimento al livello di qualità della vita) anche da rilevanti documenti di valenza internazionale affini al SIA, quali l'ESIA (*Environmental and Social Impact Assessment*), risulta necessario che si proceda ad una più approfondita conoscenza ed analisi della realtà umana locale (tradizioni, cultura, peculiarità, ecc: vedere in particolare da pag 73 a pag 107 dell'allegato 5), nonché della indispensabile valutazione degli “effetti negativi cumulati” da opere precedenti, degli impatti aggiuntivi rispetto a quelli già previsti in conto NLTL e anche di quelli precedenti nel tempo le attività NLTL (quali ad esempio: l'autostrada A32 e l'impianto idroelettrico di Pont Ventoux). Tutto ciò tenendo anche conto della sensibilità dimostrata negli ultimi anni a livello governativo circa temi ricompresi nel progetto BES (sviluppato per misurare il Benessere Equo Sostenibile nel dibattito internazionale sul “superamento del PIL”, valutando anche gli aspetti sociali e ambientali insieme a quelli economici). Per quanto attiene alla valutazione del “cumulo degli effetti” si usano normalmente le matrici inerenti le potenziali interazioni.
- Il Comune di Chiomonte, mentre sta perfezionando le diverse richieste nei diversi settori già sopra citati, ha già individuato necessarie ed opportune OPERE COMPENSATIVE, DI MITIGAZIONE E ACCOMPAGNAMENTO atte ad uno sviluppo sostenibile e duraturo del territorio (Delibera di Consiglio Comunale 15/15 e Progetto “Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale” recepito in Delibera di Giunta Comunale), alcune di queste sono già anche state inoltrate al Commissario di Governo per il relativo finanziamento (Allegato 15: comunicazione 17.06.2015 prot. N. 2477; comunicazione 11.05.2016 prot. N. 2058). Tali progetti, relativi rispettivamente a:
  - Completamento della metanizzazione del capoluogo e relativi contributi per l'adeguamento degli impianti privati per favorire ed accelerare l'opportuno processo di metanizzazione del paese;
  - Realizzazione delle fasi 2 e 3 del progetto di ampliamento della casa di riposo locale;
  - Rinnovo degli impianti di illuminazione pubblica di Chiomonte e Fraisper complessivi 8.550.000€, sono peraltro in linea con lo studio predisposto dall'Osservatorio “Smart Susa Valley” e con il Terzo Piano Strategico della Città Metropolitana di Torino.

**Occorre pertanto intervenire subito affinché la fase di cantiere del progetto della NLTL e le relative attività procedurali, progettuali ed operative vadano avanti cronologicamente di pari**

**passo con le misure di accompagnamento e compensative in “sincronia perfetta”, come già richiesto nella delibera del Consiglio Comunale di Chiomonte del 15/15 e più volte successivamente ribadito nei diversi studi e anche dalle competenti realtà sovra comunali. Sono state considerate, ai fini del miglioramento dei livelli della qualità della vita, diverse azioni di intervento fra cui in particolare:**

- **la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio immobiliare pubblico e privato;**
  - **la riqualificazione ed il recupero agricolo e lo sviluppo della viticoltura;**
  - **il rilancio turistico territoriale (per quanto possibile destagionalizzato);**
  - **la redazione e l’attuazione di un Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile ed il Clima (PAES-C) anche con funzioni di strumento di misura, integrazione, monitoraggio, nonché compensativo, in relazione alla discontinuità generata dal cantiere della NLT.**
- **È necessario che, nell’ambito SIA, o nella VIA o comunque da parte del CIPE, venga anche considerata a pieno titolo la mancata libera fruizione da parte della popolazione (passata, presente e prevista in futuro) di un’importante, pregiata e simbolica area del territorio di Chiomonte, all’interno del sito strategico e dell’area presidiata.**
  - **Per la Strada dell’Avanà, la Prefettura continua per motivi di sicurezza a reiterare dal 2011, senza soluzione di continuità, il divieto di libero transito.** Pur essendoci le eccezioni per i “frontalieri”, spesso si verificano incomprensioni, con disagi e gravi perdite di tempo per chi deve recarsi ai lavori delle vigne o semplicemente per chi desidera fare una passeggiata. Qualora non possibile eliminare il punto di controllo, si richiede lo studio e il tempestivo utilizzo di moderni sistemi tecnologici per semplificare il controllo. Questo non ne vanificherebbe la validità ma snellirebbe il lavoro dei controllori riducendo il tempo della “fermata” e l’attuale rischio di “malumori” e controversie con gli “utenti”.
  - **Per meglio comprendere la situazione relativa al comune di Chiomonte fra cui le tradizioni, i valori, le percezioni circa “la qualità della vita”, le valutazioni e le aspettative della popolazione elaborate negli ultimi anni, si ribadisce l’importanza di considerare, da parte dei competenti organismi, lo studio “Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale”** (redatto a cura di persone dotate di qualificate competenze, di cui circa 15 persone appartenenti alla comunità locale, avvalendosi di professionisti locali ed esterni) - condiviso dall’Amministrazione Comunale e in linea con la delibera 15/15 - **e, in particolare, le conclusioni letterali del progetto** che ci pare opportuno riportare qui di seguito:

#### **“CONCLUSIONI PROGETTO CHIOMONTE 2025: OPPORTUNITA’ DI SVILUPPO TERRITORIALE”**

*“Nonostante il cantiere per la realizzazione della NLT sia presente da cinque anni, Chiomonte non ha ancora visto il concretizzarsi di nessuna azione compensativa che, in qualche modo, potesse bilanciare quanto subito. Sono stati divulgati diversi annunci in merito alle opere di accompagnamento e, più volte, abbiamo constatato la buona volontà dei rappresentanti locali e delle istituzioni. Ma si può oggettivamente dire che, sino ad ora, ci sia stato un concreto accompagnamento nei percorsi di accettazione di un’opera, di interesse globale, nei confronti della comunità chiomontina che, nei fatti, sta morendo? Spiace, ma la risposta è no.*

*Si tenga altresì conto che quando il CIPE ha deliberato le prime “compensazioni” per Chiomonte e Susa non si ipotizzavano presidi territoriali da parte delle Forze dell’Ordine o, quantomeno, non oltre quelli strettamente correlati all’area di cantiere vera e propria. In realtà, però, a Chiomonte il presidio si è esteso ben oltre l’area di cantiere, sino al ponte della Dora, in zona centrale idroelettrica, rendendo nei fatti non fruibile un territorio*

*ampio e molto importante per il paese, sia sotto il profilo delle attività agricole, sia sotto il profilo turistico e sociale (impossibilità di accedere liberamente a un luogo considerato “casa propria”).*

*Parrebbe anche lecito supporre al riguardo che l’auspicato e atteso arretramento dell’ampia zona presidiata sia stato rinviato in previsione della conferma dell’ampliamento del cantiere per la realizzazione del tunnel di base, che non si farà più a Susa.*

*In tale caso, e a maggior ragione, si confermerebbe (dandolo per assodato) che Chiomonte, a beneficio di un vantaggio globale debba subire (nel presente e nel futuro) notevoli danni, perdite e impatti negativi. Sembrerebbe il ripetersi di una stessa e poco originale storia: sviluppo globale e danno locale.*

*Com’è stato ampiamente enunciato nei capitoli precedenti, un territorio chiamato a ospitare la realizzazione di un’opera grandiosa, funzionale a uno sviluppo globale e alla salvaguardia di un ecosistema danneggiato da interventi antropici non infrequentemente dissennati, non può essere allo stesso tempo un territorio che muore e che viene sottratto alla popolazione a cui appartiene, senza che a essa vengano date alternative concrete, valide e ottimali o, quantomeno, spiegazioni precise e coerenti su quanto sia costretta a subire. Ripetiamo che lo sviluppo globale non può e non deve implicare, giustificare e imporre il sacrificio del locale. Gli strumenti di comunicazione, apertura, dialogo, condivisione e reciproco confronto ci sono, sono molteplici e sono trasversali. La Demarchè Grand Chantier, la Legge Regionale n. 4 2011, il documento Criteri e modalità per l’utilizzo delle risorse stanziato dal Governo in conto compensazione (presentato nel 2012 dall’Osservatorio ai Comuni interessati dalla NLTL) e, in ultimo, questo primo studio: Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale.*

*Se si vuole invertire concretamente rotta e far sì che Chiomonte diventi un modello di riferimento positivo per il futuro, un “caso scuola”, occorre cambiare rapidamente le modalità inerenti quanto attiene le opere di mitigazione, compensazione, accompagnamento alle grandi infrastrutture. Non vogliamo (ci si scusi per il linguaggio diretto) premi di consolazione o “a babbo morto”, ma quello che spetta ad un territorio ferito, cosa che deve avvenire contestualmente all’avanzamento dei lavori.*

*È profonda la coscienza d’essere un popolo determinato, tenace, concreto e resiliente. Diversamente troveremo quindi le forze necessarie a risollevarci da soli, civilmente e nel rispetto delle leggi, ma con l’inevitabile caduta di fiducia in chi oggi rappresenta le Istituzioni, e se non ce la faremo, dopo l’agonia, peraltro in corso, vedremo morire Chiomonte. In quel caso Chiomonte diventerà anche il simbolo di una sconfitta per uno Stato che dimostrerebbe di non saper fare quanto ha pianificato, programmato e promesso. Nonostante il contesto di riferimento sia eufemisticamente poco chiaro (area presidiata, ammontare delle compensazioni, ambiti di intervento, tempi di finanziamento) non si può certo dire che il presente documento non si muova in una direzione di apertura, pur considerando le oggettive difficoltà riscontrate a causa dei motivi di cui sopra. Certo è che un ponte dialogico non può essere costruito senza che ci siano almeno due interlocutori. Altrettanto certa è la consapevolezza del peso e della portata rispettiva di ognuno.*

*Sarebbe quanto mai opportuna una continuità nello svolgimento dei lavori al cantiere di Chiomonte (termine realizzazione tunnel geognostico – avvio lavori tunnel di base) per evitare problematiche la cui tipologia e rilevanza non sono facilmente prevedibili. È tempo che vengano confermate le disponibilità finanziarie complessive (114 milioni di euro) e valutate le ipotesi di ripartizione delle medesime sui territori interessati, considerati tra l’altro l’ipotesi prospettata da Chiomonte per il proprio territorio (i 2/3 dell’ammontare complessivo previsto).*

*La strada che occorre seguire è inequivocabilmente esplicitata nella definizione di opere di mitigazione/compensazione che sono descritte come “misure di accompagnamento alla realizzazione della NLTL”; ciò implica un parallelismo nell’azione e nella comunicazione. Questo studio si pone quindi in apertura verso percorsi di comunicazione e reciproco confronto che abbiano effetti immediati, positivi e concreti per questo territorio, prezioso patrimonio collettivo che non possiamo, e non vogliamo, in alcun modo, perdere e sacrificare. Con questo progetto sono state poste le basi per contribuire a fermare il declino e per favorirne lo sviluppo sostenibile.*

*Infatti abbiamo:*

- *già dato le necessarie risposte alle domande di TELT: Chiomonte è in grado di ospitare sino a 600 persone provenienti da fuori territorio, riqualificando il proprio patrimonio immobiliare. Onde perfezionare e finalizzare le attività in esame si rendono necessari, oltre agli aggiornamenti della banca dati costituita e ora disponibile, ulteriori e inevitabili valutazioni/attività soprattutto in base ai prossimi aggiornamenti,*

principalmente da parte di TELT in merito alla “domanda” di ospitalità ed all’allocazione di alcune auspiccate “iniziative” (info point, corso master in infrastrutture, ecc.), nonché alle tempistiche relative. Fra le future previste attività: i perfezionamenti delle valutazioni sino ad ora effettuate, procedendo ad alcune puntuali progettazioni strutturali e antisismiche, nonché a quelle inerenti la produzione di energia elettrica e calore, all’utilizzo della domotica, ai risparmi energetici, alle indispensabili garanzie sui canoni di locazione. Sarà inoltre necessario, tramite l’indispensabile ulteriore coinvolgimento dei proprietari degli edifici, individuare le modalità per valorizzare le attività svolte con Finpiemonte, funzionali all’avvio (finanziamento investimenti, garanzie varie, organizzazione delle attività, ecc.) del piano;

- fornito una prima fotografia della situazione relativa alla presenza di coltivazioni, in particolare vitivinicole, in sponda orografica sinistra, dove prenderanno il via i lavori del tunnel di base lato Italia. È stato impostato un lavoro propedeutico alla riqualificazione agricola e di recupero della viticoltura chiomontina tenendo anche conto dell’ampliamento del cantiere per la realizzazione del tunnel di base. Non mancano anche qui gli spunti per interventi “compensativi”; a maggior ragione se, come presumibile, verranno sottratti altri terreni oltre quelli già impegnati per la realizzazione del tunnel geognostico. Nel frattempo sarebbe opportuno proseguire gli approfondimenti in corso, pervenendo alla definizione di diverse ipotesi di sviluppo delle coltivazioni tradizionali (uva e canapa);
- favorito l’adozione dei necessari atti deliberativi locali mirati al finanziamento del progetto dell’impianto di risalita Lo Scoiattolo, opera prodromica fra l’altro a rendere indipendenti gli impianti pubblici del Frais ed a risolvere situazioni complesse;
- impostato per il territorio del Frais diverse ulteriori opzioni di investimento, con le relative primissime valutazioni tecniche economiche che, dopo un doveroso sviluppo e approfondimento correlato a opportuni studi di fattibilità (business plan), potrebbero coinvolgere, con le opportune e trasparenti modalità, soggetti privati nella gestione e nell’ulteriore sviluppo;
- individuati i punti di forza (non solo nell’analisi SWOT) per rendere Chiomonte “una meta”; occorre ora agire conseguentemente e, parallelamente, all’attuazione delle iniziative, si dovranno, dopo averle meglio delineate, sviluppare quelle strategie di valorizzazione indispensabili per la crescita del paese;
- posto le basi per confermare e programmare le iniziative ottimali e funzionali allo sviluppo sostenibile del paese individuando o delineando le iniziative/attività da realizzare o sviluppare comprese le opere complementari alla loro valorizzazione - possibilmente con la collaborazione del mondo accademico – fra l’altro per:
  - favorire l’inclusione sociale di chi arriverà da fuori per lavorare al cantiere, portando la popolazione a valori superiori ai 1200 abitanti;
  - approfondire le potenzialità correlate alla realizzazione di una delle più grandi opere al mondo nel settore dei trasporti;
  - sviluppare il turismo stagionalizzato (sostenibile) capitalizzando le potenzialità paesaggistiche - naturalistiche, culturali, enogastronomiche del territorio, coinvolgendo tour operator e considerando alcune tipologie di gestione immobiliare quali quelle dell’albergo diffuso;
  - fare di Chiomonte un paese accattivante dove il livello di qualità della vita è elevato;
  - agire di concerto con i comuni più vicini (Gravere, Exilles, Giaglione) ed altri della valle con i quali si possano impostare azioni sinergiche (ad esempio: Susa, Salbertrand, ecc);
- elencato i punti di attenzione su cui in particolare l’Amministrazione Comunale dovrà concentrarsi e prestare particolare attenzione. Si richiamano fra gli altri:
  - l’attuazione della legge 4/2011 (vedasi, in particolare, possibilità di assunzioni - sia sul piano verticale sia orizzontale -, corsi di formazione);
  - la tempestiva esecuzione delle opere già finanziate dal CIPE (ad es. metanizzazione del capoluogo, argine deviatore e paravalanghe);
  - il proseguimento delle procedure volte a concretizzare le richieste di finanziamento già attivate (ad esempio: il completamento della metanizzazione e la manutenzione straordinaria dell’illuminazione Pubblica);
  - il monitoraggio di quanto concerne la situazione del Museo Archeologico de La Maddalena, inaccessibile al pubblico, con grave danno per la comunità;

- *il monitoraggio di quanto concerne la situazione relativa alla realizzazione dello svincolo autostradale, tenendo in considerazione nelle varie valutazioni da compiere (economiche, di fruibilità, di impatto) che esso non sarà fruibile alla popolazione almeno per i prossimi 15 anni;*
- *la predisposizione di quanto necessario per le motivate e strutturate richieste di ulteriori finanziamenti di iniziative/attività;*
- *il monitoraggio e l'attivazione di "fondi europei e regionali";*
- *la riqualificazione del patrimonio immobiliare della Ramats;*
- *la realizzazione di nuovi parcheggi;*
- *l'ottemperanza al "Decreto Bersani";*
- *l'impostazione del piano energetico/ambientale territoriale con le relative valutazioni inerenti ad esempio alla realizzazione di impianti a chippato (o equivalente) al Frais ed alla Ramats;*
- *la definizione di progetti preliminari volti a supportare il rilancio turistico (dolce, destagionalizzato e ricreativo), nonché a favorire la sopravvivenza e lo sviluppo dei settori tradizionali (vino, formaggi, ecc.);*
- *la definizione di un'immagine coordinata di territorio, anche attraverso il potenziamento e la*
- *valorizzazione del settore enogastronomico tradizionale;*
- *il monitoraggio dei principali sotto progetti:*
  - *realizzazione degli interventi sulle "piste sci" al Frais volti alla miglior fruizione dell'attuale comprensorio sciistico;*
  - *gestione ottimale servizi pubblici (acquedotti, fognature, raccolta rifiuti, ecc);*
  - *coordinamento lavori vari nel sotto suolo (prosecuzione attività e gestione tavolo tecnico: razionalizzazione sotto servizi);*
  - *riduzione impatti visivi di opere e infrastrutture (sviluppo lavori: stazione AT/MT, ecc);*
  - *definizione degli indirizzi urbanistici (piano del colore, valorizzazione portici favorendo la collocazione di negozi, ecc);*
  - *salvaguardia e controllo della salute, con particolare attenzione e approfondimento rispetto alle eventuali situazioni critiche riscontrate (o riscontrabili).*
- *Progressivamente informato la popolazione (con notevole partecipazione della medesima) su tre importanti iniziative:*
  - *il piano di metanizzazione del capoluogo;*
  - *il piano di sviluppo relativo al Frais (nell'ambito del progetto Chiomonte 2025);*
  - *la storia di Chiomonte, le sue coltivazioni e il quadro di riferimento normativo correlato alla*
  - *realizzazione della NTL (nell'ambito del progetto Chiomonte 2025).*

*Tali argomenti devono ovviamente essere proseguiti e si dovrà nuovamente coinvolgere opportunamente la popolazione per gli aggiornamenti del caso."*

**NB: quanto sopra, a distanza di mesi, mantiene la sua sostanziale validità, anche se sono ora in corso, con l'avvio di "Chiomonte 2025: azioni per lo sviluppo territoriale", l'opportuna continuazione di attività intraprese, il perfezionamento di studi prossimi alla conclusione, la predisposizione di quanto necessario per concretizzare determinati progetti.**

## CONSIDERAZIONI, DOMANDE E RICHIESTE DI INTEGRAZIONI PUNTUALI

- **Occorre considerare il rischio di “trasferimento parziale del traffico dalla A32 alla strada statale”** (che attraversa per un’estensione significativa tutto l’abitato di Chiomonte) **a causa delle centinaia di futuri passaggi giornalieri di autoarticolati sull’autostrada A32 dal e per il cantiere di Chiomonte (per il tramite dei costruendi svincoli)**. Infatti, considerata la tipologia del tratto dell’autostrada A32 Susa – Oulx, con una quasi totale percorrenza in galleria e con un percorso sviluppato su alti piloni (che richiede particolare manutenzione con conseguenti frequenti limitazioni del traffico ad una sola carreggiata), esiste il rischio concreto di spostamento di una significativa parte del traffico ordinario sulle strade statali, in particolare nel periodo invernale, con danni prevedibili e sensibili (peggioramento e rallentamento della circolazione stradale, maggior inquinamento acustico e ambientale, pericoli, ecc). Tutto ciò con uno specifico peggioramento prospettico degli elementi nocivi alla salute quanto meno per i prossimi 15 anni (polveri sottili, CO<sup>2</sup>, rumori molesti, ecc.);
- Posto che occorrerà ribadire quanto espresso nella precedente delibera CIPE in merito al collegamento con la Strada Statale 24, occorre chiedere un’ulteriore prescrizione affinché anche i camion (e gli automezzi) che saranno utilizzati per la costruzione dello svincolo autostradale utilizzino esclusivamente l’autostrada A32;
- **Risulterebbe che TELT abbia proposto nel SIA, attuale o precedente, una “compensazione” consistente nella costruzione del futuro collegamento dai previsti svincoli di cantiere alla viabilità stradale ordinaria.** Parrebbe che in merito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si fosse già espresso favorevolmente (e definitivamente?) in merito. **Se così fosse, prima di assumere una decisione in materia, sarebbe comunque necessario chiarire quali alternative progettuali (compensative) locali verrebbero escluse – oppure no - con tale eventuale scelta;**
- Si ritiene utile tenere in considerazione la possibilità, non prevista nel progetto di variante, di permettere ai Comuni dell’Unione Montana Alta Valle di Susa di poter utilizzare parte dello smarino estratto, senza spese per carico, trasporto e scarico, per l’asfaltamento delle strade o per le piste montane. Ciò andrebbe nel contempo a ridurre il costo del trasporto del materiale di risulta e dello stoccaggio a Salbertrand. Si potrebbero al riguardo concordare, in via eccezionale, le modalità per il trasporto, direttamente in uscita dal cantiere, attraverso Via dell’Avanà solo per l’utilizzo anzidetto;
- Quali consumi di carburante complessivi (mezzi operanti esclusivamente in cantiere e mezzi che entrano ed escono dal cantiere) si prevedono? Ripartiti negli anni come e dove? Dove faranno “rifornimento” i mezzi di trasporto e quelli “movimento terra del cantiere”? Quali tipi di camion? Quante ore/giorno lavorerà un camion? Quanti camion saranno utilizzati e dove verranno posteggiati nei giorni in cui è interdetta la circolazione ai mezzi pesanti?;
- **Quali e quanti consumi di energia elettrica e di idrocarburi – con le relative emissioni/immissioni -complessivi si prevedono sull’area di cantiere e comunque sul territorio di Chiomonte? Ripartiti negli anni come e dove?;**
- **Deve partire da subito la piena collaborazione di TELT per integrare e monitorare le diverse variabili inerenti il PAES-C (emissioni sonore, quantità e qualità dell’acqua, monitoraggio**

salute, salvaguardia idro geologica dei versanti, consumi energetici e relativi interventi “compensativi locali”, linee aeree da eliminare/interrare; ecc) al fine di valutare la situazione esistente, quella inerziale e tenendo conto della discontinuità prodotta dalla presenza del cantiere NLTL (consumi energetici - idrocarburi, risparmi energetici, LED, ecc) e “bilanciamenti” ricorrendo al forte incremento di produzione di energia da fonti rinnovabili locali (mini idro, FTV, solare, cippato, ecc). Anche le eventuali “anomalie” “ante operam” vanno riesaminate e mitigate: ad esempio l’attuazione della “VIA Pont Ventoux”, la riduzione degli impatti visivi (linee aeree da interrare, ecc) ed acustici da mitigare con “interventi innovativi” anche sulle infrastrutture dell’A32 (ad es. piloni autostradali); la riduzione dei notevoli impatti acustici provocati dall’attuale linea storica ferroviaria, ecc;

- **Sentieristica.** Deve essere assicurata la salvaguardia e la percorribilità dei sentieri ed in particolare della strada medioevale Chiomonte-Giaglione descritta nell’allegato 9;
- **Cumulo di effetti ambientali per cause diverse.** I previsti svincoli autostradali A32 di cantiere saranno di notevole impatto e andranno a “impattare” ulteriormente la percezione paesaggistica di Chiomonte che, a differenza di altri paesi limitrofi presenta già lunghe tratte di autostrada a vista su imponenti piloni, con aspetti estetici immaginabili, rumori e inconvenienti vari (pericolosi distacchi di calcinacci dai piloni, da getti di oggetti dalle auto in corsa, rumori molesti, ecc). Si rendono pertanto necessari interventi di “riduzione del rumore” e di mitigazione degli impatti visivi con “mascheramento” dei piloni con tecniche innovative;
- **Cumulo di effetti ambientali per cause diverse.** Il “vecchio impianto idroelettrico AEM di Chiomonte”, ora Iren Energia, è ancora funzionante, ma non è ancora stato attuato il “decreto VIA Pont Ventoux” che, fra l’altro, prevede il rilascio in Dora del torrente Galambra con acque di prima categoria (attualmente completamente captato per la produzione del vecchio impianto di Chiomonte). Ciò contribuirebbe alla ricostituzione dell’ecosistema della Dora, mentre ad oggi le portate in Dora si sono invece mantenute decisamente più basse rispetto a quanto previsto dal Decreto VIA relativo;
- **Cumulo di “effetti ambientali” correlato alla NLTL.** A breve è prevista la ristrutturazione, da parte di Iren, sia dell’esistente impianto idroelettrico di Chiomonte (che sarà gestito da Valle Dora Energia: società partecipata anche dal Comune di Chiomonte al 12,5%) e sia della palazzina ex dipendenti AEM che verrà successivamente posta nelle disponibilità del Comune di Chiomonte, edifici questi situati all’interno dell’area presidiata. È ovvio il disagio che comporterà compiere le ristrutturazioni in parola come è forte il rischio di difficoltà di lavoro, ritardi, maggiori costi e quindi di danni per il territorio;
- **Cumulo di “effetti ambientali” correlato alla NLTL. A beneficio dei diversi comuni della Valle Susa è prevista l’eliminazione della vecchia linea aerea a 66 KV a CC. Per fare ciò occorre procedere con l’impattante scavo e posa cavi a 132 KV, interessanti un’importante parte del paese (dalla località Maddalena alla sottostazione attraversando tutto Chiomonte), per l’alimentazione della cabina primaria di RFI posta nel concentrico.** Questo è un ulteriore aspetto da “cumulare” agli impatti in conto NLTL; parimenti è prevedibile che il nuovo impianto VDE quando sarà completato (nei prossimi anni) sarà collegato in MT alla futura stazione Terna di Chiomonte; la stessa cosa vale per l’alimentazione della rete in MT del comune di Chiomonte che oggi trae alimentazione dagli impianti di Iren energia;

- **Cumulo di “effetti ambientali” correlato alla NLTL.** La stazione elettrica in (Alta/Media tensione) AT/MT sarà realizzata in blindato (in SF6: esafluoruro di zolfo – gas che si mantiene nell’atmosfera per migliaia di anni e ai fini del “buco dell’ozono” è migliaia di volte più deleterio della CO<sup>2</sup> - in apposita struttura edile) o “in aria” con l’occupazione di uno spazio e vulnerabilità d’esercizio probabilmente maggiori? Con quali impatti visivi?;
- **Cumulo di “effetti ambientali” correlato alla NLTL.** Come avverrà l’intercettazione della linea aerea a 132 KV di Terna per l’alimentazione della stazione AT/MT?;
- **È il caso di proseguire gli “studi VIS” in futuro, procedendo anche con monitoraggi specifici e periodici della salute delle popolazioni residenti valutando pure gli aspetti psicosomatici e biologici.** Fra l’altro ancora oggi non si è data puntuale risposta, come invece ripetutamente richiesto dal territorio, ad un avviso affisso nella sala d’aspetto del medico di base di Chiomonte -sottoscritto da decine di medici della valle- che paventa danni per la salute correlati alla realizzazione della NLTL;
- Per quanto attiene alle preoccupazioni locali correlate alla presenza del camino di aerazione per l’estrazione e dispersione dei fumi in caso di incidenti si chiede l’integrazione con uno studio approfondito, avvalendosi anche ad esempio di *“an atmospheric dispersion model of airborne contaminants”*;
- **Comitato consultivo paritetico.** È ritenuto necessario costituire un apposito “strumento organizzativo” – quale ad esempio un comitato consultivo paritetico con la presenza di rappresentanti locali - per poter monitorare e controllare da parte del territorio il rispetto puntuale ed attento delle specifiche tecniche e dei diversi impegni assunti o delle prescrizioni impartite, ponendo particolare attenzione alle tematiche PAES-C, VIS, rocce verdi, falde acquifere, ecc;
- **Cumulo di effetti ambientali correlato alla NLTL. Stallo di cantiere.** Qual è la forbice temporale prevedibile e ragionevole per la durata dell’attuale situazione di stallo dei lavori (riduzione significativa di occupati, ecc) al cantiere di Chiomonte, considerando il tempo che ancora intercorrerà fra l’avvenuta fine del tunnel geognostico e l’inizio del cantiere “ampliato” per la realizzazione del tunnel di base?;
- **Sicurezza.** Come si pensa di migliorare e garantire la “sicurezza” del paese in relazione all’aumento dell’importanza e visibilità del cantiere di Chiomonte? Parrebbe in ogni caso necessario incrementare tempestivamente il livello numerico dei carabinieri della stazione di Chiomonte e installare una decina di appositi e diffusi impianti TVCC sul territorio;
- **Il 19 agosto nel corso di un incontro aperto alla popolazione, in cui si parlava anche di Piano energetico ambientale e di posa della rete metano, l’arch. Manto di SCR, a nome del Commissario di Governo, ha assicurato che arriveranno certamente le disponibilità finanziarie necessarie per la metanizzazione di tutto il paese e non solo, come oggi, per la posa delle dorsali di alimentazione principali “feder”. Quando avremo conferma formale di ciò?**
- **Richieste già inoltrate per finanziamento opere di Compensazioni.** A che punto sono le richieste inviate dal comune (vedere allegato 15) per il finanziamento delle diverse iniziative/attività quali quella appena citata della metanizzazione completa del paese, della promozione degli allacciamenti alla rete metano, delle ultime fasi dell’ampliamento della casa

di riposo per anziani Casa Amica, della ristrutturazione degli impianti dell'IP Chiomonte e Frais?;

- Anche in relazione a quanto suddetto ed in particolare ai tempi di stallo del cantiere (in attesa che partano a pieno ritmo i lavori del tunnel di base NLTL), risultano in ogni caso necessari mirati e tempestivi interventi per: incrementare l'occupazione locale (raccolta dati e relativa valutazione, formazione mirata in base alle esigenze di professionalità specifiche, ecc), coinvolgere persone disponibili, esercizi e attività economiche locali, con formazione, supporto per la crescita delle realtà attuali, dare supporto per la costituzione di eventuali "start up" che potrebbero avviare la loro attività sul territorio in vista dei lavori e delle occasioni in esame, ecc..;
- Sarebbe inopportuno continuare a deludere le aspettative indotte nella popolazione, direttamente o indirettamente, da TELT, dall'Osservatorio/Commissario di Governo e dalla Regione Piemonte, rispettivamente in merito a:
  - 1) il Piano di Riqualificazione del Patrimonio Immobiliare di Chiomonte (PiRiPIC: da pag 122 a pag 168 dell'allegato 5) di cui si è già molto discusso con il DG di TELT l'arch. Mario Virano, il commissario di Governo l'arch. Foietta: oltre alla garanzia che non saranno costruiti campi base, occorre disporre di precisi piani per l'allocazione logistica dei lavoratori che proverranno da "fuori zona" in linea con le esigenze di TELT e tenendo conto dei dettami programmatici della legge regionale 4/2011. Considerati i tempi necessari per realizzare quanto previsto negli appositi studi effettuati ed il cronoprogramma presentato da Telt, occorre preoccuparsi immediatamente di tale aspetto con auspicabili concreti riscontri nelle "specifiche tecniche" di appalto, aspetto che può avere in ogni caso pesanti riflessi sociali ed economici per il territorio comunale;
  - 2) il Progetto di Riqualificazione Agricola e di Recupero della Viticoltura Chiomontina (PRAReViC da pag 169 a pag 197 dell'allegato 5);
  - 3) l'attuazione delle finalità ed azioni atte ad attuarle della legge regionale 4/2011;
  - 4) l'attuazione di quanto sostanzialmente previsto dalla delibera di Consiglio Comunale 15/15 e soprattutto dall'evoluzione e perfezionamento del contenuto della medesima delibera effettuati nello studio "*Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale*", svolto in continua interazione con Telt ed Osservatorio, peraltro in linea con il documento Smart Susa Valley predisposto dall'Osservatorio e il Terzo Piano Strategico della Città Metropolitana di Torino.

**Come già anticipato, per la prosecuzione ottimale dello studio suddetto e per ottenere risultati territorialmente più ampi si sta lavorando fra l'altro al coinvolgimento e collaborazione dei diversi Sindaci dei Comuni limitrofi o in condizioni analoghe a quelle di Chiomonte;**

- Si richiede di procedere con gli studi per l'eventuale futuro utilizzo delle "acque calde" rivenienti dagli scavi di galleria assicurando, in caso di sostenibilità, la fruizione di tali acque a fini "*in primis*" energetici e turistici/commerciali (ad esempio teleriscaldamento, coltivazioni, allevamenti, ecc) e comunque a favore dello sviluppo economico del territorio (ad es. la costruzione e la gestione di terme);
- Sarebbe inoltre il caso di compensare le problematiche evidenziate sopra a livello turistico e culturale valorizzando edifici pubblici o privati del paese anche con la localizzazione e/o

ristrutturazione di: una sede per i reperti del Sito e del Museo Archeologico, il museo industriale (centrale ex AEM di Chiomonte), il laboratorio di Chiomonte, una “scuola post universitaria” in grandi infrastrutture, ecc.;

- **L’esistente delibera CIPE 19/2015, che da corso al SIA del 2013, prevede, tra l’altro, con parere favorevole e prescrizioni (223-229) del Ministero per i beni e le attività culturali, la ristrutturazione del complesso della vecchia Caserma Henry di Susa da destinare a punto informativo. Al riguardo si richiede una modifica, motivata proprio dalla variante di cantierizzazione che, rispetto al 2015 sposta il polo di attenzione della NLTL da Susa a Chiomonte, in modo che l’allocazione dell’info point, degli uffici di comunicazione di Telt, per le Direzioni Lavori, per le Direzioni degli appaltatori, utilizzabili eventualmente anche per la promozione di prodotti enogastronomici locali (fra cui il “vino di Chiomonte e valle Susa”), per conferenze/convegni e riunioni, per sede di promozione scolastica con contatti con politecnico/università, per visite scientifiche, ecc avvenga in esistenti edifici pubblici e/o privati ubicati sul territorio di Chiomonte e certamente adatti a scopi quali quelli suddetti (ad es. la ex casa dipendenti Iren che, in base alla destinazione, sarà ristrutturata e messa a disposizione del comune; il Vescovado);**
- È necessario avviare una serie di mirate riunioni locali da parte di TELT e del Commissario di Governo con i diversi *stake holders* (viticoltori, artigiani, commercianti, professionisti, mano d’opera disponibile, ecc). Tutto ciò tenendo anche conto del PiRiPIC e servizi correlati, del PRAReViC e anche del piano di valorizzazione “visite al cantiere” di cui si fa puntuale cenno nella SIA.

## CONCLUSION SUMMARY

Questa sera (11 settembre 2017 alle ore 20,30), presso i locali di Santa Caterina a Chiomonte, TELT, alla presenza del Commissario Straordinario di Governo, presenterà su richiesta del Sindaco il progetto di variante NLTL alla popolazione, la quale potrà effettuare domande ed osservazioni, nonché avanzare proposte al riguardo. Il comune di Chiomonte, con la collaborazione dell'associazione Chiomonte ImprenD'Oc, ha già comunque inviato alla Conferenza dei Servizi della Regione Piemonte le prime Osservazioni al progetto di variante.

Per rispettare formalmente i tempi previsti, ancorché molto limitati ed in concomitanza col periodo delle chiusure estive di molti uffici, a fronte del materiale da esaminare, si invia la documentazione in esame, che è ancora in continua evoluzione per le ragioni esplicitate.

Considerando che le questioni più dettagliatamente tecniche risultano essere state oggetto di particolare attenzione da parte degli organismi competenti regionali e, prescindendo dai punti di vista inerenti la realizzazione dell'opera NLTL, dei Comuni dell'Unione Montana Bassa Valle Susa, con l'ausilio dei suoi tecnici, ponendo quesiti e effettuando puntuali osservazioni, non disponendo di analoga competenza tecnica specialistica e ad ampio spettro, abbiamo ritenuto prioritario al momento trattare tematiche di tipo locale, prevalentemente concentrate sulla qualità della vita e su quanto necessario per arrestare il declino del territorio per avviarne lo sviluppo, avvalendosi *in primis* delle risorse finanziarie rivenienti da quanto correlato con le previste e recentemente confermate "Compensazioni NLTL".

Ovviamente, come già detto, con ciò non si reputano meno importanti altre tematiche che, per quanto possibile, valutando i tempi a disposizione e le forze disponibili, abbiamo comunque già iniziato a considerare.

Riservandoci prossimamente di approfondire, di integrare e anche di modificare il presente documento, richiamando qui tutto quanto prima espresso, si fa appresso una primissima, ancorché incompleta sintesi relativa ad alcune tematiche rilevanti:

- **SIA "progetto variante di cantierizzazione": impatti. Come è anche riscontrabile in altri studi a livello internazionale su temi analoghi:**
  - **Gli "impatti" devono valutarsi in modo "cumulato". Infatti tali impatti sullo stesso comune non possono essere considerati prescindendo:**
    - **da quanto inerisce i lavori svolti in fasi precedenti relativamente alla stessa opera (ad es. cantiere per la realizzazione del tunnel geognostico, esecuzione del tunnel geognostico);**
    - **dalla sostanziale impossibilità di fruire liberamente di un'area di Chiomonte (oltre quella del sito di interesse strategico nazionale) di notevole estensione (pari circa complessivamente a quella del concentrico), di elevato valore economico, culturale/tradizionale, sportivo, paesaggistico, turistico, simbolico per la sua popolazione residente e villeggiante;**
    - **dalla realizzazione di opere funzionali o collaterali all'opera quali ad esempio:**
      - **realizzazione svincoli autostradali;**
      - **realizzazione stazione Alta/Media tensione;**

- **posa cavi in Alta e Media Tensione in partenza dalla stazione di collegamento con diverse nuove utenze, già indicate sopra e che coinvolgono pesantemente il paese;**
  - **gli “impatti” sullo stesso comune dovrebbero considerare anche le precedenti opere, non lontane nel tempo, che hanno già avuto un importante e negativo impatto sullo stesso comune, quali in particolare:**
    - **realizzazione autostrada A32;**
    - **costruzione impianto idroelettrico Iren Energia “Pont Ventoux” (attuazione decreto VIA relativo, ecc);**
- **Opere di compensazione attuate su Chiomonte.** Il cantiere di Chiomonte, oppure il cantiere di Chiomonte in località La Maddalena (questa è la definizione giusta del sito di cantiere, contrariamente a quanto si dice o si scrive spesso: il “cantiere della Maddalena\*”), è attivo da più di 6 anni ed ha portato con sé e per molteplici cause danni, disagi, tensioni sociali che si è tentato di spiegare nel presente documento. Nonostante delibere, regolamenti, mozioni, documentazioni varie di autorevoli strutture sovra comunali, nulla di significativamente tangibile è stato sino ad ora attuato. Essendo Chiomonte l’unico cantiere Italiano NLTL, attivato ed attivo, quanto sopra è veramente deludente per la popolazione e fra essa per chi continua a nutrire fiducia nelle Istituzioni.
 

\* La Maddalena è un comune dell’omonimo arcipelago sardo. Questa puntualizzazione risulta opportuna in quanto si rischia di non dare la giusta attenzione a Chiomonte: le altre realtà NLTL se non si sbaglia sono sempre definite facendo riferimento al paese e non alla “località”;
- **SIA “progetto variante di cantierizzazione”: “opere di accompagnamento”.** Poiché le cosiddette opere di accompagnamento hanno, fra le altre, spiccate finalità sociali (mitigando, compensando ed accompagnando l’opera che come visto crea certamente e inevitabilmente problematiche di ogni ordine e tipo) e sono volte al miglioramento della qualità della vita (così come esplicitamente previsto anche dalla legge regione Piemonte n.40 del 1998) nei territori impattati dal cantiere o comunque dai lavori o dalle attività correlate, siamo stupiti di non vedere trattato il tema nei documenti recentemente pubblicati (a meno che siano sfuggiti alla nostra attenzione). **Si attendono quanto meno tempestive risposte relative alle richieste di finanziamento già inoltrate al Commissario di Governo, sopra elencate, e conferme circa la pertinenza delle ulteriori attività di studio/progettuali attualmente in corso e sopra delineate, che richiedono notevoli sforzi economici e di persone:**
  - a) in campo energetico/ambientale PAES-C: razionalizzazione e riduzione consumi energetici; investimenti locali in energie rinnovabili per ridurre - anche ricorrendo al “contributo” complementare dei paesi limitrofi - lo sbilancio energetico prodotto nel/dal cantiere di Chiomonte (passato, presente, futuro);**
  - b) per quanto inerisce il piano di riqualificazione del patrimonio immobiliare (PIRIPIC) volto soprattutto ad ospitare le maestranze che verranno da fuori ad operare per molti anni al cantiere e per adeguare Chiomonte anche urbanisticamente nel solco della tradizione (sostanzialmente “a costo economico zero”); tale piano dovrebbe parimenti valorizzare edifici pubblici o privati in grado di ospitare importanti iniziative funzionali alla NLTL (info point, corsi master post universitari, direzioni d’impresa, ecc);**

c) per valorizzare le potenzialità agro alimentari del territorio (PRAREVIC);  
d) per il rilancio turistico (per quanto possibile destagionalizzato) ed economico del paese, favorendo il coinvolgimento degli operatori economici e l'occupazione locale (PISTE).

- Piano di riqualificazione del patrimonio immobiliare di Chiomonte (PIRIPIC). È il caso di porre in evidenza che, poiché non si costruiranno “campi base”, il PIRIPIC deve essere avviato e progressivamente concluso in anticipo rispetto all'arrivo delle maestranze che verranno “da fuori” per lavorare al cantiere di Chiomonte; ciò in quanto i lavori di adeguamento/ristrutturazione degli immobili richiede determinati ancorché prevedibili tempi di realizzazione in modo tale da dare tempestiva, adeguata e dignitosa ospitalità alle maestranze medesime;
- SIA “progetto variante di cantierizzazione”: Valutazione di impatto sanitario (VIS). È necessario che le analisi e gli studi già effettuati proseguano aggiungendo ai medesimi specifici controlli annuali riguardanti tutta la popolazione interessata. Questo anche tenendo conto di quanto riportato su un avviso affisso nella sala d'aspetto del medico di base di Chiomonte, nei locali comunali (allegato 16).  
Immaginando che la maggior parte delle persone non sia in grado di ben interpretare la VIS, o la sua sintesi, e di trarre le proprie deduzioni e dirimenti conclusioni in merito a quanto prospettato nel “preoccupante” avviso affisso, occorre predisporre una specifica risposta punto su punto in merito;
- “Avanzi di bilancio” bloccati. Per poter affrontare e iniziare comunque a risolvere sin d'ora alcuni contingenti problemi sarebbe quanto mai utile per il Comune di Chiomonte poter ricorrere, in via del tutto eccezionale, come peraltro la situazione richiederebbe, agli attuali “avanzi di bilancio” bloccati (superiori agli 800.000€), nell'ottica di poter svolgere urgenti attività di esercizio, o comunque propedeutiche alle compensazioni, in linea con la LR 4/2011 e al documento dell'Osservatorio Smart Susa Valley.