



Comune di Chiomonte

città metropolitana di Torino

Osservazioni del Comune di Chiomonte 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

1. Premessa	Pag. 2
2. Richiami cronologici	Pag. 3
3. Impatti pregressi e attuali: i lavori del tunnel geognostico	Pag. 7
4. Il cantiere di Chiomonte	Pag. 9
5. Compensazioni	Pag. 11
6. Quale ruolo per Chiomonte? Da <i>Smart Susa Valley</i> a <i>Chiomonte 2025</i>	Pag. 13
7. Considerazioni e osservazioni generali	Pag. 19
8. Considerazioni domande e richieste di integrazioni puntuali	Pag. 24
9. Conclusioni	Pag. 31
10. <i>Conclusion Summary</i>	Pag. 33

ALLEGATI

1. Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40;
 1. Bis Disposizioni regionali in materia di VIA-Fase di Valutazione;
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 d'attesa del medico;
17. Smart Susa Valle.

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, nell'ambito chiomontino. A tal fine utilizzeremo due estratti che ben pongono in evidenza la discrasia venutasi a creare sul territorio: il primo riferito alla percezione del cantiere, che 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, continue tensioni e declino); 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”**. Si veda al riguardo anche l'allegato 1bis circa le disposizioni regionali in materia di VIA-Fase di Valutazione.
- **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 attualizzare 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 stanziare 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: *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 avvalorava 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), gli impegni di attuazione della LR 4/2011 sul territorio, nonché il quadro concreto delle opere di accompagnamento, mitigazione e compensazione correlate all'opera con il relativo crono programma di attuazione. 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, 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);
- 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. Da porre in evidenza, tra l'altro, la mancata possibilità in questi anni, per il Comune di Chiomonte, di accedere ai Fondi Arcus (800.000€) per le difficoltà peraltro persistenti di presentare un credibile progetto per gli scavi, il restauro e la tutela del Sito in questione; è quindi probabile la perdita di un'ulteriore preziosa occasione di valorizzazione delle potenzialità del territorio;
- 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

indennizzato-, 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);

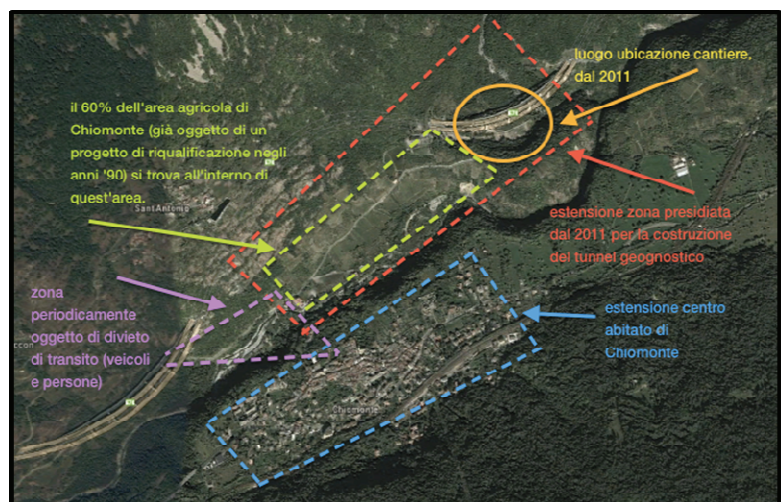
- Tensioni nella popolazione con opinioni divergenti sulla NLTL e su quanto ad esso correlato, sfociate in affissioni di manifesti lesivi dell'immagine personale e collettiva di persone e di associazioni, diffusione di notizie denigratorie. Tali elementi sono indicatori di una generalizzata tensione sociale che necessita di seria attenzione per non esasperare ulteriormente il paese portandolo al collasso;
- Danni inerenti anche alla sottrazione di energie dalle usuali attività comunali: 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; pertanto è ragionevole affermare che Chiomonte ha perso nel frattempo notevoli opportunità. Per poter affrontare puntualmente anche le diverse tematiche inerenti la NLTL il Comune dovrebbe poter disporre di 2 ulteriori funzionari/tecnici, cosa sino ad ora non possibile per le vigenti normative.

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 concreta 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 (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 a fianco dell’attuale area di interesse strategico nazionale (dichiarata tale ai sensi dell’art 19 legge 12 novembre 2011, n. 183), permane nel contempo il presidio di un’ampia superficie adiacente al 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.

Fra le prime attività di ripresa dei lavori ci 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.

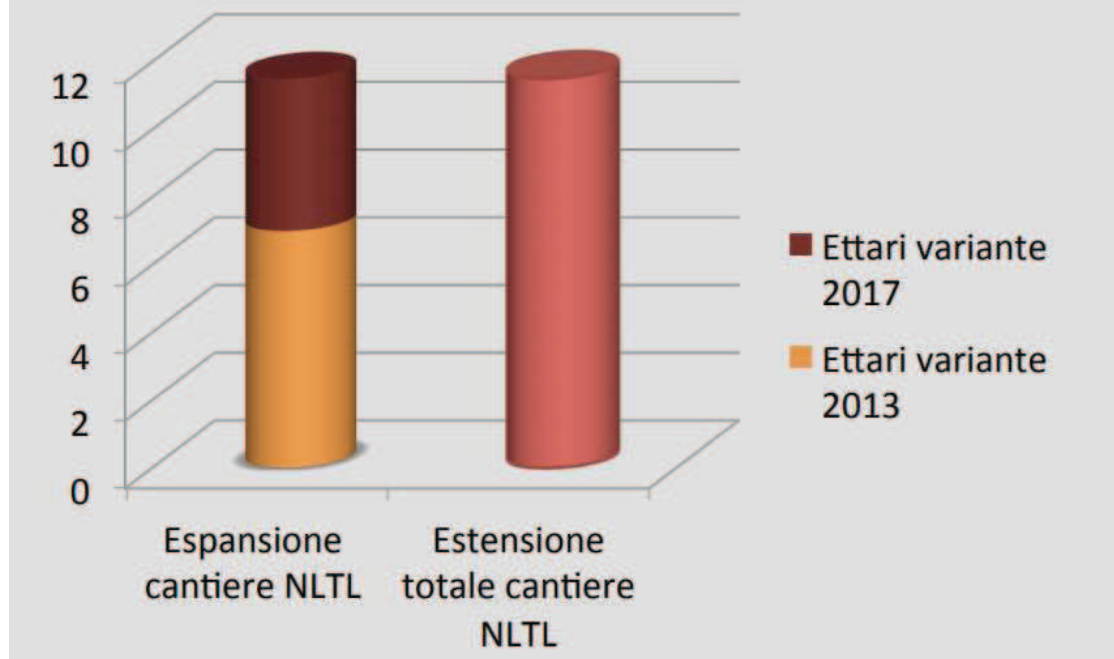
Domani.

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 ulteriori 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 dalle corrispondenti incombenze.

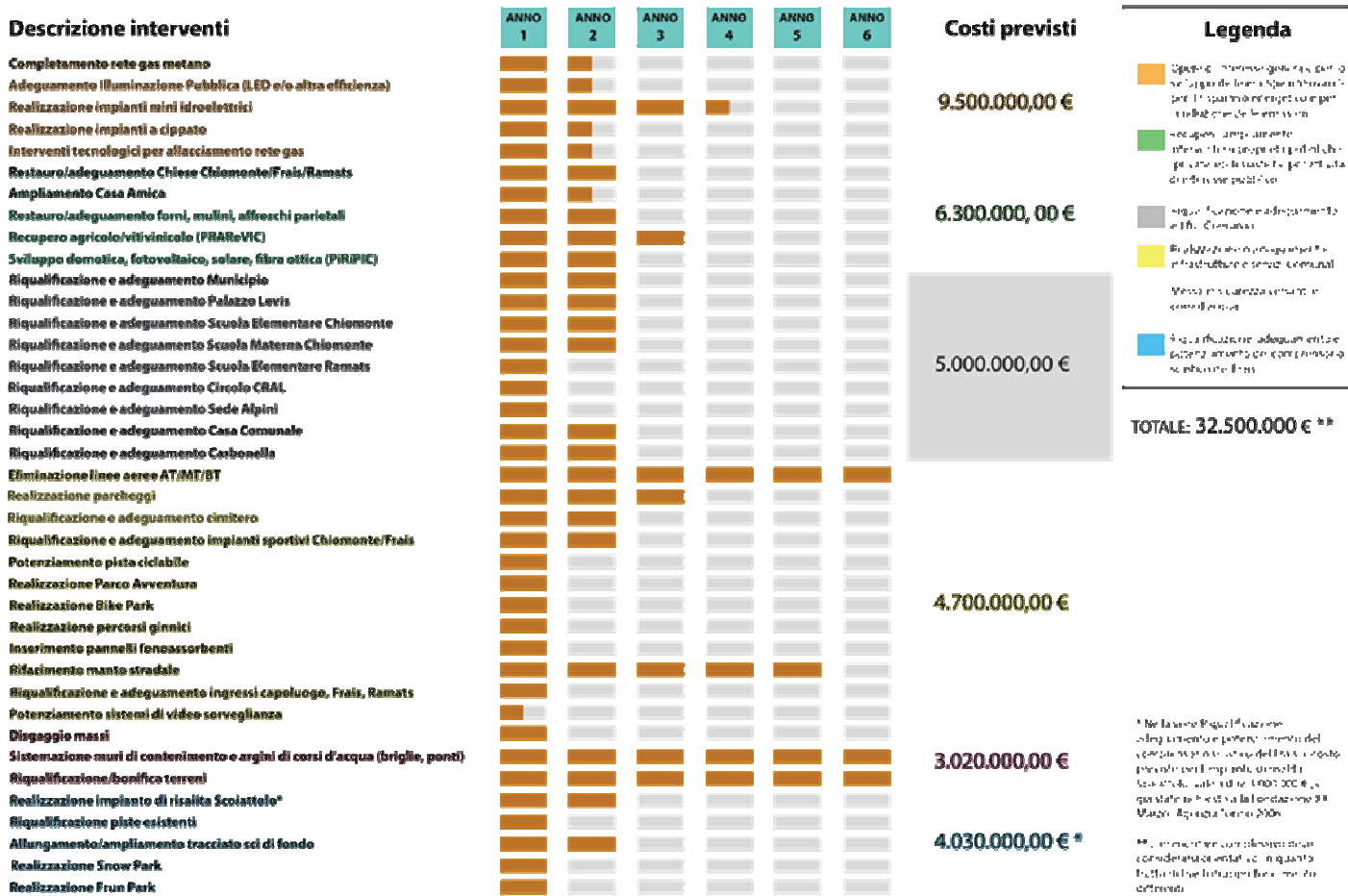
Estensione cantiere NLTL Chiomonte → + 65%



Estensione area territoriale destinata a realizzazione cantiere NLTL di Chiomonte in base al progetto di variante del 2013 e del 2017

COMPENSAZIONI

Si raggruppano qui sotto il termine “compensazioni” le diverse voci utilizzate sino ad ora e cioè: opere di mitigazione, opere di accompagnamento, opere di compensazione. Anche per superare passate critiche circa richieste ritenute approssimate e senza essere inserite in una visione d’insieme, in assenza di un metodo per evidenziarne l’importanza, la sostenibilità e le priorità delle medesime proposte, si è proceduto all’assunzione della delibera 15/15, favorendo l’avvio del progetto “Chiomonte 2025”. A questo punto sono individuati e motivati i diversi settori di intervento; in particolare si riporta uno stralcio dello studio *Chiomonte 2025* dove sono riassunte le principali e diverse iniziative/attività realizzabili/attuabili ricorrendo in larga misura ai previsti fondi compensativi:



A riguardo ed a completamento/adequamento di quanto sopra prosegue, parallelamente allo studio “Chiomonte 2025: azioni per lo sviluppo territoriale”, la predisposizione dei progetti preliminari sulla base dei quali si possono richiedere i corrispondenti e specifici finanziamenti in conto compensazione.

In merito, in data 19 agosto 2017 il Sindaco di Chiomonte, previa specifiche delibere di Giunta (l’ultima assunta il 21 luglio 2017), ha confermato, durante un incontro con la popolazione che, 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; è quindi il caso che il CIPE intervenga, fra l'altro, per "compensare" quanto sopra finanziando gli investimenti sul territorio orientati alle tecnologie di risparmio energetico ed alla produzione di energie da fonti rinnovabili (mini idroelettrico, FTV, solare, cippato, ecc).

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.

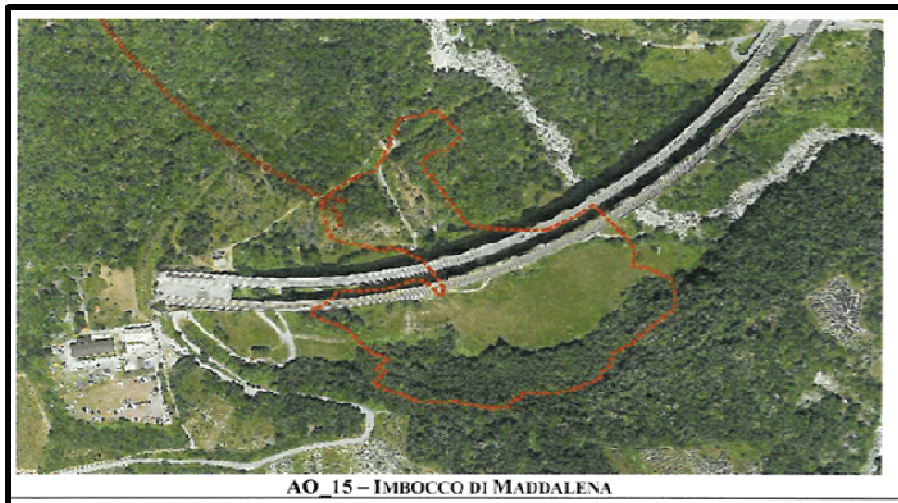
Tale approccio di accompagnamento e di integrazione coordinata tra opera e territorio trovava poi definitivo riscontro (linee guida, di attuazione e di indirizzo) nel documento Smart Susa Valley, promosso dall'Osservatorio e citato a pag. 158 della sintesi non tecnica del 2013, in linea, tra il resto, 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 procedura 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, del materiale di scavo estratto; il probabile sostanziale 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). Si pone in evidenza che le notevoli modifiche correlate alla variante di cantiere non hanno mutato nulla circa le precedenti indicazioni su scelte a vantaggio dei territori ora alleggeriti da pesanti impatti; parimenti su Chiomonte, ora decisamente "impattata", nulla si dice al riguardo.

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 NLTL.

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).

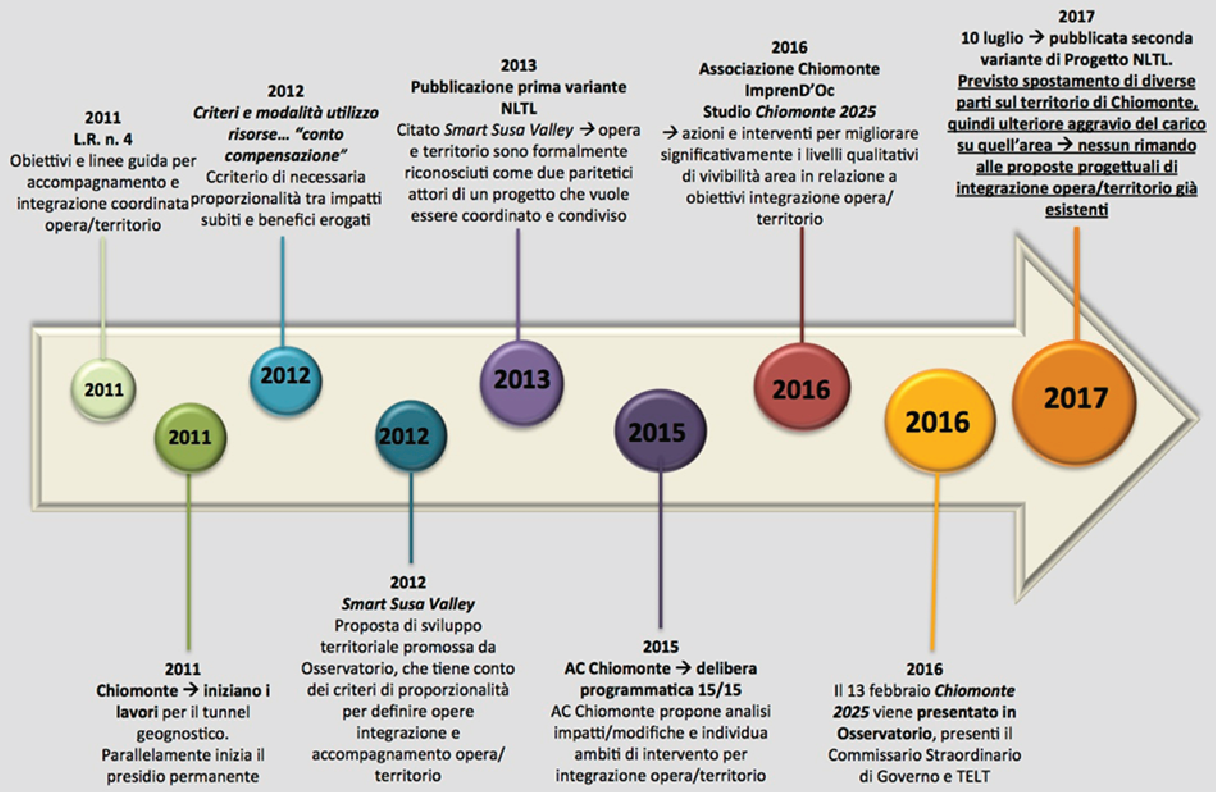
L'assunto di partenza utilizzato per la formulazione di tale documento (oggi, tra l'altro, in fase di prosecuzione) era quello di trasformare una contraddizione in una risorsa. La contraddizione consisteva nel fatto che Chiomonte ospitasse una parte (allora non particolarmente importante) della realizzazione 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 anche 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 di Chiomonte (località 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, dai SIA precedenti a quello di 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 subito 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 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 stagionalizzato);**
- **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 NLTL.**
- **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 per chi si reca nell’area per motivi turistici e/o escursionistici. 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 del progetto che ci pare opportuno riportare letteralmente qui di seguito:**

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

“Nonostante il cantiere per la realizzazione della NLTL 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 cippato (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 NLTL (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, l'adeguamento, 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 significativa percorrenza in galleria e 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 importante 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, CO², 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, sul loro territorio (senza spese per carico, trasporto e scarico), parte dello smarino estratto, per l’asfaltamento delle strade o per le piste montane o similari. 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?;**
- **A quanto ammontano i previsti investimenti NLT (passati e futuri) complessivamente correlati al cantiere di Chiomonte?**
- **Deve partire da subito la piena collaborazione di TELT per integrare e monitorare le diverse variabili inerenti il PAES-C di Chiomonte (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 (passata e) prevista discontinuità prodotta dalla presenza del cantiere NLT (consumi energetici - idrocarburi, risparmi energetici, LED, ecc) e “bilanciamenti” ricorrendo al risparmio energetico ed 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 “incidenza” ed andranno a “impattare” ulteriormente la percezione paesaggistica di Chiomonte che 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, “lanci” 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.** A pag. 92 della sintesi non tecnica si evince come “L’area in questione è caratterizzata dagli imponenti viadotti dell’A32, del Cantiere di Maddalena Ovest già in essere e quindi della presenza di aree già compromesse come anche l’eliporto a Colombera...Dunque dal punto di vista percettivo, benché l’area sia collocata al centro di una depressione morfologica compressa in prossimità della confluenza tra il torrente Clarea e la Dora Riparia che ne abbassa certamente il grado di percezione visiva, si tratta, comunque, visibile da alcuni punti di fruizione sia statica che dinamica: rete sentieristica esistente, area archeologica di Chiomonte, strada del Frais... In generale si può affermare che si tratta di un’area caratterizzata da una bassa/media sensibilità paesaggistico-percettiva”. Si chiedono in merito maggiori chiarimenti perché tale affermazione ci sembra risultare “pericolosa” in quanto ci pare equivalga ad affermare che in un luogo caratterizzato da una bassa/media sensibilità paesaggistico-percettiva valga meno l’obiettivo di valorizzazione, tutela e recupero ambientale, rispetto a un luogo caratterizzato da media/alta sensibilità paesaggistico percettiva.
- **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 completamente 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 di energia elettrica del vecchio impianto di Chiomonte). Ciò contribuirebbe alla ricostituzione dell’ecosistema della Dora, mentre ad oggi le portate in Dora a Chiomonte 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 pare prevista l’eliminazione della vecchia e obsoleta 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 CO² - 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?;
- **Cumulo di “effetti ambientali” correlato alla NLTL.** Si domanda: quale sia la scelta che motiva lo spostamento del canale di ventilazione dal pk 47.999 al pk 52.156, considerando che, con lo spostamento in zona la Maddalena (rispetto alla Val Clarea), il camino sarà posto da un’area più decentrata a un’area più frequentata/antropizzata (aree agricole e turismo escursionistico/culturale);
- **Cumulo di “effetti ambientali” correlato alla NLTL.** Si riporta da pag. 56 della sintesi non tecnica “sono state riscontrate concentrazioni di arsenico superiori ai limiti di soglia... la natura di tali concentrazioni è verosimilmente legata a fenomeni idrotermali, pertanto ci si aspetta che tali anomalie siano distribuite anche in corrispondenza del Tunnel di Base e della galleria di Maddalena 2, estratto in corrispondenza di questo particolare settore geologico, e che lo smarino debba essere trattato come rifiuto speciale”. Sic chiedono maggiori chiarimenti in merito a tali affermazioni con particolare attenzione per la possibilità di contaminazione delle falde acquifere.
- **Variazione degli impatti ambientali.** Ci si riferisce alla tabella di sintesi della variazione degli impatti ambientali rispetto al progetto Definitivo approvato, a pag. 64 della sintesi non tecnica. 12 dei 14 elementi esaminati indicano una variazione peggiorativa per il territorio di Chiomonte. Inoltre, a ognuna di queste voci segue specifica scheda esplicativa di riferimento,

tranne che per quanto riguarda la voce “salute pubblica”, che risulta identificata da una variazione lievemente peggiorativa. Si richiedono maggiori e puntuali chiarimenti in merito.

- **Variazione degli impatti ambientali.** Rispetto a quanto indicato alle pp. 66 e 67 della sintesi non tecnica in merito a elementi quali “Radon” e “radioisotopi naturali”, si chiede quale monitoraggio sia previsto sulla popolazione in fase di cantiere e di esercizio.
- **Variazione degli impatti ambientali.** Rispetto a quanto indicato alle pp. 68 della sintesi non tecnica. Si richiedono maggiori approfondimenti circa la quantità e la qualità di sorgenti naturali e della modifica di disponibilità quantitativa e qualitativa delle acque sorgive e di scorrimento, superficiali e profonde;
- **Variazione degli impatti ambientali.** A pag. 74 della sintesi non tecnica si evince come “per caratterizzare lo stato attuale della componente atmosfera sono stati analizzati i documenti redatti da Arpa Piemonte, Provincia di Torino e Regione Piemonte, con particolare riferimento a... 2016, 2015, 2013” → Si chiedono maggiori chiarimenti e dati relativi alla situazione dell’area ante operam, vale a dire prima del 2011.
- **Variazione degli impatti ambientali.** Alle pp. 76 e 77 della sintesi non tecnica → Si richiedono maggiori approfondimenti circa gli aspetti meteorologici estremi raggiunti in alcune recenti stagioni, unitamente alla previsione di impiego di acqua per il controllo delle polveri generate dalle attività. Si richiede inoltre un approfondimento sulle stime dei fenomeni di punta e sulle conseguenti azioni di previsione e mitigazione. Il riferimento all’“anno meteorologico tipo” è corretto dal punto di vista metodologico, ma insufficiente per mettere in chiaro fin da ora il da farsi in caso di necessità.
- **Variazione degli impatti ambientali.** Alle pp. 76 e 77 della sintesi non tecnica si evince come “i due scenari relativi all’anno 5, con il massimo delle attività di scavo sovrapposte e all’anno 7, quando sarà attivo anche il cantiere presso l’imbocco... Lo studio indica un incremento delle concentrazioni di inquinanti atmosferici molto localizzato intorno alle aree di lavoro... con valori massimi che si presentano nelle immediate vicinanze delle aree di cantiere al più dell’ordine del 18% del valore limite di legge... il solo indicatore che, in particolari condizioni meteorologiche, potrebbe superare il valore limite fissato dal D. Lgs. 155/2010 è il 90° percentile delle concentrazioni medie giornaliere PM10, nelle immediate vicinanze dei cantieri... mentre persiste il superamento del valore limite pari a 30 mg/m³ nei punti più prossimi delle aree urbanizzate, in conseguenza dei valori di fondo attualmente presenti.” → Si ricorda che in quelle immediate vicinanze c’è la maggior area agricola di Chiomonte. Si richiedono maggiori chiarimenti in ragione del fatto che nell’area posta nelle immediate vicinanze del cantiere si trovano le aree agricole di Chiomonte (aree perciò quotidianamente frequentate dagli agricoltori), si tratta di una zona a forte/potenziale valenza turistica (trekking, *bouldering*, area archeologica, ecc.).
- **Variazione degli impatti ambientali.** A pag. 84 della sintesi non tecnica si evince come “da tali verifiche è emerso... rudere di rilevanza storica”. Si chiedono maggiori approfondimenti e chiarimenti circa la natura di tale edificio di rilevanza storica, anche in considerazione del fatto che ci si trova all’interno di un’area archeologica di notevole rilevanza.
- **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?;
- **Cumulo di effetti ambientali correlato alla NLTL.** Rispetto alle dichiarate sollecitazioni proposte dall'Osservatorio verso la "continua ricerca della qualità intesa sia in termini architettonico paesaggistici che di funzionalità delle opere", rileviamo quanto segue: 1) eliporto di fianco a edificio medievale (Colombera); 2) smantellamento area archeologica (sito e museo), senza garantirne e favorirne alcuna destinazione territoriale; 3) appesantimento e ulteriore e definitiva compromissione paesaggistica della Vallata con costruzione svincolo per trasporto camion da Chiomonte a Salbertrand, al momento non destinato a viabilità pubblica.
- **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 "feeder".** 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, coinvolgere nei lavori le imprese/artigiani/professionisti locali, 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)** → a questo proposito si evince l'aumento dell'area di cantiere NLTL di ulteriori 4,5 ettari rispetto all'estensione attuale. Il maggior consumo di suolo impone quindi di fatto l'impossibilità di effettuare qualsiasi progetto di recupero agricolo in quelle aree (storicamente deputate e riconducibili, al contrario, a tali attività);
 - 3) **la concretizzazione delle finalità, ed azioni volte 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, su stimolo del Commissario di Governo, 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” (ad esempio in DL e Direzione di cantiere) 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.

CONCLUSIONI

Oggi una parte non indifferente della popolazione di Chiomonte è “No TAV”; in ogni caso la sostanziale totalità della medesima popolazione ritiene che il paese da sempre rispettoso delle Istituzioni e, coerentemente, delle scelte sovra comunali non sia stato adeguatamente considerato dalle stesse, ricevendo solo scarsa o insufficiente attenzione. In sostanza, una gestione quanto meno diligente delle “compensazioni” NLTL, avrebbe certamente portato ad una situazione completamente diversa rispetto a quella attuale, di cui Chiomonte costituisce la sua più evidente rappresentazione: tensioni sociali, proteste e manifestazioni anche violente, ingenti risorse finanziarie assorbite dalla “sicurezza” di persone e cose, declino accelerato del paese con relativo e significativo abbattimento minimo della popolazione, nonché del valore economico di terreni e di edifici. La mancata attuazione dello strumento “compensativo”, in sostanza il “non fare” quanto funzionale ad un’efficace integrazione dell’opera con il territorio, ha comportato infatti un costo notevole sotto i diversi punti di vista, oltre quelli sociali. Solo per le spese di presidio/controllo esercitato dai militari/forze dell’ordine si sono già spesi più di 20 milioni di €. Causa certa di ciò la presenza del cantiere di Chiomonte, unico in Italia da più di 6 anni per la realizzazione del tunnel di Base (TdB) della NLTL, definito sito strategico di interesse nazionale (con presidio dell’esercito), e del relativo controllo delle forze dell’ordine di una rilevante area, esterna ed adiacente al “sito strategico”, sottratta alla libera fruizione. Quest’ultima superficie di notevole e variegato interesse locale, economico, turistico, sportivo, culturale e simbolico per la popolazione.

Nel contempo si constata che altri paesi mantengono pressoché invariati i benefici compensativi previsti, mentre Chiomonte decisamente più impattato dalla variante di progetto non trovano nel SIA in esame, a sostanziale differenza dai precedenti, interventi volti al miglioramento della qualità della vita, così come chiaramente previsto dalla normativa vigente (vedere allegato 1), peraltro sottesa a quella dell’UE ed a direttive o prassi internazionali (ad es: ESIA).

Questo mentre in futuro, senza interventi straordinari, peggiorerà ulteriormente la qualità della vita di Chiomonte. Non si vuole certamente qui ridimensionare la rilevanza dei temi e degli argomenti tecnici progettuali, ma si ritiene doveroso ribadire quanto attiene alla qualità della vita del territorio, di cui l’Amministrazione Comunale, con la cooperazione di tutte le Associazioni locali (ed in particolare di Chiomonte ImprenD’Oc), si deve preoccupare.

Si riprendono pertanto alcuni argomenti sul tema:

- elemento di notevole perplessità proviene dalla constatazione che per Chiomonte, si ripete in forte declino, per quanto concerne la “qualità della vita” il SIA si sviluppi enumerando semplicemente gli “impatti” corrispondenti alle “varianti”, senza considerare ad esempio:
 - i pesanti pregressi impatti del cantiere NLTL che tanto danno hanno già provocato;
 - la costruzione dell’impattante stazione elettrica Alta / Media tensione;
 - la costruzione degli impattanti svincoli di cantiere SITAF per conto TELT;
- ulteriore elemento di stupore deriva dal fatto che in questo SIA non si fa il minimo cenno, salvo che per questioni “secondarie” (qualche filare di viti, ecc), a concrete misure di mitigazione, accompagnamento e compensazione limitandosi a fare affermazioni del tipo: “il tal effetto rientra entro i limiti di legge” oppure “già prima il livello di .. era elevato”;

- anche se si tratta di soli “annunci” verbali, mantengono le residue speranze di sviluppo le recenti e rinnovate precisazioni del Commissario Straordinario di Governo per la NLTL:
 - “questi 100 milioni in conto compensazioni NLTL, recentemente confermati dal Ministro Del Rio, sono destinati ai paesi ubicati nella tratta compresa fra il confine con la Francia e Bussoleno, ciò senza escludere “sfridi” dedicati a raccordare i progetti prettamente locali con altri relativi ad iniziative promosse da altri territori, ma comunque sinergici e convenienti anche per i paesi impattati”;
 - nell’ambito della tratta transfrontaliera vige il criterio della proporzionalità fra impatti subiti e finanziamenti destinati, pur dovendo ogni singolo investimento “finanziato in conto “compensazioni” NLTL” risultare sostenibile, durevole e quindi coerente con il documento Smart Susa Valley (vedere allegato 17), che è stato predisposto a cura dell’Osservatorio (presieduto attualmente dall’arch. Paolo Foietta);
- Importante obiettivo delle compensazioni è il miglioramento programmato a breve medio e lungo termine della qualità della vita nei territori più impattati dall’opera e Chiomonte a questo riguardo, con i suoi 6 anni di cantiere NLTL alle spalle e con i futuri ulteriori significativi impatti costituisce un “unicum”.
- Chiomonte, stando a quanto sopra:
 - auspica a breve concreti provvedimenti per dare la più ampia attuazione alla vigente legge regionale 4/2011, favorendo conseguentemente le imprese locali e l’occupazione di persone di Chiomonte che già più degli altri comuni ha subito l’emorragia di residenti e villeggianti, l’incremento degli abitanti offrendo dimora alle maestranze della NLTL;
 - chiede:
 - formali conferme circa le richieste di finanziamento già avanzate, fra cui quelle che “puntano”:
 - alla produzione di energia elettrica e termica (emissioni, CO2, ecc) da fonti rinnovabili locali a parziale compenso di quella utilizzata al cantiere;
 - alla riqualificazione del patrimonio immobiliare pubblico e privato (progetto PIRIPIC);
 - alla riqualificazione del patrimonio agricolo/enogastronomico; sviluppo economico e turistico stagionalizzato;
 - chiede inoltre conferma che quanto sta predisponendo (progetti e studi in corso) per ottenere le compensazioni previste ed attese non si riveli un inutile spreco di fatica e di risorse.

Chiomonte ha sempre assunto un atteggiamento coerente, anche per quanto attiene la NLTL, alle scelte sovracomunali, ma per ragioni prima illustrate si trova ora in una situazione di notevole imbarazzo in quanto delle più volte annunciate compensazioni dopo diversi anni non ha alcun concreto riscontro. Ferma restando l’attuale situazione, sono quindi possibili e probabili prossime prese di posizioni (delibere di Consiglio Comunale) di legittima contrarietà all’opera nell’interesse della popolazione rappresentata.

CONCLUSION SUMMARY

Il comune di Chiomonte, con la collaborazione dell'associazione Chiomonte ImprenD'Oc, in data 07.09.2017 ha già inviato alla Conferenza dei Servizi della Regione Piemonte le prime Osservazioni al progetto di variante.

Con riserva di approfondire, di integrare ed anche di modificare il presente documento, richiamando qui tutto quanto prima espresso, si fa di seguito 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 di cantiere;**
 - **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. 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.

- **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).

Si veda a riguardo di quanto sopra il progetto *“Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale”*.
- 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 attuato 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 richiedono 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.



Comune di Chiomonte

Città Metropolitana di Torino

ORIGINALE

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 78

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO TECNICO DELLE OSSERAZIONI DA PRESENTARE AL GOVERNO IN MERITO AL PROGETTO DI VARIANTE IN OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE N. 235 DEL 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, PRESENTATO DALLA SOCIETA' TUNNEL EURALPIN LYON TURIN SAS AI SENSI DEGLI ART. 166 E SEG. 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 07.09.2016) E 183 E SEG. DEL D. LGS. 163/2006.

L'anno **duemiladiciassette**, addì **quindici**, del mese di **settembre**, alle ore **11:00** nella solita sala delle adunanze, regolarmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

Cognome e Nome	Carica	Presenti	Assenti
OLLIVIER Silvano	SINDACO	X	
MIRAVALLE Carlo	VICE SINDACO	X	
BARETTA Alessandro Giovanni	ASSESSORE		X
		Totale Presenti:	2
		Totale Assenti:	1

Partecipa alla seduta il Segretario Dott. BORODAKO Alessandro.

Preso atto che gli intervenuti sono in numero legale, assume la presidenza OLLIVIER Silvano.

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione sull'argomento ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

LA GIUNTA COMUNALE

Richiamati i seguenti documenti:

- prot. 2956 del 10.07.2017. Progetto in variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della deliberazione CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino - Lione - sezione internazionale - parte comune italo francese - sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano (CUP C11J05000030001),
- prot. 3030 del 14.07.2017. 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, presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin sas ai sensi degli articoli 166 (e seguenti) del D. lgs. 163/2006, come richiamato dal comma 5 dell'art. 169 del D. lgs. 163/2006 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del D. lgs. 163/2006, convocazione prima riunione conferenza di servizi e organo tecnico regionale,
- prot. 3142 del 25.07.2017. Trasmissione della bozza del verbale della conferenza di servizi di cui sopra,
- prot. 3324 del 07.08.2017. Richiesta di proroga del termine di sessanta giorni per poter presentare osservazioni da parte dell'Ente scrivente,
- prot. 3463 del 18.08.2017. Sollecito di risposta alla richiesta sopra esposta da parte del Sindaco,
- prot. 3513 del 24.08.2017. Convocazione seconda riunione conferenza di servizi,
- prot. 3515 del 25.08.2017. Richiesta di spostare i termini di avvio dei procedimenti amministrativi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
- prot. 3580 del 01.09.2017. Invio testo definitivo del verbale della prima riunione di conferenza di servizi del 19.07.2017,
- prot. 3629 del 06.09.2017. Riscontro note di richiesta proroga termini acquisite al protocollo regionale e trasmesse dal Comune di Giaglione, dal Comune di Salbertrand, dal comune di Chiomonte e dalla Unione Montana Alta Valle Susa,
- prot. 3661 del 07.09.2017. Osservazioni in merito alla presentazione del nuovo progetto della linea NLTL,
- prot. 3695 dell'11.09.2017. Richiesta all'associazione Chiomonte ImprenD'OC di trasmettere il documento inerente le osservazioni condivise con l'Amministrazione Comunale;

Considerato che la documentazione progettuale è stata resa disponibile nei giorni seguenti il 10.07.2017, con consegna dei supporti digitali all'Ente, nonché attraverso la pubblicazione sul sito del Ministero dell'Ambiente e della società TELT;

Dato atto che si tratta di circa 1400 elaborati da visionare nei sessanta giorni, in applicazione della normativa vigente, e ipotizzandosi la possibilità di integrare, eventualmente, le osservazioni allegate, considerata anche la proroga dei termini di consegna accordata dopo la seconda conferenza dei servizi del 29.08.2017;

Sentite le risultanze del Sindaco in merito alle ultime tre riunioni indette dalla "Presidenza del Consiglio dei Ministri – Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino – Lione" – Gruppo di lavoro "Variante di cantierizzazione" di cui si allega bozza dei verbali del 04.09.2017, dell'11.09.2017, del 14.11.2017;

Non essendo necessari i pareri richiesti dall'art. 49 del D. Lgs. 267/2000 in merito alla regolarità tecnica e contabile del Responsabile dell'Area Amministrativo contabile;

Dato atto che il Segretario comunale ha svolto l'attività di assistenza giuridico amministrativa;

Con voti unanimi favorevoli espressi in forma palese

D E L I B E R A

Di approvare il documento inerente le osservazioni, allegato alla presente e facente parte integrale dello stesso, elaborato dal Sindaco in collaborazione dei professionisti dell'associazione "Chiomonte ImprenD'OC" di Chiomonte, via Vittorio Emanuele, 34.

Di dare mandato al Sig. Sindaco di proseguire le analisi e le verifiche in essere con l'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino – Lione, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Di inviare il documento sopra richiamato ai Ministeri competenti ed a tutti gli Enti partecipanti alla conferenza dei servizi competente.

Successivamente la Giunta, stante l'urgenza, con votazione unanime e palese

D E L I B E R A

Di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, 4 c. del D. Lgs. 267/2000.

Del che si è redatto il presente verbale che viene approvato e sottoscritto.

Del che si è redatto il presente verbale che viene approvato e sottoscritto

IL SINDACO
OLLIVIER Silvano

IL SEGRETARIO
Dott. BORODAKO Alessandro

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

n. reg. 375

Il sottoscritto Segretario Comunale del Comune di Chiomonte attesta che la presente deliberazione viene pubblicata sul sito informatico di questo Comune per quindici giorni consecutivi dal 22/09/2017 al 07/10/2017, così come prescritto dall'art. 124 c. 1 del D. Lgs. 18.8.2000 n. 267 e dall'art. 32, comma 1 della L. 18.06.2009, n. 69.

Chiomonte, 22/09/2017

IL SEGRETARIO
Dott. BORODAKO Alessandro

22/09/2017

Il Sottoscritto Segretario Comunale del Comune di Chiomonte, visti gli atti di ufficio, attesta che la presente deliberazione:

- è stata affissa all'Albo Pretorio Comunale per 15 giorni consecutivi dal 22/09/2017 al 07/10/2017 come prescritto dall'art. 124 del D. Lgs. 18.8.2000 n. 267 senza reclami;
- è stata comunicata in elenco con lettera in data 22/09/2017 il primo giorno di pubblicazione, ai signori capigruppo consiliari così come prescritto dall'art. 125 del D. Lgs. 18.8.2000 n. 267 (il relativo testo deliberativo è stato messo a disposizione presso la sede Comunale - Ufficio Segreteria);
- è divenuta definitivamente esecutiva il giorno _____ decorsi i dieci giorni dalla avvenuta pubblicazione (art. 134 comma 3 del D. Lgs. 267/2000);

[_____] è stata dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134 comma 4 del D. Lgs. 267/2000).

Chiomonte, _____

IL SEGRETARIO
Dott. BORODAKO Alessandro