

**ATTO DI NOTIFICA**

Ai sensi dell'art. 6 della Convenzione di Aarhus del 25.11.98 (Legge n. 108 del 2001) e art. 6 della Direttiva 2011/92/UE come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE

L'Unione Montana Valle Susa, con sede in Bussoleno (TO) in Via Trattenero 15, in persona del Presidente e legale rappresentante pro tempore, Ing. Sandro Plano, elettivamente domiciliato ai fini del presente atto in Torino presso lo studio dell'Avv. Massimo Bongiovanni sito in Via Moretta n. 1 (pec. massimobongiovanni@pec.ordineavvocatorino.it ),

in riferimento al Progetto Definitivo Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione (CUP C11J05000030001)

**ESPONE QUANTO SEGUE**

**1 Stato del procedimento e responsabilità decisionali**

- 1.1 Con riferimento alla procedura ai sensi del D.Lgs. 163/2006 (cosiddetta procedura “Legge Obiettivo”), inerente l’approvazione tecnica, con relativa Valutazione di Impatto Ambientale (in seguito VIA) e la relativa autorizzazione di spesa, del Progetto Definitivo del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, come depositato dalla società Lyon Turin Ferroviaire (in seguito indicata come *LTF*), indicato con la seguente dicitura: “Progetto Definitivo prima fase del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese, tratta in territorio italiano (CUP C11J05000030001)” (in seguito indicato come *Progetto Definitivo*):
- 1.2 alla data attuale il suddetto procedimento (di cui al punto 1.1) risulta in corso, in attesa di deliberazioni di competenza del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (in seguito indicato come *CIPE*), da assumere sotto la diretta responsabilità dei suoi membri, cui è notificata la presente;
- 1.3 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) sono assunte sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, sotto il diretto controllo del relativo Capo Dipartimento, cui è notificata la presente;
- 1.4 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) sono altresì assunte sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici e della Struttura Tecnica di Missione, sotto il diretto controllo dei relativi Capo Dipartimento e Capo Struttura, cui è notificata la presente;
- 1.5 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) necessitano, come requisito ed elemento fondamentale, del Parere di compatibilità ambientale, a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, n. 1674 del 12 dicembre 2014 “Procedura di VIA Speciale ex rtt. 166 e 167, comma 5 e Procedura di Verifica di Ottemperanza ex art. 166, comma 3 e art. 185, comma 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Nuovo Collegamento Ferroviario Torino Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano-Progetto Definitivo di 1^ fase – Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della Direttiva UE 337/85 e s.m.i., del D.Lgs. 163/2006 (artt. 167 e 182 e segg.) relativamente alle parti variate rispetto al progetto Preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011 (CUP C11J05000030001)”;
- 1.6 che il sopracitato Parere di compatibilità ambientale (di cui al punto 1.5) è altresì emesso sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dalla Direzione generale per le valutazioni ambientali, sotto il diretto controllo del suo Direttore e del

Responsabile del procedimento, cui è notificata la presente, nonché dei membri della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, cui la presente è inviata per conoscenza;

- 1.7 che le succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) necessitano, come requisito ed elemento fondamentale, della Deliberazione della Giunta Regionale della Regione Piemonte, n. 12-358 del 29 settembre 2014, "Valutazioni di competenza regionale ex artt.166,167,168 c.4 ,170,171,182 e seguenti D.lgs 163/06 e art.18 l.r.40/98 e smi relativamente al Nuovo Collegamento Ferroviario Torino Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano- Progetto Definitivo di 1^ fase e risoluzione delle interferenze- Progetti Definitivi di rilocalizzazione di Autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura (CUP C11J05000030001)";
- 1.8 che la sopracitata Deliberazione della Giunta Regionale della Regione Piemonte (di cui al punto 1.7) è altresì emessa sulla base degli atti espletati, dei documenti predisposti e delle valutazioni tecniche e procedurali svolte dalla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica, sotto il diretto controllo del suo Direttore e del Responsabile del Procedimento, cui è notificata la presente, nonché dalla Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio, sotto il diretto controllo del suo Direttore, cui è altresì notificata la presente;
- 1.9 che la validità delle succitate deliberazioni del CIPE (di cui al punto 1.2) è subordinata al controllo preventivo di legittimità esercitato dalla Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato presso la Corte dei Conti, sotto il diretto controllo del suo Presidente di Sezione, cui è notificata la presente.

#### RILEVATO CHE

## **2 Incompletezza del progetto e inadeguatezza al livello di progettazione definitiva**

- 2.1 la consistenza delle opere sottoposte ad autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE (di cui al punto 1 e relativi alinea) è precisata nel Progetto Definitivo (di cui al punto 1.1), in particolare nel documento LTF "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (rif. PD2 C30 TS3 0053A AP NOT) che costituisce parte integrante e fondamentale del Progetto Definitivo in corso di valutazione;
- 2.2 dalle informazioni riportate nella sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1) emerge con chiara evidenza che le opere per le quali si richiede l'autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE sono localizzate in larga parte in Francia (circa 46 km su 57 totali) e in misura minore in Italia;
- 2.3 in particolare la sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1), recita testualmente (punto 1, da pag. 3/22 a pag. 4/22): "*Per quanto concerne la stima del costo della tratta in territorio francese, questa risulta al momento basata esclusivamente sull'attualizzazione del costo di PP2 2010 tramite l'indice francese di revisione prezzi TP05b (Lavori in sotterraneo con scavo meccanizzato, +7% tra il gennaio 2010 ed il gennaio 2012)*", nella quale la dicitura "PP2 2010" indica il Progetto Preliminare oggetto della Deliberazione CIPE 3 agosto 2011, n. 57/2011;
- 2.4 da tale esplicita indicazione contenuta nella sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1), è del tutto evidente come per le opere previste in territorio francese non risulti presentata una progettazione definitiva bensì esclusivamente una progettazione preliminare;
- 2.5 l'assenza di tale elemento è comprovata dalla stessa LTF nel suo Progetto Definitivo, ove indica l'impossibilità di fare riferimento ad una progettazione definitiva per il computo del costo di costruzione delle opere lato Francia, il quale risulta infatti indicato solo in termini di "*stima*" "*basata esclusivamente sull'attualizzazione del costo*" dedotto da una progettazione preliminare;

- 2.6 quindi il progetto unitario dell'opera, attualmente sottoposta ad autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE, risulta in realtà costituito in prevalenza dalla medesima progettazione preliminare già approvata in linea tecnica dalla Deliberazione CIPE n. 57/2011, senza che siano riscontabili elementi aggiuntivi idonei a rendere tale documentazione valevole come progettazione definitiva;
- 2.7 viceversa la progettazione definitiva riguarda esclusivamente un'aliquota minoritaria delle opere previste, ovvero quelle inerenti soli 11 km attesi in territorio italiano su 57 totali;
- 2.8 ne consegue che, allo stato attuale, non risulta presente una progettazione definitiva delle opere necessarie alla realizzazione del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese", come indicate da LTF nella documentazione progettuale posta in valutazione, fatta eccezione per la piccola porzione in territorio italiano;
- 2.9 pertanto il progetto sottoposto ad autorizzazione tecnica del CIPE (di cui al punto 1) risulta aver raggiunto il livello richiesto di progettazione definitiva per meno del 20% dell'estensione delle opere, malgrado sia contestualmente richiesta allo stesso CIPE l'autorizzazione di spesa per circa il 60% del costo delle opere (come illustrato al punto 2).

### **3 Indeterminatezza del costo di progetto a carico dello Stato Italiano**

- 3.1 l'esatta determinazione del costo a carico dello Stato Italiano per la realizzazione del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese" dipende dalla ripartizione delle spese tra Italia e Francia, rigidamente definita dell'Accordo Internazionale stipulato il 30 gennaio 2012 (ratificato dalla L. 23 aprile 2014, n. 71);
- 3.2 nel sopracitato Accordo Internazionale (punto 3.1), il testo dall'art. 18 recita testualmente: *"Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese."*;
- 3.3 pertanto il *"costo stimato nel progetto definitivo"*, ovviamente riferito all'intero complesso di opere previste in Francia e in Italia, costituisce l'elemento fondamentale per il calcolo della ripartizione delle spese (di cui al punto 3.1) e, quale diretta conseguenza, del costo a carico dell'Italia;
- 3.4 allo stato attuale è tecnicamente impossibile conoscere tale *"costo stimato nel progetto definitivo"*, non essendo presente una progettazione definitiva complessiva dell'opera (come ampiamente illustrato al punto 2);
- 3.5 l'unico dato di costo oggi disponibile (ancorché non utilizzabile per i motivi di cui al punto 3.4) è riportato da LTF nella sopracitata "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (punto 2.1), che indica (punto 1, da pag. 4/22 a pag. 7/22) *"un totale di 8449 M€, in valore 1° gennaio 2012"*, ripartiti in 2444 milioni di euro per opere in Italia e 6005 milioni di euro per opere in Francia, oltre a 395 milioni di euro come costi del promotore pubblico;
- 3.6 ne consegue che il costo attribuito da LTF all'opera risulta per 2/3 calcolato su una progettazione preliminare, ovvero di livello inadeguato rispetto a quello previsto sia dall'attuale procedura in corso al CIPE (di cui al punto 1.1) sia nell'Accordo Internazionale Italia-Francia (di cui ai punti 3.1 e 3.2).

### **4 Indeterminatezza del contributo dell'Unione Europea**

- 4.1 è noto che ad oggi non esiste alcuna decisione in merito all'assegnazione di contributi finanziari a carico del bilancio dell'Unione Europea per le opere che sono oggetto del Progetto Definitivo di cui alla procedura attualmente in corso al CIPE (di cui al punto 1.1), né tantomeno una loro quantificazione;

- 4.2 il “contributo dell’Unione Europea”, come indicato nell’Accordo Internazionale Italia-Francia (di cui ai punti 3.1 e 3.2), fa riferimento al bando di finanziamento “Connecting Europe Facility (CEF) – Transport - Core Network Corridors”, recentemente emesso dalla Commissione Europea;
- 4.3 i termini di presentazione delle domande di finanziamento al bando sopracitato (punto 4.2) scadranno il prossimo 26 febbraio 2015; è del tutto evidente che l’esito di tale bando sarà comunicato solo dopo un ampio e articolato processo di valutazione da svolgere nei mesi successivi, attraverso specifiche decisioni della Commissione Europea nella quale saranno indicati i progetti ammessi a finanziamento e l’effettiva entità dei fondi a loro assegnati;
- 4.4 fino all’emissione delle specifiche decisioni della Commissione Europea (di cui al punto 4.3), è impossibile, sia amministrativamente che tecnicamente, garantire la presenza di un qualsivoglia “contributo dell’Unione Europea” e tantomeno quantificarne l’importo;
- 4.5 è noto che la ridotta disponibilità finanziaria assegnata al bando sopracitato (punto 4.2) rende altamente improbabile l’assegnazione di un contributo pari al 40% del costo totale delle opere previste nel Progetto Definitivo di cui alla procedura attualmente in corso al CIPE.

## **5 Elevata probabilità di maggiori costi di progetto a carico dello Stato Italiano**

- 5.1 pertanto è evidente l’ulteriore indeterminatezza del costo a carico dello Stato Italiano per la realizzazione del “Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione, Parte Comune italo-francese”, essendo questo pari (come sancito nell’ Accordo Internazionale di cui al punto 3.2) al 57,9% della differenza di importo tra il “costo stimato nel progetto definitivo”, ad oggi sconosciuto (come illustrato al punto 3), e l’ipotetico “contributo dell’Unione Europea”, di cui si ignora l’effettiva presenza ed entità (come illustrato al punto 4);
- 5.2 questa forte indeterminazione si aggiunge all’ulteriore voce di costo a carico dello Stato Italiano definita dall’Accordo Internazionale Italia-Francia (di cui al punto 3.1) per la realizzazione delle opere sottoposte ad autorizzazione tecnica e di spesa del CIPE (di cui al punto 1.1);
- 5.3 tali costi ulteriori sono quantificati nella misura della metà dei costi aggiuntivi eccedenti l’ “importo certificato” relativo al “costo stimato nel progetto definitivo”, come sancito dal sopracitato art. 18 dell’Accordo Internazionale (di cui punto 3.2);
- 5.4 è noto che l’esatta quantificazione dell’ “importo certificato” relativo al “costo stimato nel progetto definitivo” è ignota, non essendo stata ad oggi espletata e conclusa alcuna attività di certificazione da parte di “un terzo esterno”, come da requisito precisato all’art. 18 dell’Accordo Internazionale (punto 3.2) e come rilevato dallo stesso CIPE nella Delibera 23/2012 “Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: assegnazione di risorse alle “Opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale nel quadro del piano di accompagnamento dell’opera”. Informativa al CIPE sull’esito del negoziato tra i governi italiano e francese per la realizzazione della suddetta linea (CUP C11J05000030001)”, che, al 4° capoverso del punto 2, “PRENDE ATTO” che la ripartizione del costo della sezione transfrontaliere sarà “stimata sulla base del progetto definitivo in corso di elaborazione e validato-certificato da un soggetto esterno indipendente”;
- 5.5 ne consegue che, essendo sconosciuto l’ “importo certificato” relativo al “costo stimato nel progetto definitivo”, ad oggi risulta tecnicamente impossibile definire un criterio oggettivo per capire il valore del quale lo Stato Italiano dovrà accollarsi la metà dei costi aggiuntivi, e valutare la congruità del loro importo.

## 6 Indeterminatezza del “costo a vita intera” a carico dello Stato Italiano

- 6.1 tra i requisiti per procedere all’autorizzazione di spesa sul Progetto Definitivo (di cui al punto 1.1), la Deliberazione CIPE n. 57/2011 individua (punto 1, comma 3) la presentazione del *“dossier di valutazione aggiornato, previsto dal contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell’opera”*, di cui è responsabile il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (secondo le responsabilità specificate al punto 1);
- 6.2 il requisito sopracitato (punto 6.1) è necessario in relazione all’osservanza alle disposizioni di cui alla L. 23 dicembre 2009, n. 191, art. 2, commi 232, 233 e 234, in base alle quali *“il progetto definitivo dell’opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell’intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali”*;
- 6.3 la quantificazione dei sopracitati *“fabbisogni finanziari annuali”* consiste nella definizione del cosiddetto “costo a vita intera” dell’opera, nel quale è necessario computare tutti gli oneri aggiuntivi derivanti dalla revisione prezzi, dagli oneri finanziari per il reperimento dei capitali per l’esecuzione dell’opera e dagli imprevisti, nonché per le indeterminazioni di tipo geologiche o dovute alla mancata risoluzione delle interferenze nel Progetto Definitivo (di cui al punto 10.2);
- 6.4 il *“Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”*, è stato modificato con successivo Accordo tra le medesime parti siglato il 5 dicembre 2014;
- 6.5 il sopracitato Accordo (di cui al punto 6.4) è espressamente dedicato all’aggiornamento della *“stima del costo – quota Italia – dell’intervento Nuova linea Torino-Lione, riportato nella Tabella C “Partecipazioni societarie”, pag. 58 (codificato con il codice CUP C11J0500003001)”* che viene *“aggiornata a 5.676 milioni di euro”*;
- 6.6 nel medesimo Accordo (di cui al punto 6.4) il costo a carico dello Stato Italiano, per le opere del Progetto Definitivo, è indicato come *“Realizzazione opera principale (quota Italia): 4.822 milioni di euro”*;
- 6.7 l’importo sopracitato di *“4.822 milioni di euro”* non costituisce un “costo a vita intera” come richiesto dalla citate disposizioni della L. 23 dicembre 2009, n. 191, in quanto non contiene alcun elemento di aggiornamento di prezzi, oneri e imprevisti, essendo tale importo *“al netto dell’adeguamento monetario da valutare fra Italia e Francia”* come confermato nello stesso Accordo del 5 dicembre 2014 (di cui al punto 6.4);
- 6.8 pertanto ad oggi risultano sconosciuti il “costo a vita intera” e i relativi *“fabbisogni finanziari annuali”* per la realizzazione delle opere del Progetto Definitivo di cui si richiede l’autorizzazione di spesa al CIPE (di cui al punto 1.1), essendo rinviati ad una successiva e temporalmente indeterminata valutazione di competenza sovranazionale;
- 6.9 l’*“adeguamento monetario”* comporta considerevoli incrementi di costo, tenuto conto che la *“Tabella C “Partecipazioni societarie”, pag. 58 del “Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014”* (di cui al punto 6.4) riporta un “costo a vita intera” per *“Nuova Linea Torino-Lione (interventi prioritari – quota Italia)”* pari a 7.789 milioni di euro, ovvero con un aumento atteso di 2.113 milioni di euro (+37%) rispetto a quanto ora indicato alla decisione del CIPE;
- 6.10 l’importo pari a 7.789 milioni di euro risulta essere calcolato mediante l’applicazione di un tasso di aggiornamento annuo del 3,5%, valore del tutto coerente con le linee guida per la valutazione e verifica degli investimenti pubblici, nonché perfettamente coincidente con i calcoli svolti dal Commissario straordinario del Governo per l’asse ferroviario Torino – Lione (Analisi Costi-Benefici, Quaderno 8, pag. 29) e con i tassi di aggiornamento indicati dalla stessa LTF nel suo Progetto

Definitivo (“Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento” - rif. PD2 C30 TS3 0053A AP NOT, pag. 4/22).

## **7 Indeterminatezza della competenza di RFI per la definizione del “costo a vita intera” a carico dello Stato Italiano**

- 7.1 a margine della *“Tabella C “Partecipazioni societarie”, pag. 58 del “Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014”* (di cui al punto 6.4) si precisa testualmente che *“la Legge n. 71 del 23 aprile 2014 ha ratificato l’Accordo Italia-Francia del 30 gennaio 2012 secondo il quale l’intervento sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico”*;
- 7.2 risulta quindi del tutto evidente che il *“costo a vita intera”* e i relativi *“fabbisogni finanziari annuali”* devono essere quantificati all’interno del sopracitato *“specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico”*;
- 7.3 viceversa, la società Rete Ferroviaria Italiana non risulta direttamente competente in merito alla specifica realizzazione della *“Nuova Linea Torino-Lione (interventi prioritari – quota Italia)”*, come precisato nel *“Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014”* (di cui al punto 6.4);
- 7.4 ad oggi non si ha notizia della costituzione di alcun soggetto *“Promotore Pubblico”*, come definito nell’art. 6 dell’Accordo Internazionale (punto 3.1); pertanto è del tutto assente il requisito della quantificazione del *“costo a vita intera”* e dei relativi *“fabbisogni finanziari annuali”*, come richiesti dalla L. 23 dicembre 2009, n. 191, in merito alle opere del Progetto Definitivo di cui si chiede autorizzazione di spesa al CIPE (di cui al punto 1.1).

RILEVATO INOLTRE CHE

## **8 Mancata ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 57/2011**

- 8.1 il CIPE con Delibera n. 57/2011 del 3.8.2011 pubblicata in G.U. il 22.11.11 approvava il Progetto Preliminare depositato dalla società LTF in data 10.8.10, subordinandolo al rispetto di 222 prescrizioni e raccomandazioni;
- 8.2 il CIPE con Delibera n. 23/2012 del 23.3.12 pubblicata in G.U. il 23.8.12 recepiva gli esiti dell’Accordo italo francese del 31 gennaio 2012, permettendo che la redazione del PD riguardasse la tratta fino a Bussoleno rinviando il tratto fino a Chiusa San Michele (area di allaccio alla cosiddetta tratta nazionale) a fasi e accordi successivi;
- 8.3 appare quindi pacifico che il Progetto Definitivo debba rispettare interamente le prescrizioni e le raccomandazioni di cui alla Delibera 57/2011, almeno per quanto riguarda la sezione transfrontaliera fino a Bussoleno;
- 8.4 a dicembre 2013 la società LTF ha depositato spontanee integrazioni, unicamente dedicate alle interferenze di Autoporto Sitaf e Guida Sicura. A giugno 2014 la stessa LTF ha depositato altre integrazioni progettuali, sia sul Progetto Definitivo sia sulle due interferenze sopra citate, a seguito delle richieste della Regione Piemonte del 12.7.13 le cui risposte sono state sollecitate dal Presidente della Commissione Nazionale VIA il 6.3.14;
- 8.5 nel documento *“PD2 C30 TS3 2000 A APNOT Guida alle risposte alle domande”* in più occasioni il proponente dichiara di non rispondere alle richieste di integrazioni, adducendo svariate motivazioni. Tali mancanze - e molte altre - non hanno trovato soluzione alcuna perché questi due unici depositi di integrazioni non sono stati seguiti da altri. La Regione Piemonte, nella sua Delibera n. 12-358 del

29.9.14, pur esprimendo positiva intesa, segnala molte prescrizioni non ottemperate e richieste di integrazioni non esaudite. La Commissione Nazionale VIA, nel suo Parere n. 1674 del 12.12.14, dichiara un elevato numero di prescrizioni “non ottemperate” o “parzialmente ottemperate” e un altrettanto elevato numero di integrazioni “non esaustive” o “parzialmente esaustive”;

- 8.6 pertanto, è dimostrato che il progetto definitivo non ha ottemperato alle prescrizioni del CIPE e non rispetta i dettami previsti dall’All. XXI del Codice Appalti in vigore. Rinviare ogni soluzione alla successiva fase progettuale (progetto esecutivo) non è rispettoso delle norme vigenti e causerà aumento dei costi e allungamento dei tempi di realizzazione dell’opera.

## 9 Insufficiente Valutazione di Impatto Ambientale

- 9.1 ad aprile 2013 LTF ha depositato il “Progetto definitivo 1ª fase del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo/francese, tratta in territorio italiano”. In realtà si tratta del progetto definitivo di una parte della tratta in territorio italiano, precisamente quella che va dal Confine di Stato all’interconnessione di Bussoleno. Rispetto al progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera 57/2011, manca la tratta da Bussoleno a Chiusa San Michele che prevede, tra altre opere, l’importante galleria dell’Orsiera di 19 km;
- 9.2 secondo i proponenti, tale esclusione sarebbe stata giustificata dal CIPE che, nelle delibere 57/2011 e 23/2012, ha autorizzato la realizzazione per fasi, seguendo uno studio di fattibilità predisposto da LTF su incarico della CIG. Questa interpretazione appare arbitraria rispetto alla VIA. Infatti il CIPE ha autorizzato il “fasaggio” della NLTL solamente in riferimento alle fasi di costruzione. [Delibera CIPE 57/2011: “... nell’ultima riunione della Commissione intergovernativa, tenutasi il 6 luglio 2011, le delegazioni dei due Paesi hanno concordato che «con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l’Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell’infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il principio della realizzazione per fasi e che, in particolare, il Progetto Definitivo dovrà prevedere lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell’opera in due fasi»”. Delibera CIPE 23/2012: “In aderenza alle risultanze dello studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della Commissione intergovernativa, la Società LTF dovrà preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione così come indicato nell’informativa di cui alla presa d’atto, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare.”];
- 9.3 Le valutazioni ambientali devono per legge essere effettuate sull’intera opera. In tal senso, si è consolidata una giurisprudenza di merito, le cui sentenze sono state più volte richiamate dalla Comunità Montana Valli Susa e Sangone ai soggetti oggi in indirizzo. Il progetto sotto esame conferma invece lo spezzettamento delle valutazioni di ogni fattore, espressamente vietato dalle norme italiane e europee;
- 9.4 le valutazioni ambientali devono, per legge, analizzare gli impatti cumulati eventualmente generati non solo dall’opera proposta ma anche da altri progetti contigui o contemporanei. Il progetto sotto esame non rispetta tali norme, come indica la stessa CT VIA nel Parere 1674 sopracitato, quando scrive “... si richiede di valutare gli impatti cumulativi rispetto al contesto in cui si inserisce la NLTL” (risposte 10/9, 44/18 e 53/5);
- 9.5 le Valutazioni di Incidenza non sono state eseguite preliminarmente rispetto alle altre valutazioni (comprese le analisi costi-benefici) come invece impone la legge (“Il procedimento di valutazione d’incidenza è previo rispetto a qualsiasi procedimento autorizzatorio o concessorio inerente la realizzazione del progetto e costituisce presupposto necessario per il rilascio delle successive autorizzazioni, nulla osta, pareri o altri atti di analoga natura, da acquisire ai fini della realizzazione e dell’esercizio dell’opera o intervento”, D.P.R. 16.11.01, n. 16/R: “Disposizioni in materia di procedimento di valutazione d’incidenza” art. 4). Nel procedimento in esame, non solo sono state

effettuate a valle delle altre valutazioni, ma spesso sono richieste dai responsabili del procedimento come semplici integrazioni;

- 9.6 le Valutazioni di Incidenza del progetto in esame non rispettano il contenuto obbligatorio che devono analizzare ai sensi del D.P.R. 357/1997 All. G;
- 9.7 le Valutazioni di Incidenza del progetto in esame non analizzano la complementarietà con altri piani o progetti, come invece richiesto dalle norme in vigore;
- 9.8 la descrizione e la valutazione dell'opzione zero, espressamente prevista da tutte le normative, è mancante del tutto o superficiale. In qualche caso il proponente dichiara esplicitamente di non analizzarla. Il ricorrente spezzettamento dei progetti e la continua elusione dell'opzione zero causano la creazione di opere "invarianti" espressamente vietate dalle vigenti normative.

#### RICHIAMATE INFINE

### **10 Obiezioni di utilità e segnalazioni di criticità tecniche**

- 10.1 tutte le numerose e documentate obiezioni relative all'utilità dell'opera, nonché tutte le segnalazioni di criticità tecniche inerenti il Progetto Preliminare approvato con Deliberazione CIPE n. 57/2011 e il Progetto Definitivo attualmente in corso di valutazione, sono state ripetutamente inviate dalla Comunità Montana Valli Susa e Sangone ai soggetti oggi in indirizzo;
- 10.2 in particolare, le segnalazioni inerenti la completa ed esaustiva disamina e risoluzione di tutte le interferenze con il Progetto Definitivo, la relativa analisi tecnica sul piano progettuale e di Valutazione di Impatto Ambientale, a livello almeno comparabile a quello dedicato alla risoluzione delle singole interferenze di rilocalizzazione di Autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura, come richiamate nella sopracitata Deliberazione della Giunta Regionale (di cui al punto 1.7), sono state ufficialmente consegnate ai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente nel corso della Conferenza dei Servizi svoltasi a Roma il 10.3.14, poi inviate tramite posta elettronica certificata (protocollo CMVSS 0002249 – 10.8.5 del 18.3.14 ore 10.21) e infine nuovamente consegnate personalmente al Ministro delle Infrastrutture durante l'incontro di Roma del 21 gennaio u.s.

#### **TUTTO CIO' PREMESSO**

considerato che ad oggi sono stati completamente disattesi dal Governo italiano gli art. 6 della Convenzione di Aarhus e l'art. 6 della Direttiva UE<sup>1</sup> del 2011 ed, in particolare, è stata disattesa la prescrizione di cui al paragrafo 5 dell'art. 6 della Direttiva UE del 2011 che prevede l'espletamento di una "indagine pubblica" o dibattito pubblico sull'utilità e compatibilità ambientale dell'opera de quo,

si invitano i destinatari della presente a tenere debitamente in considerazione quanto sopra esposto e a dare immediata esecuzione alla richiamata Convenzione internazionale e Direttiva UE nonché a precisare la sostenibilità finanziaria della opera citata da parte dello Stato italiano previa imparziale analisi dei costi e benefici.

---

<sup>1</sup> Direttiva 2011/92/UE come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE.



La notifica del presente atto costituisce, nei confronti dei destinatari, conoscenza legale, formale e sostanziale dei retroestesi fatti, circostanze, attività ed osservazioni.

Eleggo domicilio ai fini del presente atto presso lo studio dell' Avv. Massimo Bongiovanni sito in Torino Via Moretta n. 1 ( pec. massimobongiovanni@pec.ordineavvocatitorino.it ).

Bussoleno (TO), 13 febbraio 2015

**Il Presidente dell'Unione montana**

Sandro Plano



**RELATA DI NOTIFICA**

Ad istanza come sopra io sottoscritto Ufficiale Giudiziario addetto all'Ufficio Unico Notifiche presso la Corte D'Appello di Torino ho notificato il retroesteso atto in copia conforme all'originale quanto:

**Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) in persona:**

**del Presidente del Consiglio dei Ministri**

**On.le Matteo RENZI**

Palazzo Chigi, Piazza Colonna, 370 , 00187 ROMA ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Vice Presidente On.le Pier Carlo Padoan, Ministero Economia e Finanze**

Via XX Settembre, 97, 00187 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Segretario On.le Luca Lotti**

Via della Mercede 9, 00187 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Ai membri del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) in persona:**

**Ministro delle infrastrutture e dei trasporti On.le Maurizio Lupi**

Piazzale Porta Pia, 1, 00198 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**

**On.le Gianluca Galletti**

Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Capo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) ,**

**Cons. Ferruccio Sepe**

Via della Mercede 9, 00187 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Capo Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture**

**Arch. Paolo Emilio Signorini**

Via Nomentana, 2, 00161 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Direttore Generale per le Valutazioni Ambientali,**

**Dott. Mariano Grillo**

Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Responsabile Divisione II - Sez. VI - Opere Legge obiettivo e Osservatori ambientali**

**Dott. Carlo Di Gianfrancesco**

Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**

**Dott. Guido Monteforte Specchi**

Viale Cristoforo Colombo, 44, 00147 ROMA, ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Alla CORTE DEI CONTI**

**Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato**

Via A. Baiamonti, 25 - 00195 Roma , ed ivi a mezzo del servizio postale ai sensi di legge

**Alla REGIONE PIEMONTE in persona:**

**Direttore Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Trasporti e Logistica, Arch. Luigi Robino**

Corso Bolzano, 44, 10121 TORINO, ed ivi a mani di

**Responsabile del Procedimento – Settore Infrastrutture Strategiche**

**Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Trasporti e Logistica, Ing. Gabriella Giunta**

Corso Bolzano, 44, 10121 TORINO, ed ivi a mani di

**Direttore Ambiente, Governo e Tutela del territorio, Ing. Stefano Rigatelli**

Corso Bolzano, 44, 10121 TORINO, ed ivi a mani di