

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio**  
Servizio V.I.A. – Valutazione di Impatto Ambientale  
Commissione Speciale opere strategiche  
Via Cristoforo Colombo n. 44  
00147 ROMA

Roma, 7 Aprile 2003

**Osservazioni in merito agli Studi di Impatto Ambientale relativi alle infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla Legge Obiettivo n. 443/2001, presentati in data 7 marzo 2003 da parte di RFI e LTF hanno dato avvio alla procedura di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. n. 349/1986.**

**Nodo di Torino: Potenziamento tratta Bussoleno - Torino e cintura merci Bussoleno.  
Tratta confine di Stato Italia/Francia – Bruzolo.**

Legambiente Onlus presenta le proprie osservazioni all'interno del documento della Comunità Montana della Bassa Val Susa e Val Cenischia della quale condivide appieno i contenuti.

Il presente documento inquadra le motivazioni sul merito dello studio di impatto ambientale e ribadisce la richiesta di prorogare di 30 giorni i termini per la presentazione delle osservazioni, come richiesto dalla Comunità Montana e dalle Associazioni ambientaliste, per l'impossibilità di accedere alla documentazione depositata presso i Ministeri e la Regione se non con notevole ritardo pari a oltre la metà dei giorni a disposizione per l'accesso agli atti e la presentazione delle osservazioni, a norma delle Leggi vigenti.

Legambiente ritiene che non sussistano i presupposti per una decisione in merito ai progetti in oggetto, sia per un difetto di motivazione e di informazioni rispetto ai contenuti di carattere funzionale, tecnico e finanziario che rispetto agli stessi approfondimenti presentati attraverso lo SIA. La scelta di accelerare le decisioni in merito alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione hanno portato a presentare i progetti a prescindere da qualsiasi confronto con il territorio.

Com'è noto in tutti i Paesi europei progetti di questa rilevanza vengono definiti attraverso un processo che evidenzia chiaramente obiettivi funzionali, che descrive approfonditamente le problematiche tecniche e ambientali, ma soprattutto che le presenta e discute pubblicamente. La VIA rappresenta l'ultimo passaggio di verifica delle ricadute ambientali della soluzione progettuale, dove approfondire le soluzioni tecniche, evidenziare eventuali interventi di mitigazione, compensazione, valutando specifiche alternative possibili. D'altronde è questo il senso delle Direttive europee 85/337CEE e 97/11/CEE in materia di valutazione di impatto ambientale dei progetti pubblici e privati.

E' evidente che ci troviamo in condizioni molto differenti. Questa fase di valutazione del progetto è l'unica in cui verranno coinvolti i cittadini nel presentare osservazioni. Vincola a realizzare questa specifica soluzione senza possibilità di modificarla o di realizzarla per successive fasi.

Questo aspetto è molto grave perché ci troviamo di fronte a un progetto complesso, di cui le due opere attualmente in VIA sono solo una parte, oltretutto per nulla utili da sole a rafforzare il trasporto ferroviario merci e passeggeri lungo la direttrice Torino-Lione.

Come è noto il Governo francese per problemi di bilancio e per comprensibili priorità di collegamento internazionali nutre forti dubbi rispetto all'investimento sul costosissimo nuovo tunnel di base.

Le opere nel tratto italiano non hanno alcun senso se slegate da una soluzione trasportistica organica. Inoltre particolarmente rilevanti sono le motivazioni di carattere finanziario legate a progetti onerosissimi. Negli stessi elaborati presentati da RFI si dice che con interventi di adeguamento la linea esistente può almeno raddoppiare la propria capacità mentre il rischio di saturazione al 2010 potrà avvenire solo nei confronti di una crescita dei flussi oggi non credibile per i dati esistenti. Inoltre la stessa soluzione progettuale con una nuova linea sia merci che passeggeri di lunga distanza ha come probabile conseguenza che non verrà nei prossimi anni effettuato alcun intervento di adeguamento della linea esistente e in prospettiva l'abbandono della linea esistente da parte dei treni passeggeri. Per l'integrazione tra le due linee appare sbagliata l'interconnessione a Caprie proprio perché per il ruolo di trasporto merci della linea nuova risulta più utile una soluzione in valle, vicina a Torino.

E' dunque necessario stabilire un quadro coordinato nel tempo di interventi in grado di rafforzare la direttrice, anche attraverso nuove infrastrutture, ma la priorità per rispondere alla domanda di trasporto nei prossimi anni sta nell'adeguamento della linea, e chiarire anche le risorse a disposizione che oggi non appaiono in grado di portare a compimento le opere. Non ha invece alcun senso da un punto di vista trasportistico realizzare le suddette infrastrutture in assenza di tali condizioni. Per quanto riguarda infine le stime presentate di crescita della domanda queste, come dimostrato nelle osservazioni della Comunità Montana, non trovano alcun riscontro oggettivo nelle serie storiche precedenti e nel rapporto finale dell'Advisor.

Legambiente ritiene indispensabile che la Commissione VIA richieda ai proponenti chiarimenti e integrazioni in assenza delle quali non sussistono le condizioni minime per una decisione di tale importanza.

E' rilevante, ma evidente conseguenza del nuovo iter semplificato previsto dalla Legge Obiettivo, che le proposte di cantierizzazione, le cave e le discariche presentino un rilevantissimo impatto sul territorio, e una superficiale conoscenza degli ambiti interessati. Questi aspetti dovevano essere discussi con il territorio interessato prima della valutazione in Commissione VIA.

In fede,

**Ermete Realacci**  
Presidente nazionale *Legambiente*