

Infrastrutture Strategiche L. 443/01 (Legge Obiettivo). “Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune nel territorio italiano”. Progetto preliminare e studio di impatto ambientale artt. 165, 182 e segg. del DLgs 163/2006 e s.m.i. ed art. 18 della L.R. 40/1998 e s.m.i.

OSSERVAZIONI

Alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennaio 2011.

Approvate con delibera della Giunta della Comunità montana del 15 marzo 2011, n. 31.

IL PRESIDENTE
Sandro Plano



INDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. PREMESSA | 3 |
| 2. QUESTIONI LEGALI..... | 3 |
| 2.1. LEGITTIMITÀ DEL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE | 3 |
| 2.2. LEGITTIMITÀ DELLA PROCEDURA DI AFFIDAMENTO | 4 |
| 3. SVINCOLO DI CHIOMONTE | 5 |
| 3.1. NUOVO SVINCOLO PROVVISORIO SU A32 LOC. MADDALENA (CHIOMONTE)..... | 7 |
| 3.2. REALIZZAZIONE DI UNO SVINCOLO SU A32 A CHIOMONTE (LOCALITÀ MADDALENA) | 8 |
| 3.3. IPOTESI 1 (SVINCOLO AD ESCLUSIVO UTILIZZO DI CANTIERE) | 9 |
| 3.4. IPOTESI 2 (SVINCOLO DEFINITIVO) | 9 |
| 3.5. IPOTESI 3 (SVINCOLO DEFINITIVO – SOLUZIONE ALTERNATIVA) | 9 |
| 4. ALTERNATIVE DI RIUTILIZZO E VALORIZZAZIONE DEL MATERIALE DI SCAVO IN ESUBERO..... | 10 |
| 4.1. BILANCIO DEGLI INERTI | 10 |
| 4.2. RIUTILIZZO DEL MATERIALE..... | 12 |
| 5. ALTERNATIVE DI TRASPORTO SMARINO PER FERROVIA..... | 13 |
| 6. RUMORE, POLVERI E ASPETTI AMBIENTALI | 15 |
| 6.1. ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE | 15 |
| 6.2. IMPATTO ACUSTICO DEL TRASPORTO DEL MARINO SU FERROVIA..... | 16 |
| 6.3. PROBLEMATICHE INDOTTE DAL PIANO DI CARICO DELLO SMARINO SUI CONVOGLI | 18 |
| 6.4. IMPATTO ACUSTICO SUI RICETTORI | 18 |
| 6.5. POLVERI, USO DI SUOLO E ASPETTI IDROGEOLOGICI | 19 |
| 7. AMBIENTE..... | 20 |
| 8. ASPETTI SANITARI | 22 |
| 9. CONCLUSIONI..... | 23 |

1. PREMESSA

La Società LTF S.p.A., in seguito alle osservazioni scaturite dalle Conferenze dei servizi convocate dalla Regione Piemonte ha presentato in data 24 gennaio 2011 la documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS. Gli elaborati consistono in quattro fascicoli che descrivono le varianti ai progetti del cunicolo esplorativo della Maddalena e della Tratta internazionale del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione.

Occorre evidenziare che a fronte di una progettazione preliminare consegnata agli atti degli Enti locali interessati dal tracciato, dai cantieri, dagli impianti accessori e dalle discariche, discutibile per molti aspetti, ma certamente dettagliata e circostanziata, la documentazione di corredo alle varianti proposte è di un livello di dettaglio non adeguato ai contenuti a corredo delle varianti proposte. E' bene ricordare che tali varianti non sono di modesta entità, ma riguardano un totale stravolgimento del sistema di riutilizzo e collocazione a dimora di importanti quantità di marino con riflessi sulle linee ferroviarie esistenti e sul coinvolgimento di diverse amministrazioni comunali sinora non interessate dal progetto.

Va anche ribadito che non risulta coerente con le dichiarazioni dell'Osservatorio di una "Governance unitaria del progetto" l'esame del progetto della tratta internazionale disgiunto da quello della tratta nazionale. Ciò premesso si espongono le seguenti considerazioni sulla documentazione resa a disposizione di questa Comunità Montana:

2. QUESTIONI LEGALI

Per quanto riguarda le attività messe in atto dalla Società LTF (Lyon Tourin Ferroviaire) per la realizzazione del "cunicolo esplorativo" de La Maddalena sito nel Comune di Chiomonte (To) facente parte della nuova linea AV/AC Torino-Lione, parte comune Italo/Francese, tratta in territorio italiano, si ritiene che gli atti presentino vizi di legittimità in contrasto alla vigente normativa sui contratti pubblici nonché dei principi comunitari in materia di approvvigionamenti e concorrenza e in particolare:

- ◆ del procedimento di approvazione del progetto definitivo dell'opera in oggetto ai sensi dell'articolo 166 del Codice dei Contratti pubblici.
- ◆ dell'affidamento dell'appalto con procedura negoziata ad un raggruppamento di imprese già affidatario di opera analoga.

2.1. Legittimità del procedimento di approvazione

LTF ha avviato il procedimento in oggetto ai sensi dell'art.166 del D.Lgs 163/2006 e cioè di una "norma speciale" applicabile solo alle opere incluse nel "Programma delle Infrastrutture Strategiche" definito con la delibera Cipe 121/2001 e dalle successive modifiche ed integrazioni.

Nell'avviso pubblico con il quale si è avviato il procedimento, LTF dichiara testualmente: "Che il cunicolo esplorativo de La Maddalena è progettualmente necessario ai fini della realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione che rientra nell'ambito del primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la programmazione Economica (CIPE)".

Risulta invece che l'opera, nel 2006, a seguito dei gravi incidenti verificatisi a Venaus nel dicembre 2005, sia stata stralciata dall'ambito di applicazione della legge obiettivo.

Al riguardo si segnala che in data 4 luglio 2008 il CIPE deliberava la richiesta di una Relazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con la quale fornire una puntuale verifica sullo stato di attuazione della legge obbiettivo, impegnando, fra l'altro, lo stesso Ministero: *“a trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze, anche in vista della predisposizione del disegno di legge finanziaria 2009, un prospetto in cui vengano dettagliati gli interventi da attivare nel prossimo triennio e la quota da imputare alle risorse destinate all'attuazione del Programma, ..”*. Di detta Relazione il CIPE prendeva atto nella seduta del 6 marzo 2009 e a pag. 24 della stesa si legge: *“Sulla base della rilevazione effettuata, il costo totale delle opere approvate dal CIPE è pari a circa 116,8 miliardi di euro, al netto del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione, opera stralciata dal perimetro (2), ...”*. In nota (2) veniva specificato: *“Al riguardo si noti che il Consiglio di Stato, VI Sez., con la sentenza n. 4482 del 23.8.2007 ha dichiarato improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello proposto dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, nel presupposto che il progetto di realizzazione per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nell'alveo delle procedure ordinarie ex art.81 del DPR 616/1977”*.

2.2. Legittimità della procedura di affidamento

Il progetto definitivo in oggetto, quantifica il valore delle opere da realizzare (per una galleria della lunghezza di 7,5 Km e del diametro di 6 metri) in Euro 164.342.457,74>>. Nella specificazione puntuale delle diverse voci di costo per la voce più consistente si dichiara che: *“per opere civili in sotterraneo ed allo scoperto Euro 93.374.841,50 valorizzato a ottobre 2004, come da dichiarazione giurata del progettista Andrea Pigorini (...), che ha realizzato la progettazione del cunicolo geognostico della Maddalena; che tale valore risulta dagli elaborati progettuali consegnati al Committente in data 7 agosto 2009;”*.

La ragione per la quale il Progettista attesti un costo a ottobre 2004 per un progetto consegnato il 7 agosto 2009 è spiegabile in un solo modo. Nel 2004, esattamente il 3 agosto, veniva pubblicato sulla gazzetta europea il bando di gara per l'affidamento del “cunicolo esplorativo” di Venaus, gara aggiudicata, il 18.01.2005, ad un raggruppamento di imprese, con Mandataria l'impresa cooperativa CMC (mandanti: Strabag AG, Cogeis Spa, Bentini Spa, Geotecna Progetti Spa), per un importo complessivo pari ad Euro 84.342.414,21 (per una galleria della lunghezza di 10 Km e del diametro di 6 metri). Risulta quindi del tutto evidente, ad avviso degli scriventi, che il Progettista ha di fatto tradotto nel nuovo progetto quanto contenuto nel capitolato di appalto del cunicolo esplorativo di Venaus, opera analoga ma a tutti gli effetti differente dalla nuova sia per l'imbocco previsto, Chiomonte anziché Venaus, sia per il tracciato, in toto differente, sia per la lunghezza, 2,5 Km più corta, sia per le condizioni temporali e di mercato del suo eventuale affidamento.

A norma dell'articolo 2, comma 3 del D.Lgs 27 dicembre 1988, l'esattezza delle allegazioni che formano lo studio di impatto ambientale, è attestata da dichiarazione giurata resa dal responsabile dello studio. Nel caso in esame tale dichiarazione è stata rilasciata dall'architetto Pietro Romani il 31 luglio 2009, in qualità di: *“Coordinatore e responsabile scientifico dello Studio di Impatto ambientale relativo alla Variante Tecnica, cunicolo esplorativo la Maddalena, ai sensi degli artt. 38 e 47 del DPR 28/12/2000, n. 445.”*.

Pare dunque che la nuova opera venga considerata da LTF come semplice *Variante Tecnica* del vecchio progetto per cunicolo esplorativo con imbocco previsto a Venaus, progetto comunque abbandonato.

Con la definizione formale di “variante tecnica” si aggirano le norme europee e nazionali sull'affidamento dei contratti pubblici, affidando con semplice procedura negoziata la nuova opera al raggruppamento di imprese con Mandataria la CMC.

Ci si chiede dunque se LTF abbia già affidato o intenda affidare senza alcuna procedura ad evidenza pubblica la nuova opera in oggetto. E' infatti del tutto evidente che quella già affidata o che probabilmente si intende affidare a trattativa privata è comunque una nuova opera, da realizzare in un sito ed in un anno totalmente diversi da quelli per i quali è stata espletata la gara per l'affidamento della galleria di servizio di

Venaus. Di certo si tratta di un'opera del tutto simile, ma ai fini della concorrenza anche se fosse la stessa identica opera, l'indizione di una gara a evidenza pubblica, ad avviso degli scriventi, non può in alcun modo essere aggirata.

3. SVINCOLO DI CHIOMONTE

Riferimento elaborati:

- ◆ *“Nuovo svincolo provvisorio su A32 Loc. Maddalena (Chiomonte) (Commissione VIA – Richiesta N. 1)”*
PP2 C30 TS3 1011 0 PA NOT
- ◆ *“Realizzazione di uno svincolo su A32 a Chiomonte (Località Maddalena) (Commissione VIA – Richiesta N. 1 C)”* Senza codice.

Occorre premettere che è estremamente difficile da un punto di vista tecnico, esprimere considerazioni sull'argomento in oggetto poiché il progetto pubblicizzato (a mezzo stampa) dello svincolo autostradale di Chiomonte si riduce, oltre ad alcune pagine descrittive, a stralci planimetrici (in una scala che si presume prossima al valore 1:4000) illustranti con tre schizzi altrettante ipotesi alternative.

Si stigmatizza quindi il fatto che, anche se a livello preliminare, una tale problematica venga affrontata in modo così poco approfondito. Detta problematica, tra l'altro, non nasce “oggi” con il progetto preliminare della NLTL ma trova origine già nel recente passato.

Tralasciando le osservazioni formulate a suo tempo dalla Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone al Progetto Definitivo del Cunicolo Esplorativo della Maddalena, si può riprendere la Deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte 07/10/2010 n° 54-768 “Espressione delle valutazioni di competenza regionale ai sensi degli articoli 167 c 5, 168, 182, 183, 184 e 185 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del Progetto Definitivo (variante tecnica) “Cunicolo Esplorativo del La Maddalena” e relativo Studio di Impatto Ambientale.

Di questa delibera, emessa a fronte di un progetto presentato dallo stesso proponente l'opera, cioè LTF, si riportano testualmente alcuni stralci relativi all'argomento in oggetto:

a) *“... come richiesto dal Comune e ripetutamente sollecitato dall'Osservatorio, il Progetto Preliminare dell'opera principale (sic!) predisporrà il progetto di uno svincolo permanente, direzione da e per Torino, per consentire l'istadamento diretto sull'Autostrada di tutte le eventuali successive movimentazioni di personale e materiali che potranno essere determinate da ulteriori attività (camino di ValClarea, eliminazione del marino del tunnel di base, attività di soccorso, manutenzione, ecc.)”.*

b) *“Da sempre l'amministrazione comunale ha indicato come unico modo per raggiungere e servire l'area del cantiere quello di realizzare uno svincolo autostradale da e per Torino, adeguatamente interconnesso (sic!) con la viabilità principale esistente nel Comune, in grado di rimanere in esercizio a servizio del territorio una volta terminate le opere. Tale svincolo necessita di una adeguata viabilità di supporto (sic!) in grado di integrarsi ed interfacciarsi con la viabilità principale presente in zona”.*

c) *“Da un punto di vista paesaggistico l'area, già fortemente caratterizzata dal viadotto autostradale, richiederà, ovviamente nell'ambito del SIA (sic!), uno studio specifico per l'inserimento dello svincolo che favorisca il riordino del sito e cerchi in qualche modo di mitigare il forte impatto causato dal viadotto autostradale”.*

d) *“Con lo svincolo realizzato preliminarmente all’opera (con accesso e uscita da e per Torino) sarà possibile senza ombra di dubbio far transitare sull’asta autostradale tutti i mezzi ed i materiali, non solo quelli provenienti dal cantiere, ma anche quelli diretti al servizio del cantiere, evitando con ciò ogni tentazione di utilizzare, come alternativa, la viabilità locale, ancorché vietata nell’atto di approvazione del progetto (sic!). Pertanto si sottolinea che lo svincolo è ritenuto un’opera indispensabile per tutte le operazioni di supporto al cantiere oltre che per l’uso per la popolazione locale (sic!)”.*

e) *“Su questo specifico punto, nell’ambito del G.d.L., è stata incaricata la SITAF di studiare e proporre sin da subito (siamo al 7/10/2010 n.d.r.) al tavolo dell’Osservatorio lo studio di questa soluzione. L’indispensabilità di tale opera e di quelle correlate (sic!) saranno recepite nello strumento di programmazione territoriale comunale, che dovrà essere redatto nell’ambito di un suo periodico doveroso aggiornamento”.*

f) *“La strada delle vigne (via Avanà n.d.r.) potrà essere utilizzata esclusivamente per la necessità di mobilità del personale di cantiere ...”.*

g) *“... circa lo svincolo autostradale già è stato detto e qui si sottolinea l’indispensabilità di detto collegamento, sia per le necessità di cantiere sia per l’uso post opera(m) al transito civile ordinario da parte della popolazione”.*

h) *“... pertanto si riportano le inderogabili vincolanti (sic!) esigenze di approfondimento e adeguamento progettuale ...”.*

i) *“Risulta in generale poco chiara la viabilità di cantiere ed i percorsi individuati per raggiungere lo stesso. Le previste modifiche sulla viabilità esistente non trovano riscontro progettuale né una localizzazione precisa (sic!). Il tutto, inoltre, dovrebbe essere progettato in stretto coordinamento con la ventilata ipotesi di realizzare uno svincolo sulla A32 con funzionalità provvisoria in direzione Torino con entrata in esercizio al terzo anno dell’avvio del cantiere de La Maddalena”.*

j) *“Il piano della viabilità deve considerare come accesso privilegiato il collegamento diretto tra l’area di cantiere e l’autostrada A32, escludendo l’impegno della viabilità ordinaria”.*

In estrema sintesi, dalle considerazioni della Regione Piemonte scaturisce la richiesta della progettazione e realizzazione di uno svincolo sulla A32 attivo già nella fase di cantiere (per evitare l’utilizzo della viabilità ordinaria non atta allo scopo) e idoneo, in un secondo momento a lavori ultimati, come accesso alla galleria di sicurezza ovvero aperto al normale traffico veicolare. Prima di entrare nel merito dell’analisi dei documenti forniti occorre evidenziare ulteriori criticità:

k) La preparazione del cantiere per il cunicolo esplorativo de La Maddalena comporta lo spostamento in zona di mezzi per la movimentazione delle terre e per le demolizioni; inoltre devono essere trasportate nel sito le attrezzature ed i materiali per le opere di consolidamento e sostegno dei versanti, come berlinesi e jet-grouting (solo per la realizzazione di quest’ultimo, 160 Km di colonne in j.g. di diametro Ø1000mm, saranno necessarie alcune migliaia di viaggi di betoniere), per l’installazione di tutta l’impiantistica di cantiere; per ultimo, ma non per questo meno importante, il trasporto, a pezzi, della TBM per lo scavo meccanizzato della galleria.

l) Da un punto di vista temporale quindi qualsiasi intervento viario deve essere propedeutico alle attività prima descritte, pena il non rispetto delle direttive regionali.

m) Sino a che l’opera di collegamento del cantiere alla A32 mantiene il suo carattere di provvisorietà nulla deve essere previsto per la viabilità locale; ma allorquando si passerà ad una soluzione definitiva che, oltre

che servire la zona di sicurezza, permetterà l'utilizzo pubblico, dovranno per forza essere previsti interventi sulle opere infrastrutturali esistenti.

Esaurite quindi queste premesse, per inquadrare completamente la problematica in essere, si analizzano i documenti progettuali formulando le seguenti osservazioni:

3.1. Nuovo svincolo provvisorio su A32 Loc. Maddalena (Chiomonte)

- ◆ (Commissione VIA – Richiesta N. 1) - ELABORATO PP2 C30 TS3 1011 0 PA NOT

n) Pag. 5/10 “Nel progetto per la realizzazione del cunicolo esplorativo già approvato, per minimizzare l'impatto sulla viabilità locale, è prevista la realizzazione di un collegamento diretto di cantiere alla autostrada A32 per il rifornimento dei materiali che devono provenire dall'esterno”. Allo stato dell'arte attuale, non risulta che sia mai stato presentato un progetto di uno svincolo provvisorio a servizio del cunicolo esplorativo, ma solamente delle dichiarazioni di intenti volte alla realizzazione (si ipotizza) di un collegamento sulla carreggiata Bardonecchia-Torino con ingresso e uscita per il cantiere. Questa ipotesi presupporrebbe ovviamente una parzializzazione della predetta carreggiata, per poter realizzare le corsie di decelerazione e accelerazione dei mezzi di cantiere.

o) Pag. 5/10 “Anche in questa fase (cantiere per tunnel di base n.d.r.) per la movimentazione di materiali del cantiere che come movimentazione dei materiali provenienti dagli scavi che devono essere inviati all'area industriale di Susa per la valorizzazione, o a Prato Giò per l'invio a deposito, la cantierizzazione prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'area di cantiere e la A32”. Sorgono allora le seguenti osservazioni :

- ◆ Lo svincolo descritto al punto n) non esiste più, ovvero non è tecnicamente idoneo allo scopo (*vd. punto p*) e pertanto è necessario ricostruire un nuovo svincolo provvisorio.
- ◆ In altre parti progettuali, suffragate anche da diffuse comunicazioni ai media, viene modificato il sistema di gestione del marino con l'allontanamento dello stesso, via ferrovia, verso diversi siti di discarica, con naturale conseguenza della eliminazione dei depositi temporanei (tipo Prato Giò) a servizio della teleferica verso Charrier du Paradis. Si evidenzia la citazione relativa Prato Giò.

p) Pag. 5/10 “Dato però che la quantità di materiali da movimentare è molto maggiore rispetto alle necessità del cunicolo geognostico, si è ritenuto insufficiente l'accesso previsto nella fase precedente e per la realizzazione di un accesso in grado di garantire le prestazioni necessarie”. In sintesi viene quindi realizzato, in primis, uno svincolo provvisorio per il cantiere del cunicolo esplorativo, con bassa potenzialità (concetto assolutamente non condivisibile alla luce di quanto enunciato al punto k)); tale svincolo di cantiere viene poi modificato e potenziato per far fronte ad un traffico medio pari a 122 camion per giorno (andata e ritorno) come indicato a pag. 9/10 nella tabella 2 (con valori estremi di 52 minimo e 182 massimo).

Poiché le lavorazioni paiono essere distribuite nelle 24 ore, si avrebbe un impegno, per questo svincolo, oscillante tra circa 3 camion/ora (valore minimo) e 8 camion/ora (valore massimo).

L'ipotesi quindi prospettata appare, da un punto di vista numerico, non suffragata da esigenze reali a meno che il “non conosciuto” svincolo previsto per il cantiere del cunicolo esplorativo, non sia, per propria intrinseca natura, adeguato ad alcune funzioni di cantiere.

Sempre dall'analisi della tabella 2 di pag. 9/10 si evince che l'anno caratterizzato dal maggior volume di traffico è proprio il primo, con un numero di passaggi pari a 182 mezzi/giorno (andata e ritorno). Nel primo anno, a quanto risulta dalla relazione, lo svincolo è ancora in costruzione per cui il materiale viene allontanato utilizzando lo svincolo di cantiere realizzato per il cunicolo esplorativo de La Maddalena; sorge

quindi spontaneo l'interrogativo sulla reale necessità di costruire una nuova infrastruttura che potrà entrare in esercizio solo per volumi di traffico inferiori a quelli supportati dalle opere già esistenti.

Oppure, appare più probabile l'intenzione di non parzializzare ulteriormente l'autostrada A32, parzializzazione prevista sia per la durata dei lavori del cunicolo esplorativo (56 mesi) sia per la durata stessa della costruzione dello svincolo (18 mesi). Questa potrebbe essere la logica del nuovo progetto, non certo quella relativa all'elevato numero dei mezzi in movimento nelle varie fasi temporali.

L'intero processo comporta comunque diseconomie non trascurabili.

q) Pag. 5/10 "Tale soluzione copre le esigenze di esercizio del cantiere, che necessita del collegamento con l'area industriale di Susa e il cantiere di Prato Giò". Nuovamente si cita il sito di Prato Giò. (vd. punto o)).

r) Per quanto attiene alle considerazioni sulla geometria dello svincolo si rimanda all'analisi del successivo documento.

3.2. Realizzazione di uno svincolo su A32 a Chiomonte (Località Maddalena)

♦ (Commissione VIA – Richiesta N. 1 C)" ELABORATO (senza codifica)

s) Pag. 2/9 " *Appare dunque possibile, per rispondere alla richiesta degli enti territoriali pervenuta nel quadro dei lavori dell'Osservatorio per la Torino-Lione, di ipotizzare la creazione non solo di un semplice accesso di cantiere prima e di servizio poi, ma di un vero e proprio svincolo aperto al pubblico, previo accordo con il Concessionario autostradale (SITAF) e l'Autorità concedente (ANAS)*". A differenza del documento precedentemente esaminato, ove si descriveva uno svincolo di cantiere, nasce, con questa ipotesi, una alternativa a carattere definitivo di cui non è nota assolutamente la sua collocazione temporale nel cronoprogramma della NLTL, ovvero la tempistica realizzativa.

t) Pag. 2/9 " *In ogni caso, lo sviluppo progettuale di questo svincolo nella sua configurazione definitiva, sia di servizio che aperto al pubblico, dovrà essere sviluppato dalla Concessionaria autostradale*".

"Eventuali ulteriori approfondimenti, potranno essere sviluppati, nel quadro di una convenzione tra SITAF e LTF, in parallelo con lo sviluppo del Progetto Definitivo della Nuova Linea Torino-Lione". In altre parole, oltre agli schizzi di cui si parlerà ai punti seguenti, nulla di più deve attendersi il Territorio in questa fase progettuale, rimandando il tutto al Progetto Definitivo, ovvero ad un momento progettuale nel quale le realtà territoriali avranno quasi nessuna voce in capitolo.

Appare inoltre incomprensibile e fuori da ogni logica progettuale che un aspetto tecnico così qualificante venga demandato, come stessa responsabilità progettuale con le sue ricadute economiche e di impatto sul territorio, ad una entità diversa dal proponente l'opera. Giova ricordare a puro titolo di esempio, che non progetto della linea AC Torino-Milano, 14 svincoli dell'autostrada A4 sono stati progettati (e realizzati) da TAV S.p.A. attraverso il suo General Contractor Cav.To.Mi.

u) Esame delle ipotesi alternative.

Occorre ribadire ancora una volta che non è assolutamente possibile risolvere le problematiche connesse alla progettazione di uno svincolo autostradale (nel contesto a tutti noto) con degli schizzi planimetrici su basi cartografiche in scala non definita ma solo ipotizzata dalla scrivente.

Come per stessa ammissione dei proponenti l'opera, l'infrastruttura in oggetto si colloca in un contesto particolare (viadotto autostradale in curva, con livelletta in salita procedendo da Torino verso Bardonecchia, impalcato realizzato con travi continue, pile di altezza compresa tra 20 e 50 metri, fondazioni profonde a pozzo di diametro di circa 15 metri, forte pendenza dei versanti circostanti la vallata attraversata, fenomeni di instabilità degli stessi, ecc.). Tale contesto richiederebbe pertanto, in qualsiasi fase progettuale, un esame tecnico di dettaglio (sempre proporzionato al tipo di progetto in essere) con lo scopo di individuare le problematiche e illustrare le soluzioni previste.

In altri termini ci si sarebbe aspettato di esaminare elaborati, ripetiamo anche a livello di Preliminare, che illustrassero dati di tracciamento, livellette di progetto, sezioni tipologiche nelle varie situazioni al contorno, sistemazioni dei versanti; nulla di tutto questo viene proposto, ma solo uno schizzo in una scala pari a circa 1:3900 (valore ipotizzato raffrontando gli schemi proposti con elaborati del Progetto definitivo del Cunicolo Esplorativo, come ad esempio l'elaborato PP2 MA1 ITF 0144 D PA PLA). Detto questo si evidenzia:

3.3. Ipotesi 1 (svincolo ad esclusivo utilizzo di cantiere)

Come per le soluzioni 2 e 3, la lunghezza delle rampe, relativamente alle pendenze indicate, appaiono sottostimate in quanto occorre considerare che il ponte autostradale è caratterizzato da una notevole pendenza longitudinale (2,5% circa) e pertanto le effettive rampe (in discesa per il ramo Torino-cantiere e in salita per il ramo cantiere-Torino) possono iniziare solo quando si è realizzato il "distacco" degli asfalti tra le corsie di marcia e quelle di ingresso/uscita.

Anche in questa soluzione il ricciolo (posto in prossimità dell'imbocco Est della galleria di Ramat) per il ramo Torino-cantiere è posizionato in zona a forte pendenza (con dislivelli del terreno di decine e decine di metri); questo fatto comporta la necessità di adeguate ed importanti opere di sostegno dei versanti in una zona già oggi a scarsa stabilità, come dimostrato dalle seguenti semplici considerazioni:

- ♦ presenza, in sinistra orografica del torrente Clarea di evidenti zone in frana attiva, constatazione suffragata anche dall'esame visivo delle dimensioni medie del materiale lapideo presente nell'alveo dello stesso torrente
- ♦ a presidio delle pile 2, 3 e 4 del viadotto autostradale (carreggiata Torino – Bardonecchia) vennero a suo tempo realizzate delle imponenti barriere in terra rinforzata (altezza 7 - 8 metri) per proteggere dette pile da eventuali scivolamenti di materiale proveniente dal versante ovest della valle, proprio quello interessato dai riccioli autostradali. Questo versante, a suo tempo dunque ritenuto instabile, dovrebbe oggi essere sede dei lavori infrastrutturali con "penetrazione" nello stesso per 70-100 metri (minimo); pertanto per questa soluzione (e ovviamente per l'ipotesi 2) parrebbe essere indispensabile la costruzione di un tratto in galleria artificiale per garantire la sicurezza viaria. Il tutto comunque con elevati rischi di creare una instabilità generale del versante in oggetto.

3.4. Ipotesi 2 (svincolo definitivo)

Le opere di cui al punto precedente diventano ancora più eclatanti (considerato l'aumento dell'occupazione del versante).

Dall'esame sommario della rappresentazione grafica, nell'ipotesi di scala 1:4000 circa e seguendo l'indicazione del raggio minimo di curvatura pari a 50 metri, come indicato nello schizzo, il "loop" del ramo Torino-cantiere dovrebbe avere un diametro minimo di 2,5 cm, mentre graficamente è rappresentato di ampiezza 1,5 cm; quanto sopra, vista l'orografia dei luoghi comporterà sicuramente interventi strutturali e geotecnici più importanti.

3.5. Ipotesi 3 (svincolo definitivo – soluzione alternativa)

Da un punto di vista d'impatto sui versanti è senz'altro la meno impegnativa (svilupandosi per un'estesa maggiore lungo il viadotto Clarea), ma comporta la realizzazione di due lunghi viadotti monodirezionali in affiancamento all'opera esistente con tutte le ovvie problematiche del caso.

Per le soluzioni 2 e 3 si evidenzia, essenzialmente per la rampa cantiere-Torino, l'interferenza sia in fase realizzativa, sia in fase finale, con l'area di stoccaggio terre e di installazione delle attrezzature di cantiere; interferenze senz'altro più rimarcate durante le fasi costruttive.

Infine per entrambe le ipotesi 2 e 3 (soluzione definitiva) occorre rimarcare il fatto che esse prevedono l'innesto sulla viabilità di cantiere che a sua volta si collega alla via dell'Avanà, cioè alla viabilità locale,

contraddicendo in toto le osservazioni della Regione Piemonte e le richieste degli Enti locali di cui all'inizio delle nostre osservazioni.

Senza poter entrare nel merito delle scelte ingegneristiche per la realizzazione dei viadotti in affiancamento all'opera già esistente, si segnala la necessità di dover riverificare con le attuali norme sismiche l'intera opera del viadotto Clarea che subisce importanti modifiche strutturali (con conseguenti variazioni nelle distribuzioni dei carichi e degli sforzi) per la presenza delle nuove rampe strutturalmente a essa collegate.

Particolare attenzione va riservata all'ultimo schizzo presentato da LTF ovvero quello rappresentante in un unico stralcio planimetrico le tre soluzioni.

Appare evidente che, indipendentemente dalla soluzione definitiva prescelta (2 o 3 è lo stesso), il passaggio dallo "svincolo di cantiere" (tratto rosso) a quello definitivo (verde o rosso, ripetiamo, è lo stesso) comporterebbe preventivamente la demolizione del primo per la presenza di conflittualità sia planimetrica sia altimetrica che, trattandosi essenzialmente di strutture (impalcati), non può essere in altro modo risolta.

Poiché appare inverosimile che venga prospettata da LTF una simile ipotesi, non si riesce a comprendere come tali scenari (svincolo provvisorio di cui al documento PP2 C30 TS3 1011 0 PA NOT e questi svincoli "definitivi") possano fare ragionevolmente parte di uno stesso progetto organico.

4. ALTERNATIVE DI RIUTILIZZO E VALORIZZAZIONE DEL MATERIALE DI SCAVO IN ESUBERO

- ◆ Commissione VIA – Richiesta N. 8 b, c) Riferimento elaborato PP2 C30 TS3 1082 A PA NOT

4.1. Bilancio degli inerti

Nella tabella 2 "Bilancio degli inerti" si legge in corrispondenza della dicitura "Materiale da destinare a interventi di recupero ambientale" un volume a deposito pari a 4.860.083 m³, valore derivante dai documenti progettuali del Progetto Preliminare della NLTL, tratta internazionale. Tale volume, come ricordato anche al capitolo 3.1 (Ipotesi base del Progetto Preliminare), rappresenta la quota parte del materiale scavato (escluso il materiale da indirizzare a discarica per rifiuti pericolosi) non riutilizzabile come inerte per calcestruzzo o per rilevati nell'ambito del progetto stesso.

Nella figura 1, ove sono indicati anche i volumi derivanti anche dalla Tratta Nazionale, si legge nella didascalia in grassetto "Figura 1 – Bilancio complessivo delle terre Tratta Comune + Tratta Nazionale (milioni di m³ a deposito) (dati presentati in Osservatorio Torino-Lione)", e nella nota si legge "NB: I volumi riportati nella presente slide sono espressi come valori in cumulo".

Nella Figura 1, solo per la Tratta Internazionale si legge 3,3 Mm³ di materiale valorizzabile (CL1+CL2) e 2,7 Mm³ di materiale a deposito (CL3a), a fronte di valori di cui alla tabella 2 pari a 2.716.431 m³ (CL1+CL2) e 2.143.652 m³ (CL3a) con rapporti tra questi ultimi valori ed i precedenti pari rispettivamente a 0,82 e 0,80 che, fatti salvi gli arrotondamenti del caso, rappresentano il coefficiente di compattazione indicato (sempre nella tabella 2) ovvero 0,83.

In sintesi, verificata pertanto la correttezza dei quantitativi in gioco, si evince che per i due progetti cumulati, il materiale in "eccedenza" risulta pari a 9,7 Mm³ (di cui 4,7 Mm³ valorizzabile in altri progetti e 5,0 Mm³ non idonei ad alcuno scopo e quindi da conferire a deposito). Per ottenere l'effettivo volume di materiale definitivamente sistemato, i volumi indicati devono essere moltiplicati per un coefficiente di

compattazione pari a 0,83. Infatti a pagina 16/20 si indica, in modo definitivo, che il volume totale a deposito del materiale non riutilizzato risulta pari a 7.931.083 m³.

Pertanto, sia perché i siti di stoccaggio individuati nel Progetto Preliminare non hanno capacità sufficiente per immagazzinare il premenzionato volume, sia al fine di rispondere alle richieste degli Enti Territoriali volte ad ottenere una movimentazione degli inerti meno impattante per il territorio, l'aggiornamento progettuale prevede l'individuazione, nella valle di Susa ed in zone extra-valle, di siti idonei a ricevere questo volume di circa 8 milioni di metri cubi.

I nuovi siti individuati (Cave di Montanaro – siti 11/12/13 della tabella 3, cave di Caprie e Sant'Ambrogio) presentano una potenzialità, come dichiarato al capitolo 3, pari a 4.010.000 + 260.000 + 60.000 cioè 4.330.000 m³ oppure 4.010.000 + 2.000.000 + 60.000 ovvero 6.070.000 m³ nell'ipotesi di un totale sfruttamento della zona ora occupata dalla cava di Caprie.

Per inciso si fa notare che mentre il documento in esame non prende in considerazione i siti di Torrazza Piemonte per le motivazioni descritte nella tabella 3, il documento PP2 C30 TS3 1081 A PA NOT "Alternative di trasporto marino per ferrovia e siti di destinazione – Relazione Tecnica" cita sempre Torrazza Piemonte come destinazione di parte del materiale estratto.

Forse ci sono informazioni differenti alla base dei due documenti che non paiono così sfalsati temporalmente (15/12/2010 e 21/12/2010)?

Sempre nel paragrafo 3.3 si cita il sito di Cantalupo (già presente nel Progetto Preliminare) di cui si fornisce una stima della capacità di invaso pari a 530.000 m³, differente dal valore di 720.000 m³ indicato nel già citato Progetto Preliminare in relazione alla salvaguardia di un'area umida.

A valle di queste capacità, risulta dallo studio comunque una eccedenza di materiale non riutilizzato ricompreso tra i seguenti valori:

| | Volume a deposito m ³ | Montanaro, Caprie S. Ambrogio m ³ | Cantalupo m ³ | Totale m ³ |
|----|-------------------------------------|--|-----------------------------|--------------------------|
| a) | 7.931.083 | 4.330.000 | 530.000 | 3.071.083 |
| b) | 7.931.083 | 6.070.000 | 530.000 | 1.331.083 |

Tutti valori differenti da quanto dichiarato al termine del paragrafo 3.3 ovvero 3.920.000 m³.

A parte questa discrepanza, non si riesce comunque a comprendere la seguente definizione "... 3.920.000 m³ di materiale, per il quale nel caso di impossibilità di assorbimento da parte del mercato ..." in quanto nel numero 3.920.000 m³ sono ricompresi sia i materiali CL1, CL2 riutilizzabili che CL3a non riutilizzabili.

Ancora più sorprendente è l'affermazione finale del già citato paragrafo "... si dovrebbe conservare la previsione di collocazione presso il sito di Carriere du Paradis".

A ben leggere si comprende che le ipotesi a base del progetto Preliminare (discariche di Cantalupo, Prato Giò, Carriere du Paradis, teleferica, movimentazione di migliaia di automezzi per collegare i siti estrattivi con i siti di deposito) non vengono minimamente scalfite dalla nuova soluzione ora prospettata che è stata a lungo esaltata presso i media come elemento di attenzione verso il territorio, di risoluzione di criticità per centri abitati di Susa, Vaie, Villarfocchiardo, Sant'Ambrogio). Ma poiché i numeri sono numeri e dalla semplice aritmetica nessun progetto può sfuggire, questo è il semplice risultato di non aver volutamente

presentato il progetto completo della NLTL contraddicendo, come già indicato alla pagina 8 delle osservazioni formulate dalla Comunità Montana, la Circolare del Ministro dell'Ambiente N° 15208 del 7 ottobre 1996 ove tra l'altro si legge "... appare essere necessariamente la prospettazione del progetto dell'intera opera ...".

4.2. Riutilizzo del materiale

La parte terminale del documento in esame (prg. 3.4) è dedicata alla individuazione di "possibilità di utilizzo di materiale eccedente al di fuori del progetto" con individuazione di ipotesi di allocazione spazio temporale del materiale riutilizzabile (circa il 50% , se ben interpretato, del volume a deposito pari a 8 milioni di m³ se si fa riferimento alla già citata figura 1 ovvero 4,7 milioni di m³ "valorizzabili" a fronte di 5 milioni di m³ "a deposito"). A pag. 17/20 vengono elencati i volumi in eccedenza ovvero:

| | Tratta Comune | Volume m ³ | Volume m ³ |
|----|-------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1) | Materiale CL1 | 268.685 | |
| 2) | Materiale CL2 | 2.447.746 | |
| 3) | Materiale CL3 | | 2.143.652 |
| | Tratta Nazionale | | |
| 4) | Materiale CL1+CL2 | 1.107.000 | |
| 5) | Materiale CL3 | | 1.660.050 |
| | | 3.823.431 | 3.803.702 |
| | | Totale | 7.627.133 |

Questo valore (7.627.133) risulta differente da quanto prima enunciato (7.931.083) ed è suddiviso in due parti pressoché equivalenti, cioè circa 3,8 Mm³ di materiale "valorizzabile" e altrettanto da "deposito".

La parte "valorizzabile", secondo il documento in esame potrebbe trovare opportuno collocamento presso il mercato infrastrutturale (nel tempo e nello spazio) se la relazione non terminasse con le seguenti affermazioni che è bene riportare in toto:

"Si ritiene peraltro necessario evidenziare come la possibilità di effettivo utilizzo all'esterno del progetto del materiale eccedente, venga resa difficile anche da due condizioni richieste dalla normativa in essere, e specificatamente:

- ◆ *l'obbligo di identificare "preliminarmente alla produzione" la destinazione finale del materiale;*
- ◆ *i vincoli temporali fissati tra la produzione e l'effettivo utilizzo dei materiali, che specialmente nel caso del massimo di un anno fissato per l'utilizzo all'esterno del progetto, risultano estremamente penalizzanti.*

Si sottolinea quindi come una attenuazione di questi vincoli ..."

In conclusione, dopo aver dato atto ai proponenti l'opera di aver dichiarato pubblicamente che le soluzioni alternative, tanto pubblicizzate, non sono al momento perseguibili a norma di legge, si può così sintetizzare l'argomento:

- a) richieste del Territorio per non essere "massacrato" dalla movimentazione del materiale scavato;
- b) risposta della proponente l'opera con individuazione di soluzioni "brillanti", "moderne", "rispettose del territorio":

- c) necessità, oramai ineludibile, di inserire in qualche modo, le problematiche derivanti dalla Tratta Nazionale;
- d) individuazione (vd. anche documento PP2 C30 TS3 1081 A PA NOT “Alternative di trasporto marino per ferrovia e siti di destinazione – Relazione Tecnica”) di nuovi siti di deposito e relativi sistemi di trasferimento;
- e) consapevolezza che quanto individuato (siti) non è sufficiente allo scopo e pertanto conferma di quanto previsto nel Progetto Preliminare, ovvero ritorno al punto a);
- f) ammissione che, con le leggi attuali “...l’effettivo utilizzo del materiale eccedente venga reso difficile ...”.

Cioè, in sintesi, nulla si è modificato (al momento) rispetto al punto a) nonostante tutta la pubblicità mediatica esercitata dai proponenti l’opera per il caso in esame.

5. ALTERNATIVE DI TRASPORTO SMARINO PER FERROVIA

- ◆ Commissione VIA - Richiesta n. 08a - “Alternative di trasporto marino per ferrovia e siti di destinazione – Relazione Tecnica” - Riferimento elaborato: PP2 C30 TS3 1081 0 PA NOT

Al capitolo 1 del documento di riferimento, alla pagina 3/47, si citano, come “siti di deposito alternativi”, le località di Torrazza Piemonte e Montanaro.

Come già evidenziato nell’analisi del documento PP2 C30 TS3 1082 0 PA NOT, i siti di Torrazza Piemonte non sono stati ritenuti idonei, nello studio LTF, in base a diverse motivazioni addotte dalla Regione Piemonte.

Non si riesce quindi a comprendere la congruità tra i vari documenti emessi.

Fatta questa debita ed importante premessa si può dunque esaminare il documento in oggetto, formulando le seguenti osservazioni:

a) Pag. 4/47 “... partendo dall’assunto che il materiale CL1 trovi comunque una collocazione in loco al di fuori del progetto ... sono state valutate due ipotesi di trasporto materiale ...

- ◆ Solo classe CL-3a ...
- ◆ Classe CL-3a e CL2 ...”

Questo concetto appare in contrasto con quanto indicato alla tabella 2 e nelle pagine successive del documento PP2 C30 TS3 1082 0 PA NOT ove viene indicato un volume (per la sola Tratta Internazionale) pari a 268.685 m³ di materiale CL1 (oltre a 1.107.000 m³ di materiale CL1 + CL2 relativo alla Tratta Nazionale) da portare a deposito.

b) A pag. 6/47 vengono indicati i volumi di picco per la movimentazione del materiale in eccedenza per le due premenzionate ipotesi; poiché per la Tratta Nazionale il materiale estratto al cantiere di Chiusa S. Michele non è ripartito nelle varie classi, si calcola il volume CL3 in base ad una non meglio definita “stima”, partendo dall’ipotesi che il materiale CL1 è del tutto assente.

c) Sempre nella stessa pagina, viene ripetuta per due volte la stessa frase ovvero “per il dimensionamento degli impianti devono ... i valori medi risultano molto inferiori”.

d) A pag. 6/47 vi è nuovamente il riferimento ai siti di Torrazza Piemonte.

e) Al paragrafo 2.2.3 – Area di scarico di Susa – soluzione 1 (imbocco est Tunnel di Base), nell’individuazione dell’area non si fa alcun accenno alla ventilata ipotesi, formulata dai progettisti, di allontanare di qualche decina di metri il tracciato dei binari della NLTL dalla esistente Casa di Riposo S. Giacomo. Se così fosse, l’occupazione di nuovo territorio per questa ipotesi 1 sarebbe senz’altro superiore al valore 0,45 ettari

indicato a pag. 11/47; la soluzione 1 evidenzia le criticità temporali legate al collegamento del fascio binari con la linea storica già innalzata e pertanto individua la necessità di utilizzare un allontanamento tradizionale via automezzo per il materiale non riutilizzabile legato allo scavo in tradizionale delle canne del Tunnel di Base. Non vengono indicate, al momento, soluzioni progettuali (ovvero nuova occupazione del territorio) per risolvere le interferenze con la viabilità locale (es. via Montello). Ultime, ma non per questo meno importanti, vengono segnalate le criticità legate alla presenza (e possibili esondazioni) del rio in località Braide nonché del “conoide attivo non protetto” posto immediatamente a monte. Anche per queste criticità non vengono fornite indicazioni, anche se sommarie, di risoluzione delle problematiche (ovviamente con nuove occupazioni di territorio).

f) Nel paragrafo 2.2.4 – Area di carico di Susa – Soluzione 2 (San Giuliano), viene indicato, a pag. 14/47, che con la soluzione prospettata “... il trasporto del marino via treno può diventare operativo non appena realizzate le opere civili e gli interventi impiantistici strettamente necessari alla realizzazione dell’area di carico ed al suo collegamento in linea”; in considerazione delle opere da realizzare (ad esempio il sottopassaggio della A32 e il sovrappassaggio del fiume Dora Riparia) non pare che le tempistiche costruttive (non indicate nello studio) siano molto dissimili da quelle di cui alla soluzione 1.

Anche per questa soluzione le interferenze delle opere con l’esistente viabilità locale non sono state individuate; in ultimo, è solo citato (ma non vengono fornite ulteriori delucidazioni in merito) che per buona parte l’area occupata dal fascio binari e area di movimentazione marino ricade all’interno della fascia B (area di libera esondazione per la portata di riferimento) del fiume Dora Riparia.

g) Nel paragrafo 2.2.5 – Area di carico di Susa – Soluzione 3 (Bussoleno), si segnala come unica criticità il posizionamento dell’area tampone “... posta immediatamente a valle della fascia B di progetto ed immediatamente a monte della fascia A del fiume Dora Riparia”. Detta affermazione non è comprensibile da un punto di vista idraulico.

h) Nel paragrafo 2.2.6 – Area di carico di Susa: confronto tra le diverse soluzioni, non vengono fornite indicazioni di merito sulla bontà (tecnica) delle tre soluzioni, ma viene fatta una semplice fotografia, solo con riferimento ad alcuni parametri, dello stato dell’arte; ci si sarebbe aspettato un confronto di merito, anche se preliminare, per classificare a livello di punteggio, le varie soluzioni.

i) Il paragrafo 2.2.7 – Area di carico di Piana delle Chiuse, illustra le opere connesse alla movimentazione del materiale nella zona di Chiusa S. Michele – Vaie. Però in questa descrizione, se ben interpretati i documenti, nulla si dice a riguardo della tecnologia utilizzata per far giungere all’area di carico marino il materiale in eccedenza proveniente dalla Tratta Nazionale; al capitolo 2.2 era stato infatti inserito, come elemento essenziale dello studio in oggetto, anche il trattamento del materiale proveniente, sempre in zona, dalla Tratta Nazionale che ora, invece, viene dimenticato. Occorre infine segnalare che l’area di carico e stoccaggio comporta lo spostamento (non segnalato in progetto) dell’argine (sempre di progetto) verso il fiume Dora con conseguente ulteriore riduzione locale delle aree di espansione. Come già segnalato nelle Osservazioni al Progetto Preliminare formulate dalla scrivente, ci si trova nelle immediate vicinanze del ponte sul fiume Dora, collegante Condove con Chiusa S. Michele, ponte che già nelle condizioni attuali può raggiungere le condizioni limite al passaggio della “piena di riferimento”; pertanto ogni riduzione delle capacità espansive della Dora deve essere valutata correttamente (in termini di incrementi di altezza e velocità) con adeguati strumenti di calcolo.

j) Particolare attenzione va posta a una frase riportata nel paragrafo 6 – Conclusioni, ove si afferma “Inoltre, da una prima ipotesi di successione dei treni, appare molto critica l’organizzazione dello scarico delle terre nei periodi di picco, in particolare se tutte le operazioni di scarico sono concentrate in un solo sito ...”.

La definizione “molto critica” esprime dunque forti perplessità sul sistema illustrato seppur preliminarmente per le opere civili / impiantistiche, ma dettagliatamente per le opere ferroviarie; sorge quindi spontaneo l’interrogativo riguardante la fattibilità tecnica dell’intera operazione ovvero, in alternativa, ci si domanda se non si tratti di un semplice refuso o uno scherzo nei confronti di chi, nel territorio, legge il progetto.

6. RUMORE, POLVERI E ASPETTI AMBIENTALI

Si espongono le osservazioni relative al documento “Alternative di trasporto smarino per ferrovia e siti di destinazione. Relazione tecnica” (C30_1081_55-01-08_10-01_Soluz_alt_trasp_marino_A) per gli aspetti ambientali.

6.1. Esame della documentazione

Nel documento “Alternative di trasporto smarino per ferrovia e siti di destinazione. Relazione tecnica” (C30_1081_55-01-08_10-01_Soluz_alt_trasp_marino_A) viene presa in considerazione la possibilità di trasportare il materiale di risulta al di fuori della Valle di Susa, nella zona di Chivasso, per porlo a deposito definitivo in cave dismesse di Montanaro e Torrazza Piemonte. Il trasporto avverrebbe via treno utilizzando la linea storica, e riguarderebbe materiale di classe 2, o classe 3a. Il passaggio dei treni è previsto nelle otto ore del periodo notturno; il numero dei treni impegnati è variabile nelle varie tratte, ed è calcolato in base ai volumi previsti di materiale da portare a deposito. Il peso massimo dei treni (tara + carico utile) sarebbe di 1600 t, massimo definito in base alla resistenza degli organi di attacco nella zona di maggior pendenza, che si trova all’interno del nodo di Torino.

In base a questi dati è stato calcolato il numero di convogli carichi e vuoti necessari per assicurare il flusso. I dati cambiano leggermente con la possibile scelta di carri da trasporto, ma in sostanza si hanno treni del peso complessivo di circa 1500 t quando sono pieni, e di circa 500 o 800 t quando sono vuoti (cfr. testo citato, p. 26).

Il numero di convogli calcolato nell’ipotesi che si raggiunga il picco della produzione del marino contemporaneamente, è di 14 coppie di treni nel tratto più impegnato della linea storica.

Come indicato anche dai proponenti l’opera, *lo scenario relativo al trasporto dello smarino su ferro definisce un’incidenza significativa dal punto di vista delle emissioni sonore, nell’area interessata dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria.*

L’impatto ambientale complessivamente generato da quanto in progetto deriva dalla logistica di deposito e carico sui convogli del marino e dal successivo trasporto su ferro del materiale verso i siti di deposito.

Vi sono, sotto il profilo dell’inquinamento da rumore e vibrazione due aspetti critici da mettere in conto: il rumore e la vibrazione immessi nell’ambiente circostante dai sistemi di carico dei convogli; il rumore e la vibrazione generati dai treni in movimento lungo la linea storica.

Sul primo aspetto, gli estensori della nota si limitano a ricordare che questo comporterà una estensione della regione impattata, e che occorrerà considerare la prossimità o meno delle aree di carico ad edifici che *vedranno un peggioramento del clima acustico con l’aumento del livello di rumore.* Il che è ovvio, ma del tutto generico. Tuttavia è certo che sia i cantieri già previsti, sia le zone eventuali di carico subiranno livelli di inquinamento da rumore e vibrazioni al di fuori della norma. Nei documenti relativi al progetto preliminare già presentati il 10 agosto 2010, l’argomento è stato trattato in modo altrettanto generico per quanto riguarda l’attività dei cantieri; ma in tale occasione si è esplicitamente affermato che l’attività si svolgerà a ciclo continuo nelle 24 h, e che pertanto interesserà anche il periodo notturno (Sintesi non

tecnica C3C01000310010105 p.83). Secondo gli autori della Sintesi non tecnica, *l'impatto acustico determinato dalle lavorazioni previste in cantiere è rilevante e potrebbe causare, se non gestito, un superamento che in alcuni casi arriva a 25dB(A) in più rispetto ai limiti della classe acustica.*

Tralasciando il periodo ipotetico, questi dati implicano che si raggiungeranno nel periodo notturno valori compresi tra 85 e 90 dB(A) di livello continuo equivalente, con presenza di componenti impulsive e tonali. Il che rende molto difficile dormire, e quindi vivere, nelle vicinanze di questi cantieri, all'interno di un'area delle dimensioni lineari pari a due, tre volte, come minimo, quella del cantiere stesso.

Per quanto attiene alle considerazioni di tipo ambientale presenti nel documento "Alternative di trasporto marino per ferrovia e siti di destinazione. Relazione tecnica" (C30_1081_55-01-08_10-01_Soluz_alt_trasp_marino_A) , sono riportati dati del tutto qualitativi relativi al solo trasporto del materiale. Si sottolinea come le pressioni ambientali esercitate nei luoghi di carico, che si configurano anche inevitabilmente come depositi tampone, siano tutt'altro che trascurabili, in termini di rumore , polveri (specifiche e non), uso di suolo ed interferenze di natura idrogeologica.

Lo studio dell'impatto acustico nei luoghi di carico dei convogli, attività caratterizzate da *"emissioni sonore e vibrazioni rilevanti"* non è stato in alcun modo trattato nel documento di cui all'oggetto. La valutazione qualitativa riguarda solamente il transito dei convogli sulla linea storica.

Non è stato qualificato il problema della dispersione delle polveri, partendo dal materiale depositato all'aperto in zone caratterizzate da venti frequenti e di intensità importante.

Si ritiene che tale analisi sia assolutamente scorretta dal punto di vista scientifico e tecnico, conducendo a risultati privi di significatività.

Relativamente all'assunto per cui *"l'aumento dei convogli e quindi dalle emissioni sonore sarà eventualmente compensato dall'assenza di mezzi in movimento terra previsti attualmente sulla viabilità stradale per lo scenario di cantiere"* si ritiene che esso non abbia, per come è espresso, alcun valore di tipo scientifico, in quanto per addivenire ad una valutazione significativa della situazione di disturbo arrecato ai ricettori sarebbe necessario mettere in campo numerose variabili, tra cui caratteristiche della sorgente, numero ricettori, distanza dalla sorgente, caratteristiche emissive delle sorgenti, condizioni di propagazione, etc....

6.2. Impatto acustico del trasporto del marino su ferrovia

Per quanto riguarda il rumore e la vibrazione generati dal passaggio dei treni, gli estensori della nota già citata scrivono:

"Una valutazione approssimativa della variazione del futuro impatto acustico in prossimità della linea ferroviaria, dovuto al nuovo modello di esercizio con presenza di treni merci aggiunti per il trasporto del marino, è possibile a partire dai livelli di rumore misurati nel precedente SIA 2007 ed utilizzati per la taratura del modello di calcolo per le emissioni sonore in esercizio.

La misura delle emissioni sonore della ferrovia ha determinato un livello notturno di circa 69,1 dB(A) a 30 m dalla linea ferroviaria. A tale valore di pressione sonora corrisponde un SEL di 113,7 dB(A). Estendendo il SEL al numero di transiti previsti in aggiunta al modello di esercizio attuale è possibile ricavare una stima approssimativa dell'incremento delle emissioni sonore ed in particolare:

- *Un aumento di 10 treni merci notturni per la tratta compresa tra Susa e Condove determina un incremento delle emissioni sonore compreso tra 1 e 1,5 dB a seconda del tipo di treno;*
- *Un aumento di 20 treni merci notturno per la tratta compresa tra Condove e la Bassa Valle di Susa determina un incremento delle emissioni sonore compreso tra 2 e 2,5 dB a seconda del tipo di treno.*

I calcoli riportati in precedenza sono stati svolti nell'ipotesi di transiti merci con caratteristiche identiche ad un transito medio rilevato nella postazione di misura indicata in precedenza".

Il valore di immissione sonora dovuta all'infrastruttura ferroviaria risulta non coerente con i limiti espressi nel DPR459/98 che risultano per la fascia A (100m) di 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni.

A seguito del superamento dei limiti, la normativa nazionale prevede ai sensi del DM 29 novembre 2000 l'individuazione di soluzioni e l'attuazione di un piano di risanamento acustico a carico del gestore dell'infrastruttura per conseguire il rispetto dei valori limite del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture medesime. Tale piano di risanamento che consentirebbe di riportare la linea a norma da un punto di vista acustico ad oggi non è stato attuato.

Il superamento dei limiti di cui al DPR459/98 risulta particolarmente critico relativamente all'alto numero di ricettori presenti nella fascia A di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria lungo la linea storica Torino Modane.

Altro aspetto da sottolineare riguarda la congruità dei valori numerici espressi. Infatti, i dati citati non sono sufficienti a valutare la correttezza dei calcoli eseguiti, né le assunzioni a essi sottostanti. Viene fornito il livello energetico medio equivalente della linea storica, ma non a quale diagramma di flusso esso corrisponda – quanti treni passeggeri, quanti treni merci, lunghezza, velocità e peso approssimativi.

La variabilità dei dati di traffico, che vede un diverso numero di convogli per i vari giorni settimanali, introduce un ulteriore elemento di aleatorietà.

Al netto di queste considerazioni è stato eseguito un calcolo di prima approssimazione per verificare la congruenza dei dati, basato sulle seguenti semplificazioni:

- ◆ si assume che a 30 metri dalla linea il segnale emesso dal treno sia rettangolare;
- ◆ si calcola il SEL del segnale, in base all'ipotesi precedente e al valore di picco della potenza acustica (L_{max}) emessa dai treni di vario tipo (per i merci: $87 \leq L_{max} \leq 90$ dB(A));
- ◆ si trascura in prima approssimazione il contributo degli otto treni regionali per passeggeri (non è obbligatorio, ma cambia poco).

Con queste semplificazioni si ottiene che il valore di 69.1 dB(A), come livello energetico medio equivalente (Leq), corrisponde abbastanza bene al passaggio di 20 treni merci lunghi 290 metri, e in moto alla velocità di circa 100 Km/h. nelle otto ore del periodo notturno, (Si evidenzia come tale numero di passaggi risponda alle informazioni di traffico attuale in nostro possesso.)

Questo dato permette di valutare la variazione del valore Leq , indotta dal passaggio degli eventuali treni addetti al trasporto del materiale di risulta. Aggiungendo 20 treni, il numero di passaggi raddoppia, e questo fatto comporta un aumento di Leq pari a 3 dB(A), che è abbastanza vicino al 2.5 dB(A) calcolato dagli autori della nota. Si tenga conto che un aumento di 3 dB(A) comporta un raddoppio dell'energia emessa dai treni nelle otto ore del periodo notturno, quindi un aumento del 100%, mentre un aumento di 2.5 dB(A) corrisponde a un aumento dell'energia dell'80%. E' necessario infine sottolineare come il passaggio da 20 a 40 treni costituisca un raddoppio della sorgente sonora solo qualora i treni adibiti al trasporto dello smarino abbiano caratteristiche di materiale rotabile confrontabili con i treni merci che percorrono attualmente la linea storica. (Il discorso cambia se si prendono in esame i valori di emissione acustica del materiale rotabile "da cantiere").

Gli estensori della nota chiudono il paragrafo sull'inquinamento acustico scrivendo che:

A valle dei calcoli è possibile affermare che la scelta di muovere le terre di scavo via ferro determina un incremento delle emissioni sonore, approssimativamente 2 dB, e vibrazionali per la linea ferroviaria storica che risulta, da studi svolti in precedenza da RFI, già critica dal punto di vista delle emissioni sonore.

Tale criticità acustica della linea è nota da tempo. Nel 2002, l'allora Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, insieme a un comitato di cittadini, aveva presentato alla Procura della Repubblica di Torino un esposto in cui si lamentava l'intollerabile livello di inquinamento acustico prodotto dalla linea ferroviaria nel periodo notturno. Ne è derivato un processo che si è concluso con una oblazione da parte delle Ferrovie

di Stato, e con l'impegno a presentare un progetto di mitigazione da mettere in opera immediatamente dopo. A parte alcuni interventi parziali, quasi cosmetici (a Borgone, ad es.), le misure di mitigazione non sono ad oggi state messe in atto. In compenso ora viene presentata un'ipotesi che comporterebbe il raddoppio dell'energia acustica emessa nel periodo critico, senza alcuna consultazione con le Amministrazioni che rappresentano gli abitanti della valle.

In conclusione, si ritiene che l'incremento del livello di immissione sonora rappresenti un valore importante dal punto di vista quantitativo e che risulta ancor più significativo se si considera che va ad incidere su una situazione già critica, almeno in assenza di un piano di risanamento efficace sull'esistente.

È bene ricordare che esiste un'estesa letteratura, già presentata nel corso del procedimento penale, sui danni al sistema autonomo di persone soggette a questo tipo di inquinamento, e sulla pleora di malattie cardiocircolatorie e neurovegetative che ne derivano.

6.3. Problematiche indotte dal piano di carico dello smarino sui convogli

Relativamente alle soluzioni ipotizzate nel documento "Alternative di trasporto smarino per ferrovia e siti di destinazione. Relazione tecnica" (C30_1081_55-01-08_10-01_Soluz_alt_trasp_marino_A) per quanto riguarda il piano di carico del materiale di risulta sui convogli, si osserva quanto segue.

Lo stoccaggio in deposito temporaneo all'aperto e la movimentazione di materiale proveniente dal cantiere di scavo rappresentano delle condizioni di notevole criticità per l'inquinamento atmosferico generato dalle varie operazioni.

La logistica ragionevolmente ipotizzabile per una installazione come quella descritta implica forti impatti, sia per quanto concerne la componente rumore e sia per quanto attiene alla dispersione di polveri.

Relativamente all'Area di carico di Susa sono state presentate tre ipotesi di collocazione senza peraltro addivenire ad alcun criterio pesato di scelta.

Per quanto riguarda l'Area di carico della Piana delle Chiuse vi è un'unica ipotesi proposta, che sebbene sia situata "lontano dal centro abitato" tuttavia coinvolge un elevato numero di ricettori residenziali.

Dall'analisi di tali ipotesi si ritiene utile evidenziare alcune criticità riscontrate, in particolare per quanto attiene al rumore, alla dispersione di particolato e polveri in atmosfera, all'occupazione di suolo ed alle interferenze di natura idrogeologica.

6.4. Impatto acustico sui ricettori

Le ipotesi presentate coinvolgono aree con destinazione d'uso residenziale, per le quali il piano di Classificazione Acustica Comunale prevede la caratterizzazione in classi acustiche comprese tra la classe II e la classe III. I limiti di immissione e di emissione previsti per tali classi sono piuttosto bassi, dovendo il clima acustico di tali aree essere compatibile con la funzione residenziale delle stesse.

| Classe acustica | VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE L _{Aeq,TR} [dBA] | | VALORI DI EMISSIONE L _{Aeq,TR} [dBA] | |
|-----------------|---|--------------------|--|--------------------|
| | DIURNO (6-22) | NOTTURNO (22-6) | DIURNO (6-22) | NOTTURNO (22-6) |
| CLASSE II | 55 | 45 | 50 | 40 |
| CLASSE III | 60 | 50 | 55 | 45 |

Relativamente alle installazioni previste ed alla luce di quanto precedentemente espresso, risulta difficile pensare che potrà essere garantito il rispetto di tali limiti.

Per quanto concerne l'attività di cantiere, sia la legge nazionale (LQ 447/95 e decreti attuativi) che quella regionale (LR 52/2000) prevedono la possibilità di autorizzare dei limiti in deroga, che trovano giustificazione nella temporaneità insita nel concetto di cantiere. Tale procedura perde completamente di significato per cantieri di durata pluriennale.

Per quanto attiene alla Piana di Susa, relativamente all'ipotesi 1 (Imbocco est tunnel di base) particolare preoccupazione desta la collocazione nelle immediate vicinanze di un ricettore sensibile, ovvero una residenza per anziani. Relativamente all'ipotesi 2 (San Giuliano) e all'ipotesi 3 (Piano caricatore militare di Bussoleno) particolare preoccupazione desta l'elevato numero di ricettori coinvolti.

Per quanto riguarda l'area di Piana delle Chiuse desta particolare preoccupazione il numero di ricettori nelle immediate vicinanze dell'installazione in progetto, collocati in una fascia compresa tra la SS25 e l'attuale sedime ferroviario. L'impatto acustico verso tali ricettori sarà difficilmente mitigabile, date le caratteristiche costruttive degli edifici (trattasi di edifici mediamente con due o tre piani, aventi un'altezza tale da rendere inefficace la posa di barriere acustiche).

E' evidente quindi che la collocazione di piani di carico in aree come quelle descritte rappresenta non solo un elemento di disturbo importante per i ricettori presenti ma, data la durata dei cantieri, impedisce anche lo sviluppo di tali aree verso la destinazione d'uso residenziale che era stata pianificata per le stesse.

Si ritiene comunque che sia indispensabile garantire il minimo coinvolgimento di ricettori residenziali e pertanto evitare la "diffusione del cantiere" verso aree densamente urbanizzate.

6.5. Polveri, uso di suolo e aspetti idrogeologici

Per quanto attiene alla dispersione di polveri, la previsione di collocare depositi tampone rappresenta un elemento di forte criticità, per la presenza di ricettori esposti e per le caratteristiche peculiari, e universalmente note, delle dinamiche dei venti nella zona in oggetto.

Non bisogna poi dimenticare che, data la presenza di rocce contenenti minerali amiantiferi (così come già indicato dai proponenti l'opera nel Progetto preliminare in variante ad esempio al documento PP2_C3C_TS3_0324_0) esiste il rischio che tali polveri possano essere anche contaminate da fibre asbestiformi, data l'estrema difficoltà di identificazione dei diversi materiali al fronte di scavo con conseguente impossibilità tecnica di separazione dei medesimi.

Per quanto attiene alla Piana di Susa e relativamente all'ipotesi 1 (Imbocco est tunnel di base) particolare preoccupazione desta la collocazione nelle immediate vicinanze di un ricettore sensibile, ovvero una residenza per anziani. Relativamente all'ipotesi 2 (San Giuliano) e all'ipotesi 3 (Piano caricatore militare di Bussoleno) nonché per l'Area di carico di Piana delle Chiuse particolare preoccupazione desta l'elevato numero di ricettori residenziali coinvolti.

L'entità del deposito "tampone" (3.000 m²) previsto nei pressi di Bussoleno (Ipotesi 3), la movimentazione del materiale verso i silos, nonché le modalità di caricamento dei treni rappresentano aspetti aventi un notevole impatto ambientale che può avere pesanti ripercussioni sanitarie, qualora queste installazioni siano collocate in un'area ad alta densità abitativa, come quella ipotizzata.

Risulta evidente che i ricettori esposti sul territorio Bussolenese non possono essere descritti in 15 edifici che presentano una distanza inferiore a 100 m, in quanto il campo in cui si diffondono inquinanti in atmosfera è assai più ampio e diffuso.

L'area in questione rappresenta un'area piuttosto antropizzata e le dinamiche dei venti (periodicamente di intensità importante e brezze di media intensità tipiche di situazioni di valle) rendono molto critica la collocazione di tale installazione.

Analoghe considerazioni per il sito previsto nella Piana delle Chiuse (deposito tampone+ arrivo materiale 2875 m²) in vicinanza di zone densamente antropizzate.

Per quanto attiene all'uso di suolo è evidente che tra le tre ipotesi sarebbe preferibile la prima (imbocco est tunnel di base) in quanto non implica ulteriore occupazione di territorio. Collocare una installazione come quella proposta in area diversa dall'area di cantiere e predisporre i collegamenti infrastrutturali con le aree di lavoro comporterebbe un ulteriore e significativo uso di suolo.

Per quanto riguarda l'infrastrutturazione, l'ipotesi di collocare il sito per il carico dei treni al piano caricatore militare di Bussoleno presenta il vantaggio del collegamento già esistente con la linea ferroviaria. Tuttavia, tale scelta implica la necessità di collegare l'area industriale di Susa con Bussoleno attraverso la costruzione di un nastro trasportatore di lunghezza di 3500 m oltre quello già previsto nella piana di Susa. Tale installazione ulteriore rappresenta una inutile "diffusione" del cantiere che va ad impattare territori sempre più vasti. Si ritiene che il carico del materiale sui treni dovrebbe avvenire in luoghi prossimi al cantiere di scavo, così da preferire le aree con minore residenzialità nelle vicinanze e contenere l'uso di suolo.

Inoltre la collocazione di installazioni per il carico dei convogli in zone distanti dai cantieri di scavo comporterebbe un impatto superiore rispetto alla loro collocazione nelle adiacenze dei cantieri, in quanto le emissioni andrebbero ad incidere su aree non precedentemente interessate ai lavori.

Per quanto riguarda l'area di Piana delle Chiuse si propone la realizzazione di interventi importanti con notevole occupazione di nuovo territorio ed anche la costruzione di un argine idraulico di cantiere, indispensabile dato il rischio idrogeologico del sito che si trova in fascia B del fiume Dora Riparia.

Le interferenze con la linea Susa Bussoleno e con la linea storica Torino Modane sono critiche e andranno attentamente valutate, soprattutto per quanto attiene alle fasce orarie di lavoratori pendolari e studenti.

Per quanto attiene al rischio idrogeologico, come evidenziato anche dal proponente l'opera, risultano critiche l'ipotesi 1 (imbocco est tunnel di base) a causa del fatto che l'area sia collocata a valle di un conoide attivo non protetto (condizione valida per tutto il cantiere di imbocco est del tunnel di base) mentre l'ipotesi 3 (Piano caricatore militare di Bussoleno) comporta l'utilizzo di aree definite dal PAI "*Porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologica sono tali da impedirne l'utilizzo qualora inedificate;.....*". Tali zone sono state in effetti sistematicamente soggette ad esondazioni ed allagamenti diffusi nel corso degli ultimi eventi alluvionali.

7. AMBIENTE

I tre punti oggetto di pubblicazione non soddisfano i requisiti formali e progettuali di una progettazione preliminare, così come sono previsti dal Codice Appalti e dall'All. XXI della Legge Obiettivo, e producono modifiche sostanziali su tutto il progetto preliminare NLTL, che quindi andrebbe ripubblicato in toto e dovrebbe essere sottoposto ad una nuova VIA (e nuova VINCA). Inoltre - insieme alle altre integrazioni depositate il 21.12.10 - influiscono profondamente anche sul progetto definitivo del cunicolo di Chiomonte, che - ancora una volta - dovrebbe essere sottoposto a una nuova VIA (e nuova VINCA) e quindi ripubblicato integralmente.

Non è stato pubblicato il progetto preliminare della tratta nazionale. Questo infrange le normative nazionali ed europee (come già evidenziato nelle osservazioni depositate sulla prima bozza di progetto) mentre alcuni ambiti delle nuove integrazioni si riferiscono a dati della tratta nazionale...

Il progetto preliminare NLT è dentro la Legge Obiettivo? Se sì, quale spazio esiste per le osservazioni a queste tre integrazioni pubblicate? Se no, perché si segue una procedura così strana e incerta con delega di fatto alla competenza del Presidente del Consiglio sulla Valutazione dell'Impatto Ambientale, Geologico, Ricettivo e Antropico di un'opera così impattante. I Comuni e gli altri soggetti non dovrebbero essere convocati nelle Conferenze di Servizi, con tutto quello che comporta la procedura ordinaria? Con

La VINCA sul SIC di Giaglione continua a tenere separate tre opere potenzialmente impattanti: il tunnel di Chiomonte, la galleria di ventilazione Clarea e il tunnel di base. Le nuove integrazioni oggetto dell'avviso pubblico di LTF ne prevedono ora una quarta: lo svincolo di servizio al cantiere de La Maddalena. Le normative nazionali ed europee escludono espressamente la possibilità di effettuare valutazioni per singole opere, ed anzi impongono di "identificare tutti i piani, i progetti e gli interventi che possono interagire congiuntamente". E la Regione Piemonte pretende "la descrizione delle caratteristiche del progetto con riferimento alle complementarietà con altri progetti". LTF ribadisce che le emissioni in atmosfera supereranno i limiti di legge. Conferma la necessità, già affermata nel progetto preliminare, di ottenere deroghe. La normativa attuale prevede che eventuali deroghe possano essere concesse a installazioni temporanee. Potranno essere concesse a cantieri di durata decennale?

In ogni caso le emissioni di NOx oltrepasseranno i limiti previsti per la vegetazione (più stringenti di quelli di salute umana) e coinvolgeranno i SIC Oasi xerothermiche e Rocciamelone. Se la Valutazione di Incidenza su un SIC ha un valore, dovrebbe intervenire la norma che impone la dichiarazione di pubblica utilità con le conseguenze previste (art. 6 par. 4 direttiva 92/43/CEE «Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturali o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo o la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per ambiente, ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico»).

Il Ministero dell'Ambiente ha imposto ai proponenti di rispondere unicamente alle richieste dello stesso Ministero e della Regione Piemonte, annullando tutte le osservazioni inviate - nei modi e nei tempi di legge - dalle Associazioni ambientaliste, dalla Comunità Montana, da tanti Comuni e da singoli cittadini. In questo senso il coinvolgimento delle amministrazioni locali, del territorio e dell'opinione pubblica, richiesto dall'UE e tanto sbandierato mediaticamente, è smentito in modo ufficiale (art. 6 par. 3 direttiva 92/43/CEE «Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito, ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di un'opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica»).

La consultazione del pubblico è un elemento essenziale della direttiva 85/337/CEE. In questo contesto è opportuno menzionare le possibili implicazioni della mancata applicazione della convenzione di Århus (Convenzione sull'accesso all'informazione, la partecipazione del pubblico al processo decisionale e l'accesso alla giustizia in materia di ambiente. Firmata, anche dall'UE, ad Århus, Danimarca, nel giugno 1998) che sottolinea l'importanza della consultazione del pubblico nel processo decisionale concernente l'ambiente.

Si veda: *LA GESTIONE DEI SITI DELLA RETE NATURA 2000* - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva «Habitat» 92/43/CEE. - Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2000

9. CONCLUSIONI

Si ribadisce che la documentazione di allegata alle varianti proposte è a un livello descrittivo in termini di relazioni ed elaborati progettuali non adeguato ai contenuti delle varianti proposte, assimilabile a uno studio di fattibilità senza indicazioni precise sulle soluzioni che si intendono adottare. Tali varianti si possono considerare sostanziali e prevedono un totale stravolgimento del sistema di riutilizzo e collocazione a dimora di importanti quantità di marino. Si ipotizzano riflessi sulle linee ferroviarie esistenti e il coinvolgimento di diverse amministrazioni comunali sinora mai interessate al progetto e alle fasi di elaborazione dello stesso. In sintesi:

- ◆ L'indizione di una gara a evidenza pubblica, ad avviso degli scriventi, non può in alcun modo essere aggirata
- ◆ La costruzione degli svincoli di Chiomonte interferisce pesantemente con l'utenza turistica dell'alta valle.
- ◆ Le soluzioni prospettate per lo svincolo di cantiere e quello definitivo appaiono descritte in modo sommario e con fasi di realizzazione poco compatibili tra loro.
- ◆ Il bilancio degli inerti appare molto ottimistico per quanto riguarda il riutilizzo e la vendita del marino.
- ◆ Il piano di valorizzazione del marino, a legislazione attuale, non è praticabile.
- ◆ Restano citate le discariche di Parto Giò, della Carrière du Paradis e di Cantalupo.
- ◆ Non è stato presentato un quadro di raffronto tra gli oneri economici delle varie soluzioni ipotizzate.
- ◆ Sono introdotti nuovi siti a discarica a Caprie, Chiusa di San Michele e Sant'Ambrogio che rappresentano un evidente danno alle popolazioni locali e un peggioramento dello stato di fatto rispetto al progetto preliminare. Variante oltretutto condotta senza alcuna forma di coinvolgimento dell'Amministrazione comunale di Caprie.
- ◆ I piani di carico e i nastri trasportatori comportano forti disagi per gli abitati di Susa, Bussoleno e Chiusa di San Michele.
- ◆ Il trasporto del marino su ferrovia comporta livelli di rumore superiore ai valori limite.
- ◆ Permangono le criticità naturalistiche evidenziate nelle precedenti osservazioni della Comunità montana.
- ◆ Restano forti preoccupazioni per l'impatto dei cantieri sulla salute pubblica.

In ogni caso molte richieste d'integrazioni non sono state esaudite, e molte altre sono state soddisfatte parzialmente o solo formalmente. In diversi ambiti si rimandano alla progettazione definitiva gli approfondimenti richiesti in questa fase progettuale dal Ministero e dalla Regione. Le integrazioni progettuali non risolvono quindi i problemi evidenziati nei documenti a suo tempo presentati dai Comuni interessati dal tracciato e dalle discariche.

IL PRESIDENTE

Sandro Plano

