

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Dipartimento per la Protezione Ambientale Direzione per la Valutazione d'Impatto Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44-00147 Roma

Al Ministero per i Beni e le Attività culturali -Direzione Generale per i Beni

Architettonici ed il Paesaggio
Via S. Michele, 22 – 00153 Roma

Alla Regione Piemonte-Direzione Ambiente –Ufficio Deposito Progetti

Via Principe Amedeo, 17 – 10123 Torino

MITTENTE:

Circolo Legambiente Valle di Susa, Via Valter Fontan 27 10053 Bussoleno

OGGETTO:

Istanze, osservazioni e pareri in merito all'“Avviso Pubblico d'Avvio di Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, (V.I.A.) pubblicato il 10 dicembre 2003, ai sensi del Decreto Legislativo del 20/08/2002 N° 190, sul Progetto preliminare nodo urbano di Torino Potenziamento Linea Bussoleno – Torino e Cintura Merci, tratta nazionale della Torino-Lione. Progetto realizzato in seguito alla Delibera n° 68 del 21/07/2003 della Regione Piemonte al Progetto Preliminare relativo al Nodo di Urbano di Torino, già pubblicato in data 10/03/2003 e ritirato il 15/09/2003 dalla Società RFI a seguito delle richieste regionali di adeguamento.

(Infrastrutture Ferroviarie Strategiche definite dalla Legge Obiettivo n. 443/01).

Osservazioni

1)Linea ferroviaria Torino Lyon: evidenziamo l'impossibilità di una visione d'insieme con aggravante dell'assenza di un bilancio costi-benefici complessivi.

In altre parole la tratta è suddivisa in due diversi progetti elaborati indipendentemente tra loro, con progettisti, tempi di presentazione, società responsabili diverse, e si considerano “progetti” le diverse opere ingegneristiche relative, ma mai la tratta Torino - Lyon nel suo complesso.

Questa grave lacuna comporta conseguentemente l'idea che i due progetti, LTF per parte internazionale e RFI per parte nazionale del percorso, siano indipendenti sia sul piano progettuale che funzionale rendendo impossibile un bilancio complessivo costi-benefici. Manca perciò l'unico parametro reale di valutazione della reale necessità di un'opera di collegamento internazionale.

In questo modo né dal progetto LTF per la tratta internazionale, né da quello “Potenziamento linea Bussoleno-Torino e cintura merci”, cosiddetta tratta nazionale, si possono evincere i dati di traffico futuro reali ed il modello d'esercizio della linea, provenienza dei traffici, dei viaggiatori o quantità delle merci eventuali. Tutti i dati presentati circa quantità di merci, passeggeri, tempi di realizzazione, di percorrenza futura hanno un altissimo indice di aleatorietà che comportano enormi ripercussioni sui costi di gestione futuri e giustificazione economica dell'opera

2) Un progetto mancante dei dati fondamentali sulla sicurezza complessiva della linea.

La presenza di una lunga galleria all'interno delle montagne di oltre 22.000 metri, di altre quattro gallerie artificiali più brevi nella tratta urbanizzata, di viadotti, posti di movimentazione ed interconnessioni con la linea storica piuttosto complesse nella sola tratta in esame obbligherebbe ad un esame più approfondito sulla sicurezza sulla linea. Il passaggio su questa stessa linea di convogli merci e persone non semplifica questo aspetto, la stessa presenza di numerosi attraversamenti di strutture viarie, tangenziale, fiumi nello spazio dei 16 km all'aperto non viene valutato in modo adeguato nel progetto in esame.

3) Un progetto sovradimensionato per potenzialità e velocità di punta.

Questo progetto è propagandato per trasportare 40 milioni di tonnellate nel 2020, una quantità di merci difficilmente reperibile sul mercato per questo valico anche nel futuro. Inoltre la tratta oggetto di osservazioni, progettata per velocità di 220 km orari, è costituita da gallerie per circa il 60%. Un percorso di 44.128 metri di lunghezza, oltre 22.180 metri in galleria lungo la valle di Susa e oltre 5.000 nei pressi di Venaria- Settimo (più altri 64 complessivi – 12 + 52 – nella tratta internazionale progettata da LTF). Tempi di percorrenza e modello di esercizio sarebbero fortemente condizionati da queste lunghe gallerie ma si continua a dichiarare pubblicamente una velocità di 220 km orari, con relativo taglio dei tempi di percorrenza; al contrario nei progetti risulta che la velocità massima dei treni sulla tratta sarebbe di 110 km orari. Anche per questi motivi è necessario disporre di una tabella sui tempi di percorrenza, numero convogli, modalità di esercizio, funzionamento complessivo del sistema di sicurezza, insomma, del modello reale di esercizio che manca in questo progetto. Qualsiasi opera viaria ne deve disporre, pena la possibile inadeguatezza del progetto agli scopi finali dell'opera.

4) Un progetto propagandato da sempre come misto: merci passeggeri ma che invece avrebbe una priorità assoluta per le merci, con nessun vantaggio in termini di risparmio di tempo per il trasporto passeggeri.

Sono assenti in questo progetto i dati sui tempi reali di percorrenza dei treni passeggeri, sul risparmio eventuale di tempo che con la nuova linea si verificherebbe tra Torino e Lyon e su cui si è fatta tanta propaganda. Da più di un particolare però si evince fin d'ora che i treni passeggeri continuerebbero a passare sulla vecchia linea, da Bardonecchia, tunnel del Frejus, senza nessun significativo risparmio nei tempi di percorrenza rispetto agli attuali. Tutto ciò prefigurerebbe una linea "veloce" dedicata alle merci, caso quasi unico in Europa e nel mondo.

5) Assenza di collegamento con lo scalo di Orbassano della nuova linea. La To-Lyon diventa Novara-Lyon.

Ai punti precedenti, alla mancanza di un chiaro modello d'esercizio che possa essere plausibile tecnicamente ma anche realisticamente chiaro, andrebbe aggiunto l'abbandono dello scalo merci torinese di Orbassano, appena ultimato, con grave danno per il tessuto industriale, agricolo, artigianale, commerciale di Torino e provincia. Incalcolabili le ricadute per aziende come la Fiat, e l'indotto, per tutta l'occupazione, gravi le conseguenze sociali ed economiche. Non è sufficiente indicare la possibilità di un'interconnessione ipotetica denominata "Corso Marche" esclusivamente in direzione della Francia, anche perché dal progetto non si evince la base di scarico e carico dell'eventuale futura "Autostrada ferroviaria" tanto propagandata.

6) Torino tagliata fuori dal quadro di collegamenti ferroviari veloci europei per passeggeri.

Non è chiara la modalità di utilizzo dei TGV per gli utenti di Torino e provincia, addirittura il collegamento TGV per Parigi sarebbe spostato a Milano per la maggior parte dei convogli veloci, evitando la fermata di Torino (e forse anche quella di Lyon). Non si prefigura un reale quadro di insieme che dimostri il miglioramento dei trasporti ferroviari per l'area piemontese. Infatti sia il Canavese, la Valle d'Aosta, che il Cuneese, l'Astigiano, l'Alessandrino, come pure la Liguria non avrebbero benefici sostanziali da questa nuova linea

7) Un collegamento veloce che dovrebbe far concorrenza all'aereo ma che invece utilizza tracce tolte al trasporto pendolare senza poter materialmente concorrere con i vettori aerei.

Questo tipo di linea è nato alcuni anni fa per il trasporto passeggeri (alta velocità), per acquisire passeggeri in concorrenza con un traffico aereo. L'evoluzione di quest'ultimo, specie nella politica tariffaria è tale però che il treno non può più concorrere per prezzi.

I proponenti hanno allora trasformato l'alta velocità in alta capacità, sposando la tesi del trasporto merci. Pare assurdo però aver continuato a caratterizzare la linea con le stesse velocità di punta dei treni passeggeri: 220 km ora, insostenibili per un treno merci che attraversa aree molto urbanizzate e lunghissime gallerie.

8) Mancanza di accordi programmatici per l'effettiva diminuzione del traffico gomma a favore della rotaia. A parte la propaganda nessun accordo, studio, metodologia è stata effettivamente presentata ai territori interessati (e neppure si evince dal progetto) per consentire e giustificare lo sbandierato passaggio delle merci dalla gomma al ferro.

9) Mancano delle chiare modalità tecniche di instradamento delle merci sulla ferrovia in progetto. A riprova del punto precedente basti pensare all'abbandono dello scalo merci di Orbassano, senza averne ancora previsto uno sostitutivo. Si pensi alla creazione di una stazione a Bruzolo (senza però la possibilità di caricare o scaricare merci o camion sui treni), mentre nel precedente progetto ritirato questa stazione addirittura non esisteva.

10) Mancanza di garanzie e possibilità di verifica per i territori interessati circa la reale volontà e possibilità di diminuire l'inquinamento da gas di scarico tramite lo spostamento dall'autostrada alla ferrovia dei traffici merci.

Non esiste nessun documento di impegno e tanto meno si può dedurre dai progetti una qualche modalità per la diminuzione futura (rispetto alle attuali quantità) delle emissioni sui territori attraversati. La diminuzione dell'inquinamento per la valle è uno dei vantaggi propagandati dai proponenti che non trova riscontri nei progetti

11) Mancanza di garanzie per i territori interessati circa l'utilizzo della ferrovia per il trasporto di carichi pericolosi e sulla verifica delle eventuali emissioni inquinanti dei convogli lungo le tratte ferroviarie. Oggi grandi quantità di merci pericolose attraversano la valle, per la gran parte su gomma, nessuna garanzia esiste che questa situazione si modifichi o non peggiori addirittura. Nel caso comunque che più merci pericolose fossero veramente trasferite sul treno i rischi non sarebbero minori. La vicenda del trasporto delle scorie nucleari che da Saluggia sono inviate in Inghilterra per il trattamento e poi ritornano, sempre via ferrovia, è emblematica di una situazione insostenibile, potenzialmente pericolosissima. Ai possibili incidenti si somma un altro rischio dovuto al passaggio dei convogli a pochi metri dalle case abitate dei centri urbani. Insufficienti i controlli sulle radiazioni rilasciate lungo la linea. Questo è un altro degli elementi che fanno temere in futuro l'utilizzo della nuova linea in modo ancora più massiccio proprio per trasportare materiali inquinanti potenzialmente pericolosissimi. Più le quantità aumentano più i

rischi crescono esponenzialmente, non solo per gli eventuali scarsi controlli, ma anche per una più generica questione di sicurezza.

12) Mancata diminuzione dei costi del trasporto. Oggi, dopo l'incidente del Tunnel del Monte Bianco transitano lungo la Valle di Susa circa il 35 % di tutte le merci che attraversano le Alpi italiane. Spesso i cosiddetti TIR per evitare il pedaggiamento passano dai valichi del Moncenisio e del Monginevro, ancora più spesso escono dall'autostrada appena possono per evitare i caselli autostradali. La linea ferroviaria al Frejus è utilizzata neppure per la metà della sua potenzialità, i recenti convogli modalhor viaggiano vuoti a causa dell'alto costo. Da tutto ciò si deduce che per gli autotrasportatori è essenziale contenere i costi ed arrivare a destinazione nel minor tempo possibile. Nessun calcolo di convenienza reale, men che meno sui tempi di viaggio si può dedurre dal progetto che abbiamo visionato, anzi. L'unica impressione che se ne può dedurre è che i costi saranno alti, i tempi non migliori rispetto al viaggio su gomma, e che i Tir cercheranno di evitare anche questa modalità di trasporto se onerosa (e come potrebbe non esserlo?), a costo di passare da Ventimiglia, o ritornare sul Tunnel del Monte Bianco. Solo un miracolo sembrerebbe poter invertire l'attuale tendenza che vede il trasporto su gomma prendere sempre nuove quote al trasporto su ferro, per la Torino Lyon temiamo che non basterebbe neppure quello.

13) Mancata valutazione del carico complessivo per la Valle di Susa. “Effetto Soglia” ed alternative necessarie. Dai punti 8-9-10-11-12 si può dedurre la difficoltà economica in cui incapperà necessariamente l'eventuale esercizio della tratta in progetto. Dalle stesse osservazioni precedenti si evidenzia peraltro anche che la Valle di Susa ha un livello di traffico veicolare molto alto. Di quest'anomalia che non riguarda solo questo territorio è corresponsabile anche la ferrovia. Da anni il servizio ferroviario per i pendolari è peggiorato, mentre per le merci da tempo le ferrovie sembrano non avere interesse o simpatia: ad esempio nessun veicolo nuovo di fabbrica ormai è trasportato sui treni, si preferiscono le bisarche. La tollerabilità in Valle di Susa dei fattori: traffico, inquinamento, rumore, vivibilità è ad un livello oltre ai limiti di “Soglia”. Per questo motivo da anni, precisamente dopo all'incidente del Monte Bianco, gli amministratori e la popolazione valsusina chiedono che il traffico valsusino diminuisca diversificando i valichi su cui far transitare le merci via gomma ed utilizzando meglio i valichi ferroviari, tutti, immancabilmente sottoutilizzati.

14) Errata valutazione della validità di trasporto mezzi pesanti con carri “modalhor”.

Sulla linea attuale si sono attivate delle metodologie trasportistiche “modalhor” che avrebbero dovuto consentire il carico dei mezzi articolati sul treno a Orbassano. Lo scopo principale era attirare sulla linea il traffico fin d'ora per poi ottenere maggiori quote di traffico una volta ultimata l'opera in corso di osservazione. L'obiettivo è stato mancato clamorosamente: lo ammettono gli stessi proponenti come Pininfarina in numerose interviste. I treni viaggiano completamente vuoti, utilizzando tracce tolte al traffico passeggeri pendolare della valle che sta collassando (anche per disfunzioni interne di Trenitalia). Come se non bastasse tutto ciò si deve osservare come il mancato collegamento futuro con Orbassano creerebbe se possibile, ancora maggiori difficoltà a questo tipo di traffico merci, obbligate a passare eventualmente sulla linea storica.

15) Reale pericolo di aumento dei passaggi di TIR sui valichi non pedaggiati del Moncenisio e del Monginevro. Una politica tariffaria a carico del trasporto merci ai valichi autostradali causerebbe prima di tutto un aumento dei costi delle merci al consumo, ed in seconda battuta l'aumento dei passaggi sui valichi storici come Monginevro e Moncenisio. In questi anni si è scritto e detto ripetutamente che l'instradamento sulla ferrovia delle merci avverrebbe in futuro grazie ad una politica tariffaria ai valichi a carico del trasporto gomma per favorire l'aumento della quota di

trasporti via ferro, questa manovra potrebbe avere l'unico effetto di aumentare i costi delle merci al consumo. Questo tipo di tariffazione infatti, non ha nulla a che vedere con altre, ad esempio quella svizzera, dove la tassazione dei tir inquinanti ai valichi avviene per finanziare il miglioramento delle ferrovie.

16) Assenza di documentazione sulle alternative di valico che sono state presentate all'ipotesi costituita dall'insieme dei due progetti: tunnel di Base e potenziamento linea Bussoleno-Torino e cintura merci. La mancanza di un modello di esercizio e di una verifica reale, sul mercato del trasporto, delle effettive necessità dei vettori, dell'ambiente, e dei territori attraversati fornisce un quadro sfasato delle necessità, delle alternative possibili, dell'eventuale potenziamento della linea storica.

17) Mancata documentazione sul progetto per il traforo ferroviario del Gran San Bernardo che consentirebbe di ridimensionare il flusso programmato per il Traforo del Frejus, favorendo il collegamento con valle d'Aosta e Canavese oggi assai penalizzati a livello ferroviario e consentendo a Torino di divenire baricentrica rispetto ai flussi turistici, anche in relazione ai collegamenti verso le zone olimpiche e le aree liguri, oltre a quelle agricole-artigianali della Provincia Granda.

18) Mancata considerazione dei progetti ferroviari svizzeri che si pongono in diretta concorrenza con l'opera in esame, con gravi rischi economici per quest'ultima anche in funzione del fatto che i collegamenti Svizzera-Italia del Sempione sono stati migliorati, quelli del Gottardo saranno ultimati entro il 2007, quelli del Lochsberg saranno ultimati entro il 2012.

19) Mancata verifica dell'origine- destinazione dei flussi di traffico reale. Per il Piemonte i flussi di traffico sono nord Sud e non Est Ovest.

Le Fs nei loro grafici indicano come principale meta degli attuali flussi ferroviari valsusini il nodo merci francese di Digione e l'Europa settentrionale, per questo motivo l'asse prevalente dei flussi è Nord Sud e non Est Ovest come invece si propaga erroneamente. Da annotare inoltre come l'asse Nord Sud colleghi i porti del nord Europa con i porti del Mediterraneo mentre l'asse Lisbona-Kiev è totalmente immaginario per lo meno per ciò che riguarda la tratta Lisbona- Novara/Milano. Insomma proprio la Torino Lyon, l'opera più onerosa, è trasportisticamente la meno utile.

20) Mancanza di una prevedibile evoluzione qualitativa-quantitativa del rapporto domanda offerta. Tutti i calcoli statistici su cui si basa la necessità di una nuova linea (descritta come "potenziamento" nei progetti da Settimo Torinese a Borgone, tratta oggetto delle osservazioni (ed in seguito in direzione di Saint Jean de Maurienne), si basano sull'assunto che l'economia sia in continua irrefrenabile espansione, già questo è evidentemente un errore madornale. Ancora più grave è però prevedere che l'aumento delle merci in viaggio, conseguenti ad un continuo boom economico segua un diagramma preciso, una crescita costante, la stessa che si è registrata nell'ultimo trentennio dello scorso secolo. Se così fosse, sulla linea attuale si sarebbe passati da 10 milioni di tonnellate annue del 1990 a circa 15 milioni di tonnellate nel 2002, invece nel 2002 sono transitate in valle di Susa solo 9,5 milioni di tonnellate (dati Federtrasporto). Insomma, l'obiettivo di 40 milioni di tonnellate di merci da trasportare sulla To-Lyon nel 2020 rappresenta una pura stima matematica, neppure ottimistica, secondo noi frutto di un errato o magari doloso calcolo, una delle tante stime che si possono realizzare a tavolino per far contento il committente del progetto.

21) Errata valutazione circa la saturazione della linea attuale.

Si considera satura la linea internazionale Torino Modane attuale sulla quale transitano nel punto a maggior traffico (Avigliana- Torino) 141 treni giornalmente. Su linee simili però transitano altrove, ad esempio sulla linea del Brennero, più di 200 treni al giorno. A conferma di questo fatto FS prevede in futuro, con la nuova linea in esercizio di farne passare sulla vecchia 160 negli anni a venire mentre il modello funzionale al 2020 presentato sempre da FS ne prevede, sempre sulla linea attuale, 200.

Questi dati ufficiali di fonte FS a nostre mani (presentazione della linea dell'aprile 2002 presso la Prefettura di Torino) smentiscono la saturazione dell'attuale linea ferroviaria.

22) Mancanza di trasparenza nell'esposizione dei dati giustificativi a supporto della nuova linea. I dati sulla percentuale di utilizzo del valico ferroviario del Frejus secondo i più quotati istituti di statistica variano tra il 37% ed il 45 %. Fs evita di analizzare questo ed altri dati essenziali per la valutazione della reale necessità di una nuova linea ferroviaria in valle di Susa. Da notare inoltre che le stesse FS prevedono la saturazione della linea storica esistente solo fra 15 anni.

23) Denunciamo il grave e non giustificato eventuale rimando della valutazione in fase di progetto definitivo dei problemi di macroeconomia relativi alla linea in progetti evidenziati ai punti 17, 18, 19, 20, 21, 22.

Già nella valutazione VIA del progetto della tratta internazionale si sono rimandati alla successiva fase del progetto definitivo le valutazioni di cui sopra. Questo comportamento di presunta origine giuridica comporta però ricadute enormi sulle decisioni assunte in assenza di un quadro obiettivo, oggettivo, e di prospettiva sui trasporti europei. Se di linea internazionale si parla, di traffici internazionali si dovrebbe poter ragionare. Il fatto che non lo si voglia- possa fare in questa fase, costituisce un handicap legislativo- valutativo. L'effetto minimo di questa scelta potrebbe essere l'aver portato avanti progetti non adatti al panorama trasportistico, l'effetto dirompente potrebbe essere terminare i progetti, cominciare le opere e poi doverle lasciare incompiute per manifesta inutilità o sovradimensionamento, della linea. Il peggio del peggio potrebbe essere completare la linea magari con costi enormemente più alti di quelli presunti oggi, per poi scoprire che la concorrenza o l'errata valutazione fatta in precedenza causerà l'abbattimento dei traffici su questa direttrice e l'inutilità dell'opera con azzeramento del suo capitale sociale e dell'investimento dei soggetti finanziatori con ricadute inimmaginabili.

24) Assenza di una seria valutazione economica. Sottostima dei costi e delle difficoltà tecniche di costruzione e contemporanea sovrastima della quantità di merci trasportate.

Dai dati sopra esposti risulta chiara la difficoltà che comunque si riscontrerebbe nell'analizzare i benefici di un simile progetto. Se però si sovrastimano le quantità di merci trasportate e contemporaneamente si sottostimano i costi di realizzazione dell'opera, le difficoltà tecniche, si prevedono tempi di realizzazione relativamente brevi, si sottostima la contrarietà dei territori attraversati, allora, si pone in essere un'ingannevole operazione propagandistica, e non è più assolutamente possibile valutare il rapporto costi –benefici. In realtà probabilmente quella doverosa analisi si vorrebbe evitare di realizzarla. A chi sarebbero caricati i costi di un possibile errore di valutazione o addirittura della mancata valutazione di questo parametro essenziale, costi-benefici?

25) Problematiche relative agli scenari di traffico passeggeri e merci nelle gallerie.

Il passaggio dei treni nelle gallerie ha modalità diverse a seconda che si tratti di passeggeri o merci, non risultano però evidenziate nei progetti e non possono essere valutate appieno le caratteristiche di sicurezza della linea. In particolare, pare insufficiente la modalità di utilizzo degli idranti in

galleria che possono essere attivati solo a corrente spenta, e che necessitano di 30 minuti per ottenere dai tubi la pressione necessaria all'opera di eventuale spegnimento. Né risulta da dove e con che modalità l'acqua sarebbe disponibile. Sulla manutenzione della linea in galleria pare esistano davvero pochi spazi temporali se si valuta il continuo passaggio di convogli e la cosa potrebbe rappresentare oltre che un costo sottostimato, anche una perdita di sicurezza dell'impianto. Non sono chiari inoltre gli approntamenti della sicurezza alle diverse "finestre" lungo le gallerie per intervenire in caso di incidenti. Non esiste inoltre un piano di rinnovamento dei materiali, neppure si considerano fin d'ora i costi di gestione di tipo tecnico- manutentivo necessari per valutare l'effettiva redditività della tratta ferroviaria e la piena, costante sicurezza. Manca il parere VVFF.

26) Problematiche relative all'inserimento dei cantieri rispetto alle zone abitate.

Tutti i cantieri sono situati in zone abitate, centinaia i "ricettori" interessati. Da annotare come sia parziale, ossia non completa, non esaustiva, non traducibile in una valutazione di danno economico certo, la scheda allegata relativa ad ogni ricettore. Rumore, vibrazioni, polveri paiono essere sempre metodicamente sottostimati, anche in funzione del lavoro notturno dei cantieri, agli effetti climatici tipici della valle, degli scavi tradizionali e meccanici effettuati, del trasporto di smarino ed attrezzature.

27) Cantieri e discariche situate in aree prossime a zone archeologiche.

A Borgone, Chiampano, e alla cava inerti di Caprie (ma anche altrove) s'inseriranno dei cantieri immediatamente adiacenti a siti di interesse archeologico notevole come "il Maometto" a Borgone ed il Castello del Conte Verde a Caprie- Condove. A peggiorare la situazione il fatto che in entrambi i cantieri insistano le attività più pesanti di cantiere, estrazione inerti, trasporto cemento, con creazione di vibrazioni, polveri, rumori che potrebbero danneggiare irrimediabilmente questi siti prioritari per la storia valsusina e per un turismo storico ed artistico di qualità cui punta da anni la Valle di Susa. Ad Almese la Discarica di inerti è situata nei pressi del un borgo medioevale di San Mauro in frazione Rivera, finanziato con DOCUP, ed anche qui i danni sarebbero ingenti.

28) Alta possibilità di ritrovamenti archeologici.

I ritrovamenti archeologici eventuali, possibili in fase di cantiere, vengono genericamente classificati come "rischi" piuttosto che opportunità per il territorio da valorizzare. Non si prevedono perciò modalità di intervento e neppure se ne quantifica in nessun modo il costo ipotetico necessario al corretto recupero e valorizzazione dei reperti.

29) Impatto sui fabbricati storici e sugli elementi architettonici tipici.

Nelle vicinanze delle zone interessate dalla linea, dai cantieri e discariche esistono anche altri numerosi monumenti, castelli chiese, cappelle, fabbricati storici e borgate tipiche. Dal progetto non si evincono però neppure quei fabbricati storici che insistendo sulle vie di comunicazione utilizzate per raggiungere cantieri e discariche rientrano nelle fasce di possibile interferenza per vibrazioni e rumore. Meno che mai si considera di valutare i costi della sistemazione preventiva per evitare dei danni alle strutture di interesse storico- archeologico- paesaggistico. Naturalmente nessun dato traspare per il pagamento di eventuali danni causati a questo tipo di immobili.

30) Grave impatto paesistico e panoramico delle opere, cantieri, discariche.

Basta pensare ad un ipotetico futuro panorama della valle visto da uno dei punti sopra descritti oppure dalla Sacra di San Michele, castello di San Giorio, Torre medioevale di San Didero, Castello di Chianocco, dal Belvedere della Rocca Sella, dal Musinè, dalla montagna di Condove, Bussoleno, Villar Dora, per capire come cambierebbe il panorama, una visione continua di cantieri, discariche, mezzi in movimento, polveri alzate dal costante vento valsusino, viadotti, e stazioni nella piana

agricola di Bruzolo. Per la valle tutto ciò sarebbe un'apocalisse, ma per il turismo, l'economia agricola, il valore immobiliare delle abitazioni sarebbe qualcosa di ancora più grave, difficilmente quantificabile monetariamente e con conseguenze anche per i decenni seguenti. Stesso discorso vale per la zona agricola ai limiti del Parco della Mandria di Pianezza - San Gillio- Val della Torre, una delle poche rimaste intatte finora, vero polmone per la città di Torino, tagliata in due da una linea sopraelevata dal forte impatto, linea che diverrebbe forse l'inno alla modernità ma rappresenterebbe per quel territorio ed i suoi abitanti anche la fine di un'epoca, di un modo di vivere, di valori sani, irrimediabilmente persi.

31) Mutamento delle caratteristiche di aree enormi trasformate in cave, discariche e cantieri.

La maggior parte dei siti interessati da queste attività sono oggi siti naturali non degradati. Per questi suoli la mutazione morfologica, di permeabilità alle acque la modificazione degli scoli d'acqua, creerebbe un danno ecosistemico, investendo anche le zone limitrofe e provocando conseguenze i cui danni non sono calcolati né valutabili in questa fase.

32) Interruzione di corridoi ecologici con conseguente grave sottrazione di elementi tipici del territorio alpino e vallivo ad alto contenuto ambientale - paesaggistico.

L'interruzione dei residui corridoi ecologici per il territorio alpino nella piana tra Borgone e Chianocco, ma anche di quelli più consistenti, ancora presenti nelle residue aree agricole della pianura tra Venaria e Grange Brione, caratterizzati da vegetazione naturale, habitat faunistici, ambienti naturali incontaminati, causerebbe un danno irreparabile al patrimonio naturale come si può desumere anche dagli indirizzi che l'Agenda XXI provinciale ha stabilito per questo territorio, totalmente in antitesi con l'azione di "taglio" provocata dalla linea ferroviaria.

33) Rischi determinati dall'opera per tutto il comparto agricolo.

Le zone più produttive della valle, la piana di Caselette e quella di Bruzolo-San Didero sarebbero le più colpite. La prima con 340.000 metri vincolati a causa dell'elettrodotta, la seconda tagliata in due da linea e stazione. Discariche e cantieri, piloni elettrici o politine della linea un poco ovunque minerebbero il poco che rimane, basti pensare a ciò che succederebbe a Caselette e Bruzolo, la situazione per Pianezza, val della Torre; il taglio dei canali irrigui della piana che sale da Venaria, al frazionamento di moltissime proprietà agricole, all'impossibilità di raggiungere i fondi, le abitazioni, a causa di nuovi manufatti trasversali. Si pensi alla quantità di strade che sarebbero realizzate a servizio dei cantieri, si pensi ai fondi agricoli interclusi. Il danno anche qui sarebbe grave, perpetuo e di difficile valutazione economica.

34) Ripristino degli usi agrari dei cantieri, delle discariche e delle aree adiacenti alla linea.

La sistemazione definitiva, post opera, delle aree di cantiere e di molte aree di discarica oltre che di vaste aree limitrofe al percorso della linea ferroviaria interessate dai lavori con strade di accesso, deposito materiali ecc... viene promessa dai proponenti dell'opera ma non se ne indicano specificatamente tutte le aree interessate e neppure se ne prevedono i costi di ripristino.

35) Alterazione della circolazione acque esterne ad uso agricolo e civile.

Con il taglio del territorio e dei canali, fossi di scolo, rogge si impedisce il normale deflusso ed approvvigionamento delle acque per le colture. Sistemare dei sifoni o pompe per ovviare agli inconvenienti può essere una soluzione teorica ma praticamente diversi accidenti e provocherebbero presto l'interruzione della fornitura. I sifoni si riempirebbero presto di detriti ostruendoli, le pompe non potranno mai sostituire il corso della natura e di anni di esperienza dei coltivatori. Per quello

che riguarda le pompe a servizio della linea ferroviaria, utili per sollevare l'acqua dalle parti basse del percorso ferroviario, il loro massiccio utilizzo, l'alto costo di gestione e l'uso continuo in periodi di pioggia obbligherebbe a sostituzioni e manutenzioni di cui non è previsto il costo se non per un uso in condizioni normali.

36) Rischio idrogeologico.

Una valle alpina, stretta, lunga e soggetta ad una forte antropizzazione come questa ha dovuto da sempre combattere con gli elementi naturali. Negli ultimi quattro anni due alluvioni lo dimostrano. Frane, vaste aree boscate soggette a continui incendi, aree di frana perenni nei versanti delle montagne, forti venti stagionali e che si ripetono sempre più forti non permettono di alzare la guardia.

Creare altre opere, sottopassaggi, sovrappassi, barriere all'acqua, strutture sottoposte alla furia dei venti e di tutti gli elementi naturali rappresenta un rischio aggiuntivo. Le discariche di inerti se realizzate nelle fasce di rispetto di fiumi e torrenti potrebbero deviarne i flussi durante le ricorrenti alluvioni, cambiare l'assetto idraulico dei fiumi ed occupare gli spazi naturali di espansione delle acque. Tutto ciò provocherebbe danni in valle ma le conseguenze peggiori sarebbero per i centri a valle come è successo a Torino durante m'ultima alluvione valsusina.

37) Sottovalutazione del problema "Conoidi".

La stazione di Bruzolo e l'area attigua in cui il percorso della linea è esterno interessa ben cinque conoidi delle sette presenti in quell'area. Le Conoidi sono aree geologiche create a seguito di alluvioni e piene dei relativi rii e torrenti. Non è da escludere perciò il danneggiamento futuro della linea ad opera di eventuali piene ed alluvioni su aree già geologicamente soggette a questi fenomeni.

Proprio questo fenomeno alluvionale eventuale trovando l'ostacolo dei rilevati e strutture viarie in progetto potrebbe danneggiarle e deviare interessando zone che al momento sembrerebbero esenti da pericoli

38) Localizzazione di alcune discariche di inerti nelle aree vincolate dal PAI .

Appare avventato ed imprudente localizzare delle discariche di inerti in aree di fascia A B e C del PAI Piano Assetto idrogeologico. Si riscontra infatti che queste aree inedificabili lungo i fiumi hanno dei vincoli precisi sia in relazione alle piene "storiche" dei corsi d'acqua che per consentire la creazione naturale di aree di espansione delle piene stesse. Il mancato rispetto delle direttive stabilite dagli esperti del PAI può provocare gravi danni a strutture e colture situate anche in aree lontane, le discariche possono deviare il corso dei naturali flussi e deflussi e causare un aumento dei detriti trasportati dall'ondata di piena con gravi conseguenze al momento non valutabili. Le aree interessate sono in area fiumi Stura, Dora Riparia, Torrenti Cisternone, Messa, Morsino, Sessi, Maometto, Prebech.

39) Danneggiamento quantitativo delle risorse idriche.

Sicuro e perenne sarebbe il danno alle risorse idriche in caso di scavo di gallerie lungo la valle.

Verificato che la stessa regione Piemonte ammette che mancano dati precisi sui flussi interni alle montagne di acque, verificato che i sondaggi necessari alla conoscenza dei dati sugli acquiferi non sono mai stati realizzati, si annota come dalle stesse carte del Progetto si da per certo il depauperamento totale o grave di tutte le fonti di Almese, Villar Dora, Caprie, Condove, Borgone, parzialmente di Rubiana. Questo per la tratta montana interessata dalla galleria.

Non meno importante però il danno nelle zone pianeggianti a causa del taglio della circolazione superficiale. Anche torrenti come il Rio Morsino, Il Torrente Messa, Sessi, Gravio, Rio Maometto sarebbero però interessati dai lavori che con gli scavi sotterranei intercetterebbero la circolazione

sotterranea e modificherebbero quella superficiale con le vibrazioni. Nel Mugello simili scavi hanno danneggiato fonti lontane fino a 3 km dal fronte di scavo. Nulla lascia pensare che qui da noi i danni sarebbero minori. Molti gli acquedotti potenzialmente danneggiati, forte il rischio per molti paesi di restare “ a secco”

40) Mutamento qualitativo delle caratteristiche delle acque.

L'acqua intercettata dai cantieri, deviata, utilizzata per fini cantieristici avrebbe un immediato calo qualitativo. Inoltre, come avvenuto nei cantieri già aperti altrove la falda intercettata nelle gallerie sarebbe compromessa irrimediabilmente per effetto degli scavi e dell'immissione di materie chimiche o alteranti durante la fase di costruzione. Forte il rischio di immissione nell'acqua di olii esausti industriali e per autostazione utilizzabili in genere nella realizzazione delle gallerie (vedi Mugello). Il successivo passaggio degli inquinanti nelle falde tramite percolazione e infiltrazione comprometterebbe tutta la risorsa idrica presente nelle zone prospicienti le attività e lungo tutto l'asse della Dora Riparia per conseguenza naturale.

41) Mancata valutazione delle conseguenze dell'abbattimento piezometrico significativo di pozzi e fontanili.

Tutta la questione dell'impatto sui pozzi pubblici e privati, dell'azzeramento di fontane e avrebbe un impatto irrimediabile e rilevante sia in pianura che nelle zone collinari e montagnose. Verrebbe modificata la portata degli acquedotti. Non aver previsto sondaggi preventivi con approntamenti e monitoraggi continuativi provocherebbe dei costi oggi non stimati e la conseguente difficoltà di riallocazione dei pozzi e di reperimento per gli acquedotti interessati dell'acqua necessaria.

42) Non viene previsto un sistema di smaltimento rifiuti per i residui di lavorazione contenuti nelle vasche dei cantieri, dei materiali inquinanti di lavorazione, fanghi betonici, calcestruzzi inutilizzati.

Allo stesso modo non risulta presente nei progetti la modalità di smaltimento dei reflui civili derivanti dai cantieri di base e alloggiamenti delle maestranze. Il costo degli smaltimenti, caratterizzazione eventuale dei siti, smaltimenti dei reflui non è riportato adeguatamente nei progetti osservati con possibile grave aumento dei costi finali dell'opera.

43) Trasporto inerti e movimento mezzi di cantiere: discrasia tra vecchio ed nuovo progetto.

Oltre ai mezzi utilizzati negli scavi sul fronte delle gallerie, a quelli per il trasporto personale, personale tecnico, mezzi privati degli addetti difficilmente quantificabili esiste una stima sui mezzi in movimento giornaliero nei cantieri tra Bruzolo e Settimo Torinese. In quest'ultimo progetto il totale di questi mezzi ammonta a 611 giornalmente. Stranamente nel precedente progetto poi ritirato questi mezzi assommavano a 1151 giornalmente. Abbiamo verificato allora la quantità di materiale da trasportare per e fuori dai cantieri ed anche qui c'è una differenza: è aumentata leggermente. Allora abbiamo pensato: evidentemente si allungheranno i tempi di cantiere (così si capirebbe la diminuzione di mezzi in movimento giornaliero). Invece i tempi sono uguali a quelli del progetto ritirato. Siamo perciò divenuti ad una certezza: o c'è un errore nei calcoli oppure in alternativa ogni camion da cantiere trasporterebbe il doppio del peso precedente.

Questo fatto ci obbliga a pensare che le vibrazioni lungo le strade, la dimensione delle stesse, le difficoltà per il traffico aumenteranno ancora rispetto alle precedenti ipotesi che già davano un quadro pauroso. Si sono invitati perciò i cittadini a verificare fin d'ora la stabilità degli immobili ottenendo perizia giurata di conformità prima dei lavori in modo da poter agire legalmente contro chiunque, con ripetuti passaggi e vibrazioni nei pressi delle abitazioni possa provocare crepe o danni, per ottenere il risarcimento del caso (tutto questo aumentando i costi dell'opera).

44) Inquinamento da emissioni in atmosfera.

L'aumento del traffico, delle polveri e del particolato provocherebbe gravi danni all'aria della valle. La situazione sarebbe ancora peggiore per effetto dei venti nei periodi Autunno- primavera e dell'effetto dell'inversione termica durante l'inverno. Il rischio dell'aumento delle malattie conseguenti, specie per le fasce anziane e giovanili della popolazione sarebbe fortemente probabile. Il dato indicato nei progetti di una stima d'aumento del 3% delle PM a causa dell'aumento del traffico dovuto ai cantieri porterebbe l'indice di inquinamento delle nostre zone ai livelli delle grandi città, con picchi forse ancora più alti rispetto ai grandi centri urbani in corrispondenza delle aree dei cantieri e delle discariche e viabilità di collegamento.

45) Inquinamento da amianto. Rischi connessi alla salvaguardia della salute pubblica.

Si può facilmente verificare che il massiccio Sesia-Lanzo con le sue propaggini valsusine dei monti Musinè, Monte Curto, Serra di Montecomposto, Rocca Sella, contiene amianto (studio del Politecnico di Torino e dell'Università di Siena realizzato solo in superficie con reperimento di numerosi campioni di roccia affiorante contenente amianto). La carta geologica nazionale indica le nostre montagne (colore verde scuro sulla carta geologica) come propaggine di una delle aree con presenza di amianto della migliore qualità rinvenuto finora presso la cava di Balangero. Nonostante questi fatti nei fascicoli riguardanti l'argomento degli studi progettuali si tende a sottostimare la pericolosa presenza amiantifera. Il verificarsi di possibili malattie (asbestosi) dopo molti anni dall'inalazione di simili sostanze disperse in polveri di cantiere o depositate nelle discariche, o anche disperse dai mezzi di trasporto, ci ha indotti anche in questo caso a formulare un consiglio alle persone con meno di 60 anni. Il consiglio che stiamo dando ai cittadini è di effettuare analisi cliniche volte alla verifica della presenza di sintomi da asbestosi prima dell'apertura dei cantieri. Tutto ciò al fine di poter chiedere i danni a FS, Valutatori dell'opera, soggetti responsabili per la salute pubblica, società operanti nei cantieri di eventuali danni provocati alla salute della popolazione interessata. Quest'attività non farà diminuire i rischi per le popolazioni ma permetterà di andare fino in fondo, pretendendo danni patrimoniali e condanne esemplari per qualunque responsabile che non abbia ben valutato la situazione o ne abbia sottovalutato i rischi. Il Vajont insegna. Sono previsti circa 6.000 metri di scavo con presenza di rocce più o meno amiantifere per una stima presunta e minimale di 1.150.000 metri cubi di materiale interessato.

46) Mancato coinvolgimento sulla scelta della localizzazione delle discariche.

Mancanza di nulla osta da parte delle Amministrazioni circa le discariche ed i cantieri.

Come cittadini, Comitati ed Associazioni, Amministrazioni non siamo mai stati interpellati neppure sui siti delle discariche, né risultano atti consiliari riguardanti simili scelte, la responsabilità di ogni danno causato all'ambiente, alle popolazioni, alle attività economiche della loro dislocazione è perciò attribuibile ai tecnici redattori del progetto ed ai loro committenti. Attribuire ad un'eventuale, successiva, conferenza dei servizi dovuta per legge, simili scelte, magari coinvolgendo probabilmente amministratori neo eletti che possono anche non avere ancora chiara la situazione o tecnici comunali dalle scarse conoscenze specifiche dei problemi connessi alle discariche sarebbe una forzatura che ci riserviamo fin d'ora di denunciare attivandoci se il caso presso la magistratura competente.

47) Anomalia progettuale sito di stoccaggio D9 presso Tetti san Mauro di Almese.

La scheda n° 10 del sito D9 Studio impatto ambientale All. 03 Cantierizzazione piano degli inerti (RIF.L161 00 R 15 RG SA000G 003 A) presenta delle incongruenze piuttosto rilevanti. Per cominciare, l'area di 330.000 mq su cui sarebbero depositati 500.000 mc di detriti secondo la scheda sarebbe riutilizzata in futuro per l'ampliamento di una zona industriale ma dal piano regolatore l'area non risulta a destinazione industriale ma piuttosto agricola ed in parte ambientale-

sportiva. Inoltre con l'individuazione della tipologia di ripristino R3, l'area in futuro non sarebbe pianeggiante e la collinetta che si verrebbe a formare depositando i detriti non è assolutamente adatta all'inserimento di capannoni o laboratori. Inoltre non si chiarisce quale sarebbe il deflusso delle acque provenienti da monte che oggi scorrono in quest'area verso i torrenti Morsino e Messa. Infine pare strano individuare come zona di stoccaggio l'area interclusa tra i torrenti, riempiendo l'eventuale sito di esondazione degli stessi, anzi formando lungo le sponde una collinetta che in caso di piena provocherebbe l'esondazione verso le zone limitrofe: ad Est l'area industriale, ad Ovest l'area sportiva con tutte le attrezzature sportive di Almese, palestra, bocciocofila, ecc.. La possibile presenza di materiali pericolosi come amianto derivante dagli scavi impone inoltre di considerare come questo sito sia particolarmente vicino alle abitazioni con potenziali gravi rischi sanitari che doverosamente segnaliamo fin d'ora, mettendo formalmente in mora tutta la filiera decisionale e valutativa dell'opera in oggetto per danni a persone o cose.

48) Inesistenza di “pozzi di aerazione” nella galleria tra Val della Torre e Borgone.

Pare strano non aver rinvenuto nella documentazione progettuale traccia di eventuali pozzi di aerazione a servizio della galleria di oltre 20 km di lunghezza. Se non venissero realizzati significherebbe che l'aerazione avverrebbe tramite le “finestre di Rivera, Caprie e Grangetta. In questo caso non risultano però evidenti gli impianti necessari per la fase di esercizio della linea nei pressi delle finestre e neppure se ne possono dedurre caratteristiche e calcoli relativi. Tutto ciò comporta una mancanza progettuale, una sottostima di costi ed una evidente problematica di sicurezza delle gallerie.

49) Sottovalutazione del rischio di frane ed instabilità del terreno nella localizzazione dei cantieri.

In particolare il cantiere di Grangetta di Condove è stato previsto in una zona ad alto rischio di frane e caduta di rocce (evento che si è verificato anche ultimamente). Per ciò che riguarda il cantiere di Rivera è situato all'interno di un vaso naturale nel quale scorre il Rio Morsino. Tutta l'area potrebbe essere soggetta a frane e inondazioni. Anche il cantiere di Chiampano a Borgone è situato nelle vicinanze del Rio Maometto con possibilità di gravi impatti.

50) Discarica di Sant'Ambrogio: gravi mancanze su progetti, stima dei costi, ipotesi di riutilizzo aree.

Prevedere su un'area di 30.000 mq circa una discarica contenente 500.000 mc alla base del monte Pirchiriano, il monte sul quale è situata la Sacra di San Michele, simbolo della Regione Piemonte è già un'operazione azzardata, specie se non c'è il consenso di Comune e Belle Arti.

Non presentare un progetto che consenta di verificare metodologie di deposito, altezza della discarica, approntamenti sulla sicurezza di una vera e propria “montagna di detriti” senza aver progettato opere che ne assicurino la stabilità, la resistenza al dilavamento, lo spandimento di fanghi derivanti nella vicina roggia è un fatto gravissimo, avventato.

Inoltre non si considera mai come elemento di rischio il vento valsusino. Il certo disperdimento di polveri nel vicinissimo abitato non viene neppure accennato. Naturalmente il rischio che le polveri in futuro disperse possano contenere fibre di amianto viene come al ignorato. Sui costi di una simile discarica e strutture per la sua sicurezza e per la copertura della stessa con materiali adatti e sulla successiva eventuale piantumazione nessun accenno. I costi? Mai indicati.

51) Sovrapposizione progettuale sui siti di discarica tra il presente progetto e quello per la tratta internazionale a cura di LTF.

La quantità di smarino da porre in discarica per questo progetto è stimata in quasi 5 milioni di metri

cubi (rif. L161 00 R 15 RG SA000G 003 A 35 DI 95) mentre 3.390.000 metri cubi andrebbero allo stoccaggio temporaneo. A queste quantità vanno però aggiunte anche quelle del progetto LTF (altri 15 milioni di mc estratti) per avere un quadro complessivo ed evitare che s'intenda utilizzare gli stessi siti di deposito sia da parte RFI per questo progetto che di LTF per la tratta internazionale.

LTF al momento non è ancora autorizzata alla discarica prevista in territorio francese, il mancato nulla osta causerebbe la necessità di utilizzo di molte delle discariche citate in questo progetto o peggio ancora la necessità di reperirne altre al momento non indicate.

Anche in questo caso evidenziamo che l'aver suddiviso la linea in due distinti progetti provocherebbe sovrapposizioni, modifiche progettuali importanti, allungamento dei tempi, grane burocratiche tra i committenti e tra i committenti e gli enti locali. Conseguenza certa l'aumento esponenziale dei tempi e dei costi.

52) Due progetti diversi di due società diverse per la stessa stazione.

I costi sono già aumentati prima ancora di aprire i cantieri. LTF e RFI progettano sulla stessa area della nuova stazione di Bruzolo. A seguito delle prescrizioni della Regione Piemonte e del ritiro del primo progetto preliminare da parte di RFI la stessa RFI ha o modificato il progetto della linea a San Didero, Bruzolo, Chianocco inserendo una stazione dove non era prevista, disegnando l'interconnessione "a raso" dove prima era a "salto di montone" e modificando la viabilità di accesso. L'area modificata però era di competenza progettuale di LTF che ha realizzato il primo progetto (già approvato dal CIPE) e non di RFI. Si può ben dire quindi che RFI ha "sconfinato" utilizzando finanziamenti statali mentre invece il progetto "internazionale" avrebbe una quota rilevante di finanziamento a carico della Francia al 50% e della UE.

Il progetto LTF aveva già attenuto i pareri necessari, adesso è stato cambiato da RFI, la procedura non è giuridicamente corretta a nostro avviso. Inoltre l'inserimento della stazione dove prima non c'era cambia gli aspetti funzionali del vecchio progetto. Tutto questo con la riserva di valutare più approfonditamente la questione legale e amministrativa nelle sedi competenti, con ampia riserva di richiesta di danni presso la Corte dei Conti.

53) Necessità di reiterare la pubblicazione del progetto preliminare di LTF sulla tratta Internazionale. N.B. - Punto 2 delle prescrizioni condizionanti della Commissione VIA a firma del Presidente Ing. Bruno Agricola al parere positivo sul progetto presentato da LTF "Nuovo collegamento ferroviario Torino Lyone Tratta Confine di Stato.- Brufolo".

L'entità delle modifiche progettuali riguardanti la tratta internazionale progettata da LTF tra Borgone, inizio della tratta, a Chianocco (punti 39 e 41 precedenti), è tale che il nuovo progetto risulta completamente diverso dal primo. A prova di ciò si prevede una stazione dove prima non c'era, gli innesti tra le linee storica e nuova sono stati riprogettati. Inoltre anche la viabilità, lunghezza del percorso progettato, altezza dei rilevati e viadotti oltre alla sistemazione delle barriere acustiche risulta diversa dalla precedente. Il fatto che la progettazione sia stata effettuata da RFI sostituitasi a LTF sulla tratta non di sua competenza non semplifica la situazione.

Giuridicamente ci pare un bell'imbroglio, spetta ai proponenti risolverlo decentemente. Da parte nostra impugneremo il progetto se non sarà ripresentato nei tempi e modi corretti dal legittimo incaricato che è LTF. Spetterà a LTF fare proprio il progetto, modificarlo se crede, ripresentarlo, senza peraltro omettere di avviare la regolare procedura di avviso pubblico, con tempi per le osservazioni, sia che il progetto cambi ancora o meno, ripresentandolo alla VIA. Avremmo potuto utilizzare quest'anomalia per bloccare le fasi successive. Crediamo che sarebbe stato scorretto da parte nostra. Pretendiamo però il rispetto delle regole anche se frutto di leggi che non condividiamo come la Legge Obiettivo che toglie l'autonomia decisionale ai territori interessati dalle "Grandi Opere", e non consente osservazioni sul progetto definitivo, fase in cui il proponente è tenuto a presentare anche l'analisi costi- benefici considerando tutte le componenti aleatorie come previsioni di traffici e scenari macroeconomici.

e-mail: info@legambientevalsusa.it

[http:// www.legambientevalsusa.it](http://www.legambientevalsusa.it)

54) Mancanza di un piano preciso circa il fabbisogno di inerti.

Anche in questo caso il fabbisogno di inerti va visto come dato complessivo per tutta la linea, non per parti della stessa. Non risulta chiaro da dove deriverebbero tutti gli inerti necessari e mancanti, anche perché le tipologie sono diverse: da quelli per i terrapieni, fino a quelli per il cemento armato. Risulta evidente che talune tipologie saranno trasportate da cave anche lontane come quelle del Po, mentre è necessario evitare che si aprano nuove cave nei territori già interessati dalle opere per evitare la proliferazione infinita di scavi e colline artificiali di materiali che modificano il paesaggio e causano ostacolo alle acque, provocano l'aumento del traffico veicolare e l'inserimento in ogni dove di nuove discariche più o meno abusive di rifiuti domestici, industriali, pericolosi, proprio in prossimità delle falde acquifere in genere piuttosto superficiali.

55) Cave e depositi previsti all'interno di un "Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del fiume Po", tratto Torinese e nel Sistema del "Parco Fluviale del Po Basse di Stura".

A conferma della enorme necessità di inerti si utilizzerebbero prima come cave e poi come discariche dei siti all'interno di zone ad alto valore ambientale, aree fluviali protette (documento L161 00 R 15 RG SA000P 002 A). La cosa appare davvero stupefacente a livello ambientale!

56) Grave impatto della viabilità interessata dai cantieri e dal trasporto di materiali.

Proprio il trasporto dei materiali estratti dalle gallerie e di quelli necessari per la costruzione di terrapieni, gallerie, attrezzature da cantiere e materiali rotabili è uno dei problemi da sempre sottostimati. La viabilità risulterebbe fortemente condizionata da questi flussi in sovrappiù.

Già oggi la viabilità valsusina e dei paesi limitrofi risulta fortemente condizionata da strade strette, prossimità dei centri abitati, limiti di velocità.

Per la viabilità interna di centri come Grange Brione, Caselette, Almese, Caprie, Borgone, San Didero, Bruzolo già oggi difficoltosa, aggiungervi il traffico dei mezzi pesanti è un danno certo per la vivibilità di questi centri.

Non meno pesante, la situazione per le ex Statali 24 e 25 che vedono un flusso continuo ma che con eventuali nuovi mezzi pesanti in circolazione saranno totalmente bloccate. Anche in questo caso oltre all'aumento degli incidenti si può facilmente prevedere problemi di ordine pubblico mai considerati nei progetti.

Punti topici dell'intasamento prevedibile saranno: sulla SS 24 da Caselette allo svincolo per Almese, da Almese a Caprie, ancora da Caprie a Borgone. La SS 25 vedrà aumentare il traffico da Borgone a San Giorio, da Borgone a Sant'Ambrogio. Il ponte di Sant'Ambrogio, le strade che si innestano sulla cava Rotunno a Caprie i punti più critici.

Discorso a parte merita l'area della stazione di Bruzolo i cui lavori per la vicinanza dei cantieri con la SS 25 potrebbe provocare la chiusura della strada e blocchi continui. Insomma circolare diventerebbe un'impresa per tutti per molti anni. Problematico sarebbe l'accesso a molti cantieri come Rivera e Borgone, impossibile il passaggio incentri storici come quello di Caselette.

57) Connettività di aree intercluse non prevista.

Non sono previste opere di riqualificazione e di connettività per le aree intercluse e neppure si prevedono sottopassi o sovrappassi ad uso agricolo per le aree di interesse economico agricolo oggi facenti parte di una sola unità produttiva che verrebbero separate, divise, rese antieconomiche con la eventuale costruzione dell'opera.

58) Mancata considerazione della reale viabilità di accesso al cantiere di Chiampano in Borgone.

Prevediamo che a causa del passaggio a livello e della quantità di mezzi presenti nel cantiere in

oggetto non sarà possibile seguire le direttrici di traffico indicate sul progetto con eventuale necessità di viabilità alternativa fortemente impattante ed aumento dei tempi e costi relativi.

59) Mancata valutazione dei danni provocati dai lavori nei pressi della tangenziale Nord di Torino. Il percorso della linea risultante dai progetti dall'innesto alla linea AV Torino Milano di Settimo fino alla zona di Savonera in Collegno obbligherà ad attraversare quattro volte la Tangenziale ed una volta l'autostrada Torino Milano. Questo tipo di attraversamento ripetuto causerà lunghi lavori sulla tangenziale e sulla viabilità d'accesso alla stessa. Nessun particolare problema traspare dai progetti a dimostrazione dell'intenzione di narcotizzare il lettore o di tranquillizzare chi non conosce la zona. Già oggi questa tangenziale vede ore intere di incolonnamento. Nulla risulta dai progetti. Cosa succederebbe in futuro? A parte i danni all'economia torinese proprio in prossimità del periodo olimpico, sicuramente alcuni quartieri di Venaria e Collegno avrebbero problemi di raggiungibilità per anni, mentre il passaggio della linea tra la tangenziale e le abitazioni rappresenta un rischio anche per la circolazione a causa dei lavori.

60) Mancanza delle ordinarie distanze di sicurezza tra strutture nella tratta tra Settimo e Collegno. Le ordinarie distanze di sicurezza tra le strutture viarie (Tangenziale e viabilità ordinaria) non è sufficiente, specie se si considera che la linea ferroviaria avrebbe velocità di punta di 220 Km. Stesso discorso per le abitazioni che non sarebbero certo ad una distanza tale da garantire la massima sicurezza. Anche numerose infrastrutture elettriche, industriali, commerciali ed artigianali correrebbero potenzialmente gravi rischi, specie nel caso in cui le caratteristiche di velocità e funzionalità del progetto fossero rispettate nel corso dell'esercizio della linea.

61) Indifendibilità acustica di interi quartieri come Falchera, Villaretto, Savonera.

Non saranno le barriere acustiche di 4,5 metri di altezza a difendere i piani alti delle case con immancabile perdita di valore delle unità immobiliari e con pesanti ricadute sulla salute degli abitanti, con gravi danni mai valutati nei progetti. Stesso discorso vale per le borgate collinari prospicienti la stazione di Bruzolo- San Didero.

62) Sottostima degli effetti elettromagnetici della linea elettrica di servizio alla tratta ferroviaria. Radiazioni ionizzanti e non.

L'alterazione del fondo elettromagnetico imputabile alle stazioni elettriche ed all'alimentazione primaria implica distanze di sicurezza notevoli, indicate in 400 metri in asse al tracciato della linea elettrica di fornitura e dalla linea a servizio della ferrovia. Le attività umane, residenziali, la stessa circolazione stradale della tangenziale che insisterebbero sulle aree sopra descritte, ed allo stesso modo le attività agricole e civili, nuclei residenziali coinvolte più a Est sulla linea, sarebbero soggette a tutte le conseguenze nocive ormai dimostrate ampiamente nel caso di mancanza delle distanze di sicurezza. Stranamente non si considerano però trasferimenti di attività, residenze, a tutela della salute pubblica evitando di contabilizzarne i costi all'interno del progetto.

63) Forte impatto visivo dei tralicci elettrici.

I tralicci, di altezze notevoli, che dovrebbero essere realizzati sui comuni di Caselette, Alpignano, Val della Torre, San Gillio, Pianezza a servizio della linea elettrica di fornitura della nuova ferrovia avrebbero un impatto visivo paesaggistico enorme, paragonabile a quello dei tralicci oggi esistenti sul monte Musinè.

64) Mancata valutazione economica puntuale dei danni alle attività produttive coinvolte.

Non risulta dal progetto una stima chiara, reale e puntuale dei danni. Gli indicatori che descrivono il danno non consentono in nessun modo di conoscere l'entità del risarcimento. Questo fatto ha già

causato altrove, per lo stesso tipo di opere una procedura che consideriamo scorretta: quella del patteggiamento, cioè, in mancanza di importi certi e certificabili in modo trasparente per tutti i danneggiati si perviene a trattativa privata assegnando valutazioni diverse a beni immobili uguali. Peggio ancora spesso si offrono risarcimenti per le attività produttive che non sono collegate a nessun parametro oggettivo con la conseguenza della chiusura di attività e perdita di occupazione.

65) Non si considera la difficoltà di reperimento in zona di abitazioni o capannoni per gli evacuati.

Subire dei danni economici è già grave, dover abbandonare abitazioni ed attività che hanno per ciascuno anche un valore affettivo è talvolta un trauma. Nel progetto non si considera neppure che in certe aree come la Valle di Susa sia impossibile rilocalizzare un'attività o trovare un'abitazione simile a quella abbandonata. Nel progetto non si considera inoltre che l'esigenza abitativa è legata agli spazi a disposizione prima ancora che alla vetustà dell'immobile. A molte persone che dovranno abbandonare l'abitazione o l'attività sarà perciò negato il diritto di ottenere un'abitazione almeno simile a quella precedente, mentre per molte attività questo sarà il colpo di grazia finale che obbligherà alla chiusura.

66) Mancanza di prospezioni geologiche su tutta la tratta di montagna.

Su tutta la tratta non sono state effettuate prospezioni geologiche adatte a conoscere la composizione delle rocce, presenza d'acqua, presenza di rocce più o meno compatte. Col nuovo progetto che attraverserebbe ancora più internamente le montagne rispetto al progetto precedente si desumono composizioni delle rocce, presenze d'acqua, conformazioni delle rocce e di conseguenza metodologia degli scavi in tradizionale o meccanizzato, delle quantità di materiali pericolosi da carte geologiche realizzate in conseguenza degli affioramenti delle rocce in superficie.

Nessuna certezza esiste perciò sui dati geologici del progetto preliminare che per avere questo nome dovrebbe perlomeno poter contare su dati più puntuali, certi. Anche questo fatto indica la superficialità del progetto, la fretta di cominciare, la volontà di scavare, più che di realizzare opere utili. E' certa perciò la geometrica espansione dei costi causata da erronee valutazioni.

A riprova della superficialità che denunciavamo basta pensare all'approssimazione con cui si indicano le quantità di materiali pericolosi amiantiferi da estrarre in 1.151.000 mc derivanti da una lunghezza di circa 6.000 metri di galleria, calcolo effettuato senza mai aver sondato le aree .

67) Totale assenza di verifiche circa l'impatto degli scavi sull'acquifero sotterraneo.

Questa grave mancanza è causa per i lavori TAV del Mugello di un'azione della Procura locale che ha evidenziato il danno ai corsi d'acqua, alla qualità delle acque, arrecando pregiudizio ai luoghi per il loro utilizzo a fini di svago e turistici.

Si è inoltre rilevata una dispersione di migliaia di metri cubi di acqua, depauperamento di acquedotti e pozzi privati, omesso controllo e monitoraggio da parte dei responsabili. Inoltre non si è previsto il mantenimento del minimo deflusso vitale per i corsi d'acqua intercettati.

La totale mancanza di verifiche puntuali e non aver portato a conoscenza delle popolazioni, associazioni ed amministrazioni i dati che si sarebbero dovuti assumere è già in questa fase progettuale preliminare causa di danni certi che per la zona alpina interessata presenta una negligenza gravissima.

68) Illogica presentazione di due alternative possibili per la realizzazione della finestra di Caprie.

Sul progetto osservato si indica una possibile alternativa alla finestra "principale" di Caprie che era stata considerata già nel vecchio progetto. E' assolutamente illogico che dei progettisti seri non sappiano scegliere la finestra fin dalla presentazione del progetto preliminare. Incredibile non aver

ragionato sul “minor danno” fin da subito. Infatti non esiste alternativa tra un danno certo, in altre parole la finestra del vecchio progetto, indicata come finestra principale anche adesso, che obbligherebbe a passare con i mezzi in mezzo al paese per raggiungere il sito di discarica ed il cantiere, ed una finestra (definita alternativa) che però è l’unica che si inserisce direttamente nel cantiere senza creare problemi di viabilità. Se il tentativo fosse di accontentare il comune facendolo esprimere positivamente sull’alternativa per poi poter dire che anche il comune è d’accordo, a noi sembrerebbe un’azione degna dei bizantinismi peggiori che possano pensare delle menti probabilmente malate. Se così non fosse si tratterebbe comunque di grave imperizia.

69) Creazione di un nuovo sito di interesse comunitario a “compensazione”

Nella zona del lago Borgarino RFI sembrerebbe aver intenzione di richiedere l’istituzione di un SIC, come compensazione a non si sa bene cosa, si suppone all’attraversamento della zona vicina. Questo modo di pensare per “compensazioni” è perlomeno offensivo per un territorio, ed è indicazione di come s’intenda procedere. Tutto ciò ricorda tanto l’istituzione delle riserve indiane, mentre invece non si sono mai valutate le potenzialità delle aree che in futuro sarebbero interessate da cantieri, discariche, elettrodotti, né si sono studiati approfonditamente sotto l’aspetto ambientale i territori attraversati e le conseguenze dell’opera per l’ambiente vallivo. Non basta leggere i piani regolatori per capire la storia, la natura, l’essere di una valle alpina, delle sue fontane, corsi d’acqua, dei suoi prati e delle sue montagne, delle sue alluvioni, incendi dei boschi, frane.

70) Potenziali problemi di capacità portante del terreno.

L’interferenza per presenze di coperture argillose di elevata potenza nel tratto Pianezza – Val della Torre con potenziali problemi di capacità portante e di cedimenti nel breve e lungo termine per i terreni di fondazione dell’opera. L’area interessata dalla problematica è la stessa interessata dal posto di movimento di Pianezza. Nella zona la linea correrebbe principalmente su viadotto con maggiori rischi rispetto alla problematica evidenziata.

71) Manca nel progetto osservato una ricognizione accurata sulla fauna.

Trattandosi di una zona particolare, con la presenza di parchi naturali, aree protette, presenza di SIC la cosa è piuttosto grave. Mancano soprattutto verifiche sulle conseguenze per la stessa fauna in fase di costruzione ed esercizio. La mancanza di misure mitigative agli effetti degli impianti di illuminazione dei cantieri e discariche, tutti situati in aree ad alto valore ambientale faunistico, provocherà certi danni alla fauna stanziale e ripercussioni su quella di passo.

72) Risulta insufficiente la modalità di barriere previste alle polveri di cantiere.

La mancata o insufficiente previsione di barriere alle polveri dei cantieri è verificabile in più di un caso. Inoltre prevedere la piantumazione di specie di arbusti o siepi a crescita lenta o bisognosa di acqua a volontà su terreni di riporto scarsamente adatti è un indice della scarsa attenzione alle opere di mitigazione previste. Prima che i filari siano utili al riparo dalle polveri il cantiere sarebbe chiuso.

73) Sopravalutazione dell’effetto delle barriere fonoassorbenti per il territorio vallivo alpino di origine glaciale.

Nel progetto si legge che sui circa 20 km di linea all’esterno sarebbero necessari circa 16 km di barriere a conferma della difficoltà di mantenere il rumore a livelli accettabili. Il fatto che la propagazione del rumore in una valle alpina avvenga con modalità del tutto diverse che in pianura non viene preso in considerazione nel progetto.

Neppure gli effetti dei venti e delle correnti, tipiche della valle, sul rumore, vengono presi in considerazione. Anche questo fatto indica una scarsa conoscenza della realtà alpina nella quale si inserirebbe l’opera in progetto. Gli studi effettuati in loco da specialisti del Dipartimento di

Ingegneria Aeronautica e Spaziale del Politecnico di Torino ed altri successivi realizzati per predisporre il Piano Acustico della Valle di Susa hanno dimostrato l'inattendibilità degli studi sul rumore non realizzati in loco e la difficoltà di riparare i versanti delle montagne e le parti esposte dei paesi dal rumore in una valle alpina di origine glaciale.

74) Modello utilizzato per verifiche acustiche non corretto.

Le prove acustiche effettuate a modello per la linea in oggetto sono state effettuate a Firenze con materiali rotabili nuovi, non in una valle alpina, con conseguente miglioramento degli standard di base utilizzati in seguito per l'inserimento in un diverso territorio. Da annotare che il veloce deperimento dei materiali a causa dell'effetto velocità-frequenza dei convogli comporterebbe il superamento dei limiti di rumore ammessi nelle zone abitate, proprio come è già successo per la linea storica. Si ricorda che per la linea esistente è già in corso un provvedimento giudiziario per ottenere la diminuzione del rumore e vibrazioni che vede impegnati i Comuni, singoli cittadini e la Comunità Montana.

75) Si sfruttano gli edifici esistenti per ostacolare il diffondersi del rumore.

Questa scelta permette di risparmiare sulla lunghezza delle barriere antirumore. La mancanza delle barriere lungo la linea in queste situazioni provoca però il rimbalzo del rumore su superfici di stabilimenti, caseggiati e strutture di altro tipo, talvolta amplificando il rumore in direzioni e su angolazioni diverse. Solamente in fase di esercizio sarebbero perciò riscontrabili i reali impatti acustici. A quel punto sarebbe ardua la sistemazione delle barriere non previste e di cui non si fossero stabilite le spese relative, facendo ancora una volta aumentare i costi.

76) Moltiplicazione delle sorgenti d'inquinamento acustico.

Più linee in esercizio lungo i territori e la valle, ossia più fonti d'inquinamento. Mancato azzeramento dei treni merci sulla linea storica per effetto del mancato collegamento con Orbassano, coinvolgimento di territori prima esenti da linee ferroviarie, aumento smisurato dei passaggi nelle aree di interconnessione di San Didero e Bruzolo. Proprio per ovviare al rumore sulla linea storica la Comunità Montana, alcuni Comuni e molti privati hanno già avviato una procedura giudiziaria contro le FS per il rumore che attualmente esiste. Aumentarlo senza prevedere adeguati e funzionali approntamenti acustici fonoassorbenti del caso e prevederne i reali costi è un grave danno per tutta la valle di Susa, stretta, acusticamente indifendibile e fortemente antropizzata.

77) Mancata previsione di sostituzione delle barriere

Nei progetti non risulta la previsione temporale di sostituzione delle barriere fonoassorbenti, cosa che assume un costo ma anche una necessità da prendere in considerazione vista la sicura minore incidenza in un territorio montano della barriera stessa in caso di vetustà. La sostituzione è inoltre da prevedere a causa della certezza che il vento abatterà parti delle stesse a causa dell'altezza e della conformazione e sistemazione delle stesse su terrapieni e viadotti esposti al forte vento della valle.

78) Difficoltà obiettive di valutazione del rumore notturno e suo abbattimento.

La linea in progetto, nata per il trasporto passeggeri veloce e leggero, da effettuarsi principalmente nelle ore diurne come accade per i TGV francesi, ha subito nel tempo la trasformazione in linea merci utilizzabile come "AF" Autostrada ferroviaria. L'AF consiste in treni merci pesanti, di notevole lunghezza, con velocità dichiarate in questo progetto tra i 90 e i 110 Km ora. Il traffico sarebbe perciò continuo: diurno e notturno, con priorità notturna per i treni merci.

Questo fatto obbliga per legge a mantenere particolarmente bassi i limiti di emissione acustica dei convogli durante la notte. Gli accorgimenti tecnici necessari all'abbattimento delle emissioni

acustiche notturne sono però ancora allo studio ed in fase di progettazione con costi approssimativi e sperimentazioni sul campo reale mai effettuate. Da questo fatto deriverebbe un aumento esponenziale dei costi per le barriere acustiche e per le modalità di realizzazione delle stesse nel territorio vallivo interessato.

79) Mancata visualizzazione su fotografie dimostrative del progetto delle barriere fonoassorbenti. Da questo fatto deriva una sottovalutazione dell'impatto visivo dell'opera completata e l'impossibilità di verificare puntualmente la presenza o meno di barriere acustiche lungo le tratte all'aperto.

80) Inesistenza di una valutazione dell'opera e delle sue conseguenze nel piano regionale dei trasporti. L'inesistenza di un modello di esercizio a regime nel progetto è aggravata dal fatto che nel piano regionale dei trasporti non risultano per Torino e l'area interessata miglioramenti di sorta nei trasporti derivanti da questa ciclopica linea ferroviaria. Se è vero che la Torino Lyon è tuttora una linea futuribile nonostante la presentazione del progetto preliminare, non si sarebbero almeno dovuti analizzare i possibili miglioramenti diretti ed indotti sul sistema dei trasporti per avallarne la necessità?

A dimostrazione di questa osservazione rimandiamo alle osservazioni della Provincia effettuate sul progetto precedentemente ritirato nel quale si indicava la necessità di valutare l'inserimento della linea anche in funzione di una revisione del Piano provinciale dei trasporti e di quello metropolitano collegato alla realizzazione della Metropolitana di Torino.

81) Mancata valutazione di una possibile soluzione del problema viario valsusino tramite interconnessione con metropolitana.

I consigli comunali di Avigliana, Rubiana e Villar Dora hanno recentemente proposto una possibile soluzione alla viabilità valsusina che non sembra conosciuto ai redattori del progetto ed ai proponenti dell'opera. Si tratta del prolungamento della linea Metrò da Rosta ad Avigliana. Cinque km di linea esterna che permetterebbero di scaricare sul metrò il traffico pendolare dalla linea ferroviaria da Avigliana fino a Torino. Le tracce recuperate, utilizzabili per treni merci nella tratta che Fs definisce "satura" permetterebbe di evitare la realizzazione di nuove linee ferroviarie, contenere i costi del trasporto, diminuire la velocità dei convogli con benefici effetti sul rumore prodotto, migliorare il servizio per i pendolari, evitare la costruzione di enormi parcheggi nella zona di Rosta. Successivi allungamenti del tracciato del metrò migliorerebbero ancora in futuro la situazione per la valle ma anche per il sistema dei trasporti di Torino e cintura.

82) Denunciamo la grave prassi di obbligare Amministrazioni ed uffici a redigere le osservazioni entro 30 giorni al progetto in un periodo di festività e chiusura prolungata degli uffici. In pratica, come al solito, le cose importanti bisogna riuscire a farle in emergenza. Impossibile avere a disposizione i progetti per lunghi periodi, gli uffici preposti hanno orari risibili, si denuncia l'impossibilità di fare fotocopie in loco presso l'Ufficio Deposito progetti della Regione. Se l'intenzione era di avere meno osservazioni possibili, se si intendeva ledere un sacrosanto diritto di realizzare le osservazioni necessarie la cosa è piuttosto grave.

Va detto però che questo non è altro che l'ennesima prova di mancata democrazia reale che questa vicenda, aggravata dall'approvazione della Legge Obiettivo, da una propaganda sviscerata ed ingannevole sui vantaggi dell'opera, ci consente di esprimere un giudizio molto negativo su tutta questa vicenda e sul suo iter di approvazione che ci vede ininfluenti nelle scelte del nostro futuro.

83) Progetti ed elaborati mancanti di firma del progettista.

Diversi elaborati della copia progettuale reperita presso la Comunità Montana Bassa Val Susa e

val Cenischia che abbiamo visionato erano mancanti del Timbro e firma del progettista responsabile, cosa che, anche se solo a livello burocratico ci pare piuttosto grave.

84) Mancata unificazione delle misure considerate “fasce di rispetto” per linee ferroviarie internazionali.

Sulla stessa linea ferroviaria (ad esempio tra Parigi e Milano) si identificano fasce di rispetto per la salute umana diverse. La cosa sarebbe almeno logica se si trattasse di fasce maggiormente ampie nelle zone più antropizzate o più soggette al rumore come le valli alpine. Invece per il territorio italiano questa differenza non esiste. Le fasce di rispetto per linee ferroviarie all’aperto sono di 30 metri su questa linea in Italia mentre oltre confine sulla stessa linea le fasce di rispetto sono di 150 metri, sempre per lato, misurando dal binario esterno.

Questa difformità se non sanata dovrà essere oggetto di un contenzioso presso i competenti organi europei di tutela della salute e di verifica delle condizioni univoche di vivibilità lungo una stessa linea ferroviaria. Da questa difformità derivano infatti differenze oltre che di diritto, anche per il pagamento dei danni, di espropri ed alla fine, dei costi totali dell’opera.

Va detto infatti che in un territorio alpino fortemente antropizzato consentire la stessa fascia di rispetto nei confronti di un territorio pianeggiante e magari poco abitato, sarebbe già un’ingiustizia (facilmente dimostrabile statisticamente con l’abbattimento dei valori immobiliari di quelle zone).

85) Mancato coinvolgimento preventivo e disponibilità di pareri ed osservazioni da parte di Vigili del Fuoco, Autorità d’Ambito delle Acque, Autorità di Bacino del Fiume Po, dell’ARPA, Agenzia Ambientale, Asl, Belle Arti.

Non aver previsto i pareri, per quanto preventivi e soggetti a successiva verifica in fase di progetto definitivo degli organi ed apparati dell’Amministrazione Pubblica competenti per sicurezza, acque pubbliche e private, inquinamento ed aria, salute, potrebbe comportare due problematiche: aver sottovalutato elementi importanti della progettazione che gli studi professionali per quanto preparati possono sottovalutare perché non materia di loro diretta competenza e verifica legislativa, dall’altro causare ancora una volta un’esponentiale aumento dei costi finali.

D’altro canto anche la diffidenza di Amministrazioni, Associazioni, Comitati, singoli cittadini nei confronti dell’opera dei suoi proponenti, e delle lobby associate sarebbe stata forse meno forte se esistesse il coinvolgimento preventivo diretto degli enti pubblici sopra citati.

86) Impegni del proponente “a garanzia”.

Alle garanzie promesse dal proponente dell’opera anche in fase progettuale (oltre che in fase propagandistica in questi lunghi anni) non fa riscontro una modalità chiara di verifica del mantenimento degli impegni. Il proponente- progettista- costruttore assicura a se stesso un impegno che non ha controparte giuridica, amministrativa, legale in grado di pretendere l’assolvimento completo dell’impegno, né di un eventuale pagamento di danni per non averli assolti.

Come se non bastasse non si valutano i costi delle promesse, garanzie verbali o scritte date a se stesso. Insomma, manca il quadro economico delle promesse (non richieste), non si valutano appieno i danni (che i cittadini pretendono), come dimostrato precedentemente, non si considerano tutti i costi diretti, discendenti e collegati all’opera. Anche per questo motivo tutte le opere pubbliche considerate “grandi opere” hanno subito nel corso della storia aumenti di costi geometrici, praticamente sempre caricati alla collettività.

87) Sopravalutazione della modalità di finanziamento denominata “Project Financing”.

Le moderne tecniche di finanziamento e di partnership pubblica- privata sembrano non essere sufficienti per garantire il finanziamento dell’opera. D’altro canto, da subito ci si è resi conto che in

una simile situazione pretendere che qualche privato “investisse” nell’opera era perlomeno azzardato.

Sembra più semplice il coinvolgimento di operatori finanziari, banche, investitori di professione, che ottenendo garanzie finanziarie e legali, interessi sui capitali investiti calcolati in modo indipendente dalla redditività dell’opera possono decidere di investire da soli, o meglio ancora in Pool somme che potrebbero permettere di iniziare le opere in progetto emettendo prestiti.

Reputiamo però che per gli investitori privati anche questa opportunità, rappresentata da titoli pubblici, fondi comuni, obbligazioni, collegate alla realizzazione dell’opera possa rappresentare l’assunzione di un forte rischio. Se l’opera come pare certo non sarà remunerativa, essi finanzieranno un debito, che dovranno a oro volta saldare volontariamente con aumento delle tasse o forzosamente, con creazione di debito pubblico e svalutazione della moneta o aumento dei prezzi interni di quel paese.

Pare difficile al momento pensare ad un’emissione azionaria a finanziamento visti gli scarsi risultati di altre azioni simili su opere come il tunnel ferroviario franco inglese “Channel” o Eurotunnel che ha messo sul lastrico solo in Francia 700.000 azionisti.

88) Patrimonio SPA: una banca senza controlli da parte del sistema bancario italiano. Una “Zona Franca”

Con questo strumento si pensa di collegare la Cassa Depositi Prestiti (Poste) con il patrimonio immobiliare italiano, fornendo le garanzie economiche per consentire il successivo indebitamento necessario per la realizzazione dell’Alta Velocità Ferroviaria “TAV” e linee di collegamento internazionale.

L’intreccio è complesso, qualcuno lo ha definito un artificio contabile di garanzia, altri invece vedono in questo meccanismo un modo per rendere monetizzabile quello che la legge italiana definisce il “patrimonio indisponibile dello Stato” ovvero monumenti, palazzi pubblici, parchi pubblici ecc...

Sta di fatto che Patrimonio SPA, il contenitore di tutto ciò, è a tutti gli effetti una banca pubblica. Una Banca pubblica particolare, infatti nessun organo bancario ha l’autorità per effettuare i controlli sulle sue attività. Non occorre essere maghi per individuare nella mancanza di controlli la possibile falla del sistema. Tutta l’operazione di finanziamento e di garanzia della costruzione della TAV e grandi opere di cui fa parte la Torino Lyon rischia perciò di avere un difetto di origine. Non solo sulla reale utilità dell’opera bisogna perciò concentrarsi per capire i rischi dell’operazione, ma anche sul sistema di finanziamento e garanzia dello stesso.

89) Problematiche sulla definizione delle responsabilità.

Le diverse fasi progettuali, costruzione, gestione e manutenzione obbligano ad osservare la difficoltà per chi oggi realizza queste osservazioni di individuare i responsabili di eventuali azioni o attività non regolari o peggio il mancato rispetto di parametri di legge. Questo fatto ci induce a denunciare come sia necessaria in caso di realizzazione dell’opera ottenere appropriate garanzie fidejussorie rilasciate già in fase progettuale o prima dell’inizio effettivo dei lavori che garantiscano ampiamente da danni conseguenti le popolazioni, i singoli privati, gli operatori economici, gli Enti Pubblici Locali, i singoli Amministratori. La problematica della difformità eventuale dei progetti definitivi rispetto ai preliminari per “modifiche in corso d’opera” complica ancora le cose poiché a quelle varianti non è più possibile realizzare osservazioni. D’altro canto anche chi realizza opere conformi ai progetti ma provoca danni in quanto i progetti mancavano dei necessari sondaggi e verifiche sul territorio si trova in una situazione assurda difficilmente risolvibile.

90) Necessità di reali garanzie economiche a risarcimento degli eventuali danni già stimati e di quelli eventuali non ancora valutati.

Osservato come il Progetto Preliminare non imponga vincoli economici ai costi totali dell'opera in seguito all'introduzione della cosiddetta "Legge Obiettivo", la questione della richiesta di una fideiussione al punto precedente è garanzia per i richiedenti e nello stesso tempo non è vincolata dalla legge stessa. Se vincoli economici non esistono, se la volontà effettiva dei proponenti-progettisti-costruttori è quella di non arrecare alcun danno ma solo benefici come propagandato da sempre, non potrà essere negato il diritto di ottenere garanzie economiche ai richiedenti per tutti i danni eventuali e possibili (già verificatisi altrove sullo stesso tipo di opere).

91) Grave condizionamento dello sviluppo dell'area territoriale valsusina e collegata.

L'attivazione dei cantieri nel periodo successivo all'evento olimpico e la loro durata imprecisata, ma comunque prevista a tavolino per almeno 7-8 anni, provocherebbe un grave condizionamento allo sviluppo dell'area interessata nel 2006 dall'evento olimpico.

Qualsiasi attività insediativa, turistica, di svago, sarebbe negata al territorio a causa dei cantieri. Gran parte delle attività agricole sarebbero fortemente condizionate. Tutte le attività produttive vedrebbero aumentare le difficoltà, alcune sarebbero addirittura chiuse, mentre commercio ed artigianato, penalizzati dall'azzeramento del turismo sarebbero tra i settori più danneggiati.

Il rilancio del prodotto tipico e del turismo "verde" punte di diamante dell'odierno sviluppo sarebbero senza dubbio i settori più colpiti, probabilmente cancellati per sempre.

92) Impatto sull'aspetto insediativo e sulla previsione di sviluppo dell'area

Le previsioni per il settore immobiliare chiaramente non possono essere migliori. Si prevede infatti il cosiddetto "Effetto Bronx" spostamento di popolazioni benestanti verso altre zone con inserimento alternativo nelle aree lasciate libere di persone più povere, magari permettendo il radicamento di extracomunitari, aumento progressivo della criminalità, diminuzione della sicurezza e dei servizi per la popolazione.

Risulta perciò dolosa la rappresentazione di un'opera pubblica che porterebbe solo vantaggi ai territori attraversati. La gente della valle può anche essere considerata montanara ma assicuriamo sul fatto che non è stupida e basterebbe conoscere un poco la storia della nostra valle e le nostre tradizioni per capire che l'opposizione dei territori interessati andrebbe presa maggiormente in considerazione.

93) Ragionata opposizione dei territori interessati. Sottovalutazione dei problemi di ordine pubblico. Sino alla fine del 2003 l'opposizione dei cittadini dei territori interessati è stata ragionata, indirizzata istituzionalmente, e si è espressa con manifestazioni, dibattiti, spettacoli teatrali, conferenze, nascita di siti internet, libri, articoli, cd musicali, opere cinematografiche ecc..

Tutto ciò è avvenuto perché amministrazioni, associazioni, comitati costituiti legalmente e spontanei, normali cittadini, hanno sempre creduto di poter essere ascoltati, poter progettare il proprio futuro sul proprio territorio discutendo in modo democratico e cercando di poter far sentire le proprie ragioni. Già con i fatti avvenuti a Scanzano Jonico a fine di novembre 2003 si è cominciato però ad intuire a livello popolare che probabilmente non aver portato la nostra vicenda ad un livello mediatico nazionale è stata una lacuna, che presto in molti vorrebbero colmare. Questo successivo passo che qualcuno vorrebbe per far conoscere il nostro punto di vista non sarebbe complicato in realtà da realizzare. La stessa conformazione della valle permetterebbe di rendere visibile la protesta in breve tempo e con pochi sforzi. Di questo fatto pare che pochi, nelle sedi competenti, se ne rendano conto, così come pochi sembrano capire che mantenere l'ordine e la calma in una situazione di installazione eventuale di cantieri sarebbe davvero complicato per

chiunque. Chi ha evidenziato il problema finora è stato oggetto di anatemi, invece avrebbe dovuto essere ascoltato, e si sarebbe dovuto cercare di capire i motivi della protesta.

Per mesi gli amministratori hanno partecipato ad incontri inconcludenti con FS, perfino i rappresentanti della Regione alla fine hanno dovuto ammettere di essere stati presi in giro quando lo scalo merci di Orbassano, nonostante le assicurazioni di FS non è stato progetualmente collegato alla linea.

Nessun rappresentante di FS, RFI, Trenitalia, Regione, Provincia, Comune di Torino, Lobby dei Proponenti, Transpadana, ha avuto il coraggio negli ultimi 3 anni di partecipare ad un dibattito pubblico in valle, oppure di presentare il progetto proposto. Questo fatto chiarisce la tensione esistente e la difficoltà dei proponenti. Eppure continuano tutti a dire che c'è la necessità di coinvolgere i cittadini

In qualsiasi modo finisca, questa vicenda sarà un danno per i contribuenti, un'opera probabilmente inutile per il trasporto merci ed assolutamente ininfluente per il trasporto passeggeri. Un'altra occasione di mancato coinvolgimento degli Enti Locali, Associazioni, Popolazioni, singoli Contribuenti. Probabilmente in futuro la TAV TAC sarà causa di inchieste giudiziarie, fallimenti di attività produttive e causa di buchi finanziari lasciati a futura memoria di cui ancora una volta non si troveranno i responsabili. Noi una parte dei responsabili li abbiamo conosciuti, e non ce ne vantiamo assolutamente, anzi, ci duole aver speso così tanto tempo in loro compagnia, è stato spesso tempo sprecato. Neppure il rapporto con sindacati, amministratori delle grandi città, politici provinciali, regionali, nazionali è risultato facile, eppure è stato da noi ricercato in tutti i modi, continuamente.

Temiamo che solo quando arriveranno le elezioni, qualcuno dei nostri interlocutori cambierà idea, potrebbe però essere tardi.

Purtroppo c'è una sola certezza: se la montagna morirà, porterà tutto il resto con se. Noi continueremo ad esporre le nostre opinioni in tutte le occasioni, senza nessun altro scopo che mantenere vivo un territorio e provare ad immaginare un mondo migliore, con dei treni a misura di bisogni reali.

A chi ha le effettive responsabilità decisionali come chi leggerà queste note spetta non deludere le nostre speranze.

Grazie dell'attenzione.