

Torino, 12/01/04

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 dei Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni Architettonici e i Paesaggio
via di S.Michele 22 – 10153 Roma

Alla Regione Piemonte
Direzione Ambiente Ufficio Deposito Progetti
via Principe Amedeo 17 - 10123 Torino

Oggetto:

Istanze, osservazioni e pareri ai sensi della procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) ai sensi del decreto legislativo n. 190 del 2070872002 delle variazioni/integrazioni, di cui alla delibera n. 68 del 21/07/03 della Regione Piemonte al progetto preliminare relativo al nodo urbano di Torino, potenziamento linea ferroviaria Bussoleno-Torino e cintura Merci, già pubblicato in data 10/03/2003 e ritirato il 15 settembre 2003 dalle stesse RFI a seguito delle richieste regionali di adeguamento.

Con questa nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale RFI ripropone il primo tratto della Torino Lione dopo che la Commissione Ministeriale di VIA aveva obiettato la necessità di vedere recepite le osservazioni fatte dalla Regione Piemonte. Lasciamo alla Regione ed alla Provincia di Torino la descrizione puntuale dei punti di dissenso che permangono a causa di un progetto che non si integra nella struttura trasportistica dell'area metropolitana di Torino.

Osserviamo invece che nulla muta per quanto riguarda la irrealtà ed inutilità del progetto ed il suo peso sull'ambiente naturale ed umano. Permangono le stesse omissioni sulla dinamica negativa dei trasporti su questa direttrice, sulla non rispondenza di questa scelta progettuale all'obiettivo di spostare i mezzi dal traffico su strada a quello su rotaia (la sperimentazione avviata nell'ultimo semestre del 2003 è stata un disastro: i treni della Autostrada Ferroviaria viaggiano costantemente con un carico del 5%!, come era nelle nostre previsioni) e sulla effettiva consistenza degli impatti al di fuori di una idealizzazione dei tempi e dei modi dell'attività di cantiere e dell'impatto dovuto all'esercizio.

Per quanto riguarda l'ambiente naturale, il progetto opera uno spostamento a nord per entrare più in profondità nel monte Musinè ed evitare l'uscita all'aperto all'altezza di Caprie. Ma questo è ottenuto spostando più a nord tutto il tracciato nella pianura tra Venaria, Druento, Pianezza e S. Gillio, compromettendo irreversibilmente un ambiente con valori naturali e paesaggistici ormai unici nell'intorno dell'area metropolitana torinese, costituiti da agricoltura semi intensiva con grandi cascate di impianto settecentesco, praterie, macchie boscate, rive dei torrenti naturalizzate, affioramenti di zone umide. Nel tratto precedente all'imbocco della galleria del Musinè la linea investe il SIC del Monte Musinè e Laghi di Caselette all'altezza del lago di Borgarino e non pare proporzionata al danno subito a Nord, la compensazione proposta di un allargamento a sud dell'area. La presenza dei cantieri e l'esercizio della linea costituiranno un pesante impatto diffuso sul Sito di interesse Comunitario del Musinè e delle zone umide dei laghi di Caselette, e su tutto l'ampio corridoio verde posto tra di esso ed il grande parco regionale della Mandria. La conservazione di questo paesaggio dovrebbe essere vista come necessario complemento al grande cantiere europeo che va recuperando la reggia di Venaria Reale, i suoi famosi giardini e l'intorno.

Il pesante effetto di "taglio", costituito dalla presenza della linea che si svolge in gran parte su rilevato od in trincea, costituirà anche un elemento di distruzione del tessuto di imprese agricole che oggi assicurano un minimo di manutenzione ed il contenimento degli appetiti urbanistici per nuovi insediamenti e nuove aree industriali.

Per quanto riguarda l'impatto sull'ambiente umano, permane l'attraversamento di zone fortemente urbanizzate ed al momento è troppo presto per dire se alcuni cambiamenti di progetto hanno permesso di ridurre il numero delle persone che ne soffriranno le conseguenze: in ogni caso, anche se fosse effettiva la riduzione di questo numero, rimane ancora troppo alto quello delle persone che ne soffriranno gli effetti.

E il caso di dire che in un problema di tale complessità non si dovrebbe lasciare la modellizzazione degli impatti (per esempio del rumore e vibrazioni) a chi propone l'opera, ma si dovrebbero dare agli enti locali interessati i mezzi per coinvolgere il Politecnico in una controanalisi. Oppure stabilire un livello di fidejussioni adeguato per garantire che le promesse fatte nello Studio di impatto Ambientale saranno rispettate.

Non cambiano gli effetti del movimento degli inerti, che, in questa ultima soluzione diventano ancora più importanti, né la compromissione dei siti di cava e di cantiere: citiamo tra gli altri quello nelle Basse di Stura all'interno dell'area vincolata.

Questo nuovo progetto "riprogetta" anche l'attraversamento della bassa valle di Susa sino alla altezza di Chianocco, tra Bussoleno e Bruzolo. Anche qui è difficile vedere dei miglioramenti, forse una maggior razionalizzazione dell'uso del territorio presso l'imbocco di Borgone, ed un leggerissimo spostamento dell'imbocco su Chianocco, che comunque continua a porre la futura galleria nel conoide appena sotto ai monumenti medioevali romanici di Chianocco. In ogni caso permane lo stravolgimento del fondovalle per l'ampiezza dell'occupazione del suolo per il fascio di binari (che probabilmente sarà da allungare di un altro chilometro, se si considera la tipologia dei treni stabilita dalla Commissione Governativa che RFI ha preferito ignorare), ed anche per le opere di mitigazione, come la lunga duna di 40 metri di larghezza che costeggerà i binari, che, anche se fosse utile e la migliore soluzione possibile, resta comunque un'opera di grande peso che si aggiunge a tutto il resto.

Detto questo, riteniamo che un efficace attacco ad un'opera che riteniamo assolutamente devastante, non possa venire solo da considerazioni come quelle fatte ora o, più diffusamente, nella osservazione al precedente progetto, ma debba investire direttamente la validità della richiesta di VIA, a norma delle leggi esistenti, affinché la Commissione ministeriale di valutazione, non possa eludere le nostre argomentazioni di danno ambientale e sociale con un pugno di cosiddette "compensazioni", a suo giudizio e descrizione.

Notiamo pertanto che la Sintesi non Tecnica, confermata poi dal indispensabile rimando alla documentazione complessiva, evidenzia sin dalla prima parte che questo Studio di Impatto Ambientale gioca su di un equivoco di fondo che ne mina tutta la validità.

Viene ignorato che la maggior parte di questo tratto di ferrovia è soggetta all'accordo internazionale del 29 gennaio 2001, e che per tanto la sua progettazione non è libera, e le sue caratteristiche non possano essere in contrasto con le indicazioni fatte proprie sino ad ora dai due governi.

Ove questo accade, ed è il caso di cui si parla, le indicazioni fornite non possono essere ritenute valide perché sono prive di sufficiente credibilità progettuale, e per tanto indirizzano verso un pronunciamento negativo.

Il quadro programmatico passa in rassegna la legge obiettivo, il rapporto Van Miert, la Convenzione delle Alpi, alcune delle conclusioni della CIG (15.1.2001) ed i piani programmatici italiani. Ma non prende in considerazione il cardine centrale, cioè l'accordo tra Italia e Francia sottoscritto il 29 Gennaio 2001 a Torino, successivamente ratificato dalle rispettive assemblee legislative, che sancisce che l'opera oggetto del trattato internazionale è costituita da tre tratti

- a) la parte francese tra il Sillon alpino e St Jean de Maurienne;
- b) la parte comune italo-francese da St Jean de Maurienne ai dintorni di Bussoleno/ Bruzolo;
- c) la parte italiana tra i dintorni di Bussoleno, Bruzolo ed il nodo di Torino.

Tutte e tre costituiscono la "sezione internazionale" e come tale sono soggette a concertazione tra i due governi. (E quindi inesatto quanto detto al punto 1.1.2 della predetta sintesi)

Per quanto riguarda la parte italiana, bastano le stesse carte di questo SIA, in particolare gli schemi relativi al modello di esercizio, per chiarire che, a partire da Bussoleno, il nodo di Torino comincia solo dopo Collegno.

Pertanto per il tratto da Bussoleno/Borgone, sino a valle di Collegno esistono delle indicazioni sui modelli di esercizio e sulle caratteristiche dei convogli che RFI non può escludere.

Per questo tratto la RFI presenta invece un progetto che ha caratteristiche differenti dai 4/5 della stessa linea, che sono in territorio francese.

Per esempio vengono previste gallerie a due tubi mentre dal lato di Lione la progettazione è orientata verso gallerie monotubo a due vie (Audit 2003 punto B: "consistance des ouvrages envisagés").

Vengono date per l'autostrada ferroviaria delle caratteristiche di 750 metri di lunghezza, che sono la metà dei 1500 metri citati in tutti i documenti ufficiali (per esempio: la Relazione Finale approvata dalla CIG il 15/1/2001, a pag 50 ed a pag 118/119), con la conseguenza di modellizzare un impatto che è differente da quello prevedibile per quel tipo di convogli.

E soprattutto viene previsto che la nuova linea non ospiti nessun treno passeggeri a lunga percorrenza e cioè che tutti i TGV si instradino sulla vecchia linea a velocità normale, contraddicendo tutto l'impianto progettuale seguito sino ad ora, dal momento che rimettere i TGV sulla linea storica e portarli a velocità ordinaria significa vanificare tutte quelle rese orarie tra i centri di arrivo e destinazione che per tutti questi anni hanno sostenuto la necessità o perlomeno una delle necessità del tunnel di base (Audit 2003 punto II A : Les traffic voyageurs).

E' particolarmente curioso che da parte francese si intenda arrivare all'imbocco del tunnel con due ferrovie: da Lione con una nuova linea ad alta velocità passeggeri (S.n.T. punto 1.2.1.), e da Amberieu (Digione) con una linea storica specializzata per il traffico merci, (CIG relazione finale citata pag.119, ed Audit 2003 punto B citato), mentre da parte italiana, secondo il progetto di RFI, si esca dal tunnel con una linea AV/AC solo per merci, ed una linea storica riservata al traffico passeggeri, compresi i TGV, cioè l'esatto contrario di quanto dovrebbe accadere sul versante transalpino che è quello di maggiore sviluppo.

Questa osservazione non vuole discutere la validità o meno delle scelte operate da RFI, ma solo mettere in evidenza che esistono vedute diverse e per molti versi inconciliabili tra le ferrovie italiane e quelle francesi, che si aggiungono alle divergenze sostanziali espresse dalla Provincia di Torino e dalla Regione Piemonte.

Questo può significare che, quanto qui presentato, è una storia di "cavallo di Troia" che, pur di andare avanti, esibisce impegni che, con ogni probabilità, non verranno mai onorati.

La "dimenticanza" dell'accordo internazionale di Torino non è casuale: con questa omissione RFI finge di poter disporre liberamente della progettazione. Il titolo dello SIA dice testualmente "nodo urbano di Torino, potenziamento della linea Bussoleno-Torino e cintura merci", perché se si fa sembrare che il nodo di Torino cominci a Bussoleno, ci si toglie da ogni vincolo.

È anche sintomatico che nel titolo che accompagna tutta la documentazione non compaia accenno al collegamento Torino-Lione, in cui il progetto inserito è vincolato.

La cosa è ancora più confusa se si considera che, dopo aver messo questo titolo nel proprio SIA, la RFI ed LTF si sono accordati di lasciare la progettazione del tratto di linea tra Bussoleno e Borgone, ad LTF, che ne ha presentato lo SIA relativo e ne ha ricevuto la delibera di VIA e la approvazione del CIPE. Ma LTF non può disporre della titolarità dell'appalto su di un tratto che non è finanziato congiuntamente dai due stati. Infatti RFI ora "riprogetta" la linea ferroviaria tra Bussoleno e Borgone e ne considera i due cantieri e le opere di mitigazione, anche se poi, nella Sintesi qui esaminata (pag. 11 e pag. 39) dice ripetutamente che questi documenti non sono da tenere in considerazione ai fini della presente procedura.

Il comportamento è incomprensibile perché l'autorizzazione su questo tratto era stata ricevuta da LTF e, se c'erano da accogliere delle prescrizioni regionali, sarebbe stato compito di LTF presentare questi aggiornamenti.

Una simile situazione di caos delle competenze è inaccettabile perché mina la validità delle prescrizioni, e delle garanzie, annullabili a piacimento attraverso un rimpallo tra i due enti che progettano sulla stessa tratta.

Ed è inaccettabile ai fini della VIA che nelle quasi 5000 pagine di elaborati presentati nelle tre SIA di LTF ed RFI, non sia stato fatto il minimo accenno alle problematiche qui accennate. Vale la pena di ricordare anche che le indicazioni delle "eventuali disarmonie di previsione contenute nei distinti documenti programmatici" costituisce, a norma dell'art.3,3 b del DPCM 27/12/88 uno dei contenuti obbligatori ai fini della VIA.

Detto questo non si può che rimarcare ancora una volta l'assoluta falsità dell'enunciato di base che la linea storica abbia orizzonti di saturazione prossimi (S.n.T. punto 2.1, punto 4.1, ecc.), e che la strozzatura sia costituita dall'attraversamento alpino; valga per tutti la conclusione finale dell'Audit francese 2003 secondo cui (per quanto oggetto dell'accordo italo-francese) "è ancora troppo presto per dire quanto saranno sature le infrastrutture ferroviarie esistenti". Del resto neanche questa volta nella voluminosa documentazione prodotta, compare alcuna tabella con l'andamento del traffico ferroviario sulla linea esistente, a conferma dell'imbarazzo di citare dei dati che smentiscono quello che è stato per anni il (falso) cavallo di battaglia dei promotori.

In tutto il quadro progettuale della Sintesi sparisce l'annotazione Alta Velocità, le velocità massime sono indicate in 120 Km/h. Questo non corrisponde alle caratteristiche di progettazione e di esecuzione e non pare condiviso da tutti gli attori del processo di programmazione e di finanziamento.

Se in questo progetto non vengono rispettate le caratteristiche sin qui indicate per l'esercizio della linea, e se queste scelte non vengono suffragate da idonea documentazione di appoggio, è più che probabile che la situazione reale sarà differente da quella progettuale.

Rivestono particolare importanza l'instradamento effettivo dei TGV e quindi la loro velocità di esercizio, e le dimensioni dei convogli della autostrada ferroviaria.

Questo comporterà un differente impatto da rumore dei TGV e soprattutto dei convogli dell'autostrada ferroviaria, che costituiscono una tipologia di maggior frequenza. Il rumore emesso dal singolo treno di autostrada ferroviaria lungo 1500 metri e pesante 4000 tonnellate lorde sarà doppio rispetto a quello del singolo convoglio lungo 750 m, e anche se dimezza il numero dei passaggi giornalieri, il livello di disturbo e le onde di vibrazione create da ogni singolo convoglio andranno a superare i limiti prefissati. Oltre questo i binari di stazionamento e sorpasso di Bruzolo e Almese andranno raddoppiati in lunghezza con tutte le conseguenze relative.

Per quanto riguarda il quadro ambientale è senz'altro indicativo del livello di attenta manipolazione della prima informazione al pubblico, il fatto che nelle 43 pagine della sintesi dedicata all'argomento, non vi compaia neppure la parola amianto od un altro termine od un qualche inciso riguardo al modo in cui sarà affrontato questo problema, che, con l'approfondirsi del posizionamento della galleria del Musinè diventa ancor più grave. Così come è assente ogni problematica relativa al sovraccarico infrastrutturale.

Pro Natura Piemonte