

OSSERVAZIONI ALLA RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE
PUBBLICATA DA LYON TURIN FERROVIAIRE SA IL 17 DICEMBRE 2013, RELATIVA A DUE
OPERE RIFERITE AL CUP C11J5000030001: "AUTOPORTO" DELLA SOCIETA' SITAF SPA ED
IMPIANTO "GUIDA SICURA " DELLA SOCIETA' CONSEPI.

La pubblicazione in oggetto si inquadra nel progetto definitivo della "sezione transfrontaliera della parte comune italo francese della nuova linea Torino Lione", termine con cui il proponente indica quella che è la "parte comune della sezione internazionale della Torino Lione" come è definita nell'articolo 2, comma a) del trattato del 29 gennaio 2001.

La pubblicazione (comunicazione) avviene "per l'avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di Pubblica Utilità conseguente alla approvazione dei progetti definitivi delle interferenze dell'Autoporto della società SITAF e di Guida Sicura della società CONSEPI, e l'avvio della procedura di impatto ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare".

IN MERITO ALLA PROCEDURA

Anzitutto valgono anche in questo caso le osservazioni alla procedura seguita fatte da PRO NATURA PIEMONTE in merito alla pubblicazione del progetto definitivo di questa tratta, avvenuta il 11 aprile 2013 per la pubblica utilità e il 15 aprile 2013 per la procedura di VIA.

Quelli richiamati nell'avviso sono, in realtà, due procedimenti ben distinti: il primo la dichiarazione di compatibilità ambientale che viene poi "fatta propria" dal CIPE e che, nel momento in cui questo avviene, determina la Pubblica Utilità; il secondo la segnalazione delle interferenze, cui il avviso pubblico può solo essere successivo alla conclusione del primo.

In questo caso la pubblicazione di LTF viola

a) il principio fondamentale della Direttiva UE CEE 85/337 e seguenti che, all'art. 2, stabilisce che la valutazione di impatto ambientale avvenga "prima del rilascio di qualsiasi autorizzazione", per salvaguardare l'opzione zero del giudizio..

b) il principio della chiarezza verso i "cittadini interessati" che ricevono una comunicazione confusa in merito alla procedura di VIA

Successivamente, ripetendo puntualmente la osservazione fatta dalla PRO NATURA PIEMONTE nell'occasione sopra ricordata, si obietta la illegittimità di questa richiesta di compatibilità ambientale, fatta ai sensi degli art. 167 e 182 del D.Lgs 163/2006 (Codice degli Appalti), anziché ai sensi dei corrispondenti articoli del D.Lgs 152/2006 (Codice dell'Ambiente).

La Valutazione di Impatto Ambientale consegue alla Direttiva Europea 85/337 e seguenti, e tali direttive sono esplicitamente recepite nel cosiddetto Codice dell'Ambiente D.Lgs 152/2006, le cui norme fanno da riferimento.

Il D.Lgs 163/2006, cosiddetto Codice degli Appalti recepisce invece solo le direttive 2004/17 CE e 2004/18 CE.

PRO NATURA aveva sottolineato questa incongruità, resa allora manifesta nella indicazione del termine di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni alla VIA da parte dei cittadini interessati, termine che è nel Codice degli Appalti, ma non nel Codice dell' Ambiente.

Ora questo avviso del 17 dicembre di LTF, nella 6° e 7° riga a partire dal fondo, riporta a 30 giorni il termine per le osservazioni dei cittadini ai fini VIA, confermando quindi la prevalenza del Codice dell' Ambiente in materia. Ma a questo punto sono tutti i riferimenti normativi in premessa che promulgano la procedura di VIA ai fini del codice degli Appalti, ad essere errati per implicita ammissione del proponente. Il presente avviso di pubblicazione è quindi errato ed illegittimo, e PRO NATURA PIEMONTE ne chiede la ripubblicazione, così come si chiede la ripubblicazione di quello del 15 aprile, viziato dal medesimo errore, ora implicitamente riconosciuto.

IN MERITO ALL'OGGETTO

La Valutazione di Impatto Ambientale riguarda due società private, la SITAF spa e la CONSEPI.

L'oggetto delle opere, che LTF sa fa proprie assumendo la procedura di VIA, non ha alcuna attinenza con il progetto della Nuova Linea Torino Lione, se non con il fatto che LTF intende espropriare dei siti in cui svolgono la loro attività. Ma a tutti gli effetti SITAF e CONSEPI non sono diverse dalle altre ditte espropriande ! La dichiarazione di pubblica utilità di una infrastruttura è strettamente al progetto in sè, altrimenti è evidente gli abusi che se ne potrebbero fare.

La procedura corretta è che LTF espropri ed indennizzi, poi SITAF e CONSEPI, si rivolgeranno al Ministero delle Infrastrutture per avere un contributo su una loro nuova opera, ed il Ministero, in base alla effettiva utilità pubblica, in base alle possibili alternative o ridimensionamenti della proposta, ed in base agli effettivi nuovi oneri rispetto a quanto tali società hanno già ricevuto in indennizzo, deciderà se e come dare la pubblica utilità ed il contributo pubblico. I trattati italo francesi, in base a cui opera LTF, non hanno alcun valore in questa circostanza.

Nel caso in oggetto siamo nella più completa anarchia: LTF decide chi e come beneficiare di un nuovo impianto e ne determina i costi! Con il possibile sospetto che i costi e la dimensione globale della nuova opera che viene regalata possano comprendere compensi occulti per altri favori, non compresi nelle leggi vigenti, e quindi illegittimi !

C'è comunque la illegittima disparità di trattamento tra SITAF e CONSEPI e tutte le altre persone fisiche e giuridiche che saranno espropriate per la Torino Lione ad avere lo stesso trattamento. Ma il fatto più importante è che nessuno ha diritto ad avere questo trattamento e che le promesse fatte in questo come in altri casi, come, per esempio, per il comune di Susa per la ricollocazione della Casa di Riposo, potrebbero rivelarsi delle pure illusioni alla luce di una verifica della Magistratura Contabile.

IN MERITO ALLE OPERE

a) Autoporto della SITAF

Il nuovo autoporto è un polmone di parcheggio per i veicoli pesanti che è obbligatorio per le autostrade di montagna che possono essere improvvisamente chiuse per le avverse condizioni climatiche. La sua collocazione è comunque soggetta a discrezione e non è detto che debba collocarsi nell'ambito di una identica società autostradale. In questo caso viene previsto in una zona che davanti ha le acciaierie

Beltrame, di fianco la grande cava di prelievo di inerti, verso Sud ha l'autostrada su viadotto, poi oltre la Dora, che è a poche decine di metri, i resti di una analoga grande cave in fase di rinaturalizzazione spontanea.

Il nuovo progetto costerà 86 milioni di euro e prevede circa 300 stalli per mezzi pesanti (TIR). Nella situazione attuale l'autoporto di Susa, decurtato dalle aree occupate da Guida Sicura, dispone di 150 stalli. Gli impatti principali sono quelli sulla qualità dell'aria e l'interferenza con le piene e la falda sotterranea. Nessuna cifra è prevista per la bonifica delle aree circostanti con l'obiettivo di un ridimensionamento dell'impatto ambientale .

A1) INQUINAMENTO

Il numero degli " stalli" di parcheggio (300) e le dimensioni dei fabbricati destinati a servizi, sembrano presupporre un aumento delle funzioni attuali dell'autoporto. L' indirizzo non è accettabile: i traffici merci che interessano il tunnel autostradale del Frejus hanno perso il 33 % in dieci anni (fonte: ALPINFO) e vi è il preciso impegno della Regione Piemonte, a fronte di una possibile apertura al traffico della canna di sicurezza attualmente non ancora realizzata, a contingentare il traffico per non determinare un aumento dell'inquinamento della val di Susa e del più importante comprensorio turistico invernale del Piemonte. Il progetto, al di là di qualsiasi altra valutazione va comunque rivisto alla luce di queste circostanze che lo SIA ignora.

La decelerazione e la accelerazione dei TIR in arrivo od in partenza causa delle emissioni alcune volte maggiori dell'ordinario funzionamento in transito sull'autostrada: il numero di queste soste è elevato ed è calcolato nello SIA. Si viene quindi a creare localmente un punto di alta emissione di inquinanti (PM10 ecc.), proprio in adiacenza ad uno dei punti più critici della Provincia di Torino e cioè le acciaierie di S. Didero. E' noto che la morfologia e le condizioni microclimatiche di un fondovalle trattengono i gas al suolo molto più che nelle condizioni di pianura, specialmente d'inverno. La stessa collocazione della acciaieria è un errore storico che oggi non sarebbe permessa in nessun stato europeo. Aggiungervi una nuova importante fonte di inquinanti significa esporre queste aree e specialmente la parte a valle di queste emissioni, nella cui direzione il trascinarsi degli inquinanti d'inverno è molto più compatto, a situazioni ambientali che superano strutturalmente i limiti di accettabilità di legge. Il SIA non considera le particolari situazioni climatiche e microclimatiche dell'ambiente di valle nelle brezze notturne e nei mesi freddi !

Sarebbe più che opportuno che le dimensioni del nuovo autoporto vengano dimezzate e poi suddivise su due o tre siti " leggeri", solo uno dei quali può essere compreso nelle condizioni climatiche di valle. Lo SIA non esamina la alternativa che una parte del traffico merci da fermare in occasione delle emergenze possa essere già parcheggiato ad Orbassano , ancorchè sotto la gestione di un'altra società autostradale. Anche l'inversione di senso di marcia allo svincolo di Rivoli non sarebbe un problema . La sicurezza, se è tale, non può essere gestito in una ottica settoriale !

E va comunque posta la condizione progettuale di base che la Valle di Susa, in quanto ha già dovuto ospitare tanti progetti infrastrutturali, va ora risparmiata !

INTERFERENZE IDRAULICHE

L'area di S. Didero è molto più interessata di quella attuale ad esondazioni ed ad interferenze sia per la laminazione delle piene che per il loro deflusso. Lo Studio di Impatto Ambientale fornisce delle elaborazioni circa la piena prevista, la sua distribuzione ed il suo deflusso, ma manca una sezione dei

piazzali di parcheggio con un piano quotato prima e dopo l'intervento che dia ragione di sbancamenti e riporti e che fornisca le quote e le sezioni verticali delle opere definitive, anche rispetto alla campagna adiacente. Si tratta di un documento che ordinariamente è ripetuto più volte: stupisce la sua assenza o la sua sostanziale irreperibilità. Senza di questo è impossibile per il " cittadino interessato ", che è il riferimento della normativa dell' Unione Europea in materia di VIA, esprimere delle osservazioni sulla base della memoria storica locale degli eventi alluvionali . A titolo di mera impressione, la sovrapposizione dei dati della alluvione 1957 su di una situazione tutta mutata da circa 200.000 mq di cave e rilevati creati dopo il 1985, è discutibile, anche se inserita nel PAI.

PAESAGGIO

Il grande pilone di 30 metri di altezza che sostiene il ponte strallo con cui si prevede di realizzare l'attraversamento in sospeso della autostrada, si pone come una nuova pesante intrusione visiva inserita nel paesaggio. In questo caso con una opera con caratteristiche diverse da tutte le altre e quindi fortemente visibile in un contesto ambientale pianeggiante ed ad alta valenza paesaggistica come è lo straordinario fondovalle della val di Susa. Lo SIA non esamina la visibilità di quest'opera dal punto di vista del transito turistico né dalla visibilità dalla Sacra di S. Michele, monumento simbolo del Piemonte!

MOVIMENTI DI TERRA ED ACCETTABILITA' AI FINI DELLA MESSA IN DISCARICA E DELLA MOVIMENTAZIONE

Lo SIA ha compiuto, per la parte relativa, l'analisi dei metalli pesanti sui terreni dell' autoporto ed ha concluso nel " Piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo " (pag 30/31) che "le rocce ed i terreni in oggetto non presentano alcun superamento delle concentrazioni limite relative alle tabelle A e 1B dell' allegato del D lgs 152/2006, e risultano pertanto conformi ad essere utilizzati senza ulteriori operazioni di pretrattamento ". Ma le analisi compiute su commissione della SITAF non prendono in considerazione il fatto che tutti i terreni della media valle sono stati inquinati da emissioni di PCB e diossina e che le analisi fatte dall' ARPA nel 2004, a seguito di una grande e preoccupante mobilitazione dell' opinione pubblica, avevano denunciato livelli di questi inquinanti di alcune volte superiori al limite consentito dalla legge. Pertanto le analisi vanno integrate con la ricerca di questi inquinanti e la classificazione delle terre e rocce di scavo va rivista, così come il loro progetto di trattamento.

EVENTI CATASTROFICI (IMPIANTI A RISCHIO)

Lo stretto affiancamento di 300 TIR, od anche di soli 200 come si prevede nelle condizioni più normali di utilizzo, non può che porre il problema della sicurezza. Si tratta di valutare le conseguenze di un utilizzo non tanto in condizioni ordinarie, ma in condizioni climatiche pessime. Come è noto, in caso di stress le probabilità dell'errore umano, " che non dovrebbe succedere", aumentano. Non vi sono piani o strutture che prendano in considerazione la possibilità che un autista, che cerchi di sbloccare qualcosa del suo mezzo in una bufera di ghiaccio, perda il controllo di una fiamma libera senza aver notato che, vicino a sé, ha un carico infiammabile. Il progetto così come è proposto non contiene misure per fronteggiare un rogo che potrebbe avere condizioni apocalittiche e conseguenze drammatiche su tutta l'area metropolitana Torinese.

Tutte queste condizioni negative sono comuni al sito alternativo di Chianocco, in tono leggermente minore per quanto riguarda l'inquinamento che si somma a quello della acciaieria, e maggiori per l'impatto paesaggistico che verrebbe a snaturare l'unico punto visivo rimasto sullo storico castello di S. Giorio che domina il centro della bassa valle di Susa. Ugual giudizio per il sito alternativo della Polveriera di Susa, posto al centro dell'area di laminazione che protegge la parte centrale dell'abitato di Bussoleno.

CONCLUSIONI

Lo spostamento dell'autoporto da Susa è conseguenza di un progetto faraonico la cui necessità, le cui dimensioni ed il cui interesse pubblico, rispetto alla realtà dei fatti, è ancora da verificare. Ad oggi il trattato del 30 gennaio 2012 non dà neppure inizio ai lavori di scavo del tunnel ed, in qualsiasi caso, sin ora è già fissato che non avverrebbero prima del 2016, con una durata minima, nelle migliori condizioni, di 10 anni a venire. Pertanto, dato che i tempi previsti per queste opere sono di meno di 18 mesi, qualsiasi iniziativa odierna costituirebbe una accelerazione inopportuna in un contesto che la storia recente ha mostrato che è in continua variazione. Pertanto non vi è alcun motivo di pregiudicare il futuro con scelte avventate.

B) IMPIANTO GUIDA SICURA DELLA CONSEPI

Si tratta di una struttura privata, che non ha relazione con la autostrada né con altra struttura pubblica. E' entrata in funzione solo nel 2004, dodici anni dopo l'apertura al traffico della autostrada, e solo per dare una qualche utilizzazione alle aree della dogana di Susa, rimaste scandalosamente abbandonate dopo solo 7 anni di utilizzo. Ma allora si trattava di utilizzare dei piazzali già esistenti e di giustificare in qualche modo un intervento fatto in comune di Susa. Ora si tratta di occupare dei suoli ex novo in comune di Avigliana

Non c'è alcuna ragione legale per cui l'erario si debba accollare 17 milioni di euro per finanziare una struttura privata, che va ad accrescere il consumo del suolo in Val di Susa. Se così avvenisse, la PRO NATURA, solleva la questione alla Corte dei Conti di Torino. L'area in questione è stata utilizzata dalla SITAF per il prelievo di inerti e successivamente ritombata. La sua rinaturalizzazione era un impegno preciso: se ora vi sono segni di degrado, questi devono essere eliminati ripristinando ad ogni effetto l'utilizzo agricolo preesistente, in primo luogo a carico della SITAF che aveva firmato con la Regione Piemonte il Protocollo d'Intesa del 17 luglio del 1990.

C) IN CONCLUSIONE DEFINITIVA

La PRO NATURA PIEMONTE chiede di rigettare la "domanda" di pronuncia di Compatibilità ambientale avanzata da LTF sa (che non è una " richiesta", come indicato dai LTF, perché l'esito non è scontato e le ragioni dei cittadini interessati sono uguali a quelle di LTF di fronte alla Legge nazionale ed europea), sia per motivi di procedura, che per il fatto che le opere in questione non sono strettamente pertinenti al progetto infrastrutturale in sé e si crea una illegittima disparità tra soggetti uguali. Sia infine perché sono sovradimensionate o non utili, o perlomeno non indispensabili in una valle a cui carico lo Stato ha già posto un eccezionale carico infrastrutturale e per cui deve porsi l'impegno anche per qualsiasi soluzione che possa ridurlo !

F I N E

F I N E OSSERVAZIONI DEL 10.1.2014