

## LEGAMBIENTEVALSUSA

Lo Studio preliminare sulla “Gronda” del gruppo di lavoro del Politecnico di Torino: Abbiamo sintetizzato alcune problematiche riscontrate nelle conclusioni dello studio, riprendendo testualmente alcune frasi più significative. (Informazioni più dettagliate in <http://www.legambientevalsusa.it>)

### Problematiche geologiche tecniche.

Potenziale presenza di materiali nocivi designati con il termine di Amianto, ( **Musinè**) il problema della messa in discarica di questi materiali assume notevole rilevanza. Per minimizzare i volumi di roccia movimentati parte delle stesse (escludendo le nocive) dovrà essere riutilizzata nei lavori.

Materiale riutilizzabile. 10% riutilizzabile per calcestruzzo, 30% potenzialmente riutilizzabile per sottofondi rilevati, materiale non riutilizzabile 50%, materiali evolutivi- gessi, anitriti 10%.

### Aspetti idrogeologico-applicativi.

Presenza di acque sotterranee che interferiscono con la costruzione della linea ( **Settimo, Venaria**).

Potenziale d’impatto della linea sulle acque sotterranee esistenti sia nella fase di costruzione che di esercizio, ad esempio tratti in galleria che sono potenzialmente soggetti a venute d’acqua, (**Musinè**) oppure sezioni della linea che creano ostacolo al normale deflusso delle acque sotterranee (**Venaria, Settimo**), possibili interferenze quali-quantitative con punti di prelievo delle acque ( acquedotti e pozzi).

Potenziale inquinamento delle acque sotterranee sia in fase di realizzazione che di esercizio.

Tra l’altro si legge: è quindi probabile che lo scavo delle gallerie comporti problemi diversi sull’impatto sulle acque sotterranee....Nell’orrido di **Caprie** il collegamento tra scavi e rete idrica superficiale è più che probabile.

Per la tratta montana, gli scarsi dati a disposizione non permettono di definire la connessione tra acque sotterranee e sorgenti captate, occorre tenere pertanto conto dell’ulteriore criticità, ora non valutabile correlata ad un possibile depauperamento delle captazioni stesse.

### Aspetti tecnico-ambientali.

Tra **Settimo** e **Val della Torre** si presentano problematiche dovute all’elevata antropizzazione ( zone abitate, produttive), con criticità di interazione diretta tra tracciato e soggetti tecnico ambientali, ed indiretta con cantieri, servizi logistici, strade d’accesso e quant’altro. Inoltre alcune sezioni del tracciato interferiscono fisicamente con le infrastrutture idriche e la rete di canali irrigui.

Nella zona prevista in galleria si possono verificare: un effetto drenante delle acque sotterranee, a scapito non solo delle captazioni dell’acqua sotterranea destinata al consumo umano, ma anche della rete irrigua molto estesa ed articolata.

### Aspetti idraulici.

Esistono criticità nell’attraversamento dei corsi d’acqua ( definite relative), ed altre piuttosto serie laddove la linea corre in galleria artificiale (sotto al livello campagna- **Venaria** e **Settimo**) o in trincea aperta profonda (idem), causa l’elevata profondità ( dai 7 ai 12 metri) e la presenza di falda affiorante. Da evidenziare anche la difficoltà di dotare i corsi d’acqua esistenti di sifoni per il passaggio della linea, cosa che risulta di difficile gestione. E’ necessaria un’analisi molto attenta e approfondita al fine di evitare, come spesso accade, che anche fenomeni ritenuti secondari o di scarso rilievo possano invece produrre effetti assai rilevanti, soprattutto in fase di gestione.

### Problematiche geotecniche.

L’assenza di indagini dirette ed indirette sul tracciato ha comportato una valutazione basata sulle informazioni raccolte nei precedenti capitoli. Le interferenze maggiori risultano: quella tra le opere e la falda nella zona di raccordo con la linea **A.C. Torino Milano** e sul fiume **Stura di Lanzo** ( Settimo e Venaria).

Interferenza per presenza 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.

Per le tratte di interconnessione all’aperto di **Caprie** e **San Didero**, impostate su depositi di conoide e sul fondo valle alluvionale non sono disponibili informazioni che permettano indicazioni su problematiche geotecniche, mentre diventa importante l’interferenza con l’idrologia superficiale a causa dell’attraversamento di un conoide potenzialmente soggetto a fenomeni di trasporto di massa, sia per l’attraversamento della Dora Riparia che del **Torrente Sessi**.

Le tratte in galleria costituiscono il 46.5% dell’intera lunghezza ed evidenziano difficoltà di scavo e elevato ingresso di acque in galleria causa la fatturazione di parte dell’ammasso roccioso ( **Musinè**). Mentre nell’attraversamento di una successiva zona di pietre verdi serpentinosi (con possibilità di presenza di amianto) di almeno 850 metri sono da attendersi condizioni difficili di scavo causa le scadenti condizioni dell’ammasso roccioso cui si aggiunge la possibilità di consistenti venute d’acqua in galleria. Per gli imbocchi di **Caprie** si prevede instabilità delle rocce, mentre per la galleria del Gravio di **Condove-Borgone** si riscontra la presenza di rocce detritiche, rocce con scadente qualità con difficoltà probabili di scavo.

### Impatto da Rumore e vibrazione.

La fascia assunta quale area di indagine è di metri 250+250, sui due lati dell'infrastruttura in progetto. Nella prima tratta da **Settimo** al Km 13 corre in affiancamento alla tangenziale di Torino, la situazione presenta notevoli criticità, con necessità di elaborare un piano di mitigazione coordinato per le due infrastrutture. Per i successivi 10 km, oltre **Venaria** fino a **Val della Torre**, attraversando un territorio agricolo-residenziale le mitigazioni locali dovranno essere previste per le situazioni di maggior criticità.

Per il tratto all'aperto di **Caprie** si dichiara che presenta problemi di inserimento ambientale simile alla tratta precedente. Si dichiara inoltre che la definizione delle opere di mitigazione ed una quantificazione precisa degli impatti residui sarà possibile solo in una fase di sviluppo progettuale a scala di maggior dettaglio.

### Impatto sull'assetto insediativo e sulla previsione di sviluppo nell'area.

Allo stato delle conoscenze si può affermare che le difficoltà e le criticità rilevate prospettano l'esigenza di proseguire gli studi e gli approfondimenti a livello progettuale in vista di correzioni di tracciato, di estensione degli aspetti e delle competenze mobilitati. Pertanto dovranno essere esaminati oltre agli aspetti tecnici del problema trasportistico ed agli impatti sull'ambiente naturale anche quelli su: territorio urbanizzato, unitarietà degli habitat, circolazione viabile locale, patrimonio storico architettonico e culturale, prospettive di trasformazione, economia turistica locale, vita quotidiana delle popolazioni.

Occorre valutare inoltre le ricadute positive dell'intervento per l'intera valle, soluzioni accettabili ai nodi affrontati in questa sede (nodo di Torino, collegamenti con scalo Orbassano, collegamento per Caselle, localizzazione nuovo impianto interscambio).

Occorre ricercare e prospettare inoltre compensazioni e mitigazioni da concordare con gli Enti locali...

Si ritiene necessario inoltre un maggior coinvolgimento delle popolazioni e istituzioni locali anche tramite una proposta di un progetto di comunicazione e coinvolgimento continuativo.

### Impatto sulle organizzazioni scenico-percettiva ed ecologica del paesaggio.

Nel tratto di pianura verrebbero attraversate aree agricole per larghi tratti ancora sufficientemente incontaminate dall'endemismo edilizio (tra **Savonera** e **Val della Torre**), un campione paesistico raro nel territorio metropolitano, una possibile area di riserva.

L'impatto ecologico e paesaggistico è rilevante, fattore negativo è rappresentato dalla quota del rilevato, sul quale è ipotizzato il tracciato, si accenna perciò a mitigazioni tramite variazioni del tracciato, abbassamento del profilo, infittimento del sistema di siepi lungo il tracciato.

Esiste un tratto fortemente critico dove il tracciato attraversa il biotopo d'interesse comunitario prima della prevista galleria del Musinè.

L'interconnessione di **Caprie**, così come proposta sembra molto critica. L'impatto della linea in corrispondenza di **San Didero** non è valutabile per mancanza d'informazione, l'impatto resterebbe comunque piuttosto elevato, difficilmente mitigabile anche attraverso uno spostamento che non sia sostanziale del tracciato. In riferimento all'ecomosaico i risultati indicano sull'area vasta un disturbo ecologico del 6% , mentre per le parti direttamente interessate dal tracciato, lo stesso disturbo sale al 29%. Questo comporta la scelta tra due possibili politiche diverse di mitigazione e/o compensazione, a seconda che si scelga di intervenire a livello d'area vasta o scala locale. Tutte le scelte eventuali andranno analizzate in una successiva fase progettuale.

***Il nostro commento?** Secondo il nostro parere esistono troppe criticità, dimostrate dal fatto che per ogni tipo di impatto si richiedono nuovi e "più approfonditi studi", troppi i problemi aperti, non abbastanza approfonditi, mai analizzati, o valutati sulla base di dati totalmente presunti. Come sempre manca un'indicazione di costi, tempi certi di realizzazione, reali necessità che si dovrebbero soddisfare. Insomma si commissionano studi preliminari per convincere della possibilità di realizzare un'opera per cui non esistono finanziamenti, di cui non si è mai dimostrata l'effettiva utilità ed economicità. I modelli di esercizio sono discutibili, i dati utilizzati sui futuri trasporti sono in realtà in controtendenza rispetto agli ultimi dati reali della Federtrasporti, i costi dichiarati sono ridotti al minimo, e non considerano i costi per le riduzioni degli impatti ambientali o sociali, mentre i danni alle persone ed alle cose sono certi e dimostrabili fin da adesso con il crollo totale delle vendite immobiliari nelle zone interessate dall'opera.*