



for a living planet



**Italia
Nostra**



Osservazioni delle Associazioni ambientaliste

Italia Nostra, Legambiente, Pro Natura, WWF Italia

allo Studio di Impatto Ambientale elaborato da LTF

riguardanti "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione"

(Nuova Linea Torino-Lione Tratta nazionale)

ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del Dlgs n. 163/2006

Roma, 27 maggio 2011

Indice

Parte Prima – Considerazioni di carattere normativo e procedurale

Considerazioni di carattere normativo e procedurale pag. 3

Parte Seconda – Valutazioni sul progetto preliminare

II – 1. Analisi Costi Benefici pag. 10

II – 2. Considerazioni trasportistiche e sul modello d’esercizio pag. 26

II – 3. Cantierizzazione ed opere civili pag. 32

Parte terza – Valutazioni sullo Studio di Impatto Ambientale

III - 1. Considerazioni sugli strumenti di pianificazione e programmazione pag. 63

III – 2. Componenti Suolo e Sottosuolo pag. 68

III- 3. Componente Paesaggio pag. 72

III – 4. Componente Ambiente naturale pag. 76

III – 5. Componenti Agricoltura e foreste pag. 81

III – 6. Componente Atmosfera pag. 87

III – 7. Componente rumore pag. 106

III – 8 Componente Salute umana pag. 111

III – 9 Studio archeologico pag. 117

Il gruppo di lavoro che ha redatto le presenti Osservazioni è composto da: Domenico Accoranti, Pro Natura Piemonte; Stefano Bechis, consigliere WWF Piemonte; Flavia Bianchi, architetto / Legambiente Piemonte; Vanda Bonardo, presidente Legambiente Piemonte; Mario Cavargna, Presidente di Pro Natura Piemonte, laureato in Biologia e Master in Ingegneria Ambientale al Politecnico di Torino e di Losanna; Francesco Ciasca, dottore forestale; Emilio Delmastro, Presidente di Pro Natura Torino; Giuseppe Ferrero, guardia del Parco regionale Orsiera-Rocciavré; Claudio Giorno, Comitato Habita; Luca Giunti, naturalista ed esperto della dispersione in atmosfera degli inquinanti; Claudio Giorno, Comitato Habitat; Ludovico Jengo, esperto editoriale e studioso di archeologia; Stefano Lenzi, responsabile del Settore legislativo del WWF Italia e coordinatore del gruppo di lavoro; Armando Leoncini, ingegnere; Oscar Margaira, Ambiente Val Susa; Paola Martignetti, archeologa; Riccardo Pavia, idrogeologo; Alessandro Ripamonti, referente Natura 2000 Nord Italia del WWF Italia; Emilio Soave, Pro Natura Piemonte; Marco Tomalino, medico-chirurgo; Roberto Vela, ingegnere.

Parte Prima

Considerazioni di carattere normativo e procedurale

sulla regolarità della VIA

della tratta nazionale della nuova linea ad AV Torino-Lione

Premessa

E' bene chiarire subito, come specificato e argomentato qui di seguito, che il progetto preliminare presentato da RFI SpA, di cui all'Avviso al pubblico del 28 marzo 2011, ai fini della procedura di valutazione di impatto ambientale ex Dlgs n. 163/2006, riguardante "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione" ("Nuova Linea Torino-Lione Tratta nazionale) non corrisponde in alcun modo agli standard e ai contenuti tecnici richiesti dall'art. 165 e dall'Allegato XXI del Dlgs n. 163, in quanto risulta evidente che la documentazione presentata si può concepire, con benevolenza, come uno Studio di Fattibilità e non certamente come Progetto Preliminare di una infrastruttura di ampio respiro e di notevole valenza ingegneristica quale quella in esame, sia per la natura e l'entità delle opere, sia per il loro inserimento in un contesto articolato e antropizzato.

Infatti la documentazione presentata è incompleta, superficiale e trascurata praticamente in ogni parte e quindi tale da non mettere in grado chi deve procedere a redigere Osservazioni, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, di esprimere un qualche tipo di considerazione compiuta basata su materiale certo, né in senso positivo né in senso negativo, essendo le carenze tali e tante da escludere alla fonte qualsiasi base scientifica e tecnica sulla quale esprimere un giudizio.

In più parti è stato compiuto malamente un lavoro descrittivo e compilativo, di pura riproduzione della documentazione tecnico-scientifica esistente disponibile, mentre le valutazioni tecniche e i calcoli erranei (clamorosi quelli sulle opere civili e sull'inquinamento atmosferico) dimostrano che l'elaborazione è avvenuta in fretta, da personale non molto esperto dei contenuti necessari richiesti per la redazione di elaborati progettuali utili alla redazione dello Studio di impatto ambientale.

Pertanto le scriventi associazioni, contestualmente alla presentazione di queste loro Osservazioni, inviano apposita diffida e formale istanza al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sulla base dell'istruttoria condotta dalla Commissione speciale di VIA sulle infrastrutture strategiche, perché si pervenga, in accordo con il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, al **rinvio del progetto a nuova istruttoria, come previsto al comma 2 dell'art. 167 del Dlgs n. 163/2006.**

Le osservazioni che seguono, pertanto, vogliono dimostrare questa insanabile criticità di fondo sottolineando le lacune più evidenti e gravi, senza pretendere, per le questioni sostanziali sin qui sinteticamente descritte e per ragioni di spazio e tempo, di esaurire un elenco di dettaglio altrimenti ben più copioso.

Assenza dei requisiti tecnici e riflessi sulla regolarità della procedura di VIA

Si fa notare che nel caso specifico sono del tutto assenti moltissime informazioni e le elaborazioni tecniche e cartografiche di base che possano qualificare la documentazione presentata da RFI SpA come progetto preliminare, che sono esplicitamente richieste per le valutazioni e gli accertamenti necessari ad opera del CIPE e della Commissione speciale di VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal combinato disposto **dall'art. 165, comma 3 e nell'art. 183, c. 2 del Dlgs n. 163/2006 e dal già richiamato Allegato XXI.**

Dall'esame della documentazione presentata da RFI SpA si riscontrano lacune macroscopiche rispetto a tutti gli standard tecnici descritti nell'**Allegato XXI** con riguardo a: i "Documenti componenti il progetto preliminare" (art. 1), la "Relazione illustrativa del progetto preliminare", la "Relazione tecnica" (art. 3), gli "Elaborati grafici del progetto preliminare" (art. 5). La mancanza di questi elaborati ha pesanti e gravi riflessi, ovviamente, sulle stessa completezza e credibilità dello "Studio di impatto ambientale e studio di fattibilità ambientale" (art. 4 dell'Allegato XXI).

A quest'ultimo proposito si specifica che le caratteristiche degli elaborati presentati sono giunti solo al grado di definizione di uno Studio di Fattibilità, di conseguenza non consentono la valutazione della compatibilità ambientale da parte della Commissione speciale di VIA, di cui all'**art. 183, c. 5 del Dlgs n. 163/2006, né dell'accertamento della compatibilità ambientale da parte del CIPE, di cui all'art. 165, c. 7 del Dlgs n. 163/2006.**

A titolo puramente indicativo, ma non esaustivo, si può citare la mancanza dei seguenti macroargomenti ed elaborati tecnici e cartografici:

In riferimento alle Relazioni, agli Elaborati e ai Calcoli di cui agli artt. 2, 3, 5 e 6 dell'Allegato XXI

1. Analisi costi benefici

- mancanza dell'Analisi Costi Benefici nel documento sugli *impatti locali* (tratta nazionale);
- assenza nello *studio internazionale* di ogni riferimento al costo generalizzato e calcoli anche sbagliati (rispetto al risparmio di tempi delle merci, alla scelta dell'AV passeggeri e alla incidentalità),
- capacità di autofinanziamento dell'opera praticamente nulla.

2. Opere civili e cantierizzazione

- assenza di planimetrie di dettaglio (sempre riferendosi al livello puntuale) relative ai parchi di stazione oggetto di modifica più o meno radicale (v. Avigliana e Orbassano soprattutto);
- assenza di elaborati grafici per le fasi funzionali per il passaggio dagli attuali piani del ferro a quelli di progetto (sono presenti solo documenti descrittivi);
- assenza di elaborati di dettaglio relativi alla modifica della linea storica di Avigliana;
- assenza di uno studio idrologico – idraulico di dettaglio, ad eccezione dell'analisi del torrente Sangone;
- assenza di risoluzioni tipologiche per le interferenze con il reticolo idrico superficiale;
- assenza, negli elaborati di carattere strutturale, di qualsiasi indicazione del livello di falda;
- assenza, là dove necessario, di tutte le opere provvisorie necessarie a realizzare le opere (ad esempio jet grouting, tappi di fondo, paratie con indicazioni univoche, ecc.);
- assenza dei fabbisogni idrici per i cantieri industriali e determinazione univoca delle fonti di approvvigionamento;
- assenza di elementi certi per lo scarico delle acque reflue (volumi e ricettori);
- assenza di dati per i fabbisogni energetici e relative fonti di approvvigionamento;
- mancanza di fasi provvisorie per la realizzazione di opere complesse (es. sovrappasso di Corso Allamano e relative opere ferroviarie sottostanti ovvero galleria artificiale di Grugliasco); assenza

di particolari tecnici quali impermeabilizzazioni, giunti, caratteristiche dei materiali, per le opere strutturali;

- grave insufficienza, nelle rappresentazioni grafiche, delle situazioni più caratteristiche della linea (è infatti esiguo il numero di 30 sezioni caratteristiche in un contesto così articolato);
- assenza di relazioni di predimensionamento delle opere ;
- assenza di relazioni tecniche sul tracciato (calcolo curve, raccordi, sopraelevazioni, ecc.).

3. Fase di esercizio

- stime irrealistiche nel cadenzamento dei treni passeggeri ad AV e dei treni merci;
- vincoli insuperati sulla circolazione delle merci sulla NLTL sia nella tratta tra Avigliana e Orbassano che nella tratta tra Orbassano e Settimo Torinese;
- mancata riqualificazione dello Scalo di Orbassano in funzione dell'accessibilità dello stesso;

In riferimento allo Studio di impatto ambientale di cui all'art. 4 dell'Allegato XXI

1. Pianificazione e programmazione urbanistica e paesistica

- assenza di riferimenti al PSR e ai piani Territoriali Forestali della Provincia di Torino;
- analisi puramente compilativa degli strumenti di pianificazione esistenti;
- assenza di un'analisi puntuale delle criticità derivanti dal PTO del Po e dalla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

2. Componente Suolo e sottosuolo

- mancanza di studi di dettaglio, indagini e valutazioni essenziali condotte sul campo per quanto riguarda la conoscenza del sottosuolo;
- mancanza di riferimenti puntuali sulle caratteristiche idrogeologiche di dettaglio;
- mancanza di verifiche sulla compatibilità idraulica del territorio.

3. Componente Paesaggio

- completa sottovalutazione dell'impatto dell'opera in oggetto sul contesto paesaggistico;
- non credibilità dei rendering e delle simulazioni grafiche elaborate;
- estrema superficialità e lacunosità delle valutazioni degli impatti sul paesaggio e sul reticolo idrografico sul Parco del Sangone a Rivalta;
- estrema superficialità lacunosità delle valutazioni degli impatti sul paesaggio e sul reticolo idrografico della Duna artificiale posta all'ingresso Sud dello scalo di Orbassano.

4. Componente Ambiente naturale

- mancanza totale delle risultanze dello screening, previsto dalla Valutazione di incidenza, relativo a SIC e ZPS;
- non credibilità degli elenchi prodotti sulle specie e loro diffusione sul territorio, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli.

5. Componenti Agricoltura e Foreste

- assenza in merito agli impatti su agricoltura e foreste delle emissioni di polveri e ossidi di azoto;
- assenza di valutazioni sugli effetti sulla vegetazione della intercettazione/deviazione delle falde;
- assenza di valutazione sugli impatti derivanti dalle perdite d'acqua in operazioni di scavo;
- carenze del progetto a proposito di mitigazioni e recupero;
- errori nei calcoli sul consumo di territorio agricolo.

6. Componente Inquinamento atmosferico

- incompletezza dei fattori di impatto considerati (tipologie di inquinanti) e delle aree di cantiere esaminate (incluse quelle presenti nel Progetto Preliminare LTF);
- assenza di dati quantitativi e/o specifiche di dettaglio per la caratterizzazione delle sorgenti emmissive;
- impossibilità di verifica di attinenza e congruenza tra dati e specifiche (assenti) e organizzazione della Cantierizzazione;
- carenze, incongruenze ed errori palesi nell'applicazione nella simulazione numerica e nella rappresentazione e analisi dei risultati ottenuti.

7. Componente Inquinamento acustico

- non conformità della valutazione di impatto acustico con la normativa regionale;
- inadeguatezza del descrittore utilizzato per l'inquinamento acustico.

8. Componente salute umana

- assenza di indicazioni operative su come prevenire l'emissione di asbesto in fase di cantiere;
- assenza di studi e valutazioni complete sugli effetti sulla salute del PM10.

9. Studio archeologico

- **estrema genericità e superficialità dello Studio archeologico – Relazione generale;**
- **incompletezza e superficialità delle schede e della carta delle presenze archeologiche;**
- **omissioni macroscopiche nella cartografia riguardante Rivalta e Rivoli.**

Si aggiunga che nella documentazione elaborata da RFI SpA ci sono innumerevoli errori di carattere tecnico e strutturale (meglio descritti e specificati nelle Osservazioni di dettaglio che seguono), i quali rendono poco credibili, se non platealmente irrealizzabili, gli interventi e le infrastrutture prefigurate.

Si ricorda in conclusione che la mancanza degli elementi sinora elencati (e di altri, numerosissimi, di minore rilevanza) comporta anche notevoli ripercussioni sulla stima economica dei lavori, come illustrato nelle osservazioni specifiche.

Frazionamento artificioso dell'opera

Con riguardo, poi, ai contenuti specifici dello SIA in esame c'è subito da rilevare, come avemmo occasione di osservare anche in occasione della presentazione ai fini della VIA da parte di LTF della sola "tratta comune italo-francese" (dal confine di Stato alla Piana delle Chiuse), che anche nel caso della presentazione della documentazione della "tratta nazionale" (Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione) si procede ad un artificioso frazionamento dell'opera (come viene confermato, tra l'altro, a pag. 3 e pag. 8 della Sintesi non tecnica e pag. 6 della Relazione generale descrittiva elaborate da Italferr per RFI SpA), che ipotoca pesantemente la procedura VIA.

Nel caso specifico in esame della tratta nazionale questa scelta riveste notevole e stringente importanza in quanto emerge con estrema chiarezza l'assurdità di presentare alle amministrazioni pubbliche competenti e alle popolazioni interessate l'intera opera NLTL suddivisa per tratte (internazionale e nazionale) in tempi differenti senza permettere a queste di valutare pienamente le ricadute e gli impatti.

Ciò è ancora più valido per le zone di transizione tra le due tratte ovvero per le aree ricadenti nei comuni di S. Ambrogio e Chiusa S. Michele. Infatti per la tratta internazionale sono stati previsti cantieri con una superficie di circa 180.000 m² (cantiere imbocco Est tunnel Orsiera e cantiere industriale di Chiusa S. Michele) a cui ora va a sommarsi il cantiere industriale di Chiusa / S. Ambrogio con una superficie di 110.490 m² per un impatto complessivo di circa 290.000 m² ripartiti su un tratto di linea ricompreso tra il Km 82 e 85+300 circa.

Altra osservazione di fondo riguarda il susseguirsi temporale della presentazione dei progetti e delle relative integrazioni che rendono "superati" certi aspetti progettuali presentati da RFI SpA.

A prescindere dalle date di redazione degli elaborati, è a tutti nota la cronistoria del progetto preliminare della tratta internazionale ed, ora, di quello (presunto) della tratta nazionale, ovvero:

- Deposito, da parte di LTF, del progetto preliminare della tratta internazionale in data 10 agosto 2010;
- Deposito, da parte di LTF, di alcune integrazioni al predetto progetto in data 24 gennaio 2011 (con particolare riferimento alla cantierizzazione e alla gestione dei materiali di scavo);
- Deposito del progetto preliminare della tratta nazionale, da parte di RFI, in data 25 marzo 2011.

Pertanto, è opportuno sottolineare che grazie a questo pretestuoso frazionamento e al succedersi di vere e proprie *varianti in corso d'opera* della parziale progettazione sin qui presentata prima da LTF ed ora da RFI SpA, alcuni elaborati relativi alla cantierizzazione della tratta nazionale nascono "già vecchi" e superati non solo dal battage mediatico effettuato negli ultimi mesi, ma soprattutto da documenti ufficiali precedenti

(successivamente integrati, anche se ad avviso degli scriventi, in maniera del tutto incompleta) che rendono detti documenti vani e superati.

In realtà la scelta di LTF e di RFI SpA di fatto, in assenza della contestuale progettazione e sottoposizione a VIA della *tratta nazionale*, è ingannevole e fuorviante proprio perché, sottraendo informazioni indispensabili per valutare le caratteristiche tecniche e di sviluppo lineare dell'infrastruttura nella sua completezza, non consente di valutare nella loro unitarietà gli impatti sulle varie componenti ambientali, mettendo in discussione la regolarità dell'istruttoria così come viene definita e descritta **all'art 182 del Dlgs n. 163/2006**.

A proposito dei tentativi strumentali ed artificiosi di frammentazione delle opere vale la pena di citare la **Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996**, avente come titolo "Procedure di valutazione di impatto ambientale" che, con riguardo alla procedura VIA, stabilisce: *"Presupposto, dunque, per il corretto svolgimento di tale procedura appare essere necessariamente la prospettazione del progetto dell'intera opera (...). Il che risponde poi alla logica intrinseca della valutazione di impatto ambientale, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre agli elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento dell'opere, anche l'interazione degli impatti indotti dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa."*

Quindi, il *frazionamento* di un intervento non consente il regolare svolgimento della procedura VIA, in quanto, come riportato sempre nella Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996: "diversamente verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura VIA, attraverso la sottoposizione ad essa di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento circa i 'livelli di qualità finale', di una pronuncia di compatibilità ambientale asseritamene non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge."

Le alternative e l'opzione zero

Si osserva innanzitutto che nelle pagine da 10 a 12 della Sintesi non tecnica prodotta da RFI, né in altra parte della documentazione prodotta, non c'è alcuna descrizione completa e credibile delle alternative, né è fatta menzione dell'opzione zero in palese violazione **dell'art. 184, c. 1 del Dlgs n. 163/2006**.

Si premette tra l'altro che l'analisi delle Alternative risulta essere totalmente falsata dalle "invarianti" esplicitate a pag. 10 della Sintesi non tecnica relative alle tratte da Chiusa San Michele ed Avigliana, da Bivio Pronda a Corso Marche, della Val Sangone.

Si segnala in particolare, che la "invariante" del tracciato ferroviario di Corso Marche in galleria profonda risulta essere particolarmente vincolante perché investe la tratta che ha maggiore impatto su un margine della conurbazione torinese ed appare essere del tutto ingiustificata, considerato il fatto che, come già ipotizzato nel 2003, si potrebbe procedere con un collegamento in superficie (alternativa comunque che avrebbe dovuto essere sottoposta a valutazione comparativa).

Ma va sottolineato innanzitutto che l'analisi multicriteri è del tutto falsata in quanto dà per acquisite (come risulta nelle prime righe del testo a pag. 10 della Sintesi non tecnica) e quindi non pone ad esame comparativo, le soluzioni alternative di tracciato c.d. "sinistra Dora", derivanti dall'impostazione del "Progetto preliminare del collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione", così come approvato dal CIPE con Delibera 113 del 5 dicembre 2003.

Non solo, non è stata considerata, né valutata la diversa fasatura degli interventi descritta nel progetto F.A.R.E. presentato a suo tempo in Osservatorio.

Ne risulta in conclusione che RFI non ha affrontato credibilmente e adeguatamente il tema delle alternative sino all'opzione zero, elemento fondamentale nella procedura di VIA, confermando e rendendo ancora più grave la palese elusione/violazione non solo dell'art. 184, comma 1 del Dlgs n. 163/2006, ma anche **dell'art. 183, commi 1 e 2 del Dlgs n. 163/2006** in cui vengono descritti accuratamente i contenuti dello SIA, con riguardo non solo *ai principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente* ed alla *descrizione sommaria delle alternative* ma anche sotto l'aspetto della *indicazione delle principali ragioni della scelta*, delle scelte.

E' bene ricordare a quest'ultimo proposito anche che la valutazione delle compatibilità ambientali, sociali ed economiche di un progetto è propria della procedura VIA, come correttamente evidenziato dalla **Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326** recante "Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale" laddove dice che: "...va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo contenuti tecnici ma altresì quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente minore impatto ambientale, attraverso comunque, una analisi dei costi dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali".

Tutte informazioni nell'ambito della procedura VIA che RFI non riesce, né può, fornire, in mancanza di una progettazione unitaria (compresa la tratta internazionale) della nuova linea Torino-Lione e di una valutazione comparativa di tutte le alternative prese in esame nel corso del tempo (per la tratta nazionale). Fatti questi che privano il pubblico di informazioni essenziali e non consentono di valutare i vari impatti dell'opera presa nel suo complesso.