

Parte III

Valutazioni sullo studio di impatto ambientale

1. Congruenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione

Premessa

Il territorio interessato dalla Nuova Linea Torino Lione (NLTL) si compone di tre tratte:

1. La parte francese, totalmente in territorio della Francia, dall'agglomerato urbano di Lione a Saint-Jean-de-Maurienne, affidata a Réseau Ferré de France (RFF);
2. La Parte Comune italo-francese, che termina in corrispondenza del Sito di Sicurezza di Chiusa S. Michele, di competenza della Lyon Turin Ferroviaire (LTF);
3. La Tratta Nazionale, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prosegue fino all'allaccio con la linea AV/AC TO-MI in prossimità di Settimo Torinese.

Quanto qui in osservazione è il progetto preliminare e relativo Studio di Impatto Ambientale del tracciato della Tratta Nazionale che attraversa i comuni (in Provincia di Torino) di: Chiusa San Michele, S. Ambrogio di Torino, Avigliana, Buttigliera Alta, Rosta, Rivoli, Rivalta di Torino, Orbassano, Torino, Grugliasco, Collegno, Venaria Reale, Borgaro Torinese, Settimo Torinese.

Il territorio interessato dall'opera e quindi, in maniera più estesa, oggetto di indagine è rappresentato dalla città di Torino e dalla sua corona metropolitana (nord, ovest e collina morenica), dalla bassa Valle Susa e dalle radiali vallive. In esso si distinguono ambiti territoriali su base comunale e sovracomunale e ambiti morfologici con riferimento a zone di pianura, di collina e di montagna.

Le tratte individuate sono:

TRATTA 4 Da Chiusa San Michele fino ad Avigliana (al confine con Buttigliera Alta) Invariante

TRATTA 5 Da Buttigliera Alta - Attraversamento Collina Morenica - Interporto di Orbassano, fino a Bivio Pronda

Alternativa "Destra Dora"

Alternativa "Linea Storica"

Alternativa Corridoio C

Alternativa Corridoio D

Alternativa Corridoio E

TRATTA 6 Da Bivio Pronda - Corso Marche fino a attraversamento Fiume Dora Invariante

TRATTA 7 Da attraversamento Fiume Dora fino a Settimo Torinese

Alternativa "Galleria Profonda"

Alternativa Corridoio A

Alternativa Corridoio B

TRATTA 8 Val Sangone

Per quanto alle alternative prese in considerazione Il Progetto Preliminare ha sviluppato la soluzione C per la Tratta 5 e l'alternativa "Gola Profonda" per la Tratta 7 come da indirizzo ricevuto in sede dell'Osservatorio tecnico del 9 giugno 2010.

Verifica della congruenza con piani e programmi

E' stata eseguita, nell'ambito del SIA, *una analisi di tutte le pianificazioni e programmazioni ambientali e territoriali di area vasta, per verificare (come previsto dalla norma) la congruenza con gli obiettivi e le linee guida in essi contenuti.*

Da un lato, e con riferimento specifico alla pianificazione settoriale, viene considerato implicito che *tutti gli strumenti analizzati, a livello europeo, nazionale e regionale, contengano come elemento fisso e qualificante la necessità di previsione dell'opera, in quanto attuazione del corridoio transnazionale di emanazione europea.*

Per quanto attiene la pianificazione sovrordinata, lo Studio di Impatto Ambientale sottolinea *come dall'analisi pianificatoria condotta emerga una sostanziale congruenza del progetto dell'opera rispetto al complesso pianificatorio e programmatorio sovracomunale vigente.*

Per quanto attiene la pianificazione comunale, lo Studio di Impatto Ambientale riconosce che l'analisi dei PRGC ha messo in evidenza *puntuali e parziali elementi di non coerenza con molti PRG, in specifico per i seguenti comuni: Avigliana; Buttigliera Alta; Rivoli; Rivalta di Torino; Orbassano; Torino.*

Si considera a tale proposito come le molte incongruenze non siano di fatto sanabili se non con la prevaricazione della "grande opera" sulle specificità territoriali, posto il punto di forza per le stesse garantito dal DLGS 163/2006 e succ., che all'art. 165 "Progetto preliminare. Procedura di valutazione di impatto ambientale e localizzazione" al comma 7 recita: *"L'approvazione (del progetto preliminare) determina, ove necessario ai sensi delle vigenti norme, l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato- regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati."*

Resta il fatto inconfutabile che le incoerenze tra progetto dell'opera e PRG, richiedono comunque una ricalibratura dello strumento di pianificazione locale che non ne sia l'automatica variazione e tali incongruenze siano non sanabili - se pure con gli interventi di "mitigazione" - ove ledano principi ed elementi di salvaguardia ambientale relativamente a suolo, acqua, aria con pregiudizio per le risorse e per la salute.

A tale proposito ancora si considerano le incongruenze e incompatibilità anche con i Piani sovraordinati, se pure gli stessi riconoscono l'opera e i relativi "corridoi". Gli stessi Piani e programmi sovraordinati relativamente a inderogabili tutele e a volontà di valorizzazione puntualizzano obiettivi aspetti e componenti a cui l'opera in questione pone pesanti pregiudiziali e non mitigabili compromissioni ambientali.

Il quadro sinottico dei livelli di coerenza e compatibilità dell'opera con la pianificazione territoriale sovraordinata riporta la piena coerenza dell'opera in progetto, senza di fatto una verifica dei contenuti complessivi. Si dice che :

Il Piano Territoriale Regionale vigente : Quadro di riferimento delle politiche territoriali
Il piano prevede l'infrastruttura

Nuovo Piano Territoriale Regionale e Documento Programmatico Regionale
Quadro di riferimento delle politiche territoriali con recepimento di nuove politiche territoriali provinciali.
La coerenza deriva dalla coerenza del Piano di Coordinamento Provinciale

Piano Paesistico Regionale Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico naturale e culturale
La coerenza deriva dal Quadro Progettuale e dagli interventi di inserimento dell'infrastruttura

Progetto Territoriale Operativo del Po Regionale

Indica lo stato ambientale e le risorse da utilizzare ai fini delle verifiche di impatto dei progetti e le relative metodologie valutative

Il progetto dovrà sempre tenere presente le Norme di Attuazione per evitare i punti di conflitto

Piano regionale delle attività estrattive Regionale/Provinciale

Base per i Piani Provinciali per la verifica degli scenari evolutivi dei Bacini estrattivi

La coerenza è il punto di partenza del Quadro Progettuale e dalla cantierizzazione.

Stabilimenti a rischio di incidente rilevante Regionale/Provinciale

Individuazione degli stabilimenti e dei siti inquinati con verifica dei PEI e della pericolosità.

Non è richiesta la coerenza ma adozione di misure ad Hoc previste nei piani

Piano strategico della provincia di Torino Provinciale

Approfondimento delle tematiche a livello provinciale del coordinamento dei piani

territoriali. Sono indicati i corridoi, le strategie e le varianti possibili della Torino Lione

Nello studio sono stati considerati i corridoi, le strategie e le varianti indicate nel Piano

Schema di revisione generale del P.T.C.: il P.T.C.2 Provinciale

Considerare la qualità territoriale come fattore di sviluppo

Il progetto ha considerato "le opportunità" che l'infrastruttura può offrire

Piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria To-Ly Provinciale

Previsione e definizione di una serie di interventi e relativi finanziamenti tesi a raggiungere uno sviluppo sostenibile condiviso dagli enti locali

Il progetto deriva dalle valutazioni finanziarie di finanziamento e comprende interventi in linea con le previsioni di piano.

Corona verde Provinciale

Creazione di un sistema di verde intorno alla Provincia di Torino al fine di rendere usufruibili e collegati i parchi regionali

Coerenza progettuale; non si ravvisano situazioni interferenti

PRUSST 2010 e tangenziale verde Provinciale

Interventi rivolti a migliorare le caratteristiche territoriali dei comuni limitrofi a Torino

Non si ravvisano situazioni interferenti

Da cui come assioma deriva che:

Indipendentemente da puntuali elementi di incoerenza rispetto ad alcune pianificazioni settoriali, si ritiene di evidenziare, rispetto al quadro programmatico, che l'opera:

- *costituisce la concretizzazione di previsioni programmatiche strategiche del settore dei trasporti,*
- *contribuisce al raggiungimento di obiettivi di disinquinamento e razionalizzazione delle azioni nel campo ambientale*
- *è in sintonia con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dei programmi e piani territoriali a livello regionale e provinciale.*

Si osserva che si omette dal considerare le interferenze e interrelazioni con :

- Il programma di sviluppo rurale 2007/2013 (PSR)
- Il Piani Territoriali Forestali (PFT) – 12 nel territorio della provincia di Torino

Come elementi di contraddizione e di scarsi provvedimenti di controllo e/o mitigazione per come prospettati nella SIA si rilevano:

- Per quanto al PTO del Po Regionale il riferimento alle norme di Attuazione dello stesso a cui il progetto deve ottemperare, senza però individuarne gli elementi di conflitto o di criticità;
- Per quanto agli Stabilimenti a rischio di incidente rilevante Regionale/Provinciale

Individuazione degli stabilimenti e dei siti inquinati con verifica dei PEI e della pericolosità.
Si rimanda all'adozione di misure ad hoc.

Posto poi che dicesi essersi *tenuto conto dei vincoli paesaggistico/archeologico presenti lungo il tracciato di progetto* si contesta che, con riferimento al tracciato di progetto, le zone soggette a vincoli di natura paesaggistico/archeologico si concentrino esclusivamente nel tratto ricadente nei comuni di Avigliana e Buttigliera Alta. E ancora che di fatto, all'interno del tracciato, nei suddetti comuni si rispettino i vincoli costituiti dall'ex D.Lgs. 42/2004 art. 136 e 157 (Galassini).

Osservazioni circa l'incongruenze con il PTC2

Con riferimento poi al PTC2, se pure nello stesso ricorra la compatibilità dell'opera Torino/Lione come struttura volano di crescita in un gap che colloca l'Italia come fanalino di coda nelle infrastrutturazioni per la mobilità (peraltro non considerando la specificità del territorio italiano che lo connota e distingue per eccellenza e fragilità dagli altri stati Europei) si considerano, come elementi non sufficientemente presi in carico dal SIA le seguenti problematiche ricorrenti nello schema del PTC2 stesso; e in specifico:

per quanto agli attesi cambiamenti climatici: la diminuzione delle riserve d'acqua, la destabilizzazione dei versanti, il conseguente dissesto idrogeologico, le modificazioni del sistema idrogeologico, il mutato regime delle portate. Le variazioni dei livelli di falda

per quanto ai processi di trasformazione e di utilizzo della risorsa territorio: di come l'opera in oggetto vada ad incrementare il preoccupante trend di consumo di suolo, che nel periodo 2000 – 06 ha registrato già un tasso di incremento annuo del 1,5% (pari a 4.822 ha totale) a fronte dell'11% del territorio provinciale occupato da morfologia insediative. E come questo trend di crescita, con il significativo aumento dell'urbanizzazione e dell'infrastrutturazione comporti : *il degrado dei paesaggi agrari, la perdita diffusa di suolo agricolo, l'abbandono dei terreni collinari e montani, l'erosione dei paesaggi naturali, la probabilità di innesco di fenomeni di dissesto.*

Come obiettivo prioritario il PTC2 definisce *la messa in atto di strategie e di azioni settoriali e/ trasversali coordinate, da declinare e sviluppare all'interno dei diversi sistemi di riferimento* (tra cui quello infrastrutturale), obiettivo che risulta disatteso nel presente progetto preliminare della Torino /Lione per quanto alla tratta nazionale e in specifico per quanto alle territorio afferente la provincia di Torino.

Si disattendono, tra gli obiettivi prioritari del PTC2: l'OB4 valorizzare le identità locali e rafforzare il posizionamento competitivo dei territori ; l'OB 8 Contenere il consumo di suolo. E ancora per quanto alle strategie generali del PTC2 il progetto disattende la ST12 che prevede *il coniugare le politiche di sviluppo economico del territorio coerentemente alle sue vocazioni.*

Basti considerare - relativamente alla compromissione di territorio - l'ingombro planimetrico dei principali cantieri per la realizzazione dell'opera:

- Cantiere industriale Chiusa di San Michele; - Cantiere industriale Rivoli;- Cantiere industriale Corso Marche;- Cantiere industriale Settimo Torinese;- Cantiere logistico ed armamento Orbassano.

Per quanto alla valorizzazione a fini turistici del patrimonio di beni architettonici e culturali presenti nella provincia di Torino- con specificità per la Valle di Susa, l'Anfiteatro morenico, la corona torinese - il progetto confligge con le strategie del PTC2 – per l'impattante cantieristica richiesta dall'opera e per le interferenze con le reti viarie; - in specifico per quanto definito dal Piano come ST44: *Migliorare l'efficienza del sistema dell'accessibilità, della mobilità e dei servizi,tenuto conto delle specificità locali, privilegiando sistemi/tecnologie ad emissioni nulle o limitate.*

Le interferenze e gli impatti delle cantieristica recheranno a lungo nocumento sia ai valori paesaggistici sia all'accesso e valorizzazione dei beni architettonici e culturali, deprimendo il richiamo turistico alle zone interessate dall'opera .

Non risultano individuati interventi di mitigazione.

Per quanto ai progetti strategici di trasformazione territoriale, tra cui *il Piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino/Lione* il PTC2 individua i criteri di priorità: *mobilità sostenibile,sviluppo economico sostenibile,riqualificazione ambientale e territoriale,messa in sicurezza del territorio,sviluppo integrato del territori montano.*

La coerenza tra quanto individuato dal PTC2 come priorità e quanto al progetto preliminare della TAV Torino/Lione risulta non dimostrata né dimostrabile, ma solo come assunto ove dicesi che è *in sintonia con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dei programmi e piani territoriali a livello regionale e provinciale.*

Si osserva quindi l'inattendibilità di quanto alle conclusioni dello Studio di Impatto Ambientale in cui dicesi :

L'elevata qualità architettonica e la specifica attenzione progettuale dedicata alle tratte all'aperto di Orbassano e Settimo e alle relative opere connesse come ad esempio gli imbocchi dei tunnel, contestualmente agli interventi di territorializzazione proposti, costituiscono la piena garanzia dell'elevata compatibilità ambientale di un'opera unica per qualità progettuale e armonizzazione con il contesto territoriale e sociale interessato.