

Parte III

Valutazioni sullo studio di impatto ambientale

3. Componente Paesaggio

Premessa

Sulla base dei documenti consultati (Quadro di riferimento ambientale, Caratterizzazione architettonica e del paesaggio della tratta nazionale NLTL, rapida consultazione degli elaborati progettuali relativi ai cantieri), si osserva che **le fasi cantieristiche, da un punto di vista ambientale e paesaggistico, avrebbero potuto essere trattate in modo più approfondito.**

Per esempio, così come è stato prodotto un apposito elaborato grafico volto a illustrare l'assetto finale delle aree soggette a rimodellamento territoriale, sarebbe stato molto utile, ai fini della valutazione degli impatti, un elaborato simile contenente rendering e simulazioni delle aree di cantiere, eventualmente presentando anche le soluzioni mitigatorie previste (se sono state previste) –un piccolo approfondimento in merito è fornito relativamente al cantiere di Settimo ma, vista l'entità di ciascun cantiere, sarebbe stato opportuno effettuare degli studi per ciascun cantiere.

Questo avrebbe consentito di comprendere con chiarezza quale tipo di impatto ci si può ragionevolmente aspettare, visto che gli elaborati progettuali, da soli, non comunicano appieno l'entità del disturbo, soprattutto se chi legge il progetto non ha il necessario background tecnico.

Quadro di Riferimento Ambientale

Beni vincolati

- Zona intermorenica aviglianese, nella quale ricadono alcuni cantieri
- Collina di Rivoli
- Sacra di San Michele, punto panoramico sulla pianura sottostante posto a una distanza <2km dal tratto all'aperto
- Castello di Avigliana, S. Antonio di Ranverso, Torre Bicocca di Buttiglieria: poste anch'esse a una distanza <2km dalla linea: verificare visibilità linea e/o cantieri

Aree naturali interferite

- Area attrezzata "Collina di Rivoli": interessata dalla linea in galleria profonda
- Parco del Po Torinese – Tratto terminale del Sangone: interessato da tratto in galleria artificiale – Previsto uno specifico progetto di territorializzazione dell'opera
- Parco del Po Torinese – Tratto terminale della Stura di Lanzo: interessato da tratto in galleria naturale

- Parco La Mandria: ricadente in fascia <2km, ma tratto in galleria, potenzialmente no interferenza

Capitolo 3.10 – Il sistema paesaggio

- In generale, l'analisi si fonda soprattutto sugli aspetti pedologici e agronomici, senza sviluppare a sufficienza gli aspetti percettivi e strutturali del paesaggio – per esempio, viene utilizzata come riferimento la Carta delle Unità Paesaggistiche redatta dall'IPLA; che suddivide le unità di paesaggio unicamente su basi pedologiche, agronomiche e di uso del suolo. A onor del vero, gli elaborati cartografici contengono la Carta della Visibilità, ma il testo si limita a menzionarla senza fornirne una descrizione/analisi; inoltre, pur essendo indicate sulla carta, le visuali potenzialmente critiche non vengono neanche elencate nel testo.
- Ambiti a sensibilità paesaggistica relativa con criticità non risolte in sede di progettazione preliminare, e relative criticità:
 - Area di Chiusa S. Michele: restringimento sezione di fondovalle, presenza di un corridoio ecologico, presenza di numerose infrastrutture, visibilità lineare e puntuale
 - Area tra Rivalta e Beinasco: contesto agricolo con forte connotazione paesaggistica, presenza di un corridoio ecologico, presenza del parco fluviale del Sangone
 - Area di Settimo: sistema di parchi naturali (Po e Stura) e comunali, presenza di numerose infrastrutture, contesto insediativo concentrato

4.10 – Paesaggio e patrimonio storico-culturale

Osservazione generale: le valutazioni di impatto, oltre a essere assolutamente generiche e vaghe, soprattutto in rapporto alle dimensioni e agli impatti anche locali dell'opera considerata, non sono dimostrabili in quanto non vengono forniti dati o simulazioni a supporto delle affermazioni effettuate, che diventano pertanto opinabili.

Gli indici utilizzati per la valutazione sono i seguenti:

- 1) Alterazione della percezione visiva
- 2) Alterazione della qualità complessiva del paesaggio: questo indice raccoglie una serie di parametri tra cui intervisibilità del sito, naturalità, beni tutelati, caratteri compositivi del paesaggio

Mentre al capitolo 3.10 il paesaggio veniva analizzato quasi esclusivamente in termini pedologici e agronomici, la valutazione di impatto considera sostanzialmente solo i caratteri visuali, in quanto il secondo indice somiglia più a una specie di "Calderone" che contiene tutto e niente. Per esempio, sarebbe stato interessante valutare le interferenze strutturali con il paesaggio (e.g. "tagli" nel territorio creati dalla NLTL), le interferenze con le reti ecologiche, così come sarebbe stato utile effettuare delle analisi specifiche e più approfondite per i siti e i tratti a maggiore impatto (e.g. cantieri, tratti all'aperto, gallerie artificiali).

Valutazioni di impatto da verificare/riconsiderare

- Sacra di San Michele: l'impatto del cantiere di S. Ambrogio è stato valutato come "Medio", ma questo risulta poco credibile se si considerano la vicinanza del cantiere e la posizione della Sacra quale punto panoramico sullo intera pianura di Torino.
- Cantiere di Rivoli: l'impatto è stato definito di bassa entità in virtù della bassa visibilità del sito, ma poiché non è stata prodotta della documentazione a supporto di tale affermazione si consiglia di verificare.
- Cantiere di Settimo: si tratta di un ambito definito come "urbanizzato, visibile da lontano, con alterazione del contesto paesaggistico contestuale alla durata del cantiere. Impatto basso grazie all'intervento di sistemazione previsto".

Il parco del Sangone a Rivalta

Bisogna aggiungere che nella documentazione elaborata da RFI si dichiara esplicitamente che l'opera interferirà col parco del Sangone a Rivalta, all'interno dell'area protetta, ma non vengono citate coordinate e indirizzi del Piano d'Area del Parco del Po, e loro compatibilità con gli interventi previsti. Lungo tutta la fascia del Sangone è previsto che il tracciato venga coperto dall' "ecodotto" che dovrà utilizzare i materiali di scavo della Collina Morenica. Che impatto avrà la movimentazione dei materiali e quanto impatterà il cantiere pluriennale sugli ambiti di pregio naturalistico?

Per le tratte 04 e 05, che interferiscono parzialmente con il Piano d'Area del Parco del Po Torinese - Asta del torrente Sangone, vengono evidenziate nella Relazione e nella Sintesi non Tecnica (pag. 36) le interferenze con la fascia fluviale e con il reticolo idrografico minore, e si dichiara che l'impatto delle opere sarà poco rilevante, in quanto questo tratto è caratterizzato già oggi da una "scarsa qualità idrica". La soluzione principale, come già evidenziato, sembra quella di ricorrere ad "ecodotti", che tuttavia si limitano a ridurre il mero impatto visivo dell'opera prevista.

Si evidenzia nelle presenti osservazioni che gli interventi relativi a queste tratte vanno confrontate con le schede progettuali relative ai Progetti Operativi del Sistema delle Aree Protette relative al torrente Sangone, che prescrivono la sottoposizione a Verifica di Compatibilità Ambientale (V.C.A.). La scheda B, relativa ai territori di Beinasco, Orbassano e Rivalta, pone come obiettivi la riqualificazione di tutta la tratta collocata in sx. idrografica, attraverso interventi di rinaturalizzazione indirizzati a invertire fenomeni di degrado in essere. La scheda D, mirata soprattutto al recupero della qualità del corpo idrico di tutto il bacino idrografico del Sangone a monte di Torino, inibisce prelievi di acque superficiali e sotterranee. L'obiettivo primario del recupero della qualità del corpo idrico è peraltro l'intento primario del "Contratto di Fiume" relativo al torrente Sangone, siglato dai Comuni interessati e dalla Provincia di Torino.

Andrebbero inoltre evidenziate nella documentazione le interferenze con il progetto "Corona Verde" della Regione Piemonte ed i progetti recepiti dal Master Plan relativo a quest'area.

Caratterizzazione architettonica e del paesaggio della tratta nazionale NLT

Da un punto di vista paesaggistico-ambientale i progetti per i siti di studio considerati sembrano far riferimento ad un approccio corretto che però non si traduce in elaborati facilmente leggibili. Nei limiti di un'opera a grande impatto come quella in esame: ove possibile, vengono ri-utilizzate aree degradate o già adibite ai trasporti (e.g. piattaforma di Orbassano), verranno utilizzati materiali di recupero provenienti dagli scavi, energie da fonti rinnovabili ecc. Le sistemazioni paesaggistico-ambientali, pur essendo presentate in modo un po' caotico, tentano di andare a riqualificare un territorio che, spesso, presenta già elementi di degrado e/o detrazione (e.g. Orbassano e Settimo).

Detto questo, si rendono comunque necessarie un paio di considerazioni:

- Sito di studio: Rivalta, Orbassano, Grugliasco. In questo tratto, la linea corre in galleria artificiale (non viene specificata l'altezza dal piano campagna) per poi uscire all'aperto all'altezza della SP 174 – Variante del Dojrone. Per quanto siano previsti massicci interventi di sistemazione paesistico-ambientale magari anche di pregio, nell'idea di creare un parco agricolo, alcune affermazioni suonano inopportune e/o stridenti: per esempio, non pare sensato affermare che una galleria artificiale con uscita all'aperto, che costituisce un vero e proprio taglio nel territorio, venga progettata perseguendo "la valorizzazione delle potenzialità del territorio nel rispetto delle trame esistenti naturali, agricole e urbane" e la "compatibilizzazione dell'intervento con l'ecomosaico delle aree attraversate".
- Sito di studio: Settimo Torinese. Allo stato attuale, la coesistenza di infrastrutture viarie (autostrada e strade) e ferroviarie (linea AV esistente e linea storica) ha creato un vero e proprio "groviglio" infrastrutturale, che indurrebbe a temere un peggioramento a seguito dell'aggiunta della linea AV in progetto. Tuttavia, i rendering forniti sono stati realizzati in modo tale da non fugare i dubbi in merito.

Quanto appena richiamato a proposito dello snodo di Settimo potrebbe essere esteso all'intero elaborato: i rendering e le simulazioni grafiche sono state elaborate (e.g. scelta dei punti di vista, prospettive utilizzate) in modo da non far capire quale sarà l'effettiva pressione esercitata sul territorio dalle varie infrastrutture in progetto.