

BRUNO ANDOLFATTO

La replica di Ltf: "No ad azioni strumentali, catastrofiche e fuorvianti"

Il presidente di Ltf risponde ai medici valsusini

LTF Lyon Turin Ferroviare è cosciente della preoccupazione dei cittadini e intende cogliere l'occasione per fornire alcune precisazioni predisposte nel Progetto Preliminare e contribuire così a dare una corretta informazione pubblica.

L'ANALISI DIFFUSA in questi giorni è stata redatta componendo frasi tratte da varie parti del Progetto Preliminare senza considerarne premesse, conclusioni ed una adeguata contestualizzazione nell'insieme degli studi svolti. Per quanto riguarda la salute pubblica, in particolare, lo studio è stato doverosamente improntato ad un principio di cautela (trattandosi di un livello preliminare di progettazione) e in esso vengono in primo luogo descritti gli effetti potenziali legati a sostanze dannose alla salute la cui presenza in ambiente, nel corso dei lavori, potrebbe risultare temporaneamente e localmente maggiore delle concentrazioni attuali e di quelle a cui si ritornerà al termine della fase di scavo (globalmente 7,5 anni). Proprio in base alla consapevolezza della necessità di ridurre al minimo tecnicamente possibile i rischi indotti dalla fase di costruzione dell'opera, la prima attività di prevenzione coincide con il progetto stesso. Infatti se già le scelte localizzative delle aree di cantiere evidenziano l'occupazione di aree per lo più già compromesse e fonte di inquinamento, limitando così le relazioni

con l'edificato attuale, il fenomeno viene ancor più contenuto grazie all'adozione di tecnologie e procedure (di lavoro e di prevenzione) descritte nello Studio di Impatto Ambientale nei capitoli dedicati alle mitigazioni e nel manuale di gestione ambientale dei cantieri. Scelte localizzative mirate e procedure di gestione determinano pertanto una netta riduzione dei fattori di rischio così come precauzionalmente valutati nel capitolo della salute pubblica. Ne è in tal senso un esempio il caso dell'area di carico del materiale di scavo nel quale la dispersione delle polveri è stata analizzata, come per gli altri cantieri, con modelli sia territoriali che ricostruendo i campi meteorologici locali, ora per ora, per la durata di 1 anno. Si è considerato, cautelativamente, il cantiere attivo 24 ore, 12 mesi l'anno. I risultati, con le mitigazioni e le procedure previste sono sempre entro i limiti stabiliti dalle normative (PM10 particelle in sospensione nell'aria di cui il diametro è inferiore a 10 micrometri).

Per quanto di riferimento all'AMBIANTO anche in questo caso non viene fatto riferimento alcuno alle procedure di gestione del tratto di galleria. Allo stato delle attuali conoscenze geologiche, la possibilità d'incontrare rocce contenenti minerali asbestiformi è stata considerata come significativa solamente sui primi 420 metri del tunnel di

base. La compartimentazione con barriere ad acqua delle zone di lavoro in cui, eventualmente, si incontrassero zone con presenza di rocce amiantifere impedirà di fatto l'aerodispersione verso l'esterno delle fibre. Il materiale sarà incapsulato al fronte e i contenitori decontaminati saranno posti in container per la spedizione in depositi autorizzati in Germania (vi sono in tal senso esperienze consolidate come quella del Tunnel del Loetschberg, in Svizzera). Anche in questo caso il principio di precauzione adottato dagli estensori della salute pubblica in termini di rischi connessi con il fenomeno, doveroso in fase di progettazione preliminare, è stato descritto in relazione alle conoscenze disponibili sul territorio e ha infine prodotto come risultato di risposta lo specifico volume che illustra la gestione di questo materiale. Un ultimo aspetto riguarda la riduzione di fattori di rischio per la salute sul territorio connessi sia con l'esercizio dell'opera che con le misure di accompagnamento già previste o in fase di definizione. La riduzione di inquinanti nell'aria connessi al minor impatto da traffico veicolare grazie al trasferimento modale dalla gomma al ferro, la riqualificazione e le opere a verde in zone ad oggi fonte di inquinamento e degrado (alcune anche anticipate alla fase di costruzione), la riqualificazione delle sponde della Dora e il recupero della sua funzionalità

fluviale sono infatti elementi che, se adeguatamente armonizzati fra loro, e nell'insieme delle altre leve della pianificazione territoriale, consentiranno una maggiore fruibilità e vivibilità in zone ad oggi compromesse e nelle quali si concentreranno la maggior parte delle azioni di progetto inevitabilmente necessarie per la fase di costruzione. In ogni caso LTF è disponibile, in accordo con i progettisti, a fornire ulteriori elementi in dettaglio, anche con successive azioni divulgative e con incontri specifici, a tutti gli operatori e rappresentanti dei cittadini, che in buona fede manifestano preoccupazioni in merito alla fase realizzativa del progetto, in particolare per quanto riguarda gli aspetti riguardanti la salute e la sicurezza. La Società invece deplora tutte le azioni di carattere strumentale e catastrofico tese a creare un clima di preoccupazione nei cittadini, forviando gli aspetti di complessità naturalmente insiti nel progetto, che invece sono correttamente presi in considerazione dai progettisti senza omissioni, al fine di identificare tutte le misure preventive e correttive necessarie, anche sulla base delle migliori esperienze in campo nazionale ed internazionale. A Tal proposito LTF si riserva tutte le opportune azioni nelle sedi adeguate a tutela della correttezza e della trasparenza dell'approccio progettuale.

PATRICE RAULIN
PRESIDENTE LTF



A sinistra, Patrice Raulin. Sopra, gli scavi in Francia