

Le osservazioni di Pro Natura, Italia Nostra, Legambiente e Wwf

Picconate ambientaliste contro l'alta velocità

PICCONATA SULLA TORINO-LIONE delle maggiori associazioni ambientaliste italiane, in particolare, contro il progetto della tratta internazionale (da St.Jean de Maurienne a Chiusa San Michele) corretto e modificato a inizio 2011 sulla cantierizzazione, il flusso, il trasporto e lo smaltimento dei materiali di scavo derivanti dalla realizzazione di 76 km di gallerie. Agli ambientalisti non basta l'inversione di marcia sulla prima versione progettuale che prevedeva la destinazione degli inerti non riutilizzabili ai siti di Meana, Cantalupo, Prato Giò e Carriere du Paradis, con la costruzione di una teleferica sulla montagna con 44 tralicci alti 26 metri. Pro Natura, Italia Nostra, Legambiente e WWF Italia hanno comunque deciso, il 10 marzo, di inviare diffida al Ministero dell'ambiente con l'invito "alla ripubblicazione ai fini della Valutazione di impatto ambientale della tratta internazionale Torino-Lione".

"Ltf - dichiarano i responsabili nazionali delle organizzazioni ambientaliste - ha risposto alla richiesta di integrazioni avanzata dallo stesso Ministero e dalla Regione Piemonte su aspetti fondamentali quali i siti di destinazione e il trasporto via ferrovia di 8 milioni di metri cubi di materiale non riutilizzato, con 50 vaghe e lacunose paginette".

Vittorio Cogliati Dezza (Legambiente), Mauro Furlani (Pro Natura), Stefano Leoni (WWF Italia) e Alessandra Mottola Molino (Italia Nostra) spiegano che "il 24 marzo hanno inviato nei termini delle proprie Osservazioni nell'ambito della procedura di VIA", osservazioni che "completano e rilanciano i contenuti della diffida". Per le organizzazioni ambientaliste "le integrazioni prodotte da LTF non possono essere considerate allo stadio di progettazione preliminare. Ministero dell'Ambiente e Regione Piemonte devono capire che le richieste fatte a LTF SaS sono completamente insoddisfatte". Tra l'altro, dichiarano gli ambientalisti "non c'è alcuna risposta alle preoccupazioni degli enti locali, in primis Chiomonte e Venaus, nonostante le improvvise e propagandistiche rassicura-

zioni del presidente dell'Osservatorio, Mario Virano".

Ecco le osservazioni presentate.

Svincolo di Chiomonte

Per gli ambientalisti "siamo di fronte ad alcuni schizzi planimetrici rappresentati su una cartografia di scala non definita, accompagnati da brevi pagine illustrative delle soluzioni ipotizzate". E poi "si parla di soluzioni in quanto nessuna scelta progettuale viene eseguita rimandando gli approfondimenti del caso, con procedura anomala, a fasi successive", che non sono comunque di competenza LTF ma di altri soggetti come la SITAF e l'ANAS).

Di più. Le osservazioni mettono in luce i problemi nel "realizzare uno svincolo autostradale a partire da un viadotto in curva, con altezze sino a 50 metri dal piano campagna, viadotto inserito tra due gallerie autostradali", in

una valle con forti pendenze dei versanti che risultano anche geologicamente instabili. "Criticità cui si fa fronte con... schizzi che, tra l'altro, non illustrano, per le ipotesi di soluzione definitiva, l'interconnessione con la viabilità ordinaria, e vanno a scaricare il futuro traffico veicolare sulle strade esistenti, fatto questo espressamente da evitare secondo le indicazioni della Regione e degli enti locali".

Trasporto smarino su ferrovia

Ci si trova di fronte, per la zona del cantiere di Susa, a tre ipotesi alternative per l'area di carico: ipotesi illustrate per la parte ingegneristica e di impatto sul territorio, di larga massima, senza fornire indicazioni di merito sulla bontà (tecnica) delle tre soluzioni. Viene infatti prospettata una semplice fotografia, solo con riferimento ad alcuni

parametri, dello stato dell'arte; ci si sarebbe aspettato un confronto tecnico di merito, anche se preliminare, per classificare a livello di punteggio le varie soluzioni.

Non vengono presentate soluzioni alle criticità legate alla stabilità dei versanti, alle interferenze con la viabilità locale e con il reticolo idrico superficiale nonché per la protezione dalle esondazioni del fiume Dora Riparia.

Per l'area di carico di Piana delle Chiuse viene omessa tutta la descrizione della movimentazione del materiale, all'interno del cantiere, proveniente dalla Tratta Nazionale, nonché i riferimenti alle verifiche idrauliche e alle opere di presidio idraulico per le esondazioni del fiume Dora Riparia.

Ma l'elemento dirimente dell'intero documento è riscontrabile in alcune dichiarazioni contenute negli stessi documenti di Ltf laddove si legge: "Inoltre, da una prima



L'area su cui è previsto lo svincolo di Chiomonte (Foto C.R.)

ipotesi di successione dei treni, appare molto critica l'organizzazione dello scarico delle terre nei periodi di picco, in particolare se tutte le operazioni di scarico sono concentrate in un solo sito".

La definizione (dei proponenti l'opera) "molto critica" esprime dunque forti perplessità e sorge spontaneo l'interrogativo sulla fattibilità tecnica dell'intera operazione ovvero sulla validità di quanto prospettato.

Destinazione del materiale di scavo

Le associazioni ambientaliste affermano che la variante al progetto "non chiarisce quale sia la destinazione dei circa 8 milioni di metri cubi di materiale in esubero, posto

che le cave di Montanaro (con potenzialità di 4 milioni di metri cubi), Caprie (con potenzialità oscillante tra 260 mila e 2 milioni di metri cubi) e Sant'Ambrogio (60 mila metri cubi) non sono sufficienti".

Secondo gli ambientalisti "c'è un deficit da colmare e per questo sarà necessario confermare i siti di Cantalupo e Carriere du Paradis (per quest'ultimo il volume da immagazzinare dovrebbe essere ricompreso tra 3.071.083 e 1.331.083 m3 e non 3.920.000 m3 come indicato in progetto)". Quindi "le discariche di Cantalupo, Prato Giò, Carriere du Paradis con annessa teleferica in Val Cenischia e movimentazione di migliaia di automezzi per collegare i siti estrattivi con i depositi non vengono minimamente scalfite dalla "nuova e brillante soluzione" a lungo esaltata presso i media come elemento innovativo e di attenzione per il territorio".

Nonostante il battage mediatico sulle presunte soluzioni individuate, in realtà LTF non soddisfa le richieste del territorio e non chiarisce quali siano i siti individuati e quindi quali siano le destinazioni e, di conseguenza, con quali mezzi vengano trasportati i materiali".

Ma non basta. "Quelle descritte sono solo alcune delle richieste di integrazioni non soddisfatte". Nelle osservazioni, spedite il 24 marzo, le associazioni ambientaliste "segnalano almeno 20 richieste di integrazioni del progetto preliminare, presentate dalla Regione Piemonte e dal Ministero su argomenti quali la geologia, l'idrogeologia, l'amianto, la radioattività ambientale e radon, le emissioni in atmosfera di ossidi di azoto e particolato, il rumore, che Ltf non ha preso in considerazione". E concludono gli ambientalisti, "visto che si tratta di un progetto per un'opera dal valore complessivo di circa 20 miliardi di euro, 12 dei quali a carico dell'Italia, è davvero scandaloso che si proceda con questa approssimazione".

BRUNO ANDOLFATTO