

Torino, 23 Settembre 2010

A: Regione Piemonte
Ufficio Deposito Progetti
Via Principe Amedeo, 17
10123 - Torino

Oggetto: Progetto "Bretella ferroviaria bidirezionale di collegamento della linea Chivasso-Aosta-Prè S. Didier con la linea Torino Milano"(detta "Lunetta di Chivasso"), presentato dalla Società ITALFERR S.p.A. – Osservazioni.

Le Associazioni:

- **Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta ONLUS**, con sede in via Thouar 8, 10149 - Torino, rappresentata dalla presidente Vanda Bonardo;
- **Pro Natura Torino ONLUS**, con sede in via Pastrengo 13, 10128 - Torino, rappresentata dal presidente Emilio Delmastro;
- **Associazione Utenti Ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta**, con sede in piazza Perrone 3, 10015 - Ivrea, rappresentata dal presidente Agostino Petruzzelli;
- **Comitato per il Nodo Ferroviario di Chivasso**, con sede in via Paleologi 2, 10034 - Chivasso, rappresentata dal referente Carlo Fontana.

ai sensi della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, esprimono le seguenti

OSSERVAZIONI

1. PREMESSA

Il progetto sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale depositato dalla Società Italferr s.p.a. in data 27/07/2010 costituisce il terzo tentativo da parte del proponente di ottenere l'approvazione da parte della Regione Piemonte; nelle due precedenti procedure, infatti, di Verifica di Impatto Ambientale, il progetto non ha superato l'esame degli Uffici.

Ricordiamo questi antefatti per sottolineare che ormai sono passati un consistente numero di anni da quando l'opera è stata concepita ad oggi, e che dunque crediamo indispensabile verificare se siano ancora valide le motivazioni che erano state adottate per ritenerla utile.

È ben noto che sulla validità del progetto "lunetta" esistono da anni pareri discordanti.

Alcuni si sono pronunciati esplicitamente in modo contrario all'opera; altri, anche all'interno del Gruppo FS, in modo informale hanno espresso forti perplessità.

Gli unici che non hanno mai avuto dubbi sono i proponenti.

Tutti questi dubbi erano emersi in modo particolarmente significativo nel corso di un incontro svoltosi presso la Direzione Trasporti della Regione Piemonte in data 14/12/2009, alla presenza di molti degli Enti interessati (Regioni Piemonte e Valle d'Aosta, Comuni di Chivasso e Ivrea, oltre che RFI e Direzione Trasporti) al progetto lunetta.

Dal verbale di questa riunione, apprendiamo che la stessa si era chiusa nel seguente modo:

"Dopo ampia discussione [...] viene condiviso tra le parti il seguente percorso operativo:

- *chiedere a RFI una relazione nella quale emerga che la lunetta è la soluzione tecnica più idonea in grado di garantire il miglior rapporto costi/benefici sul servizio ferroviario.*
- *nella citata relazione dovrà essere valutato il possibile raddoppio selettivo in linea, ovvero dovrà essere prodotta una sintesi comparativa che, a parità di costi, quantifichi i benefici in*

termini di tempo risparmiato tra il servizio che utilizza la lunetta e l'eventuale raddoppio selettivo

- *indicare il numero, l'ubicazione dei tratti di raddoppio necessari per ottenere gli stessi recuperi di tempo previsti con l'attivazione della lunetta, nonché valutare i costi di questa alternativa.*

La relazione di RFI dovrà essere prodotta prima della riunione della fase di specificazione, in modo da consentire ai convocati una corretta e serena valutazione del progetto.

Di tale relazione di RFI non vi è notizia ed invece il progetto è stato non solo già sottoposto alla fase di specificazione, ma presentato alla procedura di VIA, senza che in alcun modo RFI abbia risposto ai quesiti verbalizzati nella riunione del 14/12/2009.

Eppure la risposta di RFI sarebbe assolutamente necessaria per verificare se effettivamente la realizzazione della lunetta presenterebbe vantaggi per l'esercizio ferroviario sulla relazione Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta.

Anche nella documentazione sottoposta a questa procedura, e precisamente nel SIA (Cap. "1 PREMESSA E MOTIVAZIONI DELL'OPERA" in "RELAZIONE GENERALE – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO") non vi è alcuna risposta alle perplessità emerse nella riunione del 14/12/2009. Le motivazioni addotte sono le stesse ripetute nelle procedure di VIA precedenti. Secondo RFI, l'opera si fa perché:

- a) è inserita negli Accordi di Programma tra Regione Valle d'Aosta e Ministeri
- b) evita "per un certo numero di treni in via di definizione" l'attestamento a Chivasso

Per quanto riguarda la prima motivazione, è assolutamente necessario rilevare che essa è del tutto insussistente, oltre che ETICAMENTE inaccettabile.

Prima di tutto gli Accordi di Programma non sono comandamenti divini, promulgati una volta per l'eternità! Si possono cambiare, se ci si accorge che contengono un errore, e si fa un nuovo Accordo di Programma nel quale si decidono opere diverse perché sono più prioritarie e più utili a ridurre i tempi di percorrenza.

In secondo luogo, non si può motivare la necessità di un'opera solo perché è stata inserita in un elenco. Questo nostro martoriato Paese è pieno di opere INUTILI E INUTILIZZATE, lasciate a testimonianza della incapacità della politica di amministrare in modo oculato le risorse pubbliche.

Ancora più attaccabile è la seconda motivazione.

Dice RFI che i contribuenti italiani dovrebbero impegnare ben 37.075.909,22 euro affinché un numero **ignoto** di treni guadagnino un numero **ignoto** di minuti grazie al fatto che "saltano" Chivasso, meta peraltro di numerosissimi viaggiatori di quei treni.

Insomma, nella documentazione Italferr non da sostanzialmente alcuna motivazione valida alla realizzazione della lunetta ed evita accuratamente, nonostante le sollecitazioni ricevute, di confrontare i benefici di quest'opera con quelli del raddoppio dei binari.

Quel che non fa Italferr lo facciamo noi.

2. ANALISI COSTI-BENEFICI DELL'OPERA

Italferr sostiene nel SIA (già citata RELAZIONE GENERALE – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - capitolo 1 PREMESSA E MOTIVAZIONI DELL'OPERA) che:

"Dall'analisi costi-benefici relativa agli studi conseguenti al suddetto accordo (Politecnico di Torino – "Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino" – 2005) emergeva che, rispetto ai vari interventi previsti, [...] la "Lunetta di Chivasso" disponeva del miglior rapporto tra benefici prodotti e costi di realizzazione."

Innanzitutto non è vero che si tratta di uno studio Politecnico, bensì del prof. ing. Guido Caposio, titolare di uno studio privato. A dimostrazione, riproduciamo la dicitura della controcopertina dello studio.

In data 31/12/2004 la Regione Autonoma della Valle d'Aosta conferiva al Prof. Ing. Guido Caposio, titolare dell'omonimo studio in Torino – C.so Montevicchio 58, l'incarico di collaborazione, ai sensi della Legge 28/4/98 – n° 18, per la realizzazione dello "Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta – Torino".

Questo studio, svolto in collaborazione con RFI, indicava una serie di interventi da effettuare sulla Chivasso-Aosta per un totale di oltre 886 milioni di euro, valore con tutta evidenza "fuori portata".

La lunetta era indicata come opera avente il miglior rapporto costi-benefici in quanto il costo era valutato in 10 milioni di euro e il risparmio di tempo in 10 minuti.

Il problema è che il tracciato previsto da Caposio era ben diverso da quello del progetto sottoposto a VIA, e in particolare molto più corto.

Di conseguenza i costi si sono moltiplicati, da 10 a oltre 37 milioni di euro, mentre i 10 minuti di risparmio di tempo è tutto da verificare.

Per quanto riguarda i costi, c'è inoltre da sottolineare che essi superano di gran lunga i 26 milioni di euro impegnati negli Accordi di Programma per la realizzazione della lunetta.

Per quanto riguarda i minuti risparmiati, in mancanza di informazioni da parte del proponente, non si può non notare che il tracciato di progetto prevede velocità molto basse (75 e 60 km/h) e che la lunghezza è diventata di quasi 2 km. Anche qui, è facile prevedere che i minuti risparmiati da 10 non possono che ridursi a soli 5 o 6.

Questo marginale risparmio di tempo per i treni (non si sa quanti) che "saltano" Chivasso è ampiamente compensato dall'aumento di percorrenza a carico dei treni del servizio locale Ivrea – Chivasso.

Infatti, la novità del progetto attuale è la dismissione della linea storica e l'aggiunta al progetto lunetta del raccordo alla stazione di Chivasso. Ma ciò comporta un aumento chilometrico del tracciato e una riduzione di velocità (e quindi dei tempi di percorrenza) a carico di questi treni il cui numero, al contrario di quelli diretti a Torino, è ben noto: 26 nell'orario in vigore.

Quindi, riassumendo, l'analisi costi-benefici verificata nei fatti fornisce come risultato un impegno di almeno 37 milioni di euro per far risparmiare a – ipotizziamo – forse 10 treni diretti 5 minuti di percorrenza, mentre per altri 30 (oltre ai locali, almeno alcuni diretti che dovrebbero transitare da Chivasso) i tempi di percorrenza aumenterebbero di altrettanti 5 minuti.

Risultato complessivo del tutto negativo.

Tutto questo senza considerare i problemi al traffico treni e anche a quello veicolare (tra cui quello dell'autostrada A4) causati dai lavori di cantiere.

Accennavamo all'inizio di questo documento che il tempo trascorso dal concepimento della lunetta ad oggi è tale per cui riteniamo indispensabile una verifica della sua utilità.

Dal 2005 ad oggi, infatti, lo scenario del servizio ferroviario in Piemonte è sostanzialmente mutato per due importanti sviluppi:

- 1) la realizzazione (ancorchè parziale) e l'apertura al traffico del passante ferroviario di Torino
- 2) la programmazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)

3. IL PROBLEMA DELL'INGRESSO DEL MATERIALE A TRAZIONE TERMICA NEL PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO

Con riguardo al primo elemento, è cronaca di queste settimane l'emersione del problema dell'inquinamento atmosferico all'interno della stazione ferroviaria sotterranea di Porta Susa provocata dal transito dei treni a trazione termica (diesel), la stragrande maggioranza dei quali sono i diretti provenienti / diretti ad Aosta.

Come noto, l'ARPA di Torino ha rilevato che l'aria che si respira in Stazione è ben oltre i livelli di inquinamento atmosferico accettabili e in particolare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) hanno un valore medio di 94 ng/mc: una vera camera a gas per pendolari e lavoratori delle ferrovie.

A questa situazione assolutamente inaccettabile RFI ha proposto di rimediare eliminando la fermata di Porta Susa per i treni diretti da/per Aosta. Una soluzione chiaramente inaccettabile, per i pendolari prima di tutto (oltre 900 viaggiatori dei treni da/per Aosta utilizzano la fermata di Porta Susa) ma anche per l'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte. I treni da Aosta, secondo RFI, non fermano a Chivasso, non fermano a Porta Susa... non si capisce a quali viaggiatori servano!

È del tutto evidente che il problema può essere efficacemente risolto in un solo modo: evitando l'ingresso nel passante ferroviario da parte dei treni diesel.

In tempi brevi (anzi brevissimi, visto che del problema si interessa anche la Magistratura) questo risultato può essere ottenuto in solo modo: limitando a Chivasso l'utilizzo dei locomotori diesel provenienti da Aosta.

A Chivasso, cioè, deve essere organizzato o il cambio del locomotore, oppure il cambio del treno da parte dei passeggeri. Operazione che, visto che già ora i treni fermano per 8 minuti per il "giro banco", non comporterebbe aumenti del tempo di percorrenza.

Teoricamente questo cambio potrebbe essere effettuato anche a Ivrea o a Torino Stura, ma in realtà queste soluzioni non sono percorribili: a Ivrea perché la stazione dispone di soli 3 binari, mentre a Stura il cambio comporterebbe un pesantissimo allungamento dei tempi di percorrenza.

Naturalmente si tratta di una soluzione "tampone" in attesa di una soluzione definitiva che può essere o l'elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta (per la quale Italferr ha recentemente presentato un progetto alla procedura di VIA, del costo di 81 ML euro, di cui solo 17 indicati come "a disposizione", e che comunque, nella migliore delle ipotesi, non potrà essere operativo se non tra 5/6 anni) oppure l'utilizzo di locomotori bimodali, cioè dotati sia di motore elettrico, sia di motore termico. Ma anche in questo caso, la operatività richiede parecchi anni.

È quindi di tutta evidenza che la soluzione del cambio a Chivasso sarà obbligatoria per alcuni anni e dunque un eventuale licenziamento del progetto lunetta non può che essere **a valle della soluzione definitiva** (elettificazione o locomotori bimodali) che sarà adottata per evitare l'ingresso dei diesel a Porta Susa.

4. IL PROGETTO DI SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO DI TORINO

L'altra importante novità è il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) torinese, presentato nel 2007 dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e per la realizzazione del quale sono fortemente impegnati la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, la cui entrata in esercizio in fase intermedia è prevista nel 2012.

Una delle linee sulle quali si articolerà il servizio è la FM4 Carmagnola – Chivasso, **con estensione a Ivrea**, e dove Chivasso rappresenta la "stazione porta" del Sistema.

Non a caso, nella documentazione allegata alla procedura di VIA della lunetta non si fa alcun accenno al SFM, perché è del tutto evidente che esiste una contraddizione palese tra il progetto SFM e la scelta di costruire la lunetta di Chivasso, che prevede di by-passare la “stazione porta” del SFM.

Contraddizione particolarmente evidente quando il progetto lunetta prevede il raddoppio dei binari verso Torino e non quello dei binari del raccordo verso Chivasso.

Per essere compatibile con l'SFM, l'intervento sulla Chivasso – Aosta dovrebbe riguardare non già il “salto” di Chivasso, bensì il raddoppio almeno parziale della tratta Chivasso-Ivrea, per aumentarne la portata e poter ospitare l'incremento del numero di treni previsto dal SFM che, è opportuno ricordarlo, è concepito come servizio di carattere metropolitano, cioè con un aumento delle frequenze e un servizio capillare in tutte le fermate.

5. INSUFFICIENZA NELL'ANALISI DELLE ALTERNATIVE

La normativa di VIA, come ben noto, impone di mettere a confronto diverse alternative della progettazione sottoposta a verifica di impatto ambientale.

Si ritiene che la documentazione presentata non risponda affatto a tale obbligo.

L'analisi delle alternative è effettuata nello STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE al capitolo 5.2 ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI.

In tale capitolo, tuttavia, vengono messe a confronto solo le varie evoluzioni del progetto già bocciate nelle precedenti procedure di VIA.

È del tutto evidente che le fasi di progettazione di un'opera non possono essere spacciate per analisi delle alternative!

Lo spirito della Legge 40 (e una prassi consolidata) è chiarissimo su questo punto: per analisi delle alternative si intende che il proponente deve presentare diverse alternative di realizzazione dell'opera, compresa la cosiddetta “opzione zero”, nient'affatto considerata e motivata come trattato più sopra in questo documento.

L'alternativa che dovrebbe essere analizzata e confrontata è quella della realizzazione di un raccordo ad est, invece che ad ovest, della stazione di Chivasso.

Questa soluzione era stata prospettata dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino, e il suo tracciato è indicato nello stesso SIA del proponente (vedi figura 3.3.3-I a pagina 17). Solo che evidentemente Italferr non si è accorta della svista, poiché inserisce la figura per argomentare che il progetto lunetta ovest è compatibile con il PTC!

La soluzione est avrebbe due essenziali vantaggi rispetto a quella ovest:

- permetterebbe di evitare l'inversione di marcia alla stazione di Chivasso, recuperando 6 degli 8 minuti necessari al “giro banco” sia per i treni diretti da Aosta, sia per quelli (ben più numerosi) del futuro SFM da Ivrea;
- permetterebbe di mantenere la fermata di Chivasso per i treni Aosta-Torino, quindi la possibilità, altrimenti negata, per i passeggeri di usufruire dei treni interregionali per Milano nonché di quelli verso Asti, Casale e Alessandria.

RFI ha sempre sostenuto che tale soluzione sarebbe più costosa di quella ovest, ma non ha mai suffragato tale affermazione con dati reali confrontabili.

In ogni caso, un serio e sufficientemente approfondito studio comparativo delle due soluzioni sarebbe assolutamente indispensabile per non dover essere tutti costretti a credere ciecamente o essere aprioristicamente oppositori dell'operato di RFI.

6. INOPPORTUNITÀ DI SALTARE LA STAZIONE DI CHIVASSO

La stazione di Chivasso è un nodo di primaria importanza dal punto di vista ferroviario visto che da qui non solo transita la linea storica Torino-Milano, ma è altresì la confluenza di altre importanti linee che sono la Chivasso-Aosta, la Chivasso-Asti e la Chivasso-Castelrosso-Casale-Alessandria.

Dai treni provenienti sia da Ivrea che da Aosta, scendono a Chivasso un gran numero di passeggeri che qui trovano coincidenza per altre destinazioni. Sopprimere la fermata di Chivasso per i treni Aosta-Torino comporterebbe gravi problemi a molti viaggiatori che non potranno più utilizzare Chivasso come nodo di interscambio.

Per questa ragione, la stessa Italferr afferma che solo una parte dei diretti da Aosta percorrerà la lunetta.

L'importanza di Chivasso è dimostrata ulteriormente dalle frequentazioni reali rilevate da Trenitalia.

Prendendo in esame solo i treni diretti Aosta-Torino e viceversa attualmente in esercizio (escludendo cioè dall'analisi il servizio locale Chivasso-Ivrea e viceversa) si scopre che i passeggeri che a Chivasso salgono o scendono dai treni della Aosta-Torino sono 1.662 al giorno (su un totale di 10.442 movimenti passeggeri dei diretti della Aosta-Torino) rappresentando il 15,92% del totale.

Tale numero è più alto dei passeggeri in movimento sui diretti da Aosta (1.596 pari al 15,28%) e da Ivrea (1.495 pari al 14,32%).

Questi dati sono evidentemente parte della ragione per la quale, almeno informalmente, Trenitalia considera negativamente il progetto di lunetta che eliminerebbe la fermata di Chivasso per tutti questi viaggiatori, che sarebbero costretti a trovare alternative non ferroviarie.

È appena il caso di citare il fatto che la città di Chivasso è diventata, negli ultimi anni, un forte polo di attrazione sia per le industrie che per i servizi, a iniziare da quelli scolastici.

Ancora più assurdo appare, in quest'ottica, pianificare o peggio realizzare un'opera che limita l'accesso con il mezzo ferroviario alla città di Chivasso.

7. LA LUNETTA NON SERVE AL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO

Come già detto, lo studio dell'ing. Caposio quantificava in 10 minuti (vedi pag. 36) il risparmio di tempo di percorrenza nella relazione Torino-Aosta grazie alla realizzazione della lunetta.

Tale valutazione appare sovrastimata, anche perché il percorso individuato dal progetto Italferr è ben più tortuoso e lungo di quello previsto nello studio Caposio, ma soprattutto non tiene conto dei problemi che certamente emergerebbero in esercizio a causa di un innesto "in linea" invece che in stazione.

Per quanto riguarda la sovrastima, si evidenzia che il tempo intercorrente tra arrivo a Chivasso e ripartenza dei treni diretti in direzione Torino o Aosta, varia, nell'orario ferroviario attualmente in vigore, da un minimo di 7 minuti, ad un massimo di 11 minuti.

Il tempo non è costante in quanto spesso il treno deve attendere perché la linea è occupata da un altro treno.

Il tempo "normale" stabilito dagli oraristi Trenitalia per il cosiddetto "giro di banco" a Chivasso è di 8 minuti, ma l'esperienza dei pendolari è che tale operazione, che comporta il trasferimento dei macchinisti da testa a coda treno e la prova freni, si può agevolmente fare in soli 5 minuti se il treno è in ritardo e bisogna recuperare.

Peraltro, come ha spiegato l'ing. Scamardella, consulente dell'assessore ai trasporti della Provincia di Torino, nel corso di una audizione in Commissione Trasporti, tra qualche anno entreranno in servizio nuovi materiali di trazione che elimineranno la perdita di tempo della prova freni.

A quel punto il tempo impiegato per il “giro di banco” sarà unicamente quello impiegato dal personale per trasferirsi materialmente da un capo all’altro del treno, quindi non più di 2/3 minuti.

Come ha concluso l’ing. Scamardella, a quel punto la lunetta sarà del tutto inutile!

Ma il problema più evidente ed immediato è che il binario unico della ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta comporta la necessità di effettuare gli “incroci” fra i treni nelle varie stazioni. Dato il relativo “affollamento” di treni (peraltro tutti molto utilizzati) quasi ogni treno effettua almeno 2 incroci tra Ivrea e Chivasso.

Limitandoci all’esame della fascia mattutina (dalle 6 alle 9,30) appunto tra Chivasso e Ivrea, su 11 treni nelle due direzioni vengono effettuati ben 19 incroci. Di questi, 4 vengono effettuati nella stazione di Chivasso e 3 in quella di Montanaro. La situazione è analoga nel resto della giornata.

Ogni incrocio comporta intorno a 5 minuti di maggiore percorrenza a carico di entrambi i treni, ma soprattutto rappresenta un elemento di rigidità (è quasi impossibile modificare l’attuale programma di esercizio) e di irregolarità del servizio: il ritardo per qualsiasi causa di un treno provoca ritardi agli incrocianti, che a loro volta provocano ritardi ai treni in coda a quello che aveva originato il primo ritardo, con un vero e proprio “effetto valanga” sulla regolarità dell’esercizio.

8. INCONGRUENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Nel SIA presentato dal proponente si trova un’ampia trattazione in merito alla compatibilità dell’opera con gli strumenti di programmazione e pianificazione (vedi QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Par. 3) che si conclude sostenendo che *“il progetto risulta compatibile con i Piani Sovraordinati e con la pianificazione locale”*.

Tale affermazione è però contraddetta dalla stessa trattazione del proponente visto che si ammettono problemi di compatibilità con:

- a) il Piano Paesaggistico Regionale (vedi par. 3.3.1) dove si riconosce (pag. 13) che:

*“Le Direttive impartite dal Ppr (art.33.10 delle NTA) per i tenimenti quale quello in oggetto [Podere S. Marco, ovvero Parco Mauriziano di Chivasso] richiedono: il recupero di edifici qualora esistenti, la formazione nelle aree coltivate di corridoi ecologici, la promozione, oltre alle attività agricole, di funzioni turistico-ricreative della campagna, nel rispetto comunque con le previsioni di PRG (ove esistenti). **Una parte di questo Tenimento sarà interessata dal progetto ferroviario e stradale tra il rio Orchetto e il rio S. Marco interferendo anche con parte delle previsioni di PRG.**”*

Dunque il progetto **NON** è compatibile con il Piano Paesaggistico Regionale.

- b) il Piano Territoriale Regionale (vedi par. 3.3.2) dove si riconosce (pag. 15) che:

“L’ultima parte del tracciato ferroviario prima del suo raccordo con la linea Torino-Milano interessa aree definite dal PTR come “sistemi dei suoli a eccellente produttività” (le fasce di pianura caratterizzate da elevata fertilità e da notevole capacità d’uso agricolo).

Dunque il progetto **NON** è compatibile con il Piano Territoriale Regionale.

- c) il Piano di Assetto Idrogeologico (vedi par. 3.3.5) dove si riconosce (pag. 25) che:

“Gli interventi in progetto ricadono per la parte posta più a sud all’interno della fascia C del PAI, riferita al torrente Orco.

Dunque il progetto **NON** è compatibile con il Piano di Assetto Idrogeologico, o quanto meno in sede di SIA dovrebbero essere indicate alternative di tracciato per evitare l’interferenza con la fascia C. Ad esempio, il tracciato indicato dal PTC della Provincia di Torino ad est di Chivasso permetterebbe di evitare questa interferenza.

Ciò detto, si ritiene che il progetto presenti altri aspetti di incongruenza con gli strumenti di programmazione non evidenziati dal proponente.

Rispetto al **Piano generale dei Trasporti e della Logistica** (vedi par. 3.2.1), Italferr sottolinea la validità del progetto in quanto elimina dei passaggi a livello. In realtà, è ben noto all'Ufficio Deposito Progetti della Regione Piemonte che il progetto di soppressione di 3 passaggi a livello costituiva differente e separata procedura di VIA e che proprio la presentazione del progetto lunetta ha provocato la modifica del progetto originario di soppressione dei PL e lo slittamento dei tempi di realizzazione di tale intervento.

Ora andrà verificato se il progetto attuale è finalmente *“integrato”* con *“il progetto definitivo delle opere sostitutive P.L. denominate 2.1, 2.2 e 6.1”* - per citare testualmente la D.D. n. 186/DA 12.02 del 21/05/2008 della Direzione Trasporti della regione Piemonte - ma certamente non si può affermare che il progetto lunetta abbia il pregio di eliminare i PL, visto che ne ha ritardato, e di molto, l'approvazione nella fase di VIA.

Con riguardo al **Piano Regionale dei trasporti** (vedi par. 3.2.2) Italferr sostiene che *“gli interventi in progetto sono perfettamente in linea con la pianificazione regionale di settore”*.

Chi ha seguito anche solo marginalmente le vicende ferroviarie di questa Regione sa perfettamente che i Piani regionali e provinciali torinesi hanno sempre posto come obiettivo *“l'ammmodernamento e il raddoppio selettivo della Chivasso-Ivrea”*, come peraltro qualche riga più sotto scrive anche Italferr, e che la lunetta di Chivasso è stata impropriamente *“appiccicata”* alla programmazione della Regione Piemonte solo per fare un favore alla Regione Valle d'Aosta, che a questa opera pare particolarmente affezionata.

Si scambia dunque causa con effetto: la Valle d'Aosta ha imposto al Piemonte la lunetta di Chivasso, il Piemonte ha dovuto accettare, ma certamente non faceva parte dei suoi Piani!

La contraddizione è ancora più evidente quando il SIA introduce il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTC e PTC2).

Come già accennato, il SIA riproduce la cartina di *“figura 3.3.3-I Stralcio della Carta di localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento del PTCP”* nella quale è indicata la prospettiva programmatica di un raccordo ferroviario che, per evitare l'inversione di marcia a Chivasso, prevede un tracciato a est dell'abitato di Chivasso per innestarsi sulla Milano-Torino rivolti verso Torino, ma non si degnava di far cenno alla evidentissima contraddizione tra la soluzione proposta da Italferr e quella proposta dalla Provincia di Torino.

Non va altresì taciuto che, come ben noto, obiettivo prioritario del PTCP2 è quello di contenere il consumo di suolo.

Come giustamente rilevato dalla DA 1202 del 12 dicembre 2008, n. 616 che ha imposto al proponente questa procedura di Valutazione, la versione antecedente del progetto lunetta rappresentava *“la soluzione maggiormente impattante sia per la sottrazione di suolo sia per il consumo di risorse quali gli inerti per il rilevato, entrambe risorse non riproducibili, Si ritiene che la perdita di suolo, diretta, quindi sedime ferroviario, sedime viario e relative fasce di rispetto, ma soprattutto indiretta per la frammentazione dei fondi e la creazione di aree intercluse, rappresentando un impatto irreversibile, non mitigabile o compensabile dovrebbe portare a scegliere un'opzione che ne minimizza il consumo”*

Il progetto presentato a questa procedura **augmenta ulteriormente** l'impatto per quanto riguarda la sottrazione di suolo.

Ribadiamo che, Italferr, come peraltro richiesto nella citata riunione in Regione del dicembre 2009, avrebbe dovuto confrontare questa soluzione, oltre che con la soluzione est, con la soluzione di raddoppio selettivo della linea Chivasso-Ivrea.

Il raddoppio permetterebbe di guadagnare la stessa, se non maggiore, quantità di minuti di percorrenza tra Aosta e Torino, ed azzererebbe il consumo di suolo, in quanto il sedime interessato è già fascia di rispetto della linea ferroviaria.

9. PROBLEMATICHE DEL TERRITORIO SU CUI INSISTONO LE OPERE

Sarebbe indispensabile uno studio globale degli interventi realizzati (Alta Velocità Torino-Milano, ampliamento autostrada A4, edilizia residenziale) e di quelli già previsti, come il PPE Mauriziano e l'intervento edilizio nel podere San Marco, in cui quest'opera si innesta pesantemente con conseguenze che non vengono prese in considerazione nel progetto Lunetta.

Dal punto di vista idrogeologico, il progetto interferisce su tre corsi d'acqua: i due canali del rio Orchetto, con deviazione di un tratto, e la roggia San Marco. Questi corsi d'acqua sono già stati messi in sicurezza con opere collaudate nel 2006 in seguito alle alluvioni e dissesti idrogeologici degli anni 1994 e 2000.

L'intervento proposto rompe il delicato e fragile equilibrio del sistema idrogeologico con conseguenze difficili da prevedere e non considerate nel progetto Lunetta.

Si rende indispensabile un accurato e mirato studio rivolto ad una nuova messa in sicurezza di tutta la zona. Infatti una parte dell'intervento è previsto in una superficie compresa nella classe III b2.1, per la quale è richiesta una messa in sicurezza preventiva prima di qualsiasi intervento di trasformazione; un'altra è prevista in una superficie compresa in classe III a1, inidonea a nuovi interventi.

Per quanto riguarda le acque sotterranee, contrariamente a quanto affermato in modo contraddittorio in diversi punti della documentazione del progetto Lunetta, in cui si sostiene che la falda sarebbe prossima ai 2-5 metri dal piano campagna, studi recenti (vedi "*Città di Chivasso - Piano Particolareggiato Edilizio di trasformazione urbanistica in variante al PRGC vigente - Relazione geo-morfologica. Dottor Giuseppe Cairola, prot. 0014860 del 29/04/2009*") sostengono correttamente quanto segue:

"il sito in esame è caratterizzato dalla presenza di una falda superficiale collocata mediamente ad una profondità di circa 1,3-1,5 m., che in occasione di eventi alluvionali intensi risale fino a raggiungere quote assai prossime a quelle dell'attuale piano campagna (circa -0,3 m nell'aprile 2009)" [pagina 25].

«in concomitanza con precipitazioni intense (ma non eccezionali) il livello piezometrico risale fino a collocarsi a meno di 0,5 m dal piano campagna. E' inoltre pressoché certo che, durante eventi meteorici eccezionali, come quello del novembre 1994, il livello di falda possa risalire sino a raggiungere e localmente superare la quota dell'attuale piano campagna» [pagina 20].

A testimonianza si allegano alcune fotografie della zona dopo le piogge del 13 e 14 agosto 2010 relative a via Montegrappa e alla zona Mauriziano. Significativa è l'immagine relativa agli scavi di abitazioni civili allagati in via Montegrappa, dove il progetto Lunetta prevede la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale, destinato a perenne allagamento.



FOTO 1 - Cantiere di palazzina in costruzione in via Montegrappa, scattata 15 giorni dopo le piogge del 13/14-8-2010. L'acqua aveva raggiunto un livello più alto riempiendo lo scavo. Quindici giorni dopo l'acqua non è ancora stata riassorbita dal terreno.



FOTO 2 – Abitazione costruita 3 anni fa in via Montegrappa n. 30. Hanno dovuto dotarsi di 4 pompe che scaricano in permanenza l'acqua che si forma nelle cantine, anche quando non piove, perché l'acqua proviene anche dalle falde molto alte. I condomini sono in causa con il costruttore.



FOTO 3 – Area ex 4.11, dove sorgeranno i 200 alloggi del PPE Mauriziano, al confine con la zona interessata dal progetto lunetta scattata il 15 agosto 2010. Sono bastate le piogge del 13 e 14 agosto per allagare la parte sud dell'area. L'allagamento è una conferma di quanto dichiara il dottor Cairola nella sua relazione: in caso di piogge intense, ma non eccezionali, la falda sale al piano campagna.

Gravissimo è poi il pericolo di ristagni idrici che, in queste condizioni di alto rischio idrogeologico, verrebbero a crearsi all'interno del triangolo delimitato dai tre tratti di ferrovia (linea storica Torino-Milano e i due baffi della lunetta): per questo rischio non sembrano sufficienti i tombini e la vasca di laminazione previsti dal progetto lunetta.

Come correttamente riconosciuto anche nel progetto, l'opera richiede un elevato consumo di suolo: circa 165.000 mq di cui 135.000 di suolo agricolo seminativo di prima e seconda classe, cioè del terreno più fertile. Si sottolinea che questa sottrazione di suolo fertile insiste su un territorio che ha già subito un consistente ed irreversibile impoverimento a causa delle opere cui si è accennato (Alta Velocità Torino-Milano, ampliamento autostrada A4, edilizia residenziale). A questo punto il valore paesaggistico caratteristico della zona sarebbe non solo compromesso, bensì definitivamente azzerato.

Il progetto riconosce delle interferenze dell'opera con l'area ad alto rischio della Rivoira, ma minimizza la portata del rischio, non considerando che le infrastrutture previste limitano l'accesso alla Rivoira e costituiscono una massiccia barriera che limita ad est lo spazio di sicurezza intorno allo stabilimento.

Infine si rileva, come riconosciuto anche nel progetto, che l'opera interferisce con l'unico corridoio ecologico presente nella zona, rappresentato dalla vegetazione arborea e arbustiva presente lungo la roggia San Marco che collega le aree agricole e le aree boscate lungo l'Orco. Così si mette in pericolo la sopravvivenza della numerosa fauna selvatica presente nella zona, non lontana dal SIC (Sito di Importanza Comunitaria) posto alla confluenza tra l'Orco e il Po.

10. CONCLUSIONI

Gli scriventi pertanto, ai sensi dell'art. 12 della LR 40/98 e s.m.i. osservano di **ritenere lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) carente nei suoi contenuti dimostrando l'incompatibilità del progetto "lunetta di Chivasso" rispetto alle problematiche ambientali e trasportistiche analizzate.**

Si richiede quindi che vengano valutate soluzioni diverse sia di tracciato (lunetta est) sia di intervento (raddoppio selettivo della linea Chivasso-Ivrea).

Entrambe queste soluzioni raggiungerebbero l'obiettivo di velocizzare le percorrenze della Torino-Aosta e ridurrebbero significativamente l'impatto ambientale.

Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta ONLUS

Vanda Bonardo

Pro Natura Torino ONLUS

Emilio Del mastro

Associazione Utenti Ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta

Agostino Petruzzelli

Comitato per il Nodo Ferroviario di Chivasso

Carlo Fontana