

Torino, 16 Maggio 2011

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 (altrimenti detta "Lunetta di Chivasso"), con soppressione di n. 3 passaggi a livello e realizzazione della relativa viabilità" 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 da Vanda Bonardo, della Direzione Nazionale;
- **Pro Natura Torino ONLUS**, con sede in via Pastrengo 13, 10128 - Torino, rappresentata dal presidente Paola Campassi;
- **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

Con nota apparsa sul n°. 13 del 31/03/2011 del BUR della Regione Piemonte veniva dato avviso al pubblico della comunicazione di avvenuto deposito, in data 18.03.2011, da parte della Società Italferr s.p.a., della copia degli elaborati integrativi al progetto in oggetto, a corredo della domanda di riavvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il procedimento oggi all'esame della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte fa seguito a quello avviato dalla stessa Italferr in data 27.07.2010, rivolto ad ottenere il superamento della procedura di VIA ai sensi dell'art. 12, comma 1 della l.r. n. 40/1998.

Il procedimento era stato sospeso in data 02.11.2011 dalla Determina prot. 7791/DB1200 del 02.11.2010 della Direzione Trasporti con la quale veniva deciso che *"con la presente nota viene interrotta la procedura di VIA, relativa al progetto, tale procedura sarà riavviata a seguito della presentazione delle integrazioni"*.

Queste integrazioni, il cui contenuto veniva elencato nella Determina sopra richiamata, erano considerate *"rilevanti per il pubblico"* e tali da richiedere un nuovo deposito della documentazione da parte del proponente e, appunto, il riavvio della procedura.

Dunque il contenuto rilevante della procedura oggi in essere dovrebbe consistere nella verifica di come il proponente Italferr ha risposto alle integrazioni richieste nella Determina prot. 7791/DB1200 del 02.11.2010.

2. STORIA DEL PROGETTO “LUNETTA”

Prima di dare il nostro contributo nell'esame delle integrazioni, riteniamo possa giovare ripercorrere sommariamente la storia di questo progetto ed aggiornare le problematiche che da sempre ne hanno fatto un'opera fortemente contestata.

- Il primo progetto della lunetta di Chivasso venne presentato in Verifica di Impatto Ambientale in data 03.03.2008; si concluse con la dichiarazione di “improcedibilità” e la richiesta di integrazione del progetto “lunetta” con quello per l'eliminazione di alcuni passaggi a livello sulla Torino-Milano;
- Il secondo progetto venne presentato in data 30.09.2008 ancora secondo la procedura di Verifica; la Direzione Trasporti ritenne che Italferr non avesse ottemperato alla richiesta di integrazioni e si concluse con la decisione di richiedere al proponente un nuovo progetto coordinato con quello per l'eliminazione dei passaggi a livello, da sottoporre alla procedura di Valutazione, invece che quella di Verifica di Impatto Ambientale;
- Il terzo progetto venne presentato in data 27.07.2010 e, come già richiamato, si concluse con la richiesta di integrazioni e la decisione di riavviare il procedimento quando il proponente avesse risposto alla richiesta di integrazioni;
- Siamo ora, con la presentazione del 18.03.2011, alla quarta edizione del progetto di lunetta di Chivasso.

Nel frattempo sono passati 3 anni, ed altrettanti da quando il progetto è stato inserito nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto da Regione Piemonte, Regione Valle d'Aosta, Ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico e RFI (aprile 2008), ma ne sono passati ben 6 da quando venne formulata, nello studio del dott. Caposio (2005), l'ipotesi di bypassare la stazione ferroviaria di Chivasso per accorciare i tempi di percorrenza tra Aosta e Torino.

Da allora, lo scenario è profondamente cambiato !!!

Come ben noto, per risolvere la situazione di emergenza causata dal divieto di accesso di locomotori diesel nel passante ferroviario torinese, dallo scorso marzo è stato introdotto sulla Chivasso – Aosta un nuovo orario che prevede le rotture di carico alternate a Ivrea e a Chivasso dei treni che, nell'orario in vigore, effettuavano i servizi diretti tra Aosta e Torino.

Tale soluzione è stata adottata quando si è verificato che il cambio di locomotore a Chivasso, prima soluzione di emergenza introdotta, provocava forti ritardi, oltre che elevati costi in personale e problemi di criticità dei materiali.

Altrettanto noto è che la Regione Valle d'Aosta, promotrice del progetto lunetta, si è opposta con tutte le sue forze a che le rotture di carico si effettuassero anche nella stazione ferroviaria di Ivrea, chiedendo insistentemente che i cambi si facessero solo in quella di Chivasso.

È infine ancora ben noto a tutti che la soluzione dei cambi misti è stata sostanzialmente imposta alla Regione Valle d'Aosta da Trenitalia ed RFI in quanto unica soluzione tecnicamente possibile. Infatti né la stazione di Ivrea, né tanto meno quella di Chivasso, sono in grado di accogliere tutte le rotture di carico necessarie al servizio a causa della scarsità di binari disponibili in ciascuna delle due stazioni.

Fortunatamente è stata scartata a priori l'ipotesi avanzata da RFI di effettuare i cambi treno nella stazione di Torino Stura, soluzione che avrebbe comportato gravi problemi di natura logistica per RFI e un forte aumento dei tempi di percorrenza.

Di tutto questo, il documento “Relazione Generale Descrittiva” (T6D1-00-D05-RG-MD-0000-001-B) pur emesso con data marzo 2011, **non tiene alcun conto** e conclude il capitolo di Premessa dedicato alle motivazioni dell'opera allo stesso modo della versione precedente di luglio 2010, cioè:

“Tale intervento consente di realizzare un collegamento diretto della linea Chivasso-Aosta sulla linea Milano-Torino tale da evitare, per un certo numero di treni in via di definizione, l'attestamento presso la Stazione di Chivasso”.

Risulta con evidenza solare che i ritardi accumulati nella approvazione del progetto lunetta sono stati provvidenziali: con lunetta realizzata, la linea Torino – Aosta avrebbe dovuto essere chiusa al traffico perché non ci sarebbero state soluzioni praticabili al problema del divieto di accesso dei locomotori diesel nel passante torinese.

La stessa RFI, per bocca del suo dirigente dott. Orazio Iacono, ha sostenuto la necessità di rivedere le priorità di intervento per la Chivasso – Aosta, privilegiando l'elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta e il raddoppio dei binari della tratta Chivasso – Ivrea, opere ben più prioritarie che non la lunetta di Chivasso.

A sostegno di tale affermazione, riportiamo un capoverso del comunicato diffuso dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Valle d'Aosta a seguito di un recentissimo incontro con RFI e Trenitalia (3.05.2011):

“In merito all’infrastruttura, è stato evidenziato che la tratta Aosta-Chivasso-Torino presenta varie criticità, che necessitano di importanti investimenti, peraltro tutti indicati negli APQ: l’elettrificazione risolve uno dei problemi, ma, per un effettivo miglioramento, vanno affrontate e superate anche le limitazioni dovute al binario unico, al percorso tortuoso ed ai numerosi passaggi a livello.”

Come si vede, non c'è alcun riferimento alla lunetta di Chivasso, fino a un anno fa indicata come opera assolutamente prioritaria.

Ma già in occasione della presentazione dei nuovi orari con le rotture di carico svoltasi il 2 marzo 2011 ad Aosta, il dott. Iacono aveva sostenuto la opportunità di stornare le risorse economiche attualmente previste per la lunetta di Chivasso dall'APQ e impegnarle per l'elettrificazione della Ivrea – Aosta, progetto che, a differenza di quello per la lunetta, ha già superato la procedura di VIA ministeriale.

Analoga posizione è stata espressa dal sindaco di Chivasso, Bruno Matola, che nel gennaio scorso era intervenuto ad un Convegno sui problemi della ferrovia organizzato da Federmanager al BioIndustry Park di Colletterto Giacosa, presso Ivrea.

In tale occasione Matola aveva partecipato al Convegno in sostituzione della assessore ai trasporti della Regione Piemonte, Barbara Bonino, ed era intervenuto sostenendo di riferire la posizione dell'assessore regionale.

La posizione espressa era quella di congelare il progetto lunetta e stornare le risorse economiche alla elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta.

Gli scriventi sono del tutto concordi con le posizioni espresse da RFI e dalla Regione Piemonte.

Il progetto di elettrificazione della Ivrea – Aosta è più necessario, più urgente, più facilmente cantierabile di quello della lunetta, essendo l'unico problema da risolvere quello della copertura dei costi, risolvibile con l'auspicato storno delle risorse della lunetta e la partecipazione al finanziamento da parte delle Regioni interessate, in primis la Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Appaiono invece del tutto incomprensibili i motivi per i quali la stessa RFI, tramite Italferr, abbia dato seguito al progetto lunetta riaprendo l'iter autorizzativo con la presente procedura e la Regione Piemonte non si sia fatta carico di convocare la Regione Valle d'Aosta per proporre la revisione dell'APQ.

Comprendiamo invece che l'Organo Tecnico che legge queste nostre argomentazioni non sia nella possibilità di esprimere una valutazione diversa da quella tecnica sul progetto lunetta sottoposto a procedura di VIA, e che la decisione di buon senso di cancellare una volta per tutte il progetto lunetta, nato male e peggio sviluppatosi, deve spettare ai firmatari dell'APQ, in primis gli assessorati ai Trasporti delle due Regioni.

Ricordiamo altresì che già nelle Osservazioni presentate dagli scriventi in occasione della precedente procedura avevamo sottolineato le perplessità sul progetto lunetta emerse in occasione dell'incontro svoltosi presso la Direzione Trasporti della Regione Piemonte nel dicembre 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).

Il verbale dell'incontro chiedeva che RFI producesse una relazione allo scopo di "consentire ai convocati una corretta e serena valutazione del progetto" ma la Direzione Trasporti non ha poi dato seguito a tale impegno verbalizzato e non ha riconvocato le parti per permettere ai partecipanti di esprimersi.

Insomma, si ha l'impressione che ormai più nessuno condivida il progetto lunetta e che esso vada avanti per forza d'inerzia solo perché nessuno si assume la responsabilità di intraprendere l'iniziativa di fermarlo.

Riteniamo indispensabile richiamare la responsabilità di tutti a non "correre verso il precipizio" solo per adempiere burocraticamente ai propri compiti.

3. LE INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA DIREZIONE TRASPORTI

Entriamo ora nel merito del progetto presentato da Italferr alla presente procedura e che dovrebbe rispondere alla richiesta di integrazioni elencate nella Determina del 2.11.2010.

Ad un primo esame della documentazione prodotta da Italferr, salta agli occhi il fatto che il documento di SINTESI NON TECNICA (T6D1-00-D-22-RG-SA0000-001-A) reso disponibile alla consultazione da parte del pubblico nella sezione via.regione.piemonte.it sia quello presentato nel luglio 2010, quindi privo di alcun contenuto aggiornato alla richiesta di integrazioni.

Evidenziamo che tale documento dovrebbe costituire un elemento fondamentale della procedura di VIA in quanto, come previsto dall'art. 1, comma 4, della L. R. 40/1998, finalità essenziale della Legge è perseguire "la trasparenza delle azioni della Pubblica Amministrazione, l'informazione e la partecipazione dei cittadini".

Ancora più precisamente, l'art. 3 della stessa Legge prevede che il proponente produca il documento di "sintesi in linguaggio non tecnico: il quadro riepilogativo delle informazioni e dei dati significativi, prodotti nell'ambito dello studio di impatto ambientale, ivi comprese cartografie illustrative della localizzazione del progetto, presentato con modalità e linguaggio tali da consentire la comprensione e la valutazione critica da parte del pubblico, nonché un'agevole riproduzione".

Il fatto che il documento di SINTESI NON TECNICA (T6D1-00-D-22-RG-SA0000-001-A) prodotto nella presente procedura non sia stato aggiornato con le integrazioni richieste dalla Determina 2.11.2010 costituisce un elemento tale da **richiedere l'annullamento della procedura** avviata in data 18.03.2011 dalla Società Italferr S.p.A.

Anche andando a verificare il documento di STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (T6D1-00-D-22-RG-SA0000-001-B) le variazioni sono men che marginali e quasi esclusivamente dovute ad una diversa numerazione dei paragrafi.

In particolare non vi è alcuna variazione nei contenuti del paragrafo relativo all' AMBIENTE IDRICO, nel quale si continua a sostenere che "La soggiacenza della falda è mediamente prossima ai -2 e -5 m circa dal piano di campagna ed assume valori minori con l'avvicinarsi al torrente Orco." (pag. 29) e dove peraltro nella pagina successiva (pag. 30) si riporta tal quale la tabella delle indagini geognostiche effettuate nell'aprile/maggio 2008 da Italferr già presente nell'edizione precedente del SIA, in ciò contravvenendo palesemente a quanto richiesto dalla Determina di richiesta integrazioni, che imponeva:

"Lo studio idraulico predisposto dovrà essere integrato e approfondito. (...) In particolare dovrà essere accertata l'effettiva profondità della falda superficiale presente nell'area oggetto d'intervento, rispetto al piano di campagna e verificate le interferenze con le opere in progetto anche a salvaguardia delle infrastrutture esistenti."

Allo stesso modo, la Carta dell'idrologia superficiale e sotterranea (T6D1-00-D22-N5-SA-000A-002-B) non evidenzia alcun approfondimento dello studio idraulico.

Paradossale appare poi verificare che nel documento di RELAZIONE IDROLOGICA (T6D1-00-D11-RI-ID-0001-001-B) a pagina 4, in Premessa, si afferma che "A seguito delle osservazioni in

Conferenza dei servizi del 21/10/2010 è stata emessa la presente relazione idrologica in revisione B con le integrazioni richieste”.

Il problema è che l'unica variazione utile a tale scopo tra le due edizioni sia la descrizione dell'intervento sul rio Orchetto per mantenere inalterato il tracciato dell'alveo, mentre l'approfondimento dello studio idraulico si risolve non già con l'aggiunta di più aggiornate indagini sul regime idrografico dell'area interessata dal progetto, bensì con la eliminazione di alcuni contenuti della versione A precedente!

Per reperire le variazioni introdotte dal proponente è necessario analizzare il documento RELAZIONE IDRAULICA E DI COMPATIBILITÀ (T6D1-00-D11-RI-ID-0002-001-B) dove, a pag. 32, paragrafo “Conclusioni” di afferma: *“Dal confronto tra i risultati della configurazione ante e post operam si evince che l’inserimento dell’infrastruttura ferroviaria e stradale non induce alcuna alterazione ai livelli idrici di deflusso della piena bicentenaria di progetto”.*

Obiettivo del proponente è dunque cercare di dimostrare che l'inserimento delle opere non altererebbe il regime idraulico esistente.

Il problema costituito dall'eventuale costruzione della bretella ferroviaria nel territorio è di natura ben diversa, ed infatti la richiesta di integrazioni precisava che *“dovrà essere accertata l'effettiva profondità della falda superficiale presente nell'area oggetto d'intervento rispetto al piano di campagna”.*

Più esplicitamente: il problema non è tanto che l'inserimento del manufatto lunetta modifichi il regime idraulico esistente, provocando un aumento dei livelli idrici in aree contigue in caso di alluvioni, quanto piuttosto **la difesa del manufatto ferroviario stesso** da eventi meteorici alluvionali, o meglio da “semplici” intense precipitazioni.

Come avevamo già evidenziato nelle nostre Osservazioni del 23.09.2010 alla precedente edizione del progetto, il sito interessato è caratterizzato dalla presenza di una falda superficiale collocata mediamente ad una profondità di circa 1,3-1,5 metri che, in occasione di precipitazioni intense ma non eccezionali, risale fino a superare il piano di campagna.

A dimostrazione di ciò, avevamo prodotto la documentazione fotografica dell'allagamento della zona in occasione delle piogge del 13 e 14 agosto 2010, intense ma certamente non definibili come evento alluvionale.

Mentre una strada, a seguito dell'allagamento della sede, non subisce danni permanenti e la circolazione può riprendere una volta che le acque siano defluite, una sede ferroviaria subisce danni molto gravi e permanenti, che richiedono la verifica della stabilità dei binari e l'intervento della rinalzatrice ferroviaria allo scopo di rinalzare il pietrisco e sollevarlo all'altezza desiderata, eliminando le zolle o le cavità che naturalmente rimangono nel ballast della massicciata.

Se nel tratto allagato sono presenti dei deviatori, il danno da allagamento è ancora più grave, costringendo alla manutenzione e, se il danno è irreparabile, alla sostituzione dello scambio. Questo è proprio il caso della lunetta dove, in piena Fascia C dell'Orco, è prevista la presenza dei deviatori per l'immissione sulla Torino-Milano oppure per il ritorno verso la stazione ferroviaria di Chivasso.

La conseguenza, dunque, di un “semplice” allagamento della sede ferroviaria, evento che abbiamo visto può verificarsi con una frequenza piuttosto alta, avrebbe il risultato di interrompere la linea ferroviaria per molti giorni o settimane. Un evento catastrofico per le migliaia di pendolari che quotidianamente usufruiscono dei treni della Torino-Aosta.

Va inoltre sottolineato che i dati in base ai quali il proponente sostiene che non vi siano problemi di carattere idrogeologico nell'area dell'intervento (vedi RELAZIONE IDROLOGICA documento T6D1-00-D11-RI-ID-0001-001-B) appaiono decisamente poco affidabili.

Al paragrafo “3.2 Curva di possibilità pluviometrica degli scrosci” si riconosce (vedi pagina 17 e seguenti) che *“Nel comune di Chivasso le precipitazioni intense sono decisamente elevate (...) per ampi periodi dell'anno, determinando portate specifiche molto gravose”* ma l'elaborazione statistica

per ricavare le altezze di precipitazione di breve durata attese viene effettuata su *“dati raccolti, registrati tra il 1951 al 1991, riferiti alla stazione pluviografica di Chivasso C.le Cimena”*.

Certamente esistono dati più recenti e soprattutto rileviamo che il periodo preso in esame dalla Relazione Idrologica del proponente esclude gli episodi alluvionali del settembre 1993, del novembre 1994, e quello dell'ottobre 2000, e tanto meno il recentissimo episodio dell'agosto 2010, un fenomeno meteorico prolungato per molti giorni, con episodi piovosi intercalati di notevole intensità che ha interessato direttamente l'area nella quale è prevista la costruzione sia dei manufatti stradali che di quello ferroviario.

Inoltre, limitare l'elaborazione statistica agli anni tra il 1951 e il 1991 non tiene in alcuna considerazione che negli ultimi anni i cambiamenti climatici hanno determinato fenomeni di precipitazioni piovose molto più intense e di breve durata che negli anni precedenti.

Allo scopo di fornire alla Direzione Trasporti elementi di giudizio più aggiornati di quelli forniti dal proponente, si allega lo studio prodotto dal geologo dott. Paolo Quagliolo *“Perizia tecnica di analisi delle caratteristiche geomorfologiche, idrologiche ed idrogeologiche relative al P.P.E. aree 4.11 e 5.25 – Area Mauriziano”*.

Come riportato in Premessa, il lavoro del dott. Quagliolo, commissionato da Legambiente Piemonte e Pro Natura Torino, tra i firmatari delle presenti Osservazioni, analizza *“le caratteristiche geomorfologiche, idrologiche ed idrogeologiche che riguardano l'area ove è prevista la nuova edificazione del P.P.E. Area Mauriziano”*, e ha lo scopo di richiamare l'attenzione sulle condizioni critiche in cui si trova l'area nella quale dovrebbe sorgere un grande insediamento edilizio (56.000 metri cubi di volumetria). Il dott. Quagliolo si pone la domanda se l'area in questione sia veramente sicura nel caso di piogge intense, abbondanti, e in caso di alluvioni.

Le aree 4.11 e 5.25 si trovano a Sud della linea ferroviaria Torino Milano, e confinano con la linea medesima. Al di là della linea ferroviaria, a Nord, e confinante con essa, si trova la zona in cui è previsto il tracciato della lunetta e sono previste le opere infrastrutturali e civili descritte nel progetto presentato da Italferr. Le due aree sono dunque confinanti e presentano caratteristiche geologiche e idrogeologiche simili.

Inoltre – sottolineiamo in particolare questo carattere della perizia – per esaminare con accuratezza le condizioni delle aree 4.11 e 5.25, il dott. Quagliolo ha preso in considerazione una porzione del territorio chivassese molto ampia, che potremmo indicare come Chivasso Ovest: la zona nella quale dovrebbe venire costruita la lunetta fa parte di questa parte del territorio chivassese. Sull'asse Nord-Sud, questa porzione di territorio va dalla Frazione Montegiove al fiume Po. Sull'asse Ovest-Est va dal Torrente Orco fino all'incrocio fra Stradale Torino e Via Foglizzo (la via che conduce alla Strada Provinciale per Montanaro).

Questo vasto territorio è stato interessato dalle alluvioni del 1993, del novembre 1994 (vedi Tavola 1) e dell'ottobre 2000 (vedi Tavola 2). Sul fianco Ovest corre il Torrente Orco. Inoltre l'intero territorio è caratterizzato da falde alte, come rilevato dalla stessa *Relazione geomorfologica e Relazione geologico-tecnica delle modalità di intervento*, relative alle aree 4.11 e 5.25, redatte per conto del Comune di Chivasso, e che nella perizia il dott. Quagliolo cita a pagina 11.

In queste relazioni si evidenzia che *“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)”* e che *“in concomitanza con precipitazioni intense (ma non eccezionali) il livello piezometrico risale fino a collocarsi a meno di 0,5 m dal piano campagna. È 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”* (vedi *“Relazione geo-morfologica”*, pagina 25).

Infine, il sito è ricco di corsi d'acqua, come appare nelle tavole della Perizia Quagliolo. Essi scendono verso il Po, seguendo una direzione da Nord-Ovest a Sud-Est, come indicano le frecce di colore azzurro nella Tavola 3. Nella loro discesa incontrano la linea dell'Alta Velocità, l'autostrada Torino-Milano, la ferrovia Torino-Milano e la Stradale Torino (proseguimento di SS11):

in particolare, la ferrovia Torino-Milano e Stradale Torino creano un effetto diga, che si è manifestato nelle alluvioni menzionate (pagine 5-6). Infine, va ricordato che l'intero territorio è stato sottoposto negli ultimi decenni ad una intensa opera di urbanizzazione che ha ridotto la quantità dei terreni permeabili.

Dopo l'alluvione del 1994, sono state via via realizzate delle opere finalizzate alla messa in sicurezza del territorio in esame (vedi pagina 8). Tuttavia va rilevato che recentemente l'AIPO ha presentato un *Progetto per Lavori di difese spondali e ricalibratura T. Orco nel Comune di Foglizzo e regimazione idraulica nei Comuni di Foglizzo, Montanaro e Chivasso* (vedi pagina 8). Al momento della stesura della perizia, il progetto definitivo era sottoposto alla procedure di valutazione di incidenza.

Se l'AIPO ritiene necessari ulteriori lavori, se ne può dedurre che questi territori non sono ancora del tutto in sicurezza.

Deve inoltre essere evidenziato che le opere di messa in sicurezza realizzate e da realizzare ottengono lo scopo per cui sono costruite – permettere un deflusso ordinato e non pericoloso delle acque fino al fiume Po – a condizione che i tanti corsi d'acqua della zona vengano mantenuti in ordine, puliti e privi di ostacoli. Al contrario, come documentano le fotografie della Perizia Quagliolo alle pagine 12-16, vi sono corsi d'acqua carenti di manutenzione e talvolta parzialmente ostruiti da manufatti.

Dall'insieme dei fenomeni sopra indicati, e altri esaminati nella perizia, il dott. Quagliolo trae la seguente conclusione: *“La situazione creatasi può definirsi caotica, ed infatti gli effetti si sono potuti ampiamente osservare soprattutto nel corso degli eventi alluvionali recenti in Piemonte, ove spesso, a causa dello sconvolgimento imposto all'assetto geomorfologico locale, non si ricreano più naturalmente le condizioni di deflusso secondo le vie legate all'andamento morfologico territorio. Ne discende che in conclusione il deflusso delle acque segue alla fine percorsi inconsueti, a volta neppure facilmente prevedibili”* (vedi pagine 9-10).

4. CONCLUSIONI

In conclusione delle presenti Osservazioni, i firmatari richiamano i contenuti già espressi nel loro precedente documento di Osservazioni, datato 23 settembre 2010, acquisito dalla Direzione Trasporti in relazione al progetto sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale depositato in data 27/07/2010.

Permane infatti la validità delle argomentazioni da noi formulate in tale documento, con particolare riferimento ai paragrafi:

- **ANALISI COSTI-BENEFICI DELL'OPERA**
evidenziando che nella documentazione oggi fornita non è stato possibile reperire il costo complessivo delle opere sottoposte a procedura, visto che il paragrafo QUADRO ECONOMICO presente nel documento Relazione Generale Descrittiva T6D1-00-D05-RG-MD-0000-001-A (e che indicava un costo di 37.075.909,22 €) è stato eliminato nella versione B dello stesso documento.
A meno di una nostra svista, peraltro giustificata dalla difficoltà di analisi di una documentazione quanto mai difficile da consultare, deduciamo che non siano noti i costi delle opere sottoposte alla presente procedura;
- **IL PROGETTO DI SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO DI TORINO**
in relazione al quale permane inalterato il problema di incompatibilità tra il progetto Lunetta e quello del SFM di Torino;
- **INSUFFICIENZA NELL'ANALISI DELLE ALTERNATIVE**
rispetto alla quale permane l'elemento di insufficiente analisi delle alternative, che a nostro parere non possono assolutamente restringersi alle alternative di tracciato della Lunetta, ma

devono analizzare le alternative per ottenere lo scopo prefisso, che è quello non certo di bypassare la stazione ferroviaria di Chivasso, bensì di accorciare i tempi di percorrenza tra Aosta e Torino, ottenibile con opere ferroviarie diverse: elettrificazione della tratta Aosta – Ivrea e raddoppio dei binari tra Ivrea e Chivasso;

- **INOPPORTUNITÀ DI SALTARE LA STAZIONE DI CHIVASSO**
per non perdere la relazione con la stazione e la città di Chivasso, esigenza che peraltro la Regione Valle d’Aosta ha evidenziato quando si è opposta con forza alle rotture di carico a Ivrea;
- **INCONGRUENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE**
dove nel presente progetto permangono tutte le incongruenze evidenziate rispetto alla Pianificazione sovraordinata;
- **PROBLEMATICHE DEL TERRITORIO SU CUI INSISTONO LE OPERE**
dove, in aggiunta a quanto ripreso nel presente documento sulle problematiche di carattere idrogeologico, evidenziavamo la questione dell’enorme consumo di suolo fertile: circa 165.000 mq di cui 135.000 di suolo agricolo seminativo di prima e seconda classe, cioè del terreno più fertile.

Infine, si evidenzia che la vicenda di questo contrastato progetto di lunetta ferroviaria di Chivasso sta provocando ritardi gravissimi alla approvazione e alla cantierabilità delle opere viarie necessarie alla soppressione dei passaggi a livello sulla linea Torino – Milano, passaggi a livello che rappresentano non solo un elemento di difficoltà alla circolazione ferroviaria su una linea di gran lunga più importante della Chivasso – Aosta, ma soprattutto un elemento di pericolo alla incolumità di viaggiatori, cittadini di Chivasso e lavoratori della Rivoira (vedi il grave rischio di incidente verificatosi qualche mese fa al passaggio a livello presso lo stabilimento Rivoira).

La soluzione razionale a questo problema non può che essere separare nuovamente i due progetti, quello per la soppressione dei 3 passaggi a livello e quello per la realizzazione della lunetta, in modo da poter procedere speditamente alla realizzazione delle opere viabilistiche necessarie alla soppressione dei 3 passaggi a livello sulla linea Torino – Milano.

Legambiente Piemonte e Valle d’Aosta ONLUS

Vanda Bonardo

Pro Natura Torino ONLUS

Paola Campassi

Associazione Utenti Ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta

Agostino Petruzzelli

Comitato per il Nodo Ferroviario di Chivasso

Carlo Fontana

ALLEGATI:

- ◆ Perizia tecnica di analisi delle caratteristiche geomorfologiche, idrologiche ed idrogeologiche relative al P.P.E. aree 4.11 e 5.25 – Area Mauriziano - marzo 2011 - redatta dal dott. Paolo Quagliolo – Geologo.
- ◆ Osservazioni al 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. – 23.09.2010 - presentate da Legambiente Piemonte e Valle d’Aosta, Pro Natura Torino, Associazione Utenti Ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta, Comitato per il Nodo Ferroviario di Chivasso