



CITTÀ DI VENARIA REALE

(Provincia di Torino)

Via Goito, 4 - 10078 Venaria Reale - ☎ 011/4072415 ☎ 011/4072439

Servizi Tecnici: Area Governo Territorio

Prot. n. 293

RACCOMANDATA A.R.

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio**

Dipartimento per la Protezione Ambientale

Direzione per la Valutazione di

Impatto Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44 **00147 Roma**

Spett.le

Ministero per i

Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per i

Beni Architettonici ed il Paesaggio

Via di San Michele, 22 **00153 Roma**

Spett.le

Regione Piemonte

Direzione Ambiente

Ufficio Deposito Progetti

Via Principe Amedeo, 17 **10123 Torino**

e, p.c.

Spett.le

Regione Piemonte

Assessorato ai Trasporti

c.a. dott. William Casoni

Via Belfiore, 23 **10126 Torino**

Spett.le

Italferr S.p.A.

c.a. Direttore Tecnico G. Traini

Via Marsala, 53/67 **00185 Roma**

*Oggetto: valutazione di impatto ambientale sul progetto ferroviario della tratta Bussoleno - Torino e della cintura merci del nodo di Torino.
Osservazioni ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86.*

In riferimento all'oggetto e all'avviso pubblicato sul quotidiano "La Stampa" in data 10/12/2003, e presa visione della documentazione depositata presso la Regione Piemonte - Direzione Ambiente, si osserva quanto segue:

- 1) Lo studio di impatto ambientale è sprovvisto della "soluzione zero", ossia della possibilità di non realizzare l'opera, ottimizzando l'utilizzo di valichi alpini attualmente sottoutilizzati, quale quello di Ventimiglia, che assumerà importanza crescente con la realizzazione del "terzo valico" tra i porti liguri e la Pianura Padana.
- 2) Non è stata considerata la possibilità di superare il nodo di Torino passando a sud della Città, attraversando il polo logistico di Orbassano e collegandosi con la ferrovia esistente in direzione di Alessandria, dove verrà realizzato un importante centro logistico a seguito della sottoscrizione di Protocollo d'Intesa tra la Provincia di Alessandria, Autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia.
- 3) Non è stata considerata la possibilità di superare il nodo di Torino, passando a nord della Città di Venaria Reale, così come previsto dal Piano Territoriale Regionale della Regione Piemonte.
- 4) Il progetto risulta devastante per il territorio della zona nord di Torino, già pesantemente segnato dalla presenza della tangenziale, della ferrovia Torino - Ceres, della Strada Provinciale n. 1, delle discariche di Barricalla e Basse di Stura, di 3 linee elettriche ad alta tensione, dell'aeroporto militare e della vicinanza con l'aeroporto civile di Caselle.
- 5) Il progetto impatta pesantemente sulle aree di nuovo insediamento realizzate dagli anni '70 e localizzate nei quartieri di Rigola e di Altessano nei quali risiedono oltre 10.000 abitanti, per le quali il Comune di Venaria Reale ha impiegato notevoli risorse per realizzare opere di urbanizzazione e colline antirumore ai bordi della tangenziale. Per tali quartieri verranno a mancare i requisiti minimi di abitabilità per quanto riguarda i disturbi derivanti dal rumore e dalle vibrazioni, considerato che il tratto di linea ferroviaria in progetto, adiacente a tali quartieri, risulta a piano campagna o in trincea a cielo libero. Inoltre tali quartieri risulteranno interessati dal rumore derivante dei convogli in transito sul nuovo ponte sulla Stura di Lanzo e dal tratto di linea ferroviaria in superficie in direzione Settimo. Gli abitanti di tali quartieri saranno sottoposti all'inquinamento acustico di treni in transito ogni 4-5 minuti (atteso che sono previsti oltre 200 treni al giorno) con probabile aumento della frequenza nelle ore notturne per il transito di treni merci, rendendo inaccettabili le condizioni di vivibilità nell'area.
- 6) Il progetto di R.F.I. non prevede il collegamento con il nuovo mercato agroalimentare di Torino, nè l'utilizzo dello scalo di Orbassano, né le connessioni con la rete ferroviaria piemontese esistente, non configurandosi così come una risorsa per lo sviluppo economico dell'area piemontese.

- 7) Non sono stati forniti dati relativi all'aumento del traffico sulla direttrice Lione - Torino - Milano, per valutare la necessità di una nuova linea ferroviaria; da informazioni desunte dagli organi di stampa, le previsioni di traffico predisposte dalle Autorità francesi non sono tali da giustificare la realizzazione dell'opera.
- 8) Non sono stati forniti elementi per comprendere come possano coesistere sullo stesso tracciato treni ad alta velocità e treni adibiti al trasporto merci, atteso che sono previsti oltre 200 convogli al giorno con velocità, accelerazione, caratteristiche dei vagoni molto differenti a seconda si tratti di trasporto passeggeri o trasporto merci.
- 9) Negli studi presentati non si tiene conto del notevole flusso di merci diretto attualmente verso i porti liguri ed il nodo di Bologna, proveniente dalla Valle di Susa.
- 10) Il tracciato presentato si colloca a circa 1 km di distanza dalla Reggia di Venaria Reale per la quale sono state impegnate notevoli risorse da parte della Comunità Europea, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, della Regione Piemonte, della Provincia di Torino e del Comune di Venaria Reale, rischiando di compromettere l'esito della riqualificazione turistica in corso, a causa delle interferenze di tipo acustico e visivo che deriverebbero dal transito di treni nel territorio di Venaria, Borgaro e Pianezza con piano del ferro in rilevato oltre il piano di campagna.
- 11) L'area di cantiere sul territorio di Venaria Reale prevede l'occupazione di un'area destinata alla riorganizzazione dello svincolo della tangenziale. Risulta inoltre adiacente ad un deposito di oli combustibili andando ad aggravare una situazione già a rischio per il quartiere.
- 12) Lo studio dei percorsi alternativi risulta decisamente insufficiente in quanto non vengono valutati i soli aspetti ambientali, ma vengono introdotte valutazioni di tipo "politico" che nulla hanno a che vedere con uno studio di impatto ambientale. Infatti nell'elaborato "Analisi Multicriterio" vengono assegnati dei pesi "politici" ai criteri utilizzati per giustificare le alternative "Settimo" a scapito dell'alternativa "Grosseto", di gran lunga la meno impattante sul territorio. Dei criteri utilizzati non vengono peraltro nemmeno forniti gli elementi per verificare la corretta applicazione, quali l'"efficacia trasportistica", ma vengono solamente assegnati dei punteggi, molto arbitrariamente, senza il minimo oggettivo riscontro. Inoltre nella "Analisi Multicriterio" non vengono considerati gli elementi affinché la Alta Capacità sia una risorsa per il territorio piemontese e non solo una infrastruttura invasiva. Infatti manca totalmente nel progetto di Italferr, basato sull'alternativa "Settimo", la valutazione di costi e benefici per collegare la nuova infrastruttura alla rete ferroviaria esistente. L'alternativa "Grosseto" consente invece di connettere la nuova infrastruttura con la rete ferroviaria esistente piemontese con bassissimi costi per l'interconnessione, a fronte dei costi enormi per l'interconnessione relativi all'alternativa "Settimo", costi peraltro molto astutamente non inseriti nell'"Analisi Multicriterio". Risulta peraltro incomprensibile come possa essere assegnato un punteggio maggiore all'alternativa "Settimo" rispetto all'alternativa "Grosseto" in termini di "efficacia trasportistica", quando l'alternativa "Settimo" risulta meno flessibile delle altre. Peraltro tale necessità di connessione risulta esplicitamente richiesta della Regione Piemonte. Inoltre nell'analisi dei costi delle quattro alternative esaminate non si evince se sia stato considerato che per la maggior parte del tracciato "Grosseto" è già previsto un

intervento di interrimento della ferrovia Torino - Ceres, con evidenti possibilità di economie nell'attuazione congiunta dell'opera. Di tali analisi di costi non viene fornito il benché minimo elemento giustificativo, ma solamente il costo totale, non consentendo pertanto di verificare la correttezza delle valutazioni.

Si evidenzia che tale mancanza di elementi non consente di giungere alla valutazione del tracciato migliore in termini di costi e benefici.

- 13) Dall'esame dei costi ipotizzati per le quattro alternative di progetto si evince che la differenza di costo tra le alternative "Settimo" e "Grosseto" è di 140 milioni di €. Tale costo aggiuntivo viene inserito tra le motivazioni che hanno determinato la scelta del tracciato "Settimo". Tale costo appare invece decisamente modesto se valutato in rapporto alla popolazione coinvolta da problematiche di tipo acustico.

Si consideri che in tutta la tratta Torino - Lione il punto più problematico risulta essere proprio il nodo di Torino a causa della quantità di cittadini coinvolti.

Per aree molto meno densamente popolate vengono previste gallerie scavate nella roccia per parecchi chilometri con costi esorbitanti ed appare più che giustificato impegnare la modesta somma di 140 milioni di € per realizzare l'alternativa "Grosseto" che non avrebbe impatti di tipo acustico in quanto realizzata in galleria. Tale somma sarebbe inoltre ulteriormente ridotta in funzione delle economie derivanti dal possibile cantiere congiunto alle opere di interrimento della ferrovia Torino - Ceres già previste sotto corso Grosseto nel Comune di Torino.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che la valutazione di Impatto Ambientale debba avere esito negativo in quanto la soluzione prescelta risulta la più impattante sul territorio rispetto alle altre alternative esaminate, a fronte di una inesistente connessione dell'infrastruttura con la rete ferroviaria piemontese.

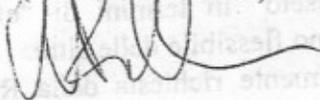
Inoltre l'infrastruttura in progetto avrebbe un impatto disastroso per i quartieri residenziali di Rigola e di Altessano, facendo decadere le condizioni minime di abitabilità dell'area.

Si richiede pertanto di valutare negativamente il progetto presentato da Italferr S.p.A. per la totale carenza di giustificazioni oggettive per la scelta del tracciato "Settimo", a fronte di un minor impatto ambientale del tracciato "Grosseto" come peraltro riconosciuto dai progettisti di Italferr S.p.A. nell'"Analisi Multicriterio".

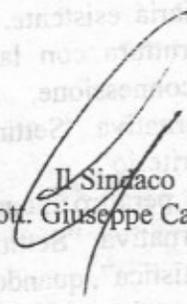
Distinti saluti.

Venaria Reale, 7 gennaio 2004

L'Assessore
Area Governo Territorio
(dott. Nicola Pollari)



Il Sindaco
(dott. Giuseppe Catania)



GD/gc