

OSSERVAZIONI dei Consiglieri Comunali di Chiomonte del Gruppo “INSIEME CHIOMONTE” Giorgio GUGLIELMO, Giuseppe JOANNAS, Remo SIBILLE.

Oggetto - Osservazioni, presentate dal gruppo consiliare di minoranza “Insieme Chiomonte”, al progetto di Variante (in ottemperanza alla prescrizione n° 235 della Delibera Cipe n°19/2015) della nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Sezione Internazionale – Parte comune Italo-Francese – Sezione Transfrontaliera – Parte in territorio italiano, ubicato nei Comuni Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus, presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S., ai sensi degli articoli 166 e seguenti del D.Lgs 163/2006, (come disposto dalla Delibera ANAC n°924 del 7.9.2016).

I sottoscritti consiglieri comunali di Chiomonte del gruppo “INSIEME CHIOMONTE”, coadiuvati da un gruppo di cittadini di Chiomonte, particolarmente inseriti nella vita sociale ed economica del Paese, hanno elaborato, in una serie di riunioni, nel preminente ed esclusivo INTERESSE PUBBLICO, le seguenti OSSERVAZIONI al Progetto di Variante di cui all’oggetto.

Conseguentemente, sempre nell’interesse generale, trasmettono ai competenti organi il documento affinché venga esaminato e positivamente valutato.

#### **I° Osservazione: I vigneti ed il pericolo dell’inquinamento.**

Una caratteristica storica del territorio di Chiomonte è stata da sempre rappresentata dai terrazzamenti, in sinistra orografica della Dora Riparia, destinati alla viticoltura.

Si rinvennero testimonianze del vino “Avanà” fin dall’anno 1000.

Grazie al “Progetto vigne”, realizzato, per una buona intuizione degli amministratori della allora Comunità Montana Alta Valle di Susa, fra la fine degli anni ’80 e la metà degli anni ’90, con il contributo del Ministero dell’Ambiente, sul territorio soprattutto del Comune di Chiomonte, con qualche sconfinamento sui limitrofi Comuni di Giaglione ed Exilles, si è attuata una significativa rivalorizzazione di un’area definita dal Ministero dell’Ambiente “di eccezionale pregio naturalistico”, con lo specifico obiettivo di valorizzare un antico vitigno tipico del luogo ovvero l’Avanà; e la rivalorizzazione è stata tanto più significativa che nell’anno 1997 ha ottenuto il diritto all’uso della D.O.C.

Un primo colpo allo sviluppo della zona è stato inferto dalla realizzazione della nuova autostrada del Frejus che ha attraversato con una serie di mega piloni proprio la zona dei vigneti.

A seguire si rilevarono fenomeni da inquinamento da polveri, determinato dai lavori di cantiere, soprattutto per ciò che riguardava i vigneti prospicienti l’autostrada, (sui giornali nazionali del tempo si parlò di “vino al piombo”), con grave danno d’immagine per il prodotto.

Ora il colpo letale alle prospettive di sviluppo della attività della zona, (giova sottolineare come negli ultimi anni l'attività agricola si è andata sviluppando da una coltivazione per autoconsumo ad una coltivazione, seppur modesta, a fini commerciali; al momento operano, seppure con qualche difficoltà, numero 7 aziende, su circa 12 ettari di terreno a vigneto), sarà inferto dai lavori che si svilupperanno nel cantiere, per certi 13 , ma probabili 15/20 anni, con un transito garantito e documentato negli atti ufficiali dei 330 mezzi pesanti (camion) che quotidianamente si muoveranno all'interno del cantiere, per risalire e ridiscendere la valle, lungo il percorso Chiomonte/Susa/Salbertrand e viceversa, rilasciando fumi e gas e polveri sottili che inevitabilmente ricadranno dai viadotti sulle aree sottostanti a vigneto.

Si parla di oltre 430.000 viaggi con oltre 22 milioni di chilometri che verranno percorsi!!

Dove parcheggeranno questi camion? Dove si riforniranno?

Giova ricordare che per anni i rappresentanti prima di L.T.F. poi di T.E.L.T rilasciarono ripetute e conformi dichiarazioni del tenore "...mai il trasporto del materiale di scavo avverrà su gomma!"

## **II° Osservazione conseguente e collegata alla Osservazione precedente.**

Nella documentazione tecnica facente parte dei documenti depositati si ripete più volte che il trasporto del materiale di scavo delle nuove gallerie di Chiomonte, (in particolare a cominciare dalla c.d. galleria Maddalena 2), dovrà avvenire esclusivamente tramite l'autostrada A32 del Frejus.

Ciò naturalmente presuppone la avvenuta realizzazione dei 2 nuovi viadotti autostradali, nell'area di cantiere, (destinati, almeno fino al termine dei lavori, esclusivamente ad uso cantiere).

La realizzazione di tali infrastrutture presenta una serie di problemi tecnici e non è né di semplice né di breve esecuzione.

Si ipotizza un periodo di tempo di circa 2 anni per la messa in opera.

Si verificherà nel frattempo la definitiva approvazione del progetto di Variante , con la conseguente adozione della delibera del C.I.P.E. e la conseguente aggiudicazione dei lavori.

Potrebbero pertanto attivarsi anche gli interventi di ampliamento del piazzale di imbocco esistente, per permettere la realizzazione del nuovo portale d'imbocco necessario per lo scavo della seconda discenderia, (per l'appunto la galleria Maddalena 2).

E come conseguenza potrebbero iniziare gli scavi di tale galleria, al fine di abbreviare i termini di inizio dello scavo del Tunnel di Base.

Il che potrebbe significare un inizio di produzione di materiale di scavo, pur in assenza della disponibilità dei due svincoli autostradali.

Con quale prevedibile deleteria conseguenza?

Con la prevedibile soluzione di utilizzare provvisoriamente (?), come via di accesso al cantiere di Salbertrand, la strada comunale via dell'Avanà, (per inciso inibita all'uso da parte di mezzi pesanti, da anni, con ordinanza Sindacale, peraltro mai rispettata), per proseguire poi sulla SS. n° 24 del Monginevro, fino a raggiungere il cantiere suddetto, fra l'altro con notevole risparmio di tempo e di risorse finanziarie.

Questa soluzione non deve in alcun modo verificarsi, neppure per brevi periodi e neppure per conclamati motivi eccezionali.

Inoltre sorge spontanea un'altra osservazione.

Dato per scontato, (come già detto innanzi), che occorreranno almeno 2 anni (ma 2 anni da quando??) per la messa in opera, a fini di solo cantiere, dei 2 svincoli autostradali, come arriverà al cantiere della Maddalena il materiale necessario per la realizzazione dei due nuovi svincoli, (acciaio, calcestruzzo, cassetture ecc.)?

E correlativamente come verrà trasportato fuori dal cantiere della Maddalena il materiale di scavo?

Non si tratta di poca cosa: stiamo parlando di migliaia di viaggi (circa 10000/13000 viaggi).

Quale tragitto sarà seguito? Forse tornando al vecchio sistema di ingresso/uscita sulla A32, utilizzato per il Tunnel Geognostico?

Oppure ecco che ricompare la soluzione di Via dell'Avanà?

Occorre una risposta chiara, certa e sollecita.

Questa è la nostra osservazione.

Ma ecco che si impone una terza osservazione.

Se, come si continua a dire, gli Svincoli, al termine dei lavori saranno aperti al pubblico transito, come arriveranno a Chiomonte gli autoveicoli privati?

Da Via dell'Avanà? Una follia!

Da un nuovo percorso, da realizzare ovvero creazione di una nuova galleria, seguita da un nuovo Ponte sulla Dora, arrivo alla località Balme e quindi collegamento con la SS. n. 24?

Pare che Telt sarebbe disponibile alla realizzazione di questo collegamento, dagli Svincoli alla Strada Statale n. 24 e che il Consiglio Superiore dei LL.PP. abbia espresso il proprio favorevole parere.

Se così fosse una grossa fetta delle Compensazioni tanto desiderate sarebbe già destinata, a discapito di altre ipotesi di progetti "locali"?

Tutto da verificare.

E poi? Se non esiste un collegamento viario con la stazione turistica del Pian del Frais, il capoluogo di Chiomonte, pagherà un alto prezzo, in quanto fiumane di veicoli (leggeri e pesanti) usciranno dallo svincolo della Maddalena, per raggiungere poi l'Alta Valle, senza pagare l'esoso pedaggio autostradale del Casello di Salbertrand..

E quindi il capoluogo di Chiomonte rivivrà la negativa esperienza degli anni ante-apertura dell'Autostrada A32, con l'attivazione del Traforo Autostradale del Frejus.

**III° Osservazione: La questione dell'acqua intercettata durante i lavori di scavo ed irrimediabilmente perduta.**

Lo scavo di gallerie mette a rischio la sopravvivenza delle sorgenti di montagna, così come è accaduto sul versante di Eclause (Salbertrand) rimasto completamente a secco dopo la realizzazione della galleria di Pont Ventoux.

Lo scavo della galleria Iren nella montagna di Eclause, poco distante dalla Val Clarea e posta sullo stesso versante idrografico della Dora, ha completamente prosciugato la montagna di Salbertrand. Il progetto prevedeva lo scavo di una galleria più esterna a quella poi effettivamente realizzata. Gli “imprevisti” di cantiere, per cui la talpa non riusciva a bucare la roccia nel tratto previsto, fecero cambiare la traiettoria di scavo. Si andarono così a intercettare le sorgenti che vennero completamente prosciugate, in tutto 20 solo a Eclause, con un rilascio di acqua di 250 litri al secondo. Come in una vasca da bagno che, togliendo il tappo si svuota, così, andando a togliere terra, l’acqua cominciò a disperdersi, complice il terreno franoso (presente anche a Chiomonte) che facilitava il drenaggio.

A tutt’oggi l’acqua potabile che alimenta la frazione viene pompata verso l’abitato da un pozzo scavato ad hoc. Le sorgenti, una volta prosciugate, non ritornano. E rimane il problema dell’acqua irrigua, ancora più impellente considerato il sempre più frequente aumento delle temperature e della siccità.

Anche gli esempi più vecchi non depongono, a favore partendo dai lavori del raddoppio della ferrovia Torino-Modane (la c.d. Linea Storica) con la scomparsa di 24 sorgenti, per proseguire con i lavori dell’Autostrada Rivoli-Bardonecchia, con la scomparsa di 16 sorgenti.

Anche se le sorgenti monitorate in occasione dello scavo del tunnel geognostico di Chiomonte non sembrano aver perduto portata, la preoccupazione per lo scavo delle numerose gallerie in progetto è forte. Il progetto prevede di drenare, con il Tunnel di Base in esercizio, ben 440 litri d’acqua al secondo, (fino a 14 milioni di metri cubi all’anno; tanto per capire il significato di questi numeri 14 milioni di metri cubi all’anno corrispondono al fabbisogno idrico di 150.000 abitanti), quasi il doppio della galleria di Eclause. Inoltre questa non può che essere un’ipotesi perché di fatto il dato preciso è imprevedibile dal momento che non si conoscono tutte le sorgenti. Considerato quello che è successo a Eclause, se anche in questo caso si intercettassero le sorgenti, il problema non sarebbe risolvibile, perché l’acqua quando comincia a scendere non si ferma più.

Corre qui l’obbligo di evidenziare che l’acqua che viene drenata dal Tunnel di base, (computata indicativamente, come detto, in 14 milioni di metri cubi annui), viene sottratta ad una zona che riceveva da questa acqua una costante alimentazione di acque superficiali e profonde.

Sorge ancora un’altra domanda che richiede una risposta chiara.

Risulta dalla progettazione che il fabbisogno di acqua industriale dei cantieri, dovrebbe essere soddisfatta mediante l’utilizzo dell’acqua drenata dagli scavi, previo opportuno trattamento.

Però nei primi anni l’acqua drenata potrebbe non essere soddisfacente, motivo per cui dovrebbero essere realizzati alcuni pozzi di alimentazione.

La cosa preoccupa perchè a sottrazione di acqua si aggiunge altra sottrazione.

E poi per quanto tempo?

E con quali prelievi?

**IV° Osservazione : Il Museo Archeologico ed il Sito Archeologico, irrimediabilmente compromessi; ripari rupestri non più accessibili; impossibilità di praticare Bouldering;**

L'allargamento del cantiere compromette la possibilità di riapertura del Museo e dell'Area Archeologica adiacente, chiusi dal giugno 2011 per lo scavo del tunnel geognostico.

Il sito archeologico, che comprende sia ripari rupestri che la necropoli, e l'adiacente museo ricco di reperti, costituiscono una ricchezza per il patrimonio storico/culturale di Chiomonte con indubbe ricadute sul turismo e sull'economia del paese.

L'area, individuata negli anni '80 durante i lavori per la costruzione dell'autostrada, comprende ripari sotto roccia ricavati fra grossi massi depositati da un'antica frana, abitati in più momenti storici a partire dal Neolitico Medio fino all'età medioevale. La datazione con il C<sup>14</sup> è stata fatta su pezzi di carbone prelevati in un focolare.

Le campagne di ricerca curate dalla Soprintendenza Archeologica del Piemonte hanno permesso il ritrovamento di numerosissimi manufatti riconducibili al Neolitico recente e finale, a dimostrazione dell'esistenza di un villaggio di notevoli dimensioni.

L'area della necropoli è costituita da undici tombe costruite con lastre di pietra, tutta la zona è stata messa in sicurezza sotto una copertura di sabbia e di un telo di nylon dopo l'invasivo passaggio di un idrante della Polizia che ha causato danni rilevanti.

Il museo attualmente è vuoto, la Soprintendenza ha ritenuto più prudente ritirare tutto il materiale esposto visto che l'edificio è stato trasformato per lungo tempo in sede operativa delle FF.OO. Attualmente è vuoto, inutilizzato in attesa che "qualcuno" si adoperi per la sua riapertura.

L'allargamento del cantiere anziché favorire la riapertura di tutto il sito, causerà la definitiva chiusura e consegnerà all'oblio tutta l'area se, come è successo fino a questo momento, non ci sarà la volontà di rendere libero il transito fino alla località Maddalena che è al di fuori dell'area di cantiere, ma se anche così fosse, l'area sarebbe comunque compromessa dal rumore, dalle polveri e da tutto ciò che un cantiere di quella portata produce e che non è compatibile con una zona archeologica di tale rilevanza .

In un momento storico in cui si cerca sempre più di salvaguardare e valorizzare i beni culturali, a Chiomonte si decide di compromettere irrimediabilmente un sito di importanza internazionale, visitato e studiato, fino a quando è stato possibile, da scolaresche, studenti superiori e universitari, turisti preparati o solo curiosi e amanti del bello, nonché da archeologi di chiara fama.

Non occorre poi tralasciare il lato turistico/sportivo della Maddalena frequentato dagli appassionati di bouldering che come si legge sui siti specializzati era: "una bellissima area boulder immersa nel bosco con aree attrezzate con tavolini nei pressi dell'area archeologica della Maddalena...blocchi per tutti i gusti dalla liscia placca allo strapiombone dal super tetto agli highball...tutte le difficoltà e ottima roccia....andateci....divertimento assicurato!!!"

Anche sotto questo aspetto si tratta di una perdita sotto molti aspetti: sportivo, turistico, economico, ambientale e non ultimo economico.

Alla luce di quanto esposto, al di là delle posizioni di contrarietà o condivisione dell'opera, si richiede di valutare la rinuncia all'allargamento del cantiere in un'area non idonea, in parte interessata dai lavori del tunnel geognostico, ma allo stato attuale ancora recuperabile –anche se non sarà certo possibile reimpiantare centinaia di alberi secolari!- e restituibile non solo ai Chiomontini ma a tutta l'umanità; non dimenticando che i luoghi con pregi paesaggistici e/o culturali sono tutelati dall'UNESCO che nella Convenzione di Parigi del 1972 nella premessa ricorda che: “la degradazione o la sparizione di un bene del patrimonio culturale e naturale è un appoverimento nefasto del patrimonio di tutti i popoli del mondo”,..... “che le convenzioni, raccomandazioni e risoluzioni internazionali esistenti in favore dei beni culturali e naturali dimostrano l'importanza, per tutti i popoli del mondo, della tutela di questi beni unici e insostituibili indipendentemente dal popolo cui appartengono”, e “che certi beni del patrimonio culturale naturale offrono un interesse eccezionale che esige la loro preservazione come elementi del patrimonio mondiale dell'umanità”.

#### **V° Osservazione: La mancata valorizzazione dei Mulini.**

L'allargamento del cantiere va a distruggere un'area, quella della Val Clarea, che presenta un notevole interesse storico-antropologico-paesaggistico e che ospita beni culturali che verrebbero rasi al suolo o comunque danneggiati. Si richiede di tutelare tali beni così come previsto dalla Costituzione

La Val Clarea, nonostante sia stata pesantemente compromessa dai lavori di realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena, presenta un paesaggio unico, in cui domina un torrente dall'acqua verde che si è fatto strada tra massi millenari. Lungo questo corso d'acqua sono collocati 5 mulini, tre sul territorio del Comune di Chiomonte e due su quello di Giaglione. Tali costruzioni, già citate nei documenti del XIV secolo, rappresentano importanti testimonianze della vita contadina della zona, punto di incontro di due comunità, quella di Chiomonte e quella di Giaglione, una di lingua occitana e l'altra francoprovenzale, storicamente abituate a convivere sfruttando le potenzialità di questo territorio di confine.

I mulini della Val Clarea, ognuno con una propria funzione, seppur danneggiati dall'alluvione del 2000, hanno conservato l'attrezzatura originaria. Oggetto di apprezzamento da parte dei residenti e dei turisti che, fino al 2011, transitavano nella zona da tutti ricordata come di particolare pregio, i mulini erano stati oggetto di un progetto di recupero e valorizzazione redatto dal Cesdomeo di Giaglione nel 2005.

La Costituzione, all'art. 9, stabilisce che “la Repubblica tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione”. Il Codice dei beni culturali, D.Lgs. 42/2004, definisce beni culturali, tra gli altri, quelle “cose immobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse etnoantropologico”. In tale categoria rientrano dunque a pieno titolo i 5 mulini della Val Clarea che vanno tutelati e valorizzati, così come previsto dalla legge, escludendo categoricamente la loro distruzione.

L'area della Val Clarea vanta poi una storia molto antica, poiché di qui transitava l'antica Via delle Gallie verso la Francia e in questa zona vi era un importante monastero dedicato a San Martino, che fin dal 1200 aveva sviluppato le potenzialità agricole e vitivinicole della zona. Per tutti questi motivi si ribadisce l'assurdità della scelta di questa area come zona di cantiere poiché si vanno a cancellare tracce di un passato che non è più ripetibile.

#### **VI° Osservazione: la Via delle Gallie.**

La Via delle Gallie, antica, storica strada realizzata dai Romani per accedere alle Gallie, viene ora sostanzialmente inibita al transito, finanche pedonale, per 13 anni ed oltre, tramite una operazione poco chiara di occupazione temporanea di numero 3 mappali di terreno, individuati nella planimetria allegata agli atti in pubblicazione, relativi alla procedura espropriativa della variante, con la indicazione F.15, Part.31 per circa 1/3 e F.5, Part. 353 e Part.359 per circa il 50%. Per quale motivo l'operazione risulta poco chiara?

Perché sulla planimetria l'occupazione risulta evidenziata con la colorazione propria della "Servitù per cavidotto 132 KV Venaus-Susa", (è risaputo che tale cavidotto è stato eliminato dalla Variante in quanto sono state reperite altre soluzioni).

Nelle successive descrizioni, riportate in altra documentazione tecnica progettuale della Variante, l'occupazione viene giustificata genericamente dalla "necessità di effettuare lavori di collegamento della sottostazione elettrica" (PRV C3A 6431).

Tale operazione pare motivata da finalità diverse, (forse per malcelati scopi di ordine pubblico), ma al di là di queste considerazioni, il fatto emergente è rappresentato da una occupazione temporanea (?) anche della c.d. "Via delle Gallie", indicata nella planimetria con il numero 55; tale occupazione inibirà ogni passaggio sulla Via delle Gallie, un'opera storica, oggetto di interesse da parte di appassionati, storici, camminatori ecc; senza contare che tale occupazione impedirà l'accesso ai siti archeologici, ai ripari rupestri, al collegamento con la frazione Ramats seguendo un antico e storico sentiero dei 500 gradini.

Inoltre la Via delle Gallie è l'unica via di accesso, al momento, a tutti i fondi della zona, (privati e pubblici), in quanto il cantiere della Maddalena ha bloccato ogni accesso a tale zona, per chi giunge da Chiomonte, attraverso Via dell'Avanà, costringendo già ora i proprietari chiomontini ad affrontare il lungo giro stradale da Giaglione con un aggravio di oltre 15 km, (vedasi anche la Osservazione IX°).

Si richiede quindi che venga corretta tale illegittima occupazione che pregiudicherebbe lo sfruttamento turistico-culturale e storico di una parte storica di indiscutibile valore per la collettività, oltre ad una illegittima ed ingiustificata limitazione delle proprietà pubbliche e private.

#### **VII° Osservazione: Le Barricate di Clarea, rappresentavano la I° difesa del Forte di Exilles, così come il forte dell'Ambournet.**

Risultano sostanzialmente inaccessibili anche le "Barricate" di Val Clarea.

A pagina 92 della "Sintesi non tecnica", nel paragrafo riferito agli "Esiti dell'analisi ambientale", vengono citate per l'appunto "le Barricate della Val Clarea".

Stupisce che il redattore di questo paragrafo abbia liquidato con un modesto accenno a queste opere che non sono semplici cumuli di pietrame, ma hanno rappresentato, storicamente, la prima difesa del Forte di Exilles contro eventuali attacchi delle truppe dei Savoia alla Fortezza.

Si tratta di opere settecentesche che erano vigilate da pochi soldati, con lo scopo principale di allertare altri soldati, posizionati al fortino dell'Ambournet, (dove oggi troviamo posizionati deturpanti ripetitori di ogni tipo) e di conseguenza le truppe presenti nel Forte di Exilles, dell'imminente attacco.

La inibizione all'accesso alla strada delle Gallie porta come ulteriore conseguenza la inaccessibilità alle Barricate della Val Clarea.

Questo è un ulteriore motivo di contrarietà all'ampliamento del cantiere.

#### **VIII° Osservazione: La strada Chiomonte / Giaglione inutilizzabile per 13 anni.**

Il collegamento viario diretto fra i Comuni di Chiomonte e Giaglione resterà inevitabilmente interrotto per minimo 13 anni, a decorrere indicativamente dall'anno 2018!

Quindi fino al 2030/ 2031, (ma temiamo molto più a lungo), i giaglionesi, proprietari di vigneti (ed anche qualche ditta) allocati sul territorio di Chiomonte, per accedere ai propri fondi agricoli, anziché percorrere la distanza di poco più di 2 chilometri, dovranno effettuare il percorso Giaglione-Susa (4 km), Susa-Gravere (5

km) – Graverè – Chiomonte (2,5 km) e Chiomonte – Maddalena (3 km), per un totale di circa 15 km, percorrendo due tratte di strade statali, particolarmente trafficate.

Naturalmente analogo disservizio dovranno affrontare i chiomontini aventi interessi sul territorio del Comune di Giaglione.

Viene così vanificato lo sforzo, per creare un collegamento diretto fra le due comunità facenti parte di uno stesso territorio omogeneo, realizzato negli anni decorsi, dai due Comuni e soprattutto dalla Comunità Montana Alta Valle di Susa, almeno per le attività di tipo agricolo.

Non si può non rilevare il consueto mancato rispetto delle realtà locali, dell'economia locale, delle popolazioni locali.

### **IX° Osservazione: La Salute Pubblica.**

Qualche fondato dubbio era già stato sollevato, da esperti del settore, sulla Valutazione di Impatto sulla Salute (V.I.S.), commissionata da Telt all'Università di Torino, Dipartimento di Scienze della Sanità Pubblica e Pediatriche – Sezione Medicina del Lavoro, in occasione della realizzazione della Galleria Geognostica di Chiomonte – La Maddalena.

In particolare veniva contestata la scelta strategica operata nella V.I.S. di considerare i dati dei monitoraggi da gennaio a dicembre del 2012 come il momento c.d. “ante operam”, mentre il cantiere di Chiomonte nel 2012 era in piena attività con opere di sbancamento, costruzione di strade, allestimento del cantiere ecc.

In linea con questa pregiudiziale la V.I.S. considera quindi l'inizio dello scavo a gennaio 2013 come il momento in cui vanno rilevati gli scostamenti rispetto all'ante operam.

Non si tratta di meri discorsi di stile ma di questioni sostanziali in quanto “sapere come era prima” è molto utile per capire come si evolve la situazione.

Ad evitare analoghe situazioni, in occasione del nuovo cantiere, nonché per la massima chiarezza e trasparenza, soprattutto nel superiore interesse pubblico, sarebbe necessario partire con chiari dati “ante operam”, prima di ogni attività di cantiere, (prima che inizino i lavori degli svincoli o della nuova centrale elettrica o di ogni opera di allestimento del cantiere, dagli sbancamenti ecc.).

Ed è in questo preciso momento che vanno avviati i monitoraggi in particolare del Particolato Aerodisperso (i livelli di PM10 per capirci), della Qualità dell'Aria (il Monossido di carbonio, ecc.), del Rumore e così via.

Il tutto al fine di non lasciare dubbi in merito; a poco servono le brochure patinate, la propaganda ed i video promozionali.

Ciò che si chiede è una rigorosità scientifica ed una costante informazione alle amministrazioni comunali interessate, con cadenze periodiche ravvicinate.

Sulla questione delle polveri sottili (PM10) si richiede una attenta vigilanza e monitoraggio in particolare dall'Arpa, con trasmissione dei dati ai Comuni interessati, previa valutazione di un tecnico individuato d'intesa fra Telt ed i Comuni.

Per memoria di tutti nel 2013, secondo i dati di TELT, si registrarono nel cantiere concentrazioni di PM 10 con un valore medio di 53,3 millesimi g/m<sup>3</sup> punte massime di 189 , ben superiori al valore massimo consentito dalla legge 13.8.2010 n.155, allegato XI, pari al valore 50 , per un massimo di 35 giorni all'anno. E la media annuale non deve superare i 40 .

Si chiede inoltre che eventuali convenzioni sottoscritte fra Telt ed enti scientifici vedano coinvolte direttamente le precitate Amministrazioni Comunali.

Relativamente alla componente Rumore si richiede una sorveglianza costante con misurazioni sia nei periodi diurni che notturni con cadenza quindicinale, con particolare riferimento alle zone sensibili del comune di Chiomonte ovvero le Scuole Materna ed Elementare e la Residenza per Anziani (Casa Amica).

Dovrà naturalmente essere segnalato ogni superamento dei limiti del valore massimo previsto dal Piano Comunale di Zonizzazione Acustica.

Dovrà altresì essere chiaro che il problema degli eventuali superamenti dei suddetti limiti massimi non potrà e non dovrà essere risolto con l'escamotage della richiesta di deroga, previsto dalle vigenti normative per fattispecie che non si attagliano ai cantieri di lavoro di lavori pubblici di durata indeterminata.

Si richiede altresì di intervenire preventivamente con alcuni provvedimenti finalizzati al rispetto dell'ambiente e della salute pubblica: ad esempio imponendo obbligatoriamente alle ditte appaltatrici dei vari lavori di utilizzare esclusivamente mezzi di trasporto in regola con la Direttiva europea Antinquinamento Euro 6, al fine di contenere le emissioni soprattutto di CO2 deleteria per l'effetto serra.

Dagli atti progettuali esaminati risulterebbe che l'obbligo di utilizzare mezzi idonei, omologati al rispetto della normativa Euro VI, valga solo per i "Mezzi d'opera" cioè per i Mezzi adibiti a lavori di cantiere, mentre non sussisterebbe alcun Vincolo Obbligatorio per i mezzi pesanti adibiti al Trasporto di Materiale.

**X° Osservazione: La preoccupazione per le Rocce Verdi "Tombate" nelle parti di gallerie inutilizzate.**

La soluzione adottata sarà pure rispettosa delle procedure dettate in materia e sicuramente otterrà il riconoscimento della A.I.A., (sempre che in base alla nuova normativa su Terre e Rocce di Scavo non venga addirittura eliminato l'obbligo dell'autorizzazione stessa!), ma di certo non gratifica molto la popolazione di Chiomonte nel sapere che all'interno della montagna, a poca distanza, giace un concentrato di materiale amiantifero, seppure sigillato a norma di legge.

D'altronde la "tombatura" è pur sempre la soluzione preferibile, ai fini della sicurezza, rispetto al trasporto esterno, pur nel rispetto di tutte le norme previste in materia.

Siamo però ben consapevoli che la scelta non è stata dettata da una scelta ambientalistica, in quanto a prevalere sono, come sempre, le ragioni economiche e tanto basta alle imprese.

**XI° Osservazione: La frantumazione del tessuto sociale di Chiomonte. Il fastidio per la popolazione chiomontina di accedere ai fondi agricoli. La richiesta di apertura dell'area fino al Museo archeologico.**

I ripetuti e impattanti lavori di costruzione di nuove infrastrutture, che interessano l'area della Maddalena fin dagli anni '80, hanno pesantemente condizionato la vita dei Chiomontini frantumando irrimediabilmente il tessuto sociale

L'area della Maddalena (dall'imbocco di Via dell'Avanà fino alla zona delle Gorge) è da anni oggetto di lavori molto impattanti e molto lunghi, che hanno inevitabilmente compromesso la tranquillità di un piccolo paese di montagna qual è Chiomonte. Oltre al traffico elevato, alla movimentazione di materiale, alle polveri disperse nell'aria, alle zone un tempo terrazzate e oggi dominate dal cemento, questi cantieri (prima quello dell'autostrada A32 e poi quello del tunnel geognostico tav) hanno creato una profonda spaccatura nella comunità. Persone che hanno trascorso insieme l'infanzia non si salutano più perché uno è a favore del tav e l'altro no. C'è amarezza, sfiducia, divisione profonda, a prescindere da come la si pensi in merito alla questione tav. Il paese di Chiomonte ha già dato in questi ultimi 40 anni. Perché la gente torni ad avere voglia di vivere a Chiomonte e di viverci in armonia, è necessario che il cantiere non venga allargato, che il ricordo dei cantieri dell'autostrada e del tunnel geognostico rimanga solo un brutto incubo da dimenticare per costruire le basi di un nuovo futuro.

Inoltre deve essere eliminata la “gogna” del blocco al transito libero dalla zona della Centrale ex Aem ai vigneti ed alle aree agricole e boschive private.

Risulta umiliante e fastidioso per i chiomontini il costante controllo “ad personam” cui vengono costantemente sottoposti tutti coloro che vogliono accedere alla zona; ne è nato come conseguenza, in molte persone, un rifiuto psicologico nei confronti di chi esercita i controlli.

Ne risulta anche compromessa la figura istituzionale dello “Stato”, ora visto come un avversario.

Si richiede conseguentemente la immediata eliminazione di tale blocco con la possibilità di accedere liberamente almeno fino all'area del Museo Archeologico.

Si esprime contrarietà anche alla ventilata ipotesi di una dotazione di Pass con controllo elettronico.

## **XII° Osservazione: Quale tutela per la fauna locale, (la fauna vagante, gli ungulati, l'avifauna, i chiroteri, Insetti e lepidotteri)?**

Di certo questo è un settore per specialisti ed agli specialisti, nominati dall'Unione Montana Bassa Valle di Susa, lasciamo volentieri il campo, in particolare all'esperto naturalista Luca Giunti.

Le nostre sono quindi le osservazioni del consigliere comunale, ( ma di chi le località interessate le conosce da una vita e da una vita le ha frequentate), tuttavia supportate dalla relazione del precitato esperto, cui la presente osservazione fa chiaro riferimento.

Venendo dunque al tema specifico della fauna locale, giova ricordare che la valutazione ambientale, relativa al tema specifico della fauna locale, effettuata in relazione al progetto di realizzazione del cunicolo geognostico, era condizionata dalla durata temporanea del cantiere , cioè dai 5 anni previsti, cui sarebbe dovuta seguire la rinaturalizzazione delle aree.

Ora lo scenario è mutato radicalmente; gli interventi di rinaturalizzazione previsti sono stati tutti annullati dalla Variante, in quanto l'area Maddalena sarà ora occupata perennemente.

E di ciò occorre tenere conto.

Cominciamo ad esprimere perplessità sull'impatto determinato dagli impianti di illuminazione su tutte le specie animali.

Considerato che la variante è stata determinata per esigenze di sicurezza, al servizio delle FF.OO. è facilmente prevedibile che saranno installate fonti luminose di forte impatto, che preveda il progetto nelle sue varie componenti.

Il progetto in merito si limita a semplici raccomandazioni relativamente alle misure di mitigazione.

E' chiaro che tali fonti luminose avranno un forte impatto negativo sulla fauna, in particolare sui chirotteri (i pipistrelli). Su questo tema specifico rimandiamo nel dettaglio alla documentazione tecnica della Commissione Tecnica della Unione Montana Bassa Valle di Susa, (Impatti sulle componenti Flora, Fauna, e Habitat).

Parimenti un forte impatto, sia sulla Avifauna che sugli Ungulati, avranno la sottrazione di aree disponibili, la creazione di barriere fisiche del cantiere, la componente rumore e come già detto, l'inquinamento luminoso.

Il rafforzamento delle barriere anti intrusione, quali il raddoppio della recinzione lungo tutto il perimetro dei due cantieri, al di qua e al di là del torrente Clarea, interromperà definitivamente qualsiasi corridoio per la fauna vagante.

In ultimo, ma non certo per importanza, giova sottolineare negativamente la totale carenza, nel progetto, della componente faunistica relativa agli Insetti e Lepidotteri.

Nei dettagli rimandiamo alla più volte richiamata relazione dell'ambientalista Luca Giunti.

Ci corre però l'obbligo di sottolineare quella che pare essere la carenza più grave.

Si tratta della mancanza di ogni riferimento alla *Zerynthia Polyxena*, un Lepidottero (cioè una Farfalla), inserito nella Lista Rossa Italiana per la sua rarità e soprattutto nell'Allegato IV della Direttiva 92/43 CEE Habitat che ne impone il "regime di rigorosa protezione".

La sua localizzazione nell'area intorno al Borgo Clarea, insieme a quella della pianta nutrice *Aristolochia* sp., è nota alla Regione Piemonte ed è segnalata nelle banche dati regionali.

Nel caso di Chiomonte ogni impatto trova la propria motivazione nel fatto che si tratta di un'area già notevolmente compromessa dalla presenza del cantiere del cunicolo geognostico e che si tratta quindi di aree già soggette a pressione.

E' chiaro che questa è una impostazione metodologica fuorviante: le zone degradate devono essere migliorate e non peggiorate; a maggior ragione la giustificazione accampata è illogica se il deterioramento del territorio è stato determinato proprio dall'azione dello stesso soggetto che ora realizzerà il progetto di variante. Dà un po' fastidio che, quasi a giustificazione di qualunque obbrobrio, si accampi il fatto che la zona è già in parte compromessa, citando ad esempio i viadotti autostradali e l'eliporto della Colombera, fra l'altro quest'ultima infrastruttura realizzata proprio da LTF oggi Telt, (vedi pag.92 della Sintesi non tecnica). Parimenti è priva di ogni fondatezza l'asserzione che giustifica la variante con l'esperienza pregressa, che ha visto episodi di violenza contro la popolazione!!

**XIII° Osservazione: – Piante messe a dimora nelle scarpate del cantiere.**

Le piante di cui si prevede la messa a dimora lungo le scarpate del cantiere sono piante infestanti che poco si combinano con il paesaggio intorno, curato e coltivato a viti e piante aromatiche.

Nel progetto di variante si legge che le piante che saranno messe a dimora lungo le scarpate perimetrali del cantiere di Chiomonte sono 240 esemplari di *prunus spinosa* (prugnolo), *cornus sanguinea* (sanguinella), *ligustrum vulgare* (ligustro) e *corylus avellana* (nocciolo), oltre a *hedera helix* (edera) rampicante sugli edifici di cantiere. Tutte queste piante (in special modo il prugnolo, la sanguinella e l'edera) sono piante infestanti che dopo poco tempo invadono le zone dando idea di abbandono. Il tutto lo si può vedere attualmente sul versante della Riviera di Chiomonte, dove zone un tempo coltivate a vite sono state abbandonate e hanno lasciato il posto a piante come il prugnolo e l'edera. L'immagine per chi transita da quelle zone è a dir poco mortificante. Accanto a sporadiche sopravvivenze di vigneti, nella zona della Riviera prevale l'abbandono totale. Per evitare che questo accada anche nell'area di cantiere (un tempo tutta coltivata, come ricordano i terrazzamenti ancora presenti), sarebbe più opportuno mettere a dimora piante come la lavanda, la cui crescita è più ordinata e che peraltro potrebbe essere curata da aziende agricole già presenti sul territorio che già la coltivano poco distante.

#### **XIV° Osservazione: La viabilità perimetrale delle aree di cantiere a servizio unico delle FF.OO.**

La progettazione della variante evidenzia la realizzazione di una strada di servizio destinata esclusivamente all'utilizzo da parte delle Forze dell'Ordine.

Tale strada perimetrale recingerà interamente le due aree di cantiere, (ovvero l'area del cantiere Maddalena, dopo il suo ampliamento, in destra orografica del torrente Clarea da un lato e l'area del cantiere su territorio di Giaglione, di nuova realizzazione, in sinistra orografica del torrente Clarea dall'altro lato) e sarà destinata esclusivamente alle Forze dell'Ordine, in nome della conclamata Sicurezza.

La strada sarà contornata da una duplice recinzione, all'esterno di h 3,0 mt ed all'interno di 2,40 mt. con l'aggiunta di una recinzione arborea spinosa esterna; inoltre saranno realizzati una illuminazione perimetrale di sicurezza, un sistema di sorveglianza e video sorveglianza attiva dell'area del sito ed un sistema di identificazione del personale in cantiere e dell'accesso dei veicoli.

L'impressione che se ne ricava è quella di un campo di concentrazione dell'era moderna.

Un bel biglietto da visita per i visitatori!!

Possiamo sommessamente dichiarare che non condividiamo la scelta e altrettanto sommessamente dire che dovrebbe fare meditare gli Organi Decisionali la scelta di realizzare un'opera pubblica, con risorse pubbliche, con un sistema di difesa degno di un migliore scopo.

#### **XV° Osservazione: Interventi e misure di protezione del versante Maddalena per evitare fenomeni di crollo di massi; (“località peggiore non poteva essere individuata” ha commentato qualche addetto ai lavori, competente in materia). Relazione Illustrativa dei cantieri della Maddalena e della Colombera: punto 4.1.3.**

Dalla relazione illustrativa precitata si rilevano misure protettive del versante Maddalena, per evitare fenomeni di crollo di massi e mettere conseguentemente in sicurezza l'area.

Sinteticamente sono previsti i seguenti interventi a mitigazione dei rischi durante la fase del corso d'opera, (e dopo?).

a)- Messa in opera di una serie di barriere paramassi ad elevata resistenza, (h. minima mt.5);

b)- Messa in opera di un rilevato paramassi limitatamente agli imbocchi, (h. 5 mt. e larghezza in testa di 2,5 mt.);

c)- Puntuali interventi di messa in sicurezza sul versante, tipo la rimozione (operazioni di disgaggio) o stabilizzazione (con ancoraggi o reti aderenti) dei massi individuati;

d)- Messa in opera di un sistema di monitoraggio per registrare eventuali movimenti di massi e di impatti sulle reti, integrato con un sistema di allarme, con la definizione di soglie di attenzione e di allarme, a garanzia della sicurezza delle maestranze; d'altronde, già ai tempi della realizzazione della nuova autostrada Rivoli-Bardonecchia, la problematica era ben nota e preoccupante, tanto che fin da allora venne attivato un sistema di monitoraggio in alcune tratti dell'autostrada particolarmente esposti al pericolo.

Nel merito non avremmo nulla da osservare, se non il dire da profani che "ad occhio" si vede che la zona prescelta per la localizzazione del cantiere Maddalena era la meno favorevole dal punto di vista della sicurezza.

Le ricerche storiche, effettuate in occasione della realizzazione dell'autostrada A 32 negli anni '80, che portarono alla scoperta del sito archeologico della Maddalena, con la conseguente pubblicazione di un piccolo libretto intitolato "Chiomonte 5000 anni fa", ipotizzavano l'abbandono della zona, da parte dei suoi abitanti, ancor prima del 700 proprio per un imponente fenomeno di caduta massi nella zona; conseguentemente gli insediamenti vennero trasferiti nella destra orografica della Dora.

La questione della sicurezza del cantiere fu già oggetto di esposti in occasione della realizzazione del cunicolo esplorativo della Maddalena nell'anno 2013.

In particolare la Associazione Pro Natura Piemonte, con una serie di esposti, (3 maggio 2013, luglio 2013, marzo 2014), denunciò il fatto della mancata collocazione delle reti paramassi a protezione del cantiere, dall'inizio dei lavori fino a giugno 2012, in violazione del piano di sicurezza dell'opera e delle prescrizioni del C.I.P.E, su istruttoria V.I.A.; inoltre sempre l'Associazione suddetta segnalava la mancata osservanza della prescrizione n. 5 della delibera C.I.P.E n. 86/2010 relativa all'obbligo di un approfondimento idrogeologico della zona a monte dell'imbocco del cunicolo esplorativo, in particolare dalla zona di potenziale distacco di massi di centinaia di mc., posta a quota 900 mt. s.l.m.

Si auspica che una tale situazione non abbia a ripetersi, a maggiore ragione per il fatto che la variante al progetto definitivo ha lo scopo precipuo di tutelare la sicurezza del cantiere in tutti i suoi aspetti e non solo per i motivi dell'ordine pubblico.

O almeno così si spera che sia!

## **XVI° Osservazione**

### **Logistica del cantiere – viabilità di accesso delle maestranze**

Come riportato al punto 9.3.1. della “Sintesi Non Tecnica del Progetto di Variante”, viene considerata area di cantiere anche l’area di parcheggio denominata “Colombera”, posta in adiacenza all’eliporto recentemente realizzato vicino alla centrale idroelettrica.

Dalle informazioni ricavate dal progetto, è chiaro che le maestranze accederanno all’area di cantiere de la Maddalena, posteggiando le proprie autovetture alla Colombera e successivamente fruendo delle navette di collegamento all’uopo istituite.

La criticità, che con questa osservazione s’intende sollevare, è legata alla via di accesso che percorreranno le maestranze per accedere al parcheggio a loro destinato.

Partiamo da una situazione stabile che si è manifestata e si manifesta tutt’ora, con l’attività di cantiere del cd “tunnel geognostico”, dove tanto gli operai quanto le forze dell’ordine accedono al cantiere percorrendo via Vittorio Emanuele fino a piazza Colombano Romean, per poi deviare su via Roma e arrivare al cancello di accesso in regione Gravella. Tale situazione se dovesse ripetersi durante tutta la durata del cantiere, il traffico all’interno del piccolo borgo di Chiomonte risulterebbe insostenibile. Considerato che il cantiere a regime impiegherà circa 500 addetti e supponendo che nella migliore delle ipotesi accedano al cantiere due persone per mezzo (ipotesi normalmente smentita in Italia dove nella media nazionale abbiamo 62,4 auto ogni 100 autisti, dato in crescita nel Nord d’Italia), la stretta viabilità comunale esistente verrebbe interessata da 250 veicoli prima in un senso e poi nell’altro ogni giorno di cantiere (ricordiamo che l’attività di cantiere sarà attiva 7 giorni su 7 e 24 ore su 24). Si precisa inoltre che dall’esperienza acquisita molti attraversano le strade comunali a velocità non consone con la tipologia di sezione stradale, senza alcun rispetto per la popolazione di Chiomonte.

La sezione di via Vittorio Emanuele in diversi punti non permette l’incrocio di due vetture, obbligando così i conducenti a percorrere lunghi tratti di strada in retromarcia, con forte pericolo per tutti gli altri fruitori della stessa. Preme a questo proposito ricordare che nell’abitato di Chiomonte, la via Vittorio Emanuele è la passeggiata classica per i residenti e i villeggianti, in quanto è una delle poche vie in piano e collega quasi tutti i servizi e i negozi del paese. Vista l’orografia dell’abitato e i problemi connessi alla carenza cronica di posteggi, molti genitori preferiscono accompagnare i propri figli a scuola a piedi, percorrendo una via che con il cantiere in attività diventerebbe esponenzialmente più pericolosa.

Si aggiunge inoltre che nei giorni festivi e prefestivi è in vigore un senso unico di percorrenza a salire verso l’alta valle. Purtroppo è uso comune tra gli operai, e ancora peggio tra le forze dell’ordine, violare tale disposizione percorrendo in contromano la via Vittorio Emanuele, in quanto a Chiomonte il controllo è limitato ai soli orari di ufficio ed è effettuato da un solo agente di Polizia Locale.

Alla luce di quanto sopra esposto bisognerebbe cercare di percorrere una delle due soluzioni alternative sotto illustrate:

1. Istituire, anche nell’ottica di contenere l’inquinamento dell’aria, una o più navette, per le maestranze provenienti dall’area di Susa, utilizzando le aree di parcheggio già presenti a Susa (zona autoporto e/o zona ex Acciaierie ASSA); tali navette dovranno trasportare le maestranze da tali aree all’area di cantiere utilizzando la S.S. n° 24 fino al bivio con la strada che collega la Statale stessa con la frazione Ramats (bivio ubicato dopo il ponte sulla Dora Riparia). Quindi intersecare la SP 233 e procedere in discesa fino al cantiere e viceversa. Si potrebbero utilizzare fermate nel Comune o frazioni di Gravere.

Questa soluzione dovrebbe essere praticata esclusivamente fino al completamento e messa in attività per uso cantiere dei 2 svincoli autostradali di accesso alla A32.

Da quel momento in poi le navette provenienti da Susa dovranno percorrere esclusivamente l'autostrada sia in salita che in discesa.

Per chi proviene dall'Alta Valle istituire idonee navette che dovranno effettuare fermate in tutti i Comuni interessati ed utilizzare la viabilità indicata innanzi (SS. n° 24 fino al bivio con la strada che collega la Statale stessa con la frazione Ramats ,bivio ubicato dopo il ponte sulla Dora Riparia. Quindi intersecare la SP 233 e procedere in discesa fino al cantiere e viceversa).

In ogni caso non si ritiene idonea la soluzione di arrivo di tutte le maestranze alla zona Colombera con mezzi propri, in quanto tali mezzi incrocerebbero la via che dal bivio della SS. n° 24 raggiunge la SP. n°233 e poi scende fino a via dell'Avanà, quotidianamente percorsa da auto di privati che dalla frazione Ramats raggiungono il capoluogo e viceversa, nonché da trattori e mezzi agricoli in genere, diretti alle vigne ed ai vari appezzamenti. Un traffico troppo elevato su tale viabilità sarebbe ingestibile ed improponibile.

1.

## **Osservazione XVII°**

### **Centrale di ventilazione Maddalena**

Il progetto prevede la realizzazione di una centrale di ventilazione con un camino alto 33 metri (alto pressappoco come i viadotti esistenti dell'autostrada A32 presenti nell'area di cantiere) a servizio della linea.

Come riportato al punto 8.5 della "Sintesi Non Tecnica del Progetto di Variante", la struttura entrerà in servizio solamente "... *in caso d'incendio od emergenza in galleria.*", mediante l'attivazione di estrattori di fumo che, aerando i locali interrati, verseranno nell'ambiente quanto prodotto dalla combustione.

Potenzialmente e ipoteticamente durante l'esercizio della nuova linea ferroviaria, non si dovrebbe mai ricorrere all'attivazione del sistema di estrazione, bisogna però tener conto della malaugurata possibilità che un convoglio sia interessato da un incendio. Non sapendo quali materiali lo stesso trasporti, è difficile ipotizzare quali fumi si possano sprigionare dalla combustione, l'unica certezza è che tali fumi verrebbero immessi nell'ambiente circostante. Proprio per questo motivo e preso atto che la fuoriuscita di fumi interesserebbe nell'immediato i comuni contermini al cantiere (Chiomonte, Gravere e Giaglione) per poi proseguire verso tutti i comuni della valle, secondo l'attività prevalente delle correnti d'aria, occorre prevedere l'installazione di filtri idonei a garantire l'ambiente circostante, ipotizzando preliminarmente la tipologia di merci che attraverserebbero il tunnel e da lì analizzando quali fumi si potrebbero generare nel caso di un incendio.

Occorrerà altresì prescrivere, per il successivo esercizio della linea, l'obbligo di mantenere in perfetta efficienza detti filtri oltre a imporre il loro aggiornamento ogni qualvolta la tecnologia porti lo sviluppo di prodotti più performanti. *Conditio sine qua non* sarà l'individuazione di un soggetto terzo (ad es. l'ARPA) delegato alla costante verifica di questa prescrizione.

Purtroppo seppur la possibilità d'incendio è minima, bisogna tener conto che è un'evenienza che si può sempre verificare con terribili ricadute sull'ambiente. Tutti abbiamo ancora in mente l'incidente di Viareggio avvenuto nel 2009, dove si è verificato il deragliamentò di un treno merci con la successiva fuoriuscita

di gas da una cisterna contenente GPL perforatasi nell'urto; si innescò quasi subito un incendio di vastissime proporzioni che interessò, con il successivo scoppio della cisterna stessa, la stazione di Viareggio. Purtroppo l'esperienza ci insegna che un tale incidente è sempre ripetibile.

Chianocco 25 Settembre 2017

Il gruppo consiliare "Insieme Chiomonte"

Giorgio GUGLIELMO

Giuseppe JOANNAS

Remo SIBILLE

DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE DA GIORGIO GUGLIELMO