

Ministero Ambiente – Direzione VIA
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Ministero Infrastrutture – Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Divisione II – Infrastrutture ferroviarie contratto di programma
Via Giuseppe Caraci, 36
00157 ROMA
dg.tf@pec.mit.gov.it

Ministero Infrastrutture – Struttura Tecnica di Missione
Via Nomentana 2
00161 ROMA
segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it

Regione Piemonte – Direzione Trasporti
c.a. Arch. Riccardo Lorizzo
Corso Stati Uniti 21
10128 TORINO
fax 011-432.5785
infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it

TELT
Via P. Borsellino, 17B
10138 TORINO
telt-sas@pec.it

OGGETTO: *osservazioni al Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione – Sezione Internazionale – Parte Comune Italo – Francese – Sezione Transfrontaliera – parte in territorio italiano, ubicato nei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus e presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi degli art. 166 e seguenti del D. Lgs. 163/2006, come richiamato dal c. 5 dell’art 169 del D. Lgs. 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del D. Lgs. 163/2006.*

Il progetto di variante considera l’allargamento sul territorio di Giaglione per la costruzione dello svincolo autostradale di servizio al cantiere Telt di Chiomonte e un’area di deposito materiali temporanea (se per temporaneo si possono indicare 12 anni di cantiere e lavorazioni).

Telt si è avvalsa della *Sintesi di studio Sicurezza Cantieri* redatta da NITEL, Consorzio nazionale universitario per i trasporti e la logistica, per ottemperare alla prescrizione n.235 della delibera CIPE 19/2015.

Osservazione n.1, strada Chiomonte – Giaglione

«Il sito della Maddalena è classificato ai sensi dell’art. 19 della L. 12 novembre 2011, n. 183 come “area di interesse strategico nazionale” 7 . Tale classificazione attualmente non include tutte le aree ed i siti connessi con la realizzazione dell’opera, ma esclusivamente quelli che insistono sul territorio del Comune di Chiomonte. Appare auspicabile che la normativa sia estesa al fine di poter garantire un’analogha protezione anche per i siti ubicati al di fuori del Comune di Chiomonte.»

La strada di collegamento Chiomonte-Giaglione è da tempo inutilizzabile (la circolazione è interdetta) dalla popolazione e dai proprietari dei fondi terrieri. Sono state valutate le conseguenze di ulteriori restrizioni? Ci troveremo di fronte ad un altro varco controllato, come è attualmente l’accesso da via dell’Avanà a Chiomonte?

Osservazione n.2, disincentivazione turistica

«In prossimità dell’attuale confine Nord del cantiere della Maddalena vi sono le importanti vestigia storiche della “Strada delle Gallie”, il Museo e l’area archeologica della Maddalena di Chiomonte. Al fine di preservare tali manufatti e favorirne nel contempo una fruizione da parte della popolazione, si raccomanda che gli stessi, sebbene posti esternamente all’area di cantiere, siano adeguatamente recintati per evitare che, anche solo accidentalmente, possano essere danneggiati.»

Parliamo quindi ulteriori recinzioni nei boschi per tutelare un patrimonio che dovrebbe essere turisticamente fruibile da tutte le tipologie di visitatori, che altresì risulta già viziato da una ordinanza prefettizia (reiterata ogni due/tre mesi) che limita l’accesso all’area le cui pertinenze sono piantumate con castagni da frutto anche di 200 anni.

Dunque per tutelare le vestigia dell'antica via delle Gallie si corre il rischio concreto di disincentivazione turistica.

Chi avrebbe il piacere di andare a visitare luoghi così strettamente controllati?

Nel comune di Giaglione vi sono due agriturismi e una guest house che lavorano grazie alle peculiarità paesaggistico/naturalistiche del territorio.

Inoltre nell'area circostante è presente un sito di arrampicata su massi (a pieno titolo nella storia dell'arrampicata in Val Susa) che era frequentato da arrampicatori provenienti da tutta Europa e che ha ospitato negli anni passati giornate aperte all'arrampicata, sostenute anche dall'amministrazione di Chiomonte. Tutte attività che potrebbero vedere un calo di presenze dovuto non solo al cantiere, ma dagli stessi presidi messi in atto per limitare gli accessi.

Osservazione n.3, interclusione Via delle Gallie

*«Al fine di limitare le interferenze fra le FF.OO. e le attività di cantiere, e quindi per migliorare la sicurezza dei lavoratori (siano essi maestranze o operatori di sicurezza) è auspicabile la realizzazione sul confine del cantiere, laddove tecnicamente e morfologicamente possibile, di una doppia recinzione con un franco di **6 m** che sia, ove possibile, carrabile.»*

Da un lato, nella sintesi sulla sicurezza, affermano come sia “auspicabile”, mentre nel progetto è già stata prevista la strada continua intorno al cantiere, larga 5,5 m, con due recinzioni ai lati: una specie di fossato medievale senz'acqua...

La costruzione di questa opera difensiva otterrà l'effetto di veder interclusa in diversi tratti la strada delle Gallie, importante percorso storico.

Osservazione n.4, piante anti intrusione

«Considerato che la gran parte dei cantieri saranno collocati in aree non antropizzate, al fine di mitigare l'impatto visivo del sito rispetto al contesto paesaggistico, si suggerisce la piantumazione esternamente alla recinzione di essenze arboree autoctone, come ad esempio rosacee della famiglia della Piracanta. Tali essenze costituirebbero anche un'efficace barriera per la fauna evitando così l'interazione con le attività di cantiere.»

La pianta citata è utilizzata di prassi come pianta anti-intrusione per via delle sue dure spine lignee che causano ferite. Dunque un'essenza poco coerente con l'idea di territorio potenzialmente popolabile, benché considerato non antropizzato.

Inoltre vi è una evidente contraddizione con il progetto di variante presentato, che al contrario parla di non interferire con la fauna.

Osservazione n.5, polveri

Il nuovo progetto di variante considera l'utilizzo dei camion per lo spostamento e utilizzo dello smarino: il tunnel di base e le altre gallerie che servono per la realizzazione saranno scavate nel cantiere della Maddalena. Giaglione è il primo centro abitato a est del cantiere, sottoposto a venti che raggiungono velocità di raffica anche di 100km/h dove le polveri possono essere alzate e trasportate ovunque. Polveri fini che causano malattie non nell'immediato, ma a distanza di decenni. Lo scavo della galleria di Pont – Ventoux ha dimostrato l'esistenza di questo tipo di problemi legato alle polveri.

Osservazione n.6, inquinamento

Il notevole incremento del numero di camion che transiteranno sull'autostrada porterà ad un innalzamento di inquinamento, non avendo garanzie che siano tutti camion Euro6: sono stati stimati 676.000 passaggi sul viadotto / svincolo della Maddalena negli anni necessari a costruire l'opera.

Per quanto attiene al rumore, il progetto non dà riscontri nell'analisi delle sorgenti del traffico indotto dal cantiere come prescritto dalla normativa vigente relativamente alla valutazione di impatto ambientale.

Osservazione n.7, documentazione progettuale assente

Nella presentazione della documentazione della variante mancano due documenti che riguardano la prescrizione 110: modello di esercizio della Torino – Lione tappa 1 e 2. Ovvero dimostrare la sostenibilità della linea storica Torino – Modane con la Torino – Lione.

La linea ferroviaria che quotidianamente utilizziamo per la nostra mobilità come lavoratori, studenti ecc. che futuro avrà? La mancata presentazione della documentazione completa può compromettere la correttezza della pratica autorizzativa.

Osservazione n.8, approvvigionamento idropotabile

A pag. 49 del documento PRV C3C 7107 SIA2 si afferma che il fabbisogno di acqua industriale dei cantieri sarà soddisfatto prevedendo l'utilizzo dell'acqua drenata dagli scavi. Viene dichiarato che "l'approvvigionamento idrico del cantiere verrà garantito dalle portate in uscita dell'attuale cunicolo esplorativo e da quelle drenate dalla galleria della Maddalena 2 fino a che le sue portate non saranno drenate per gravità al portale di Susa, a scavo de Tunnel di Base terminato". Si deduce dunque che il drenaggio dovuto dagli scavi sarà significativo. Per lo scavo del tunnel geognostico de La Maddalena (Maddalena 1) il Cipe attraverso la delibera n. 86/2010 con la sola prescrizione n. 40, aveva previsto per l'approvvigionamento idropotabile del Comune di Giaglione (delibera n.57 del 03.08.11) la costruzione di un nuovo pozzo a Pietra Porchera, su terreni del Comune, la cui necessità venne ufficialmente giustificata con dubbie emergenze idropotabili, dovute all'esaurimento della storica sorgente di Boscodedrino. Non sembra esservi traccia di altre

prescrizioni nonostante il numero spropositato degli scavi aggiuntivi che il progetto di variante contempla (vedi Osservazione n.12, sottosuolo del territorio del Comune di Giaglione) e viene da chiedersi se quella prescrizione e il lavoro fatto per l'acquedotto siano ancora validi. Soprattutto dati i riferimenti progettuali alle portate dal tunnel di base (portale di Susa est) comprese tra 7.600.000 e 13.900.000 m cubi, ovvero disponibilità idriche per 80.000/150.000 abitanti equivalenti: volumi d'acqua che perdono nella realtà dei fatti la loro funzione attuale, ovvero alimentazione locale di acquiferi superficiali e profondi.

Osservazione n.9, *Zerynthia polyxena*

Manca ogni riferimento a *Zerynthia polyxena*, lepidottero inserito nella Lista Rossa italiana (www.iucn.it/liste-rosse-italiane.php) 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.

Osservazione n.10, degrado della regione Clarea

Già nel corso della costruzione dell'autostrada A32 la regione Clarea ha subito un notevole impatto dovuto alla movimentazione di terra, alla costruzione del viadotto e dei relativi pilastri con conseguente degrado dell'area immediatamente sottostante il viadotto e delle zone limitrofe che sono state progressivamente abbandonate.

La costruzione del nuovo svincolo di Chiomonte, peraltro ad uso esclusivo del cantiere de *La Maddalena* ed in seguito del camino di areazione con torre alta 50 metri aumenterebbe l'impatto infrastrutturale di un'area già pesantemente compromessa e cementificata. Il degrado e la compromissione di una zona non deve essere ragione per giustificare un maggiore e ulteriore degrado, bensì condizione non necessaria, ma sufficiente per l'avvio di un recupero e ripristino. Non si vede quindi la necessità di compromettere ulteriormente la regione Clarea.

Osservazione n.11, *Barricate di Clarea*

Nello *Studio di sicurezza dei cantieri italiani della Nuova Linea Ferroviaria Torino – Lione*, paragrafo 2.5 *Raccomandazioni* per la prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 si afferma:

«II. In prossimità dell'attuale confine Nord del cantiere della Maddalena vi sono le importanti vestigia storiche della "Strada delle Gallie", il Museo e l'area archeologica della Maddalena di Chiomonte. Esiste il rischio concreto che le azioni messe in atto dagli oppositori all'opera che, tra l'altro, utilizzano anche materiale pirotecnico ed incendiario, possano provocare danni a questi importanti segni della storia. Al fine di preservare tali manufatti e favorirne nel contempo una fruizione da parte della popolazione, si raccomanda che gli stessi, sebbene posti esternamente all'area di cantiere, siano adeguatamente recintati per evitare che, anche solo accidentalmente, possano essere danneggiati.»

Tra le *importanti vestigia storiche* non vengono citate le *Barricate di Clarea*, opera difensiva prima della contea e poi del ducato di Savoia al confine con il Delfinato, che sono già state peraltro oggetto di parziale studio e misura in due documenti di progetto di LTF (*Progetto variante tecnica, Cunicolo esplorativo La Maddalena, Studi complementari per il cunicolo esplorativo della Maddalena, Verifica di ottemperanza alla Delibera CIPE 86/2010, Allegato 5: prescrizione n.25, Dossier fotografico e sezioni dello stato di fatto del manufatto*, 10 agosto 2011 e *Progetto variante tecnica, Cunicolo esplorativo La Maddalena, Studi complementari per il cunicolo esplorativo della Maddalena, Verifica di ottemperanza alla Delibera CIPE 86/2010, Allegato 5: prescrizione n.25, Rapporto finale sulle Barricate del Clarea*, 10 agosto 2011). Pur avendo interessato anche la zona a valle della strada delle Gallie e pur essendo ampiamente citate e documentate anche attraverso disegni del XVI e XVIII secolo, non vi sono state né sono previste indagini archeologiche in quella zona dove la movimentazione terra è avvenuta sempre in assenza di indagini già con la costruzione dell'A32. Nulla si dice della possibilità di fruizione delle *Barricate* che peraltro sarebbe ed è fortemente disincentivata sia dallo stato di degrado dell'area, sia dalla presenza continua di posti di blocco, check point, e di numerosi operatori delle FF.OO. che spesso occupano i terreni in cui è testimoniata dalle carte la presenza in passato dell'opera di difesa.

I documenti di progetto sopraccitati riportano la misurazione della parte oggi più consistente e visibile di ciò che resta delle *Barricate* localizzata nella conca a monte della cosiddetta Via delle Gallie nel tratto in cui questa scende verso il torrente *Clarea* (regione *Bletoneto*) senza tuttavia interrogarsi sull'effettiva estensione e geometria dell'opera. Non appare quindi fondata l'ipotesi di una recinzione nel caso in cui, ragionevolmente, si vogliano considerare le *Barricate* meritorie di tutela al pari della cosiddetta Via delle Gallie e dell'area archeologica de *La Maddalena*.

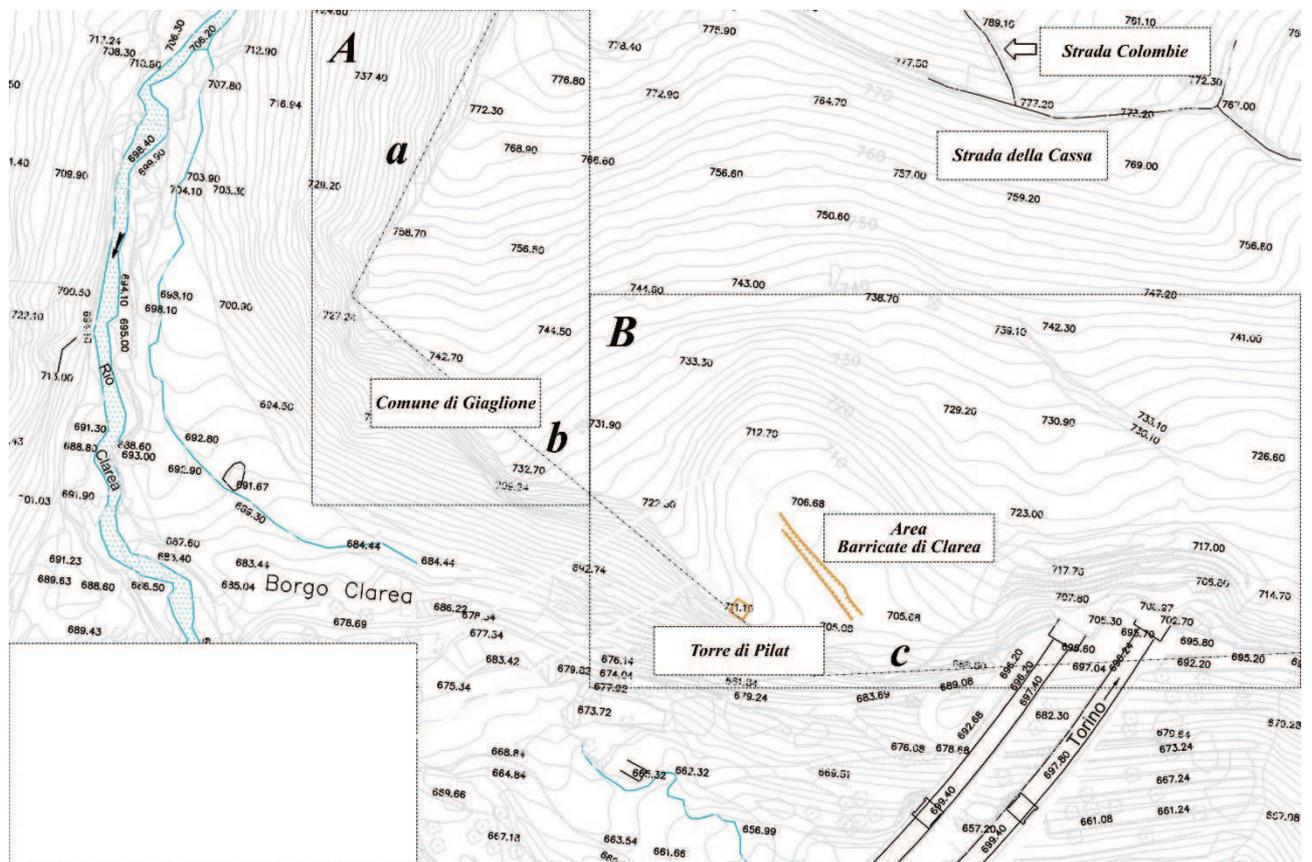


Figura : area delle Barricate di Clarea.

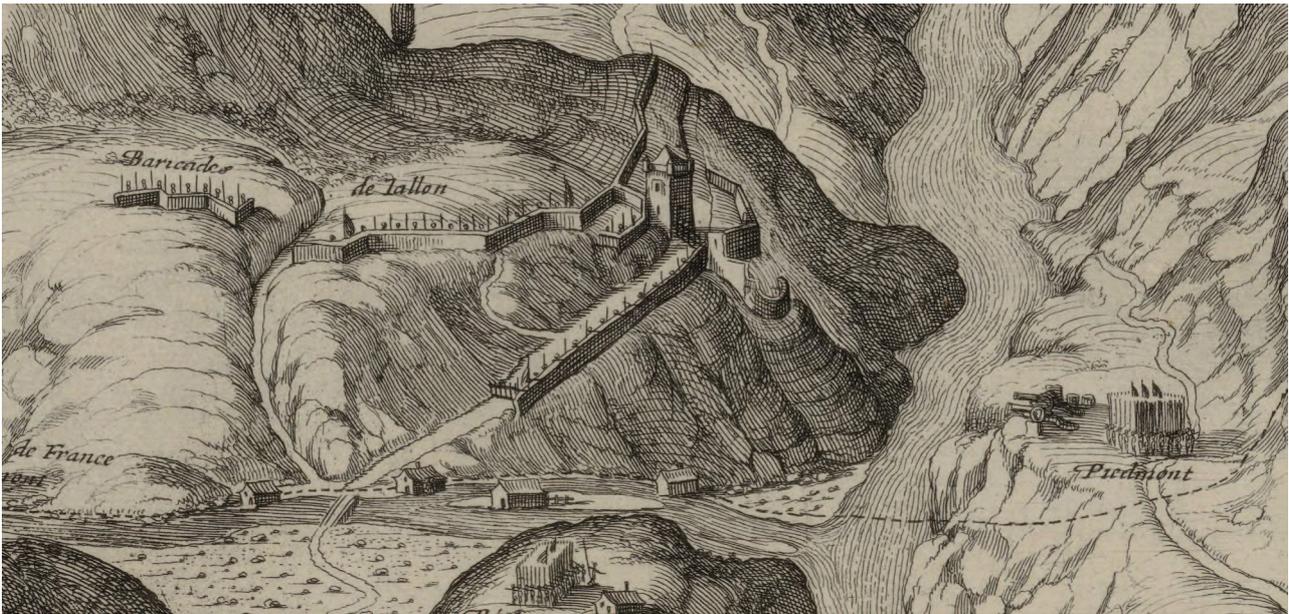


Figura : Carte particulière des Baricades de Suze, Jaillon, le Gouret et passages des environs d'icelles ou se voit clairement lasiette du pais, l'ordre et ataque desditte baricades, fait par sa majesté très chrestienne Louys 13 roy de France le de en len 1629... Editore Melchior Tavernier, Paris 1629, Bibliothèque nationale de France.

Osservazione n.12, sottosuolo del territorio del Comune di Giaglione

Sebbene il cantiere de *La Maddalena* venga identificato con il Comune di Chiomonte cui la regione *La Maddalena* appartiene, occorrerebbe sempre ricordare che i tunnel oggetto di scavo interessano quasi totalmente il sottosuolo del territorio comunale di Giaglione. Nel progetto di variante sono previsti oltre all'attuale tunnel geognostico, indicato con il nome di Maddalena 1, un secondo tunnel (Maddalena 2) per l'ingresso delle TBM per lo scavo dei tunnel di base; un terzo tunnel indicato come Maddalena 1 bis, a fianco di un tratto di Maddalena 1 per lo stoccaggio dell'amianto; un quarto tunnel (connessione 2) tra Maddalena 2 e l'area di sicurezza Clarea; un quinto tunnel (connessione 1) di servizio ai mezzi di soccorso fra Maddalena 1 e area di sicurezza Clarea. A questi si aggiunge la citata area di sicurezza della Clarea in corrispondenza dell'intersezione dei tunnel di base le gallerie di connessione 1 e 2.

Va sottolineato come il sottosuolo ed il territorio comunale di Giaglione siano già stati e risultino tuttora pesantemente infrastrutturati. Ai tunnel appena citati per la NLTL si aggiungono infatti:

- 1) la galleria di condotta dell'impianto idroelettrico Pont – Ventoux – Susa proveniente dal Comune di Oulx;
- 2) il bacino di raccolta in Val Clarea, la cui costruzione ha comportato la cementificazione di parte del corso del torrente omonimo e l'asportazione di materiale franoso dal versante sud della Val Clarea stessa (cosa che ha comportato recentemente la necessità di installare reti paramassi a protezione del bacino);
- 3) la galleria di condotta dal bacino al punto di caduta dell'acqua nella centrale sotterranea di Giaglione (che in quanto sotterranea ha comportato nuovamente lo scavo del sottosuolo);

- 4) le gallerie di ingresso alla centrale (ingresso da Venaus) e di accesso alla zona delle Gorge di Susa;
- 5) le gallerie dell'autostrada A32 Torino – Bardonecchia;
- 6) la condotta di raccolta acqua in quota per il bacino del Moncenisio;

La costruzione dell'impianto idroelettrico Pont – Ventoux – Susa ha inoltre modificato pesantemente l'habitat e la morfologia del territorio in Val Clarea. Abitanti del luogo ricordano ancor oggi lo sversamento di rifiuti speciali (oli) nelle aree di cantiere lungo l'invaso del torrente Clarea. A ciò si aggiunge la volontà del proponente l'opera di stoccare eventuali rocce contenenti amianto e prodotti di scarto dello scavo (materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, fanghi contenenti sostanze pericolose prodotti da trattamenti delle acque industriali) nel medesimo sottosuolo quasi a volerne fare una grande discarica di rifiuti speciali e no.

Tale utilizzo del territorio e del suo sottosuolo non rientra certamente nei propositi di valorizzazione del medesimo e non incentiva tanto meno il nascere o il permanere di attività a fine turistico.

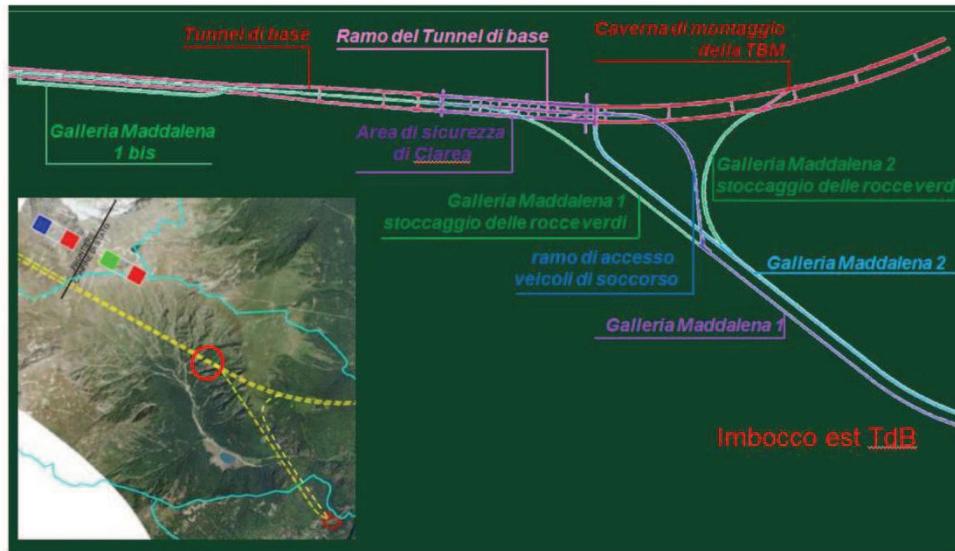


Figura 2: Inquadramento Tunnel di Base e siti di deposito sotterraneo pietre verdi

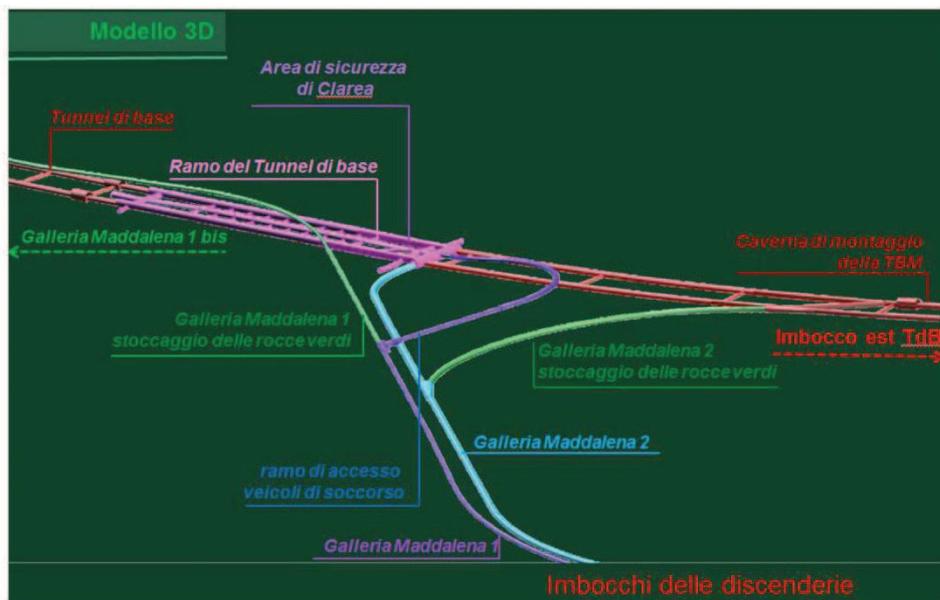


Figura 3: Modello 3D Tunnel di Base e siti di deposito sotterraneo pietre verdi

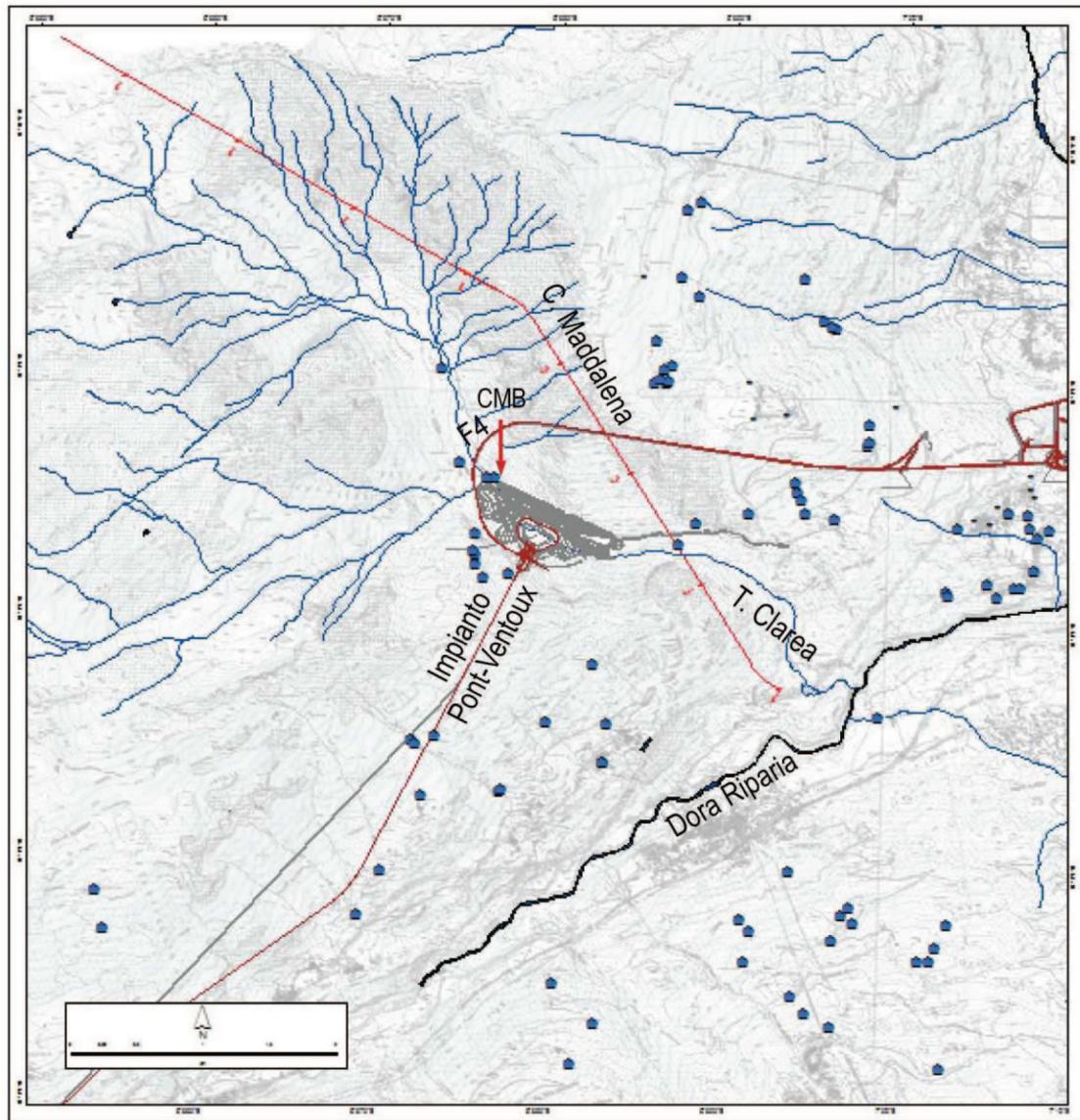


Figura : Progetto di variante tecnica Cunicolo esplorativo La maddalena, Relazione di caratterizzazione preliminare, pagina 17, impianto idroelettrico Pont – Ventoux – Susa.

Osservazione n.13, compensazioni di tipo paesaggistico

Nel documento relativo alle *Compensazioni per il taglio di superfici boscate* (file PRV_C3C_0264_01-35-10_10-03_Superfici_boscate_Giaglione_D_F.pdf) al paragrafo 7, *Indagine su disponibilità aree comunali* si dice: “L’intento di compensare le aree forestali interferite mediante la realizzazione di interventi di miglioria sui boschi di proprietà di ciascun Comune interessato dalle attività della NLTL ha richiesto l’individuazione, anche solo preliminare e indicativa, di superfici di proprietà comunale, così da verificare l’effettiva disponibilità di aree.”.

Non è chiaro, né tanto meno accettabile il fatto che:

- 1) venga ritenuta misura di compensazione il ripristino di quanto già presente prima dell’avvio dei lavori. Se un’area è di tipo boschivo, tale deve ritornare ad essere a fine lavori in caso di

occupazione temporanea senza che questa possa ritenersi una misura compensativa in quanto verrebbe restituito semplicemente quanto temporaneamente sottratto;

- 2) vengano cercate altre aree che non hanno alcun nesso con quelle occupate per il ripristino di aree verdi o boschive. Tali misure inoltre non hanno alcun valore aggiunto per un Comune, per la sua popolazione o per la sua economia a fronte di quella che è la definizione di compensazione.

Osservazione n.14, Via Francigena

Il percorso stradale noto come Via delle Gallie è stato recentemente catalogato come possibile percorso appartenente all'insieme delle Vie Francigene. Tale via ha già subito recentemente deviazioni su improbabili percorsi quasi impraticabili anche a piedi (vedi scala in metallo in prossimità delle gallerie Giaglione dell'A32). Ulteriori restrizioni, posa di recinzioni, posti di controllo avrebbero tutt'altro effetto che valorizzazione e promozione del turismo in un'area già di per sé priva di risorse trainanti di un'economia locale, ma sortirebbero certamente l'effetto di compromettere definitivamente ogni possibilità di reale sviluppo.

Osservazione n.15, alvei del Clarea e della Dora

Analizzando altri aspetti delle tematiche idriche, dalla Relazione illustrativa Centrale Maddalena (PRV C3A_7640_26-48-50_10-05) dalla Relazione Paesaggistica (PRV_C3C_7590_01-88-01_10-03), dal Quadro Programmatico_A_F (PRV_C3C_7101_01-01-01_10-02), dal Quadro del dissesto geologico ed idrogeologico - Relazione di sintesi lato Italia" (PRV C3A 0106) emergono chiaramente diverse ed importanti problematiche relative al torrente Clarea, alla Dora e a tutta l'area di depressione morfologica.

Viene sottolineata la necessità di ripulire l'alveo dei corsi d'acqua con interventi continuativi e puntuali, ma non vengono indicate le modalità, i costi, la frequenza e soprattutto la titolarità di questi interventi.

Se da una parte vengono sottolineate le possibili frane con versamenti nei corsi d'acqua, dall'altra presunte quantità minime di detriti sversati.

Quelli che vengono descritti come "piccoli interventi sulla rete esistente" e del troppo pieno con restituzione in Dora, lasciano perplessi sia dal punto di vista del mantenimento prolungato nel tempo, sia nel monitoraggio e nell'assegnazione di questi compiti (Relazione illustrativa Centrale Maddalena PRV C3A_7640_26-48-50_10-05).

Preso atto del concreto rischio d'erosione e visti i vincoli paesaggistici degli intercetti d'acqua, la messa in sicurezza previa innalzamento di muri longitudinali al flusso d'acqua a monte della già citata depressione morfologica, la posa e installazione di un ponte in ferro di tipo Bailey, anche se a titolo provvisorio (per rendere più agevole l'accesso alla nuova area est del cantiere), inficiano ulteriormente la fruibilità della zona fluviale con ulteriore riduzione del livello di naturalità dei corsi e limitano ulteriormente l'accesso della fauna locale alla fonte d'acqua.

Visto quanto affermato nella relazione generale delle aree oggetto di variante, mancano riferimenti puntuali sia sul ripristino del rio che sul ripristino dell'area dell'argine progettato per la difesa delle esondazioni del Clarea (PRV_C3C_7590_01-88-01_10-03 pagg. 146, 147 e 160): l'assenza di una descrizione del percorso ipotetico del futuro rio con nuovo argine e ripristino dell'alveo demandati a ipotetica e futura definizione in corso di progettazione solleva troppi dubbi senza definire quasi nulla se non consumo di suolo e acqua con degrado paesaggistico maggiorato.

chiaramente diverse ed importanti problematiche relative al torrente Clarea, alla Dora e a tutta l'area di depressione morfologica.

Viene sottolineata la necessità di ripulire l'alveo dei corsi d'acqua con interventi continuativi e puntuali, ma non vengono indicate le modalità, i costi, le frequenze e soprattutto la titolarità di questi interventi.

Se da una parte vengono sottolineate le possibili frane con versamenti nei corsi d'acqua, dall'altra presunte quantità minime di detriti sversati.

Quelli che vengono descritti come "piccoli interventi sulla rete esistente" e del troppo pieno con restituzione in Dora, lasciano perplessi sia dal punto di vista del mantenimento prolungato nel tempo, sia nel monitoraggio e nell'assegnazione di questi compiti (Relazione illustrativa Centrale Maddalena PRV C3A_7640_26-48-50_10-05).

Preso atto del concreto rischio d'erosione e visti i vincoli paesaggistici degli intercetti d'acqua, la messa in sicurezza previa innalzamento muri longitudinali al flusso d'acqua a monte della già citata depressione morfologica, la posa e installazione di un ponte in ferro di tipo Bailey, anche se a titolo provvisorio (per rendere più agevole l'accesso alla nuova area est del cantiere), inficiano ulteriormente la fruibilità della zona fluviale con ulteriore riduzione del livello di naturalità dei corsi e limitano ulteriormente l'accesso della fauna locale alla fonte d'acqua.

Visto quanto affermato nella relazione generale delle aree oggetto di variante, mancano riferimenti puntuali sia sul ripristino del rio che sul ripristino dell'area dell'argine progettato per la difesa delle erosioni del Clarea (PRV_C3C_7590_01-88-01_10-03 pagg. 146, 147 e 160): l'assenza di una descrizione del percorso ipotetico del futuro rio con nuovo argine e ripristino dell'alveo demandati a ipotetica e futura definizione in corso di progettazione, solleva troppi dubbi senza definire quasi nulla se non consumo di suolo e acqua con degrado paesaggistico maggiorato.

Antonio

Massimo

Maria Martina

Anna Poesero

Luigi Zappè

Dejan Rihl

Yoshino Kenji

Franco Olivero Fugere

Franco Anghelotti

Olivero Fugere Chiave

Tommaso

Pappalardo

Luigi L. L.

chiaramente diverse ed importanti problematiche relative al torrente Clarea, alla Dora e a tutta l'area di depressione morfologica.

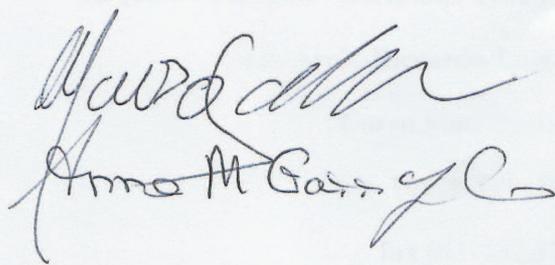
Viene sottolineata la necessità di ripulire l'alveo dei corsi d'acqua con interventi continuativi e puntuali, ma non vengono indicate le modalità, i costi, le frequenze e soprattutto la titolarità di questi interventi.

Se da una parte vengono sottolineate le possibili frane con versamenti nei corsi d'acqua, dall'altra presunte quantità minime di detriti sversati.

Quelli che vengono descritti come "piccoli interventi sulla rete esistente" e del troppo pieno con restituzione in Dora, lasciano perplessi sia dal punto di vista del mantenimento prolungato nel tempo, sia nel monitoraggio e nell'assegnazione di questi compiti (Relazione illustrativa Centrale Maddalena PRV C3A_7640_26-48-50_10-05).

Preso atto del concreto rischio d'esondazione e visti i vincoli paesaggistici degli intercetti d'acqua, la messa in sicurezza previa innalzamento muri longitudinali al flusso d'acqua a monte della già citata depressione morfologica, la posa e installazione di un ponte in ferro di tipo Bailey, anche se a titolo provvisorio (per rendere più agevole l'accesso alla nuova area est del cantiere), inficiano ulteriormente la fruibilità della zona fluviale con ulteriore riduzione del livello di naturalità dei corsi e limitano ulteriormente l'accesso della fauna locale alla fonte d'acqua.

Visto quanto affermato nella relazione generale delle aree oggetto di variante, mancano riferimenti puntuali sia sul ripristino del rio che sul ripristino dell'argine progettato per la difesa delle esondazioni del Clarea (PRV_C3C_7590_01-88-01_10-03 pagg. 146, 147 e 160): l'assenza di una descrizione del percorso ipotetico del futuro rio con nuovo argine e ripristino dell'alveo demandati a ipotetica e futura definizione in corso di progettazione, solleva troppi dubbi senza definire quasi nulla se non consumo di suolo e acqua con degrado paesaggistico maggiorato.



Armando M. Casale

chiaramente diverse ed importanti problematiche relative al torrente Clarea, alla Dora e a tutta l'area di depressione morfologica.

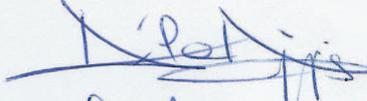
Viene sottolineata la necessità di ripulire l'alveo dei corsi d'acqua con interventi continuativi e puntuali, ma non vengono indicate le modalità, i costi, le frequenze e soprattutto la titolarità di questi interventi.

Se da una parte vengono sottolineate le possibili frane con versamenti nei corsi d'acqua, dall'altra presunte quantità minime di detriti sversati.

Quelli che vengono descritti come "piccoli interventi sulla rete esistente" e del troppo pieno con restituzione in Dora, lasciano perplessi sia dal punto di vista del mantenimento prolungato nel tempo, sia nel monitoraggio e nell'assegnazione di questi compiti (Relazione illustrativa Centrale Maddalena PRV C3A_7640_26-48-50_10-05).

Preso atto del concreto rischio d'erosione e visti i vincoli paesaggistici degli intercetti d'acqua, la messa in sicurezza previa innalzamento muri longitudinali al flusso d'acqua a monte della già citata depressione morfologica, la posa e installazione di un ponte in ferro di tipo Bailey, anche se a titolo provvisorio (per rendere più agevole l'accesso alla nuova area est del cantiere), inficiano ulteriormente la fruibilità della zona fluviale con ulteriore riduzione del livello di naturalità dei corsi e limitano ulteriormente l'accesso della fauna locale alla fonte d'acqua.

Visto quanto affermato nella relazione generale delle aree oggetto di variante, mancano riferimenti puntuali sia sul ripristino del rio che sul ripristino dell'area dell'argine progettato per la difesa delle erosioni del Clarea (PRV_C3C_7590_01-88-01_10-03 pagg. 146, 147 e 160): l'assenza di una descrizione del percorso ipotetico del futuro rio con nuovo argine e ripristino dell'alveo demandati a ipotetica e futura definizione in corso di progettazione, solleva troppi dubbi senza definire quasi nulla se non consumo di suolo e acqua con degrado paesaggistico maggiorato.


Felice
Viale
Giorgio

chiaramente diverse ed importanti problematiche relative al torrente Clarea, alla Dora e a tutta l'area di depressione morfologica.

Viene sottolineata la necessità di ripulire l'alveo dei corsi d'acqua con interventi continuativi e puntuali, ma non vengono indicate le modalità, i costi, le frequenze e soprattutto la titolarità di questi interventi.

Se da una parte vengono sottolineate le possibili frane con versamenti nei corsi d'acqua, dall'altra presunte quantità minime di detriti sversati.

Quelli che vengono descritti come "piccoli interventi sulla rete esistente" e del troppo pieno con restituzione in Dora, lasciano perplessi sia dal punto di vista del mantenimento prolungato nel tempo, sia nel monitoraggio e nell'assegnazione di questi compiti (Relazione illustrativa Centrale Maddalena PRV C3A_7640_26-48-50_10-05).

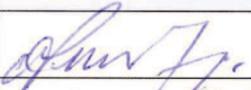
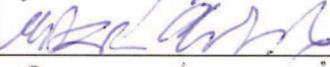
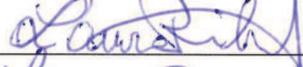
Preso atto del concreto rischio d'esondazione e visti i vincoli paesaggistici degli intercetti d'acqua, la messa in sicurezza previa innalzamento muri longitudinali al flusso d'acqua a monte della già citata depressione morfologica, la posa e installazione di un ponte in ferro di tipo Bailey, anche se a titolo provvisorio (per rendere più agevole l'accesso alla nuova area est del cantiere), inficiano ulteriormente la fruibilità della zona fluviale con ulteriore riduzione del livello di naturalità dei corsi e limitano ulteriormente l'accesso della fauna locale alla fonte d'acqua.

Visto quanto affermato nella relazione generale delle aree oggetto di variante, mancano riferimenti puntuali sia sul ripristino del rio che sul ripristino dell'argine progettato per la difesa delle esondazioni del Clarea (PRV_C3C_7590_01-88-01_10-03 pagg. 146, 147 e 160): l'assenza di una descrizione del percorso ipotetico del futuro rio con nuovo argine e ripristino dell'alveo demandati a ipotetica e futura definizione in corso di progettazione, solleva troppi dubbi senza definire quasi nulla se non consumo di suolo e acqua con degrado paesaggistico maggiorato.

F. A. Nappone
Franco Giacobino

Progetto di variante della NTL

Osservazioni al Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione – Sezione Internazionale – Parte Comune Italo – Francese – Sezione Transfrontaliera – parte in territorio italiano, ubicato nei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus e presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi degli art. 166 e seguenti del D. Lgs. 163/2006, come richiamato dal c. 5 dell'art 169 del D. Lgs. 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del D. Lgs. 163/2006.

Firma	Indirizzo
	
	
Richard Guido	
Al. Roberto	
	
	
Richard	
Vittorio	

Progetto di variante della NLTL

Osservazioni al Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione – Sezione Internazionale – Parte Comune Italo – Francese – Sezione Transfrontaliera – parte in territorio italiano, ubicato nei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus e presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi degli art. 166 e seguenti del D. Lgs. 163/2006, come richiamato dal c. 5 dell'art 169 del D. Lgs. 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del D. Lgs. 163/2006.

Firma	Indirizzo
Luciano Pelleso	
Claudio Martini	
Francesco S...	
Daniele Ferrando	
Graziela...	
Silvia Martini	
Hanno Giose Pelleso	
Luca Martini	

Progetto di variante della NLTL

Osservazioni al Progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione – Sezione Internazionale – Parte Comune Italo – Francese – Sezione Transfrontaliera – parte in territorio italiano, ubicato nei Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus e presentato dalla società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.S. ai sensi degli art. 166 e seguenti del D. Lgs. 163/2006, come richiamato dal c. 5 dell'art 169 del D. Lgs. 163/06 (ai sensi della Delibera ANAC n. 924 del 7/9/2016) e 183 e seguenti del D. Lgs. 163/2006.

Firma	Indirizzo
	
	
	