

OSSERVATORIO AMBIENTALISTA "Olimpiadi 2006"

ITALIA NOSTRA - LEGAMBIENTE - PRO NATURA - WWF

Presso Pro Natura Torino - via Pastrengo 20-10128 Torino

Tel 011 5622789 - Fax. 011 534120



Torino 22/03/01

Alla Giunta
della Regione Piemonte
Piazza Castello 165
10122 TORINO

Osservazioni in merito alla richiesta di approvazione della valutazione di impatto ambientale del piano degli interventi per i giochi olimpici invernali Torino 2006

Ci troviamo di fronte ad una procedura nuova e va verificata anzitutto la corrispondenza tra gli atti compiuti ed il dettato della legge e dei decreti che la regolamentano. Non è quindi inutile ripercorrerne la storia.

Il DDL del 4/2/2000 all'art. 1 recita: "La Regione Piemonte provvede, d'intesa con il Ministero dell'Ambiente, sentiti gli enti interessati, alla Valutazione Ambientale Strategica - d'ora in poi V.A.S. - del piano complessivo delle opere di cui alla presente legge".

Il DGR del 10/3/2000, a sua volta afferma che va "preso atto che ... che la Regione Piemonte è l'unica regione dotata di una legge che regola la V.A.S.", e delibera di attivare un gruppo di lavoro avente come finalità quella di valutare gli atti afferenti alla V.A.S. stessa.

In un nostro successivo incontro in Regione con il costituendo gruppo di lavoro ed in un posteriore incontro con la Commissione Parlamentare, le Associazioni Ambientaliste costituenti l'Osservatorio respingono questa identificazione, in quanto:

1. L'analisi prevista dall'art. 20 della L.R. 40/98 è una relazione di accompagnamento fatta dallo stesso ente che elabora e poi adatta il piano, e che, sulla base di questa relazione, stabilisce se gli eventuali progetti contenuti negli allegati B1, B2, B3 devono essere sottoposti alla procedura di V.I.A.: si tratta di un procedimento molto simile alla "Fase di verifica" di cui all'art. 10 della stessa L.R. 40.

Questa procedura si differenzia da una V.I.A. perché non contiene la "Fase di valutazione e giudizio di compatibilità ambientale che è descritta più avanti nell'art. 12, e che si conclude con un "provvedimento con cui l'autorità competente rende il giudizio di compatibilità ambientale", che verrà poi pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte.

2. Lo stesso termine di V.A.S., è mutuato da una relazione che accompagna le domande per i fondi strutturali, e che non è una V.I.A. in quanto manca anch'essa di una fase di valutazione e di

giudizio.

La cosiddetta V.A.S. non può quindi in alcun modo sostituire la V.I.A. che, secondo la normativa europea e nazionale prevede che le "informazioni raccolte... debbano essere prese in considerazione nel quadro di una procedura di valutazione" (art. 8 85/337/CEE), ma, al massimo, può costituirne la fase iniziale.

Il legislatore nazionale ha compreso ed accettato queste obiezioni: nella legge 285 del 9 ottobre 2000, che disciplina definitivamente gli interventi per i Giochi olimpici del 2006, all'art. 1, è detto che la Giunta Regionale del Piemonte dovrà approvare "la Valutazione di Impatto Ambientale del piano degli interventi, denominata *Valutazione Ambientale Strategica* e che tale valutazione avrà luogo secondo contenuti e procedure definiti dalla Giunta della Regione Piemonte".

Il termine di Valutazione Ambientale Strategica è messo ora in subordine, e si chiarisce che quella che deve essere eseguita è una vera Valutazione di Impatto Ambientale, con una procedura che non può essere riferita a quella che la Regione Piemonte affermava di avere, ma deve essere stabilita con un nuovo provvedimento.

Di conseguenza il 14 dicembre 2000 la Giunta della Regione Piemonte emette un DGR con i contenuti "Minimi" dello Studio di Compatibilità Ambientale che, a dispetto del riferimento fatto all'allegato F della L.R. 40/98, risultano notevolmente cambiati, perlomeno nella formulazione. C'è una differenza sostanziale tra questo quadro legislativo ed il contenuto e la forma dello studio ambientale presentato.

Lo studio si intitola "Valutazione Strategica ex ante del programma delle Olimpiadi invernali 2006", e non comprende le caratteristiche minime della quasi totalità degli interventi. Risultano più o meno sommariamente identificati opere ed interventi per 180 miliardi corrispondenti agli impianti di risalita ed all'innervamento artificiale, mentre restano a livello di pura citazione, privi di planimetrie e di dati fisici i restanti interventi per 2300 miliardi, corrispondenti al 92 % del totale, comprendente, tra l'altro, gli impianti per il bob e lo slittino, il salto, il fondo, il biathlon, le sistemazioni di piste, i *palazzi* del ghiaccio, i villaggi olimpici principali e secondari, ed i villaggi per i media, nonché tutta la viabilità che è indicata perlopiù su grande scala (nonostante alcuni interventi sulle infrastrutture riprendano progetti già presenti in occasione dei Mondiali di Sestriere del 1997 che erano stati bocciati per il parere contrario della Soprintendenza).

Il titolo ed il testo dello studio presentato dal Comitato per l'Organizzazione dei XX Giochi Olimpici Invernali, fanno credere ad una procedura che qui compie un primo passo di valutazione, ma la legge 285/2000 prevede esplicitamente un solo momento di valutazione e di approvazione.

Non esiste una fase di verifica che deve scegliere cosa inviare alla VIA, ma è tutto l'insieme, cioè il piano complessivo delle opere e degli interventi, che, per volontà del legislatore nazionale, è da sottoporre a VIA secondo i modi specificati.

A togliere ogni dubbio lo stesso DGR del 14 dicembre 2000 si intitola "Procedure e contenuti per la Valutazione di Impatto Ambientale del piano degli interventi per i giochi olimpici invernali Torino 2006" Adozione ai sensi dell'art. 1 della L. 285/2000.

Ed infatti, la procedura adottata, con il deposito di copie degli elaborati presso Comuni e Provincia, e la pubblicazione del deposito stesso su due quotidiani, sono tipiche della VIA.

Emerge quindi la indubitabile volontà del legislatore di applicare la VIA ed arrivare al giudizio relativo, e parallelamente, **la impossibilità di applicare una procedura di valutazione ad un piano di interventi di cui il 95 % non è descritto nello studio**, e pertanto non è conosciuto

all'organo di valutazione e soprattutto ai cittadini, la cui informazione è il primo e più importante contenuto della VIA stessa secondo la legislazione comunitaria e nazionale.

Non vengono nemmeno rispettate le prescrizioni del DGR del 14 dicembre 2000 che chiedono che "venga esaminata la incidenza del piano complessivo e delle singole opere od interventi" ecc.

La omissione è tanto più grave perché alcuni progetti, come i villaggi con oltre 300 posti letto, rientrano tra quelli per cui la verifica progettuale per la destinazione alla VIA sarebbe comunque obbligatoria.

Quasi tutto lo studio è un rincorrersi di questioni metodologiche il cui interesse non può prescindere dal fatto fondamentale di conoscere i contenuti di massima dei progetti e degli interventi che ne sono oggetto. Rispetto al Dossier di Candidatura la maggior parte dei progetti risulterebbe variata, ma non è detto come sarà la tipologia dei nuovi, né è data conferma dei parametri essenziali relativi a volumi e superfici. Va comunque notato che, anche in caso di coincidenza, il Dossier di candidatura non può essere acquisito come informazione ai cittadini, non avendo avuto le forme di pubblicità previste dalla normativa sulla VIA.

Quasi totalmente assente è anche il quadro di riferimento ambientale, tranne la parte relativa ai prelievi idrici per l'innevamento artificiale, ai consumi energetici e ad alcuni sintetici dati urbanistici. Si può stimare che lo Studio ignori l'ottanta per cento di questo aspetto, tra cui elementi macroscopici come l'assenza di un sistema di depuratori delle acque o il fatto che nel 2006 la Dora Riparia, che scorre al centro dell'Alta Val di Susa, sarà prelevata al 95% da un nuovo enorme impianto idroelettrico in costruzione presso Oulx, con tutte le conseguenze relative.

Per tutti questi motivi **si chiede di respingere lo studio sul piano degli interventi presentato dal Comitato per l'Organizzazione dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006**, in quanto una eventuale approvazione sarebbe illegittima, perché lo studio non ha i requisiti minimi per poter essere sottoposto ad una Valutazione di Impatto Ambientale, quale è stata indubitabilmente chiesta dalla L. 285/2000 e quale dovrebbe essere comunque applicata ad alcuni interventi, secondo la normativa vigente in materia.

Anche tenendo conto che, per sua affermazione stessa (Impostazione metodologica, pag. 4) "La fattibilità del P.O. è la fattibilità di tutte le azioni e gli interventi previsti dal Dossier" e che quindi tutte le azioni previste, si sommano ai fini della VIA.

Sullo studio di valutazione ambientale strategica ex Ante

Oltre le osservazioni sostanziali prima espresse, si entra comunque qui nel merito di quanto attiene lo studio di V.A.S.

1. OSSERVAZIONI DI METODO

Prima di illustrare le considerazioni puntuali sulle indicazioni della V.A.S. si evidenziano, senza pretese di esaustività, alcune questioni di metodo.

Nell'esaminare lo studio di V.A.S. la prima impressione è quella di dovere rintracciare al suo interno i contenuti e le previsioni del P.O. che diversamente non sono visionabili (il P.O. non è oggetto di esplicita pubblicazione).

Conseguentemente non è chiaro se le osservazioni da presentarsi riguardano gli interventi olimpici o la metodologia di valutazione su tali interventi effettuata dalla V.A.S..

Si ravvisa una sostanziale assenza di dati sulla situazione in atto riferita ai vari aspetti (sistemi di smaltimento rifiuti, qualità dell'aria, ecc.) e di indicazioni sulle attuali situazioni di criticità. Tale assenza riguardano anche i dati sugli effetti del P.O. (volumetrie aggiuntive, boschi e vegetazione interessati da trasformazioni, ecc).

Per esempio mancano le rappresentazioni (es. grafiche) dell'impiantistica principale (bob, trampolino, sci nordico, gli impianti di Torino) e delle sue relazioni funzionali e percettive con il contesto territoriale.

La fase conoscitiva del territorio come sistema - fase che necessariamente si dovrebbe sviluppare per permettere la successiva fase progettuale - se per alcune questioni risulta più approfondita (es. fabbisogno idrico) per alta criticità è pressoché inesistente. In specifico nulla si evince relativamente alla congruenza del P.O. con un o strumento di governo territoriale di importanza fondamentale, qual è il Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino del Po (adottato due anni or sono, e attualmente in fase di approvazione).

La consistenza e la vastità degli interventi vuole, come presupposto indispensabile i dovuti approfondimenti su aspetti geologici e geomorfologici, con l'individuazione di aree a rischio attivo e passivo; occorre quindi che la V.A.S. colmi questa lacuna, considerando il P.A.I. come strumento fondamentale di riferimento per ogni intervento sul territorio montano.

A fronte di ben definiti interventi complessi (comunque scarsamente documentati in termini fisici, dimensionali, tipologici, percettivi) dei quali è nota la localizzazione e rispetto ai quali vengono elencate alcune categorie di impatti, le indicazioni di mitigazioni e compensazioni (es. tutela della biodiversità, valorizzazione paesistica) appaiono formulate in modo generico e soprattutto non esplicitamente relazionate agli effetti e impatti di quegli specifici interventi del P.O.. **Si direbbe che il bilancio *impatto-mitigazione (e/o compensazione)* non sia redatto avendo per riferimento uno specifico ambito territoriale** (es. il bilancio ambientale di Sestriere e di Pragelato).

Oppure la VAS dovrebbe chiarire se gli effetti incompiuti della valutazione verranno risolti all'interno di successive eventuali (ed auspicabili) procedure di VIA.

Rispetto al rapporto VAS - VIA (rapporto gerarchico-piramidale, complementare, sussidiario) il presente studio non sembra fornire indicazioni utili, per cui non è chiaro se la genericità della VAS e le sue omissioni saranno compensate dalla determinazione delle VIA.

Sembra non trattato il problema dei costi e sostenibilità della gestione futura degli impianti e del dominio sciabile incrementato.

E' pressoché ignorato il problema delle acque reflue.

Fra le raccomandazioni e le iniziative di mitigazione si indica il contenimento delle implementazioni residenziali dei p.r.g.c.; **occorre tuttavia che la VAS indichi modalità certe per prescrivere e poi controllare queste indicazioni.**

Relativamente al problema della ricettività non è esplicitato, in nessuno dei documenti facenti parte della VAS, quali siano gli interventi previsti.

Abbiamo ricevuto da Toroc, in seguito a nostra specifica richiesta, il giorno 20/03, una tabella dalla quale si evince che:

- nell'Area 2 (Susa, Sauze, Bardonecchia) si dovranno ospitare **3.990 persone**: dal volume 2 della VAS cap 2.2.4 si evince che 500 persone saranno ospitate nell'ex Colonia Medail e **le altre 3490 persone dove alloggeranno? Nulla si dice** e nessuna valutazione sulle conseguenze ambientali è stata

effettuata.

- nell'Area 3 (Cesana, Claviere, Sestriere, Pragelato, Torre Pellice) si dovranno ospitare 5.020 persone: del volume 2 della VAS, cap. 2.2.4, si evince che 1.500 persone saranno ospitate in un villaggio olimpico, senza chiarire dove esso sarà realizzato.

Il 14/03, durante la riunione della consulta ambientale e/o Toroc, in seguito a domande di alcuni nostri esponenti avanzate nella riunione del 9/3, è stato comunicato (si veda il Verbale) che un villaggio olimpico per 1.500 persone sarà realizzato proprio nell'area interessata da un PEC approvato nel 1996 di 118.000 me. (già realizzato per 30.000 me. in occasione dei mondiali di sci): nessuno, però, dice dove sia questo villaggio, né dove si costruiranno gli altri 88000 me e, quindi, nessuno ne ha valutato l'impatto; e dove saranno ospitate **le altre 3.520** persone! !

In conclusione:

Ad oggi non esiste un programma relativo ai luoghi in cui si prevede di ospitare gli atleti ed accompagnatori; e quindi, ad oggi, non esiste una valutazione sugli impatti ambientali delle nuove edificazioni che si effettueranno.

Relativamente alla problematica della mobilità, manca completamente la valutazione circa un interlocutore essenziale - Le Ferrovie dello Stato - a cui chiedere un **potenziamento e razionalizzazione dei collegamenti** e delle frequenze verso la Valle di Susa, in una logica di utilizzo che sani le attuali inadeguatezze, senza prefigurare "scenari" legati all' A.V.

Manca un obiettivo chiaro di strategia "integrata" e non si va oltre alle previsioni già contenute nel P.O.T. e nel Piano dei trasporti. Quando invece occorre una chiara indicazione che **porti a privilegiare l'interscambio e l'intermodalità**, tanto su territorio "Vasto", quanto relativamente alla città. Relativamente a questo nodo irrisolto del sistema delle mobilità (che senza tale valenza non è un "sistema"!) basti pensare alla politica ad oggi perseguita a Torino, "elusiva" rispetto ai parcheggi "esterni" che intercettino il traffico in entrata, ed "invasiva" per quanto concerne i parcheggi centrali, attrattori di traffico e compromettenti talora la qualità dell'habitat.

2. OSSERVAZIONI PUNTUALI

2.1 - Pragelato

Manca una illustrazione complessiva e una conseguente valutazione organica dell'ambito territoriale costituito dal trampolino, dalle strutture a servizio delle gare di sci nordico dalla variante viabilistica con le connessioni con gli impianti, dai parcheggi, dall'asta fluviale da sistemare e porre in sicurezza e dagli elementi di versante.

Trampolini per il salto

Premesso che:

- Le Associazioni scriventi fin dalla prima stesura del dossier olimpico sulle opere da realizzarsi per Torino 2006 avevano perseguito la linea di evitare la costruzione del manufatto sia nel luogo prescelto che altrove, sollecitando attraverso gli organismi di coordinamento la ricerca di soluzioni alternative,
- **si proponeva in tal senso l'opportunità di far svolgere le gare su strutture preesistenti in Italia o comunque in località alpine non distanti** (vedi Albertville),

- altri siti candidati avevano nel loro dossier prospettato soluzioni simili a quella del punto precedente.

Dopo lettura dell'ex-ante VAS emergono le seguenti considerazioni.

- L'arretramento della pista con scavo del versante (trinceramento) è soluzione da evitarsi a causa delle grandi quantità di smarino difficilmente ricollocabile in zona, del danno ambientale permanente e dei connessi problemi di stabilità del versante.
- **Tutti i progetti comportano soluzioni necessariamente ad alto impatto paesaggistico**, impossibile da mitigarsi. Prigelato, comune visivamente in una sorta di "isolamento naturale" (cfr. ex-ante VAS), è posto in tenitori vincolati dalle leggi di tutela sul paesaggio. **Convince pertanto assai poco l'ipotesi di trasformare la struttura del salto in un simbolo olimpico**, soprattutto considerando che il paese già si fregia di squalificanti e fuori luogo colossi edilizi sorti per furori da seconda casa e cemento.

Inoltre il necessario disboscamento (circa 3.000 larici avevamo considerato deve essere eliminati) comporta un irreversibile pregiudizio alla qualità ambientale.

- L'impatto sulla fauna è definito puntualmente nel VAS ex-ante. Non può essere considerato tuttavia lieve a fronte di alcune considerazioni: il trampolino troverà collocazione in un'area naturale a quota tale da interessare il paesaggio e le attività di ungulati nella stagione invernale: le caratteristiche di costruzione potrebbero tradursi in un forte ostacolo alla connessione degli ecosistemi, il crescente inurbamento dell'imbocco della Val Tronca, la frequentazione degli abitati di Borgata e Sestriere (elevato inquinamento luminoso invernale), la presenza sul versante più assolato della SS 23 e di ambienti antropici (agroecosistemi montani) fanno della zona designata un importante corridoio faunistico invernale, l'unico facilmente praticabile, tra Val Tronca ed altre zone non antropizzate. **L'isolamento ecologico** (quantomeno durante la stagione fredda) **di aree protette oltre che in contraddizione con le finalità istitutive di queste, non può che esser pernicioso**, tanto più in un parco come la Val Tronca ai cui confini vanno accrescendosi le popolazioni di cinghiale (è previsto un piano di abbattimento) e nel quale la ricomparsa di un forte predatore quale il lupo è ormai certa.
- **La struttura di arrivo verrebbe a farsi in alveo del torrente Chisone** con un aggravio delle problematiche ecologiche ed ambientali.
- L'impianto sportivo in sé, sebbene funzionale allo svolgimento delle olimpiadi, non potrà realisticamente mai costituire un'attrattiva turistica data la rischiosità e la specializzazione della disciplina del salto. Il mantenimento della struttura per attività agonistiche (allenamenti e gare) prevede, sulla base dei dati dell'unica struttura presente in Italia, **bilanci costantemente in passivo**. L'ipotesi di un utilizzo estivo richiede nuovi investimenti, ancor più difficilmente recuperabili dato lo scarsissimo richiamo di gare su sintetico. Funzioni di "avviamento al salto" per giovani atleti sono da escludersi date le proporzioni professionistiche dell'impianto, e quindi si renderebbe necessaria la costruzione di altri due trampolini (principianti ed intermedio) con impatti ambientali e paesaggistici rovinosi.
- **E' altissimo il rischio di degrado fisico post-evento del manufatto** con conseguente coinvolgimento di tutto il territorio collegato e rovina ulteriore del paesaggio.
- Preoccupazioni notevoli sono inoltre esprimibili per le captazioni dal torrente Mendie, per le opere nell'alveo del torrente Chisone e per l'utilizzo di acque con contaminazioni fecali per produrre neve artificiale (rischi sanitari e di inquinamento genetico della componente batterica del suolo montano).

- Il ritorno di immagine "sportivo" con questi costi ambientali ed economici appare evidentemente inferiore a quello di una buona e più economica campagna pubblicitaria.

Pertanto si ritiene, fermo restando la scelta del luogo di costruzione (e che comunque in qualsiasi ambiente alpino un'opera del genere troverebbe difficilmente collocazione), che:

- La soluzione maggiormente ponderata sia dunque quella di una struttura provvisoria, realizzata evitando ogni sbancamento o movimento di terra superfluo da rimuoversi al termine del periodo olimpico e a cui far seguire la completa rinaturalizzazione dell'area. Ciò consentirebbe di evitare impianti di captazione in alveo.
- Eventuali fondi disponibili per il ripianamento dei bisogni di un'ipotetica gestione possano essere utilizzati per potenziare strutture e compatibilità ambientale dell'altro impianto che già esiste in Italia.

Seggiovia Pattemouche-Miandetta

Relativamente alla costruzione della nuova seggiovia bipista in due tronconi (denominazione R12), si rileva come:

- un collegamento tra la zona di Pragelato e Sestriere col suo dominio sciabile sarebbe assai importante per l'offerta turistica della prima località, funzionando da volano per una crescita economica;
- un attestamento in Pragelato avrebbe la positività di limitare la salita al colle di mezzi privati nei periodi di punta, ma considerando, di conseguenza che nello studio è elencata tra gli interventi non necessari allo svolgimento dei giochi olimpici **l'intervento è localizzato all'imbocco di una valle di particolare interesse naturalistico e protetta** (Parco Regionale della Val Troncea);
- è prevedibile, nel contesto ambientale, una elevata nocività causata dalla concentrazione nella predetta zona di autoveicoli e turisti;
- l'impatto paesaggistico sarebbe notevole;
- il luogo designato presenta alta sensibilità ambientale dal punto di vista botanico e soprattutto faunistico, in particolare sarebbe decisamente grave ed irreparabile, andando ad incidere su uno dei pochi siti di riproduzione del Gallo forcelle, specie minacciata di estinzione;
- la seggiovia, in caso di scarsità di innevamento, non risolverebbe del tutto i problemi di collegamento non dipartendosi dal centro cittadino (potrebbe quindi incentivare l'utilizzo di auto private), né pare l'ipotesi energeticamente più appropriata non potendosi adeguare a differenti flussi di pubblico;
- esiste il rischio di grave speculazione edilizia se non nella zona tutelata dal piano paesistico, almeno in quelle contigue e non altrimenti vincolate.

Si ritiene pertanto che la soluzione proposta sia inaccettabile e **che siano indispensabili ulteriori studi di fattibilità**, prevedendo soluzioni alternative che perseguano lo stesso obiettivo di sviluppo della zona.

In particolare, non dovendosi considerare la pista di ritorno come elemento fondamentale per il collegamento di Pragelato con il comprensorio sciistico della Via Lattea, potrebbero essere praticate due soluzioni:

- Un collegamento seggioviario alternativo che preveda andata e ritorno abbandonando l'idea di

una pista di ritorno, ambientalmente troppo onerosa proprio in rapporto alla non necessità di tale opzione. Conseguentemente si dovrebbe prendere in considerazione la rilocalizzazione del progetto su altro versante (quello meno nevoso). Esistono peraltro molteplici possibilità di **utilizzare la tutela ambientale per promuovere il turismo** con effetti ben maggiori di quelli legati ad un breve collegamento sciabile con una località rinomata.

- In relazione alle considerazioni espresse nel V.A.S. ex-ante si potrebbe invece propendere per soluzioni innovative come un sistema di navette ad emissione zero o comunque contenuta (es. biodiesel) consentirebbe di adeguare le corse al numero di utenti e di effettuare servizio estivo, notturno (per ampliare la scelta di luoghi di svago, necessità espressa nel VAS ex-ante e che non necessariamente deve prevederne la costruzione in loco) e di caso di maltempo. L'utilizzo di tali mezzi potrebbe facilmente essere incentivato mediante pacchetti "abbonamento navetta -abbonamento piste + sconti in locali dei due comuni".

In ogni caso il collegamento dovrebbe consentire la mobilità oltre che tra comprensori sciistici anche tra centri cittadini, onde evitare traffico "sportivo", ma pure "da acquisti" o da "svago". Inoltre è necessario prevedere le aree di parcheggio dei veicoli provenienti da Pinerolo a valle degli insediamenti di Pragelato e non in zona Pattemouche, evitando in tal modo inquinamento, traffico e rumore nell'abitato oltreché la congestione dell'accesso al parco e la conseguente compromissione sia della naturalità di questo che della sua correlazione con borgate e centro cittadino. Tale problema riporta a quanto detto sull'intermodalità.

Considerazioni generali

Pragelato, sfruttando la qualità del proprio paesaggio e la vicinanza a diverse aree protette (del parco della Val Tronca è addirittura "porta d'ingresso"), dovrebbe -come sottolineato dalla VAS ex-ante- orientarsi verso un turismo "nature based". Conseguentemente:

- **Sarebbero da evitarsi tutte le opere che possano compromettere lo scenario naturale.** E' necessario rendere profonda l'integrazione tra centro abitato e parco della Val Tronca, evitando invece di assediare l'imbocco con edifici ed impianti (e quindi parcheggi, rumore...). Trampolino e seggiovia potrebbero aggravare tale condizione, ricacciando, fuori da ogni logica ambientale e soprattutto economica, a monte l'area protetta e rendendola un'attrattiva "per appassionati" alla stregua di una pista sciistica.
- Le specie animali rare (ad es. Tetro tetrix) dovrebbero essere maggiormente tutelate (es. tramite vincolo delle aree esterne al parco ove siano presenti) evitando di farne scontrare le necessità convenzionalistiche con lo sviluppo turistico ma anzi facendone simboli della qualità ambientale (come avviene con eccellenti ricadute economiche in altre zone d'Italia) e quindi basando le attrattive del comune proprio su attività ecocompatibili Pragelato ha in sostanza la possibilità di proporsi come "la natura a due passi dal Sestriere".
- Gestioni all'avanguardia per energia, trasporti, consumi-rifiuti, accoglienza dovrebbero divenir priorità dell'amministrazione per costituire poi punti di forza nell'appeal della località.
- Da attivarsi sono forti incentivi per attività sportive diverse e maggiormente compatibili dello sci-discesa (sci di fondo, sci alpinismo, escursionismo con sci o racchette da neve, attività con cani da tiro, pattinaggio su ghiaccio naturale...) e per attività estive -tali da rendere uniforme l'afflusso turistico, unica via sostenibile allo sviluppo economico- legate in primo luogo a parco e cultura locale.
- In tale ottica i citati restauri di 19 borgate rurali non devono creare delle seconde case esclusive ma sviluppare come comunità-esempio l'idea di turismo sostenibile, e ciò attraverso recupero di tecniche costruttive e utilizzo dei criteri della bioedilizia, occupazione continuativa delle case, riduzione dei

consumi, gestione comune delle risorse e dei rifiuti (in riferimento in particolare a riciclaggio, riutilizzo e compostaggio), incremento della vita sociale e della qualità di quella individuale, correlazione con l'ambiente montano circostante (pratica di attività agricole, aumento delle conoscenze naturalistiche individuali) limitazione attenta degli impatti ambientali (es. eliminazione dell'inquinamento luminoso).

2.2 - SESTRIERE

- L'apertura di nuovi tracciati pone interrogativi sulla gestione futura delle piste: infatti molti impianti sono attualmente aperti esclusivamente i fine-settimana. Aprire nuove piste per utilizzarle poi solo alcuni giorni all'anno sembra scelta economicamente ed ecologicamente folle. Dato il difficile ripristino delle condizioni di naturalità in alta quota dovrebbero escludersi tutti gli interventi non strettamente funzionali alle olimpiadi. Eventuali prospettive di aumento dei guadagni dovrebbero vertere su un aumento delle presenze nell'arco della settimana, non nel solo week-end.

Non si può continuare a considerare la neve artificiale un semplice sostituto di quella naturale per le ovvie implicazioni ambientali ed energetiche legate alla sua produzione. Le località sciistiche non possono diventare delle emulazioni in quota di parchi di divertimento dove tutto si possa realizzare con spesa di energia, peraltro valutata solo tramite monetizzazione. Non si può prescindere da dati climatici contestuali che indicano chiaramente la zona di Sestriere-Bardonecchia come la meno piovosa della provincia. La neve artificiale può solamente essere un ripiego nei momenti di crisi, da adottarsi su alcuni tracciati per evitare il collasso della stagione; non può certamente divenire la garanzia di completa sciabilità per ogni armata, con buona pace delle mutazioni climatiche mondiali.

Pertanto eventuali nuovi impianti di innevamento artificiale non dovrebbero essere consentiti eccetto quelli funzionali all'evento olimpico, realizzabili unicamente come strutture provvisorie e rimuovibili.

2.3 - TORRE PELLICE - IL PALAGHIACCIO

Rispetto al palazzo del ghiaccio di Torre Pellice lo studio della V.A.S. appare molto generico e con dati a volte contraddittori (es. entità finanziamento, capienza). Le caratteristiche dimensionali devono essere rapportate all'effettivo utilizzo durante l'evento agonistico (allenamenti o gare) considerando comunque i relativi costi gestionali che dovranno essere sopportati in regime di utilizzo normale.

Si ritiene inoltre che non siano state sufficientemente considerate le implicazioni connesse alla localizzazione proposta (zona Hotel Gilly) e soprattutto non siano state valutate tutte le altre opportunità localizzate attribuibili all'impianto.

In questa sede si propone, come soluzione alternativa a quella indicata dal P.O., la collocazione dell'impianto nell'ambito urbano costituito dalla stazione FF.SS. di Torre Pellice, dalle sue pertinenze funzionali, e dai fabbricati misti produttivi in parziale disuso situate nei lotti adiacenti. Si ritiene opportuno dare fondamento a tale proposta attraverso un confronto fra i costi e benefici genericamente definiti e quindi non ancora quantificati con coerenti parametri, riguardanti le due localizzazioni.

Rispetto alla soluzione "**Hotel Gilly**" del P.O. i punti favorevoli possono risultare:

- disponibilità dell'area in quanto la proprietà è favorevole all'alienazione;
- esistenza di uno studio di fattibilità e di un progetto di massima redatto su indicazione della Provincia di Torino;
- vicinanza all'hotel Gilly;
- collocazione lungo l'asse viario principale della Val Pellice e potenzialmente vicino all'asse di valle.

I punti sfavorevoli possono essere i seguenti:

- lontananza dalla stazione FF.SS. con relativa necessità di navetta o di percorso alternativo alla strada provinciale;
- vicinanza all'ospedale Valdese;
- **cementificazione di un'area verde;**
- lontananza dal centro del paese con il rischio di basse ricadute economiche sugli esercizi pubblici;
- aumento del traffico indotto lungo il tratto urbano di Torre Pellice della strada provinciale;
- scarsa fruibilità pedonale o a mezzo bicicletta dell'impianto;
- area a rischio di esondazione limitato su terrazzo naturale;
- occupazione della più significativa area a destinazione produttiva (artigianale) prevista dal p.r.g.c.

La soluzione "**ambito urbano stazione FF.SS.**" presenta i seguenti punti favorevoli:

- contiguità con la ferrovia, dunque maggiore uso del treno e incentivazione della formula treno-pattini;
- recupero di un'area degradata valorizzando la stazione FF.SS.;
- centralità rispetto al paese per cui;
- vantaggi per gli esercizi commerciali e i bar;
- minor impatto del traffico e maggiore accesso pedonale;
- maggiore richiesta di uso diversificato incentivata dall'accessibilità immediata;
- possibilità di riprendere il progetto dell'ostello nel Filatoio (stabile già esistente);
- possibilità di creare uno spazio per ufficio turistico nei locali della stazione, con annesso bar ristorante;
- possibilità, realizzando la struttura sull'asse ovest-est, di installare sulla copertura dei pannelli solari per la produzione di acqua calda sanitaria o per riscaldamenti;
- vicinanza ad un elevato numero di parcheggi, ivi compresa l'area dell'attuale palaghiaccio

Elementi di criticità possono essere dati dai seguenti aspetti:

- l'area è di proprietà delle FF.SS. per cui occorre un tavolo ai livelli più alti possibili in vista dell'acquisto, o comodato d'uso, o affitto;
- verifica della disponibilità del capannone posto nell'area;
- eccessivo affollamento di una zona centrale in occasione di particolari eventi.

2.4 - PINEROLO

La V.A.S. non evidenzia sufficientemente i caratteri di polo intermodale rivolto verso i diversi assi di mobilità delle valli.

Occorre che vengano esplicitate le implicazioni urbane di tale funzione strategica (aree di scambio e parcheggio,...) e i più circoscritti contenuti urbanistici (rapporto stazione , comprensorio scolastico, arretramento stazione e rifunzionalizzazione volumetrie dismesse,...)

2.5 - IL PROBLEMA DELL'INNEVAMENTO

In riferimento alle operazioni di innevamento artificiale si ritiene che **le ipotesi di aumento di superfici non siano giustificate** se non strettamente funzionali al P.O.

E' ormai riconosciuto che l'ambito dello sviluppo sostenibile dal punto di vista dell'offerta turistica nell'area alpina in questione passa attraverso uno sviluppo temporale più razionale, ovvero limitando le punte massime di affluenza in inverno in concomitanza delle festività e dei finesettimana e creando occasioni più favorevoli con oculate azioni di marketing nei momenti di bassa richiesta.

Non è razionale trovare nel periodo infrasettimanale impianti di risalita utilizzati poco più del 60% della loro potenzialità.

Considerando che la pressione antropica è già certamente ai livelli oltre la tolleranza ambientale, risulta incompatibile l'ipotesi di estendere ulteriormente le offerte di neve attraverso l'apertura di nuove piste e l'aumento della superficie innevata artificialmente.

Poiché l'aumento di superficie innevata artificialmente comporta l'uso di acque captate in loco e stoccate in appositi laghetti, si sottolinea **a tale proposito le varie criticità collegate ed evidenziate dallo studio** stesso.

E' evidente a tale proposito l'incompatibilità delle captazioni sul Chisonetto per il laghetto Anfiteatro e l'utilizzo dei lagherti di Sauze d'Oulx.

Pur in presenza di raccomandazioni non è chiaro l'impatto sull'ambiente di un utilizzo così vasto (+ mq 1.500.000) di superficie innevata artificialmente sia per quanto riguarda l'effetto fisico sul suolo (permanenza per troppo tempo di neve battuta con conseguente mancanza di aerazione del suolo) che per quanto riguarda l'uso di additivi all'acqua (sali e proteine batteriche). A tale riguardo sarebbe utile integrare lo studio con ricerche eseguite sul campo. Non è inoltre escluso che la richiesta turistica di neve nei prossimi decenni non possa diminuire, la V.A.S. accenna ad una tale possibilità ma non approfondisce l'analisi.

3. - PROSPETTIVE GENERALI

Viabilità in Val Chisone

La riduzione di alcuni annosi problemi della rete viaria non elimina il problema di fondo dell'attraversamento dei centri urbani, soprattutto in relazione alla totale assenza di progetti per spostare il trasporto dalla gomma alla rotaia.

L'ultimazione della Torino-Pinerolo e la costruzione di una superstrada tra Pinerolo e Saluzzo renderanno la SS 23 maggiormente appetibile per il traffico pesante. **Saranno pertanto necessari interventi di limitazione a tutela** dei residenti in valle.

In tale quadro risulta necessario ridurre drasticamente il trasporto automobilistico privato.

Necessario quindi **l'intermodalità a Pinerolo** con adozione di mezzi specificamente studiati per accogliere comodamente anche passeggeri con bagaglio ingombrante. Data la necessaria frequenza di corse tali mezzi dovranno essere particolarmente poco (o nulla) inquinanti e silenziosi.

Impensabile è spezzare il collegamento Pinerolo-Sestriere in due o più tronconi o non garantire corse notturne. Al fine di ridurre anche il traffico residente non devono essere create due tipologie di trasporto locale-turistico con utilizzo di vetture differenti per velocità e comodità.

Indispensabile garantire l'intermodalità anche per il traffico automobilistico in arrivo a Pinerolo.

Sarebbe possibile realizzare un'area di scambio con parcheggio custodito (a pagamento) nel comune di Porte, il più svantaggiato sia dall'attuale traffico sia dalle opere di viabilità connesse al P.O. e che così potrebbe trarre quanto meno benefici economici.

Naturalmente tali iniziative andrebbero accompagnate da un'adeguata politica (divieti e tasse) di disincentivo all'uso delle autovetture.

Sostenibilità dello sci di discesa

Interessante sarebbe informare la popolazione a riguardo dei consumi energetici legati alla gestione delle strutture per sci-discesa.

In tal senso come da V.A.S. ex-ante potrebbero decidersi campagne di formazione; particolarmente opportuna parrebbe un'analisi dei costi energetici tramite indicatori energetici e studio dell'impronta ecologica del comprensorio olimpico.

Torino

Per quanto concerne l'impiantistica prevista in Città - sulla quale per altro non c'è ancora chiarezza circa le localizzazioni puntuali - un intervento "compensativo" sarebbe il garantire strutture e attrezzature realmente **necessarie allo sport di base**.

Relativamente al Palazzetto per Velocità su ghiaccio rimane l'aleatorietà del dimensionamento e di un realistico uso post- olimpico.

Relativamente ai Villaggi Atleti e Media manca un'ipotesi di riutilizzo di cui siano chiari i meccanismi - anche economici - che permettano realmente una destinazione a servizio dei poli universitari e ospedalieri.

Su Torino poi grava una pesante cantieristica specie per le **grandi opere infrastrutturali** - di cui

non è chiaro lo scenario di "**compatibilità**" con il quotidiano. Su questo alla V.A.S. andava chiesto un approfondimento specifico che connettesse la tempistica dei vari cantieri e individuasse le alternative a livello di viabilità, di servizi "compensativi", e garantisse il rispetto e tutela del verde pubblico, e che ancora portasse ad una verifica della sicurezza necessaria alla compatibilità tra cantieri. Relativamente a ciò particolarmente problematica risulterà la cantieristica afferente all'area del Lingotto e dei "Mercati generali". Si chiede quindi che in ambito di valutazione di impatto ben si consideri l'indispensabile "tutela" della qualità di vita dei cittadini da qui al 2006; ed ancora si operi per garantire alla Città l'indispensabile riequilibrio dei servizi, posti i fabbisogni pregressi.

Relativamente alla mobilità in area urbana si rimanda a quanto detto al punto "Osservazioni di metodo", e specificatamente per quanto attiene l'indispensabile intercettazione del traffico privato in "entrata".

4. - PROPOSTA

Letto e considerato che:

- lo studio di V.A.S. dedica un ampio capitolo agli obiettivi integrati di qualità ambientale, ponendoli centralmente nel processo di V.A.S. e definendo obblighi o raccomandazioni per il processo progettuale.
- il cap. 5 del V.A.S. ex-ante comprende un lungo elenco di mitigazioni (in fase di progetto, di realizzazione e di gestione) volte a ridurre l'impatto degli interventi sull'ambiente
- l'elenco di cui sopra è condizione minima affinché le ferite procurate al territorio non divengano gravi problemi ambientali;
- in relazione all'eccezionalità dell'evento le opere dovranno essere concluse, comunque ed inderogabilmente, nei tempi programmati, in tali situazioni divenendo così prioritaria la realizzazione dell'opera a scapito di qualsiasi altro intervento non funzionale a questa;
- le associazioni a tutela dell'ambiente hanno sempre trovato disattese le opere di mitigazione a carattere ambientale (es. casi di piste o centrali idroelettriche);
- Il programma olimpico è supportato da finanziamento pubblico per 1530 miliardi interamente rivolto alla realizzazione delle opere.
- nell'ex-ante V.A.S. si evidenzia la necessità di definire precisamente uno scorporo dello stanziato da utilizzarsi esclusivamente per opere di carattere ambientale e di ripristino;
- esiste il serio pericolo di ritrovarci il giorno dopo la chiusura dei giochi con molti lavori di natura ambientale da eseguire e le caSse vuote.

Si auspica che le raccomandazioni inserite nell'ex-ante V.A.S. **trovino dignità di prescrizione da parte degli Organismi autorizzarvi all'eseguimento dei lavori e si richiede che:**

- si possa individuare un organismo interdisciplinare a cui vengano ammesse anche le associazioni ambientaliste con facoltà di controllo sull'intero processo di realizzazione degli interventi anche dopo l'evento olimpico;
- venga seriamente presa in considerazione la possibilità di costituire un fondo ambientale attingendo al finanziamento statale. Tale fondo assumerebbe un carattere di garanzia per lavori

prescritti e non eseguiti. Al fondo inoltre si potrebbe attingere nella fase di gestione immediatamente post-olimpica (i lavori di inerbamento di piste e scavi e la rinaturalizzazione di aree compromesse dai lavori o dalle strutture non termina certamente con i giochi olimpici); l'utilizzo del fondo venga concordato col sopra citato organismo interdisciplinare.

Per:

ItaliaNostra Maria Teresa Roli

Legambiente Vanda Bonardo

Pro Natura Fabio Balocco

WWF Fabio Porcari