

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

della Proposta di deliberazione di iniziativa popolare sul traforo di Montenavale

Fin dalla stesura del primo “progetto di massima” del Traforo di Montenavale del 1987, centinaia di cittadini sensibili alla salvaguardia della salute e dell’ambiente e associazioni diverse firmarono petizioni e diedero vita a varie iniziative, culminate nella costituzione del “*Comitato Cittadino contro il Traforo di Montenavale*” e nella presentazione al Sindaco e ai Consiglieri Comunali del documento “**Trafofo di Montenavale: Le ragioni del no**”, il 21 ottobre 1991 (**allegato 1**).

La vasta mobilitazione portò ad un dibattito aperto e proficuo che, il 5 febbraio 1992, si concluse con l’approvazione con voto unanime da parte del Consiglio Comunale di una Mozione che richiedeva “*la definizione di soluzioni alternative al traforo di Montenavale tenendo conto delle problematiche ambientali connesse*”. (**allegato 2**).

In occasione della redazione del PRG del 2000, il Comitato presentò una Osservazione sottoscritta da 713 cittadini che richiedeva l’eliminazione del traforo dalle tavole di Piano; l’Osservazione tuttavia non venne accolta con motivazioni che richiamavano il valore non prescrittivo del documento di Piano (**allegato 3**).

Nel dibattito che accompagnò la redazione del PRG del 2000, l’allora sindaco Fiorenzo Grijuela ebbe ad affermare, nel corso di un incontro pubblico, che il Comitato “*sollevava aria fritta*” perché i soldi per la realizzazione del traforo non ci sarebbero mai stati.

Ciò nonostante, l’Amministrazione Grijuela si adoperò affinché la Provincia di Torino redigesse un Progetto Preliminare. Per conoscerne i contenuti, nel settembre del 2007 il Comitato riuscì, dopo numerosi tentativi, ad ottenere un incontro con l’allora assessore all’Assetto del Territorio Alberto Redolfi, il quale sostenne l’esistenza di un progetto alternativo al traforo, che sarebbe risultato di maggiore impatto ambientale dello stesso. Questo documento fu richiesto e sollecitato dal Comitato anche attraverso l’assessore Giovanna Codato, senza alcun esito fino a luglio 2009.

Potendo ora finalmente prendere visione degli elaborati del Progetto Preliminare del Traforo di Montenavale, approvato dalla Provincia di Torino il 3/4/2007, si nota che:

- Nel Documento “*Studio del Traffico*” commissionato dalla Provincia alla società IRTECO si citano (pag. 42) anche le alternative (non documentate e presumibilmente meno onerose):
  - 9. *alternativa media al traforo di Montenavale, dal nuovo svincolo della SS 565 nei pressi del Bio Industry Park fino all’intersezione con la Tangenziale del III Ponte nei pressi dell’interconnessione con la A4/A5;*
  - 10. *alternativa bassa al traforo di Montenavale, dal nuovo svincolo della SS 565 nei pressi del Bio Industry Park fino all’intersezione della SS 26 con la SP 82 a Sud dell’interconnessione con la A4/A5;*
  - 13. [la numerazione corretta dovrebbe essere 11] *nuovo svincolo dell’interconnessione tra A4 ed A5 nei pressi della Tangenziale del III Ponte, in alternativa all’attuale casello di Albiano;*

Queste alternative vengono ignorate perchè non rispettano la pregiudiziale di prevedere “*il traforo in progetto, senza modifiche ai caselli autostradali esistenti*”;

- Nel Documento “*Check List – Fase di verifica*” alla sezione A, Alternative progettuali, punto a.6. (pag. 6) si afferma che “*per il progetto in oggetto, trattandosi di un progetto di rilevanza strategica, non sono state valutate a questo livello, alternative di tracciato, in quanto tali studi si intendono come già stati fatti, negli ultimi 20 anni, a livello di pianificazione regionale, provinciale e comunale*”.

È lecito dubitare che esista alcuno studio della Provincia di Torino approfondito ed esauriente di tracciati alternativi o di ipotesi di soluzioni diverse dal progetto di traforo per la connessione tra le ex strade statali 565, 228 e 26, e tanto meno soluzioni per ottenere che l'attraversamento in direzione est-ovest non abbia effetti di congestione del traffico nella Città di Ivrea.

Tutto ciò premesso, la Proposta di deliberazione di iniziativa popolare sottoposta all'approvazione del Consiglio Comunale sottolinea che il traforo porterebbe nella popolosa area intorno a via Torino un traffico di attraversamento a lunga percorrenza che provocherebbe un grave peggioramento della qualità dell'aria, nonché un considerevole aumento dell'inquinamento acustico, solo parzialmente mitigato dalla prevista adozione di barriere antirumore.

Analoga situazione verrebbe creata sul lato ovest del traforo, in Comune di Banchette al confine di Pavone, in un'area anch'essa densamente abitata, dove oltre tutto i ventilatori dovrebbero convogliare i gas di scarico.

Anche le abitazioni sulla collina, inoltre, potrebbero dover subire la presenza di camini di sfiato dei fumi.

Ad Ivrea la situazione per quanto riguarda l'inquinamento provocato dal traffico automobilistico è già fortemente compromessa, come segnalato anche dalla stampa cittadina (vedi articolo Sentinella del Canavese del 22/1/2009 - **allegato 4**) che riporta dati della stazione di rilevamento di Ivrea, situata in luogo non distante dal previsto imbocco del tunnel.

Proprio in tale zona, il popoloso quartiere di San Grato, si riverserebbe un prevedibile aumento di traffico automobilistico urbano, forzato a raggiungere le destinazioni a est della Città a causa della eliminazione dell'accesso al viadotto XXV Aprile su via Torino.

I cittadini residenti alla Sacca, a San Grato e a Bellavista, infatti, per raggiungere la zona est di Ivrea sarebbero costretti di portarsi a sud, fino all'accesso di San Bernardo all'asse distributore, oppure a percorrere l'anello rotatorio, seguendo il tragitto più breve, ma aumentando in tal modo sia il traffico nel centro di Ivrea che l'inquinamento atmosferico.

Un'ulteriore conseguenza sarebbe l'eliminazione del collegamento con il Movicentro e l'area ex-Montefibre del servizio di autobus urbani (circolare A).

La soluzione alternativa, rappresentata dalla realizzazione di un nuovo accesso all'asse distributore in corrispondenza di Canton Carasso disegnata nel PRG vigente, non solo non è prevista come opera accessoria nel Progetto Preliminare del traforo, ma appare di difficilissima attuazione visto che i costi dovrebbero essere interamente a carico della Città di Ivrea.

A questo proposito, va sottolineato che il Progetto Preliminare in oggetto non prevede neppure il raddoppio del terzo ponte sulla Dora Baltea. Di conseguenza, l'eventuale realizzazione del tunnel provocherebbe un intasamento e l'aumento delle code, già oggi costanti, delle autovetture che per immettersi sul ponte devono dare la precedenza a quelle provenienti da sud. È facile prevedere che le code, nelle ore più trafficate, possano giungere fino allo sbocco del traforo.

Non va inoltre dimenticato l'impatto che avrebbero i lavori di costruzione del tunnel. Il Progetto Preliminare, infatti, prevede l'abbattimento del viadotto esistente sulla ferrovia e su stradale Torino e la sua sostituzione con un nuovo viadotto di carreggiata doppia rispetto all'attuale. Ciò comporterebbe, oltre all'abbattimento di due edifici privati (da espropriare – procedura non sempre indolore) l'eliminazione per anni dei due parcheggi (uno di recentissima realizzazione) sotto l'attuale viadotto.

Insieme al traffico di mezzi pesanti per l'asporto del materiale di risulta dello scavo, che logicamente coinvolgerebbe anche i Comuni adiacenti, è del tutto evidente che la fase di cantiere provocherebbe problemi enormi al traffico cittadino.

Ancora in relazione alla fase di cantiere, va sottolineato che l'utilizzo di esplosivo per la realizzazione della galleria, scelta forzata dalle caratteristiche della roccia, fa permanere le ben note preoccupazioni relative alle vibrazioni che subirebbero le abitazioni sulla collina e zone adiacenti.

La diorite non solo è una delle formazioni rocciose più dure e tenaci esistenti, ma ha la caratteristica peculiare di trasmettere le sollecitazioni ricevute quasi senza attenuazione. Edifici anche ad una certa distanza dallo scavo (ad esempio via Rosselli, via Torino, canton Vigna, canton Vesco a Ivrea; via Pavone, via Monte Bidasio a Banchette; via Circonvallazione, largo Europa a Pavone) sarebbero sottoposti ad un elevato numero di piccoli terremoti che non possono non provocare lesioni, più o meno gravi, degli edifici stessi.

I modelli teorici più volte descritti dai tecnici che si sono cimentati nella progettazione del traforo di Montenavale non hanno mai potuto escludere tale eventualità. Ma soprattutto, sono tutti modelli teorici, in quanto nessuno ha potuto verificare il comportamento della roccia dioritica alle sollecitazioni delle volate di esplosivo in galleria.

Un'altra caratteristica dell'ammasso dioritico-kinzigitico di Montenavale è la presenza di numerose fratture variamente orientate. Si tratta, in genere, di fessurazioni aventi una spaziatura media di 30 cm le cui discontinuità sono a volte saldate da filoni di quarzo e/o di epidoto.

A volte queste discontinuità non sono affatto saldate e costituiscono, allora, delle vere e proprie vie di scorrimento di acque sotterranee.

Non a caso, numerose abitazioni più antiche sulla collina hanno dei pozzi che forniscono acqua anche nei periodi di siccità. La presenza di acqua non di alimentazione piovana è confermata dal fatto che le colture boschive e prative riescono a sopravvivere ai periodi siccitosi nonostante il fondo roccioso.

Da queste considerazioni deriva la preoccupazione, espressa nella Proposta di deliberazione di iniziativa popolare, che i lavori di scavo interessino le vene acquifere della collina, compromettendo l'equilibrio idrogeologico della stessa. Questa preoccupazione non è scongiurabile per quanti carotaggi possano essere fatti.

In relazione ai costi dell'opera, va comunque sottolineato che essi appaiono, pur se elevatissimi, del tutto sottostimati. I 54.950.000 € di costo stimato di tunnel e nuovo viadotto su stradale Torino (al quale vanno aggiunti altri 10.000.000 € per il 2° lotto della sopraelevata sulla rotonda di Banchette) non appaiono proporzionati alla stima che era stata fatta nel 1987 (20 anni prima) nel progetto di massima approvato allora dal Consiglio Comunale di Ivrea, che indicava un costo di 86 miliardi di lire, corrispondenti ad oltre 44 milioni di €.

L'incremento del solo 25% tra il costo stimato nel 1987 e quello del 2007 appare non congruo: a titolo di esempio, dalla tabella ISTAT degli indici generali per Torino del costo di costruzione fabbricati si ricava, estrapolando gli ultimi anni, che l'incremento 1987 - 2007 è pari all'85,5 %.

Proprio la vicenda del 1987 suffraga la considerazione che ben difficilmente l'opera potrà ottenere il finanziamento. Già allora il progetto di massima, pagato dall'Amministrazione Comunale di Ivrea, era stato passato all'ANAS affinché fosse redatto il progetto esecutivo e l'opera venisse realizzata. Ma nei 5 anni intercorsi tra l'approvazione del progetto e il citato pronunciamento del Consiglio Comunale nel 1992, lo stesso era rimasto nei cassetti in quanto non erano stati trovati i finanziamenti ad un'opera tanto costosa.

Una ulteriore considerazione contenuta nella Proposta di deliberazione riguarda il ruolo che dovrebbe assumere il mobility manager, figura di prossima istituzione da parte della Amministrazione Comunale, che dovrebbe implementare un piano della mobilità sostenibile di area, inteso come somma delle azioni che vanno dalle questioni ambientali, al traffico, ai trasporti pubblici, alla mobilità delle merci, alla sicurezza stradale, alla ciclopedonalità, che definisca linee

strategiche generali di riordino e sviluppo della mobilità per gli anni a venire, da tradursi in interventi e azioni per la risoluzione dei nodi critici.

Compito del mobility manager dovrebbe essere lo sviluppo di un piano che ambisca ad un'omogeneizzazione delle velocità di spostamento; ad un aumento della sicurezza della circolazione; all'attribuzione dello spazio disponibile sulla rete stradale ai diversi modi di spostamento (inclusa la pedonalità) in funzione dello spazio occupato, alla riduzione dell'inquinamento e dei consumi energetici generati.

Un approccio del tutto diverso da quello che intende la soluzione dei problemi di mobilità affidati unicamente alla creazione di nuove strade!

I promotori della raccolta firme ritengono inaccettabile che le opere pubbliche, siano esse grandi o piccole, si realizzino senza la dovuta trasparenza e senza la partecipazione dei cittadini alle scelte che li riguardano, soprattutto quando è in gioco la salvaguardia della salute e la tutela del nostro territorio.

Considerata l'assenza di informazioni recenti, non solo alla cittadinanza ma anche alle Commissioni Consiliari Ambiente e Assetto del Territorio, l'importanza, la delicatezza e il forte impatto ambientale, il costo altissimo dell'opera (anche a fronte degli imprevisti che la struttura geomorfologica della collina di Montenavale comporta), e l'affermarsi di più attuali e ormai consolidati indirizzi urbanistici in materia di viabilità, i promotori della Proposta di deliberazione di iniziativa popolare, ritengono indispensabile che l'Amministrazione cittadina, nella persona del Sindaco, si attivi urgentemente e formulano due ipotesi:

- nel caso esistano studi di fattibilità di soluzioni alternative al traforo di Montenavale, affinché essi siano acquisiti e messi a disposizione sia dei consiglieri comunali, sia di tutti i cittadini.
- nel caso, invece, tali studi non esistessero, o comunque risultassero palesemente inadeguati o superati dall'evolversi della situazione economica e sociale del territorio, si propone di dare mandato al Sindaco affinché venga richiesta alla Provincia la realizzazione di uno studio comparativo aggiornato e approfondito sulle soluzioni alternative al traforo di Montenavale, con informazioni tempestive alle Commissioni Comunali competenti e alla cittadinanza.

Ricordiamo che ormai da molto tempo il "Comitato Cittadino contro il traforo di Montenavale" ha formulato una proposta alternativa che consiste nell'utilizzo del sistema autostradale esistente in funzione di circonvallazione della Città di Ivrea.

Tale proposta prevede la realizzazione di un nuovo casello a San Bernardo, alla intersezione tra la bretella Ivrea – Santhià e l'asse distributore (come noto, previsto da tempo nel PRG di Ivrea) ed, eventualmente, di un altro casello a nord di Ivrea, tra Montalto e Borgofranco.

In tal modo un sistema di strade già esistenti costituirebbe un anello rotatorio esterno al centro abitato che permetterebbe di collegare tutte le direzioni.

Crediamo priva di fondamento l'obiezione relativa ad una pretesa indisponibilità di Ativa alla costruzione dei nuovi caselli: esiste lo strumento della convenzione che permette di trovare soluzioni accettabili anche ai gestori autostradali. Operazioni simili sono state realizzate anche recentemente per risolvere problemi di viabilità.

Anche per quanto riguarda il problema del pedaggiamento, le nuove tecnologie consentono di normare l'utilizzo di tratti autostradali con sistemi automatici che evitano la costruzione di barriere.

Il comitato promotore della presente proposta di Deliberazione di iniziativa popolare è costituito da seguenti cittadini-elettori: Graziella Bronzini, Leonardo Curzio, Luciana Ganio, Massimo Gassino, Piergiuseppe Gillio, Primo Serra.