

INTRODUZIONE

Qui di seguito elencheremo e descriveremo sinteticamente, alla luce delle norme tecniche vigenti, tutte le carenze, le lacune e le omissioni del progetto preliminare e dello Studio d'Impatto Ambientale. Documentazione che è stata presentata il 10 marzo scorso da Co.Civ. per l'avvio della procedura finalizzata alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi, ai sensi dell'art. 6 della L. n. 349/1986.

In questa introduzione, oltre a elencare tutte le mancanze riscontrate nella documentazione presentata da Co.Civ., vogliamo sottolineare, come vedremo più avanti, come la documentazione presentata dal Consorzio non risponda né agli standard qualitativi per la redazione dello S.I.A. (stabiliti dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988), né alle finalità della nuova procedura semplificata prevista dalla cosiddetta Legge Obiettivo (L. n. 443/2001) e provvedimenti collegati (D.Lgs. n. 190/2002).

Inoltre, c'è da rilevare come le relazioni, le carte e le tavole presentate da Co.Civ. non rispondano nemmeno alle caratteristiche tipiche del Progetto preliminare, così come viene descritto ai sensi della. 16, comma 3 della L. n. 109/1994 sugli appalti di lavori pubblici.

Infatti, solo per segnalare gli aspetti più abnormi, la documentazione presentata da Co.Civ. per il giudizio di compatibilità ambientale relativo al Terzo Valico:

- non dice che quest'opera non è prioritaria e non è finanziata;
- non presenta un calcolo sommario della spesa per la realizzazione dell'infrastruttura e delle opere connesse;
- non presenta e non può presentare un calcolo del rapporto costi-benefici dal punto di vista tecnico, ambientale ed economico;
- non presenta una disamina approfondita delle alternative alla realizzazione dell'infrastruttura, sino all'"opzione zero", corredata da una comparazione delle scelte programmatiche e dei costi delle varie opzioni,
- manca di elaborazioni credibili nei Quadri programmatico, progettuale e ambientale, che risultano essere improntati da una logica meramente giustificatoria dell'infrastruttura che prevede la compensazione *post operam*.

Questo premesso, passiamo ad esaminare sinteticamente le principali carenze del Quadro programmatico, del Quadro progettuale e del Quadro ambientale del progetto Co.Civ..

Quadro programmatico

- si cita impropriamente la Delibera CIPE 121/2001 per attestare la copertura finanziaria, la priorità e la fattibilità dell'opera, quando le indicazioni di spesa in essa contenute sono puramente indicative e il Terzo Valico risulta essere inserito come uno degli interventi sull'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano
- non si ricorda che comunque l'infrastruttura, inserita nella Delibera CIPE, deve essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del DPR 14 marzo 2001
- non si fa riferimento al Contratto di Programma RFI 2001-2005 che nel periodo di intervento dà priorità alla realizzazione della cosiddetta dorsale Torino-Milano-Roma-Napoli, mentre destina alla Milano-Genova e alla Milano-Verona-Padova risorse finalizzate solo alla progettazione
- si dà conto solo parzialmente delle conclusioni cui è giunto il tavolo tecnico interministeriale Ambiente e Trasporti il 25/11/1998, mentre non si dà alcun conto dei lavori e delle conclusioni dell'analogo tavolo tecnico che produsse il 20/10/1997 un'elaborazione molto approfondita e articolata sempre sulla cosiddetta trasversale Torino-Milano-Venezia e Genova-Milano
- si riportano in maniera incompleta e fuorviante l'elenco delle conclusioni della cosiddetta verifica parlamentare il 28/7/1999 che non indica tra gli interventi prioritari il cosiddetto Terzo Valico
- si omette di ricordare che, a seguito della verifica parlamentare, il Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente produsse il 5 settembre 2000 una pronuncia interlocutoria negativa con richiesta di integrazioni sul progetto di Terzo Valico che supera e prescinde dalle conclusioni politiche e tecniche trasportistiche e ambientali. Giudizio negativa che si va ad aggiungere alle pronunce negative del 2 giugno 1994 e del 17 luglio 1998

- non si comprende quale sia la finalità primaria dell'opera e la consistenza qualitativa e quantitativa dei benefici socio-economici che deriverebbero dalla sua realizzazione
- non vengono considerate le attuali potenzialità della rete e delle linee di adduzione né dei valichi esistenti al servizio dei porti di Genova, La Spezia, Savona e Imperia, né vengono considerati scenari evolutivi credibili della rete
- si omette che la crescita totale delle merci movimentate nel porto di Genova è molto contenuta (3.28% annuo) negli anni 1998-2002 e che dopo una crescita dei teus nei due anni del 5.25%, nel 2002 si è avuto un incremento pari allo 0 (0.3%)
- si prevede un instradamento di treni per le merci convenzionali con un riempimento medio di circa 400 ton e per i treni intermodali di 35 teu (518 ton a treno) pur di dimostrare l'insufficienza delle linee storiche
- non si tiene conto dell'attuale reale potenzialità residua complessiva nell'area genovese delle due linee di valico dei Giovi (pari a 150 treni in più al giorno) e della Genova-Ovada-Alessandria (pari a 30 treni in più al giorno)
- non viene descritta la reale potenzialità della linea Savona-Torino che permette l'instradamento sulla Novara-Domodossola-Sempione e potrebbe consentire di aumentare le tracce su Torino per il valico di Modane
- non viene considerato il raddoppio e il previsto potenziamento della linea Parma-La Spezia (Pontremolese) che permette l'instradamento verso Brescia, Verona, il Brennero e i valichi del Nord-Est

Quadro progettuale

- non è stata studiata né proposta alcuna effettiva alternativa di progetto, come invece necessario nella procedura VIA
- si omette il calcolo di massima dei costi relativi alla realizzazione dell'opera

- le soluzioni di innesto nell'area genovese e nella zona di Rigoroso-Libarna-Novì sono state considerate con grande approssimazione e superficialità, considerate le rilevanti problematiche urbanistiche e storico-artistiche
- viene ampiamente sottovalutata l'estrema criticità degli interventi in tutta l'area di Libarna per l'elevatissimo rischio archeologico già in fase di realizzazione data la individuazione in loco di cantieri e di infrastrutture di servizio
- pur rilevando il rischio archeologico, viene strumentalmente rimandata a una fase successiva di cantiere l'individuazione delle "eventuali problematiche"

Quadro ambientale

- Suolo, sottosuolo e ambiente idrico
- si concentrano i prelievi sulla cava Giunchetto in Comune di Genova e sulla cava di Isoverde privando il Comune di Genova e gran parte della provincia di fondi di approvvigionamento di inerti pregiati
- non si dà conto di eventuali accordi con i privati, né della coerenza tra queste scelte e il Piano Cave della Regione Liguria
- si procede sul versante padano al disalveo del torrente Scrivia (con un prelievo di 600 mila mc di inerti), senza considerare gli squilibri molto gravi che potrebbe generare questo ingente prelievo, con conseguenze anche disastrose su argini, ponti e falde
- si procede a un pesantissimo intervento di maquillage della cava Cementir di Voltaggio, dove vengono "scaricati" due milioni di metri cubi di inerti che rischiano di creare una barriera che, facilitando l'accumulo delle acque, può mettere in pericolo l'abitato di Voltaggio
- si descrivono con estrema superficialità i problemi idrogeologici, sottovalutandone la portata e non indicando soluzioni praticabili ai rischi che si possono correre rispetto alle sorgenti in territorio ligure e piemontese (vengono, ad esempio, minimizzati i rischi nella zona di

Pietralavezzara e Rigoroso) e, soprattutto, quelli legati alle interferenze con la falda della galleria artificiale di Novi

- Vegetazione, flora, fauna e paesaggio
- non viene valutata con serietà l'interazione dell'infrastruttura e delle opere connesse con i SIC e con le zone di pregio ambientale
- mancano indicazioni circostanziate sulla fattibilità degli interventi, anche in fase di cantiere, di mitigazione e compensazione ed è totalmente assente una valutazione dei costi relativi
- non vengono descritte in fase di intervento le conseguenze delle asportazioni di biomasse, né riportate valutazioni sulle alterazioni delle coperture forestali
- la descrizione delle modalità di recupero e ripristino ambientale del territorio è assolutamente insufficiente
- non viene valutata la perdita di suoli ed attività agricole conseguenti alle difficoltà di approvvigionamento idrico indotte dall'opera in fase di realizzazione e a regime
- non vengono valutate le modificazioni delle condizioni idrogeologiche in relazione agli habitat idro-igrofilo di notevole importanza per tutti i S.I.C. interessati dalla realizzazione dell'opera
- non viene valutata sotto il profilo ambientale ed economico la perdita di terreni agricoli e forestali
- non vengono indicate quali superfici dei 4 SIC e del SIR interessati verranno irrimediabilmente compromesse, quali saranno soggette a danni di tipo temporaneo e quali parzialmente compromessi
- non viene considerata la problematica dell'interruzione della continuità superficiale dei SIC e delle aree di maggior pregio naturalistico

- si prevedono misure di compensazione per i SIC non consentite dalla normativa europea (Direttiva 92/43/CEE) e interventi discutibili di riqualificazione sul Monte Gazzo (SIC IT1331615) e nella zona di Paglia-Pracamban-Monte Leco-Punta Martin (SIC IT1331501)
- oltre 6 milioni di metri cubi di materiali di risulta vengono destinati a non specificati interventi di “riqualificazione ambientale” sul versante tirrenico oltre che al riempimento di cave “apri e chiudi”, senza che venga specificato quali siano i criteri e le tipologie di intervento, gli effetti sull’ambiente e sul paesaggio e che siano descritte le valenze naturalistiche e paesaggistiche dei siti
- vengono proposti interventi assolutamente non condivisibili di riempimento di valli e di zone a calanchi
- Vibrazioni, rumore, atmosfera
- nella caratterizzazione dell’impatto acustico viene utilizzata la metodologia MAOG non adatta al rilevamento del rumore ferroviario e non aderente a quanto previsto dal DM 16/3/1998
- nel modello di simulazione dell’impatto acustico non viene descritto il reticolo utilizzato e le dimensioni delle celle con cui è suddivisa l’area di lavoro
- in provincia di Alessandria anche a seguito degli interventi di mitigazione alcuni edifici sono in condizione di superamento dei limiti normativi di inquinamento acustico
- dalle cartografie prodotte si deduce che nella simulazione dell’impatto acustico si tiene conto solo del rumore prodotto dalla nuova opera e non si considera quello preesistente, cui questo deve essere sommato, soprattutto in presenza di sorgenti sonore significative quali strade o industrie
- l’impatto acustico in fase di cantierizzazione non è molto approfondito
- il segnale vibratorio, per ammissione degli stessi progettisti, supera in fase di esercizio di ben 10 dB il limite di norma per il disturbo di persone in edifici abitativi anche ad oltre 20 metri di distanza

- in fase di cantiere si ottengono livelli di vibrazione critici (superiori o prossimi al limite di 77 dB definito dalla norma UNI 9614) a distanze di ben 125 metri dall'area di lavoro
- la componente atmosfera è quella trattata dai progettisti con maggiore approssimazione
- seppur in sede di progettazione preliminare non si applicano le modellistiche sulle immissioni in atmosfera esistenti
- le prescrizioni tecniche operative da adottarsi nella fase di allestimento dei cantieri sono del tutto generiche e la valutazione degli impatti sull'aria viene rimandata in un'imprescritta *fase successiva*

Le numerose carenze, lacune e omissioni della documentazione presentata da Co.Civ. appena descritte sinteticamente e meglio approfondite qui di seguito mettono in discussione a nostro avviso la stessa apertura della procedura di V.I.A.

Prima di entrare nel merito dei Quadri programmatico, progettuale e ambientale, verifichiamo quale priorità venga attribuita al Terzo Valico sul piano economico e finanziario e su quello tecnico e politico.

Inoltre, contesteremo nei particolari la congruità della documentazione presentata da Co.Civ. rispetto alle finalità e alle norme tecniche della VIA e entreremo nel merito dei contrasti tra la nuova procedura semplificata le norme costituzionali e ordinarie italiane e le direttive comunitarie.

In allegato vengono prodotti due documenti: 1) su "Il ruolo di Co.Civ."; 2) alcune considerazioni aggiuntive.