

m_ante.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0175359.27-09-2024

Buongiorno ,

si provvede alla trasmissione in allegato delle Osservazioni rese rispetto all'elaborato Windteck sulla viabilità alternativa 22102 EO DE CI D 04 00 15 B

Si prega di prendere visione.

Un cordiale saluto

Avv. Giuliano Bertone

OSSERVAZIONI RESE RISPETTO ALL'ELABORATO WINDTECK SULLA VIABILITA' ALTERNATIVA 22102 EO DE CI D 04 00. 15 B.

Premessa

La proponente nel suo elaborato numero 219 (che per comodità di consultazione si riporta in allegato) ha previsto una viabilità alternativa per la popolazione residente nelle località a ridosso del tratto Braia Incher. La previsione in oggetto, in realtà, si limita letteralmente alla previsione - ovvero mera individuazione mediante linea evidenziata in verde - su di una mappa cfr. allegato de quo.

La "strada" proposta come rilevabile da quanto infra, già al momento del deposito dell'allegato in oggetto si presentava obiettivamente come un sentiero - mulattiera piuttosto che una strada carrabile.

A seguito degli eventi atmosferici che si sono abbattuti sulla zona di Cairo Montenotte - Cengio all'inizio di settembre 2024 (nella notte tra il giorno 8 e il 9 settembre in particolare eventi atmosferici in Liguria 8 settembre 2024) il tracciato in oggetto ha subito un peggioramento dovuto al dilavamento delle acque sul sito calanchivo, che come noto è particolarmente soggetto all'erosione superficiale.

Lo stato di fruibilità percorribilità di questa "strada alternativa" che in realtà già prima era un sentiero mulattiera è sensibilmente peggiorato a seguito degli eventi atmosferici che hanno colpito la Liguria ed in particolare la zona interessata il giorno 8 settembre 2024.

Nello specifico

Solo recentemente e proprio nei luoghi interessati dal progetto oggetto del presente procedimento, si sono verificati dei consistenti rovesci pluviali che ci troviamo qui a descrivere a causa del loro impatto sul progetto stesso.

I riferimenti che meritano di essere fatti a causa dei recenti eventi atmosferici sono due e riguardano rispettivamente, il primo una considerevole sovrapposizione di interventi invasivi in corrispondenza del ponte di cui alla località Braia nel territorio del Comune di Cairo M.te ed il secondo ulteriori interventi invasivi richiesti a causa della viabilità alternativa indicata al documento 219.

Possiamo partire dalla prima, la quale è meno rilevante, ma servirà da presupposto per la seconda osservazione. Si deve notare che in occasione di tali rilevanti rovesci il ponte collegante la località Braia con la strada provinciale SP-9 ha subito un parziale crollo. In conseguenza di tale cedimento ed in assenza di alternative per la viabilità, il Comune si è visto costretto ad allestire un nuovo ponte provvisorio ex novo nelle immediate vicinanze, al fine di garantire alla frazione il collegamento con l'esterno evitando l'isolamento dei suoi residenti.

La seconda e più rilevante osservazione merita di essere fatta proprio in relazione alla viabilità alternativa di cui al cit. documento 219. Le forti piogge come appena visto, hanno provocato il cedimento del ponte di cui sopra, in aggiunta, però, hanno anche provocato la totale cessazione della viabilità della strada indicata dal documento 219 come viabilità alternativa per i residenti. Precedentemente all'evento atmosferico de quo tale mulattiera risultava particolarmente ostica da percorrersi ed era infatti utilizzata quasi esclusivamente da fuoristrada di cacciatori quando il meteo lo permetteva. Ad oggi, in conseguenza delle forti piogge, la strada appare del tutto inutilizzabile, tanto che nemmeno i fuoristrada che la frequentavano precedentemente sono stati in grado di percorrerla.

La strada indicata dai proponenti come alternativa_ alla prova dei fatti - non ha potuto garantire agli abitanti la viabilità tanto che il Comune ha dovuto provvedere in emergenza a predisporre un ponte provvisorio

Considerando che è stato necessario preferire la costruzione di un ponte nuovo invece che procedere a rimettere in condizioni di viabilità tale strada, possiamo capire come questa era prima ed è ancora di più oggi, ben lontana dalla percorribilità per i residenti.

È impensabile quindi ipotizzare che i residenti possano fruire in futuro della viabilità alternativa presentata da Windtek

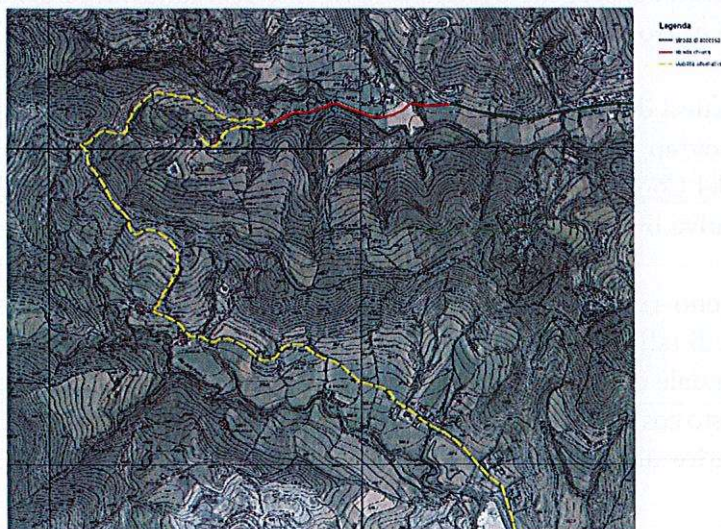
Gli eventi atmosferici che si sono abbattuti in loco nell'ultimo periodo ci hanno fornito – purtroppo- la prova provata che la viabilità alternativa proposta da Windtek nel proprio elaborato 219 non sia realmente in grado di offrire una strada percorribile alternativa.

FATTI

A suffragare quanto appena detto sulla viabilità di detta strada si riporteranno di seguito i punti più critici. Proprio in vista degli interventi che analizzeremo di seguito e proprio in assenza di un benché minimo progetto all'interno del progetto eolico, ci troviamo quindi a dover evidenziare quelli che sarebbero i principali impatti a livello ambientale di detti interventi.

Proprio in relazione a detti interventi vogliamo anche evidenziare la necessità di una seria e dettagliata pianificazione, la quale non è contenuta nei documenti presentati, ma sicuramente sarebbe stata necessaria ed imprescindibile per l'ottenimento della verifica di impatto ambientale.

La cartina sottostante, fornita dai responsabili del progetto nel documento n.22102_EO_DE_GN_D_15_0001_B, illustra – evidenziato in verde giallo il percorso alternativo suggerito:



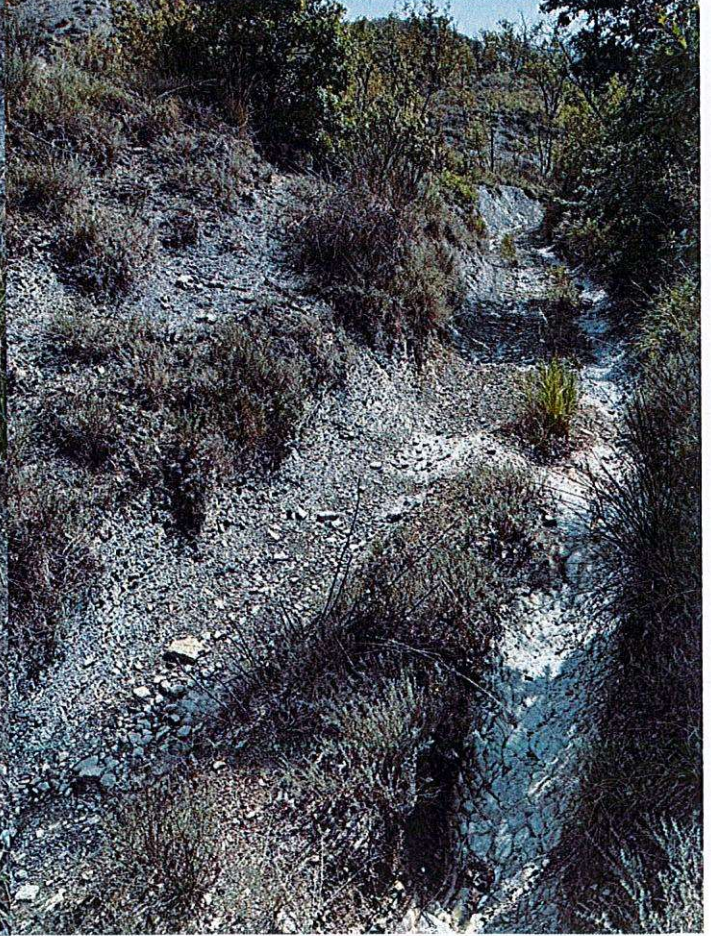
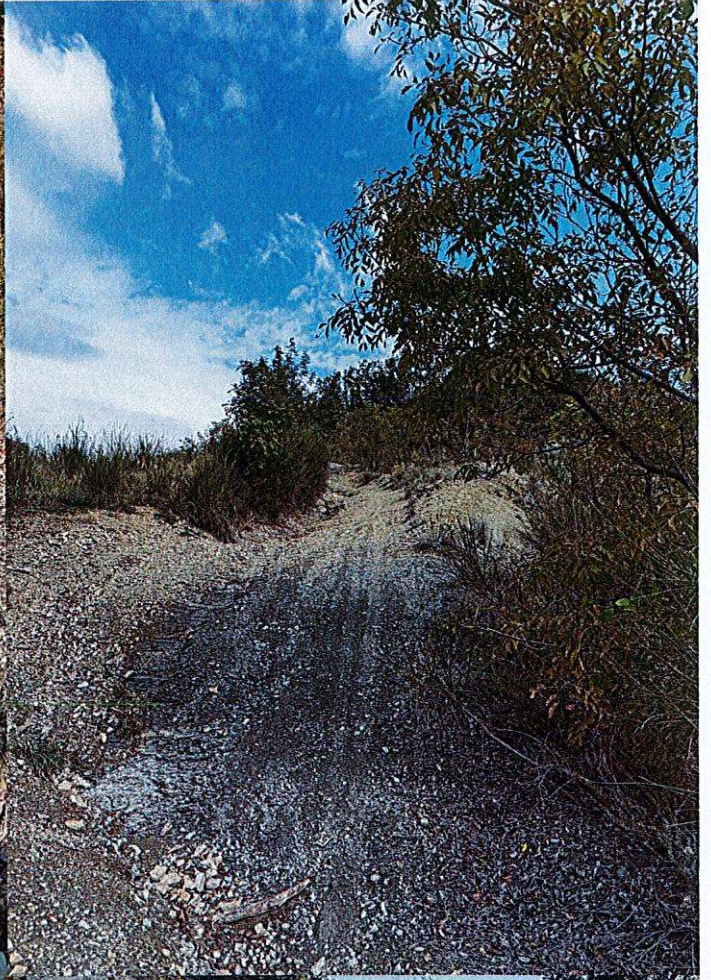
Di seguito, le osservazioni sui problemi riscontrati, con relativa documentazione fotografica:

1. Stato del manto stradale

Il tratto di strada alternativa ha una lunghezza totale di circa 5km, dei quali almeno 1.5 km devono essere percorsi su fondo terroso, misto a ghiaia e ciottoli. Questo tipo di fondo già precedentemente rendeva la viabilità difficile, ma le recenti piogge hanno peggiorato la situazione, trasformando ampie porzioni della strada in un terreno fangoso, con buche profonde e avvallamenti. La percorrenza è ormai sostanzialmente impossibile senza l'intervento di mezzi specializzati.

Per ripristinare una condizione percorribile, è necessario un rifacimento completo del manto stradale, con il trasporto e il livellamento di grandi quantità di terreno e ghiaia, operazione che comporterebbe un impatto considerevole sull'ambiente circostante, specialmente considerando l'instabilità del terreno e l'erosione causata dalle piogge.





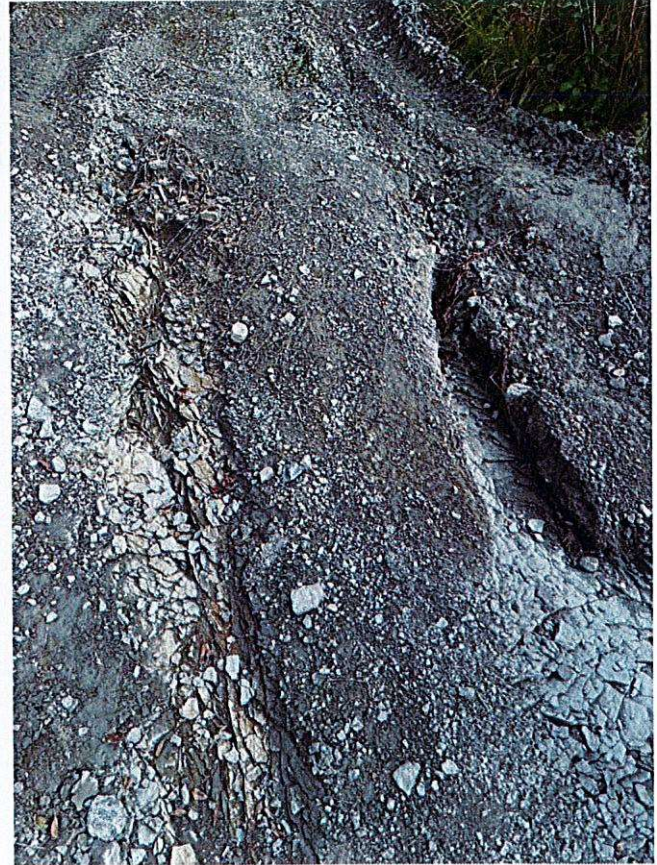
2. Taglio di alberi e rimozione di vegetazione

Come vedremo nei punti successivi, per la messa in sicurezza della strada, sarebbero necessari rilevanti interventi i quali nella maggior parte dei casi comportano inevitabilmente la rimozione di ampie porzioni di vegetazioni circostanti la strada.

Ad esempio, nei tratti in cui si verificano pendenze accentuate, è necessario abbattere un numero significativo di alberi per ampliare la carreggiata e garantire non solo la viabilità, ma anche la messa in sicurezza della stessa, evitando il rischio di caduta. Il cemento dell'area lungo il tracciato stradale comporterebbe non solo un impatto negativo sulla biodiversità, ma soprattutto un aumento significativo del rischio di frane. Il substrato della strada, costituito prevalentemente da tufo, è particolarmente suscettibile a fenomeni franosi, specialmente in presenza di elevate pendenze e in assenza di radici che contribuiscano a stabilizzarlo.

3. Problemi legati ai rigagnoli e ai corsi d'acqua

Le forti piogge in modalità “bomba d’acqua” hanno anche portato alla formazione e all’aumento di dimensioni di rigagnoli che hanno scavato profondi solchi sulla strada in più punti, creando ulteriori pericoli per la viabilità e danneggiando ulteriormente il manto stradale. Alcuni di questi corsi d’acqua temporanei scorrono lungo tratti in pendenza, scavando il terreno e peggiorando l’erosione.



Ad ogni pioggia consistente, questi rigagnoli scavano sempre più a fondo i solchi citati e in particolare dopo le abbondanti piogge di questa estate la situazione ha raggiunto criticità mai toccate prima.



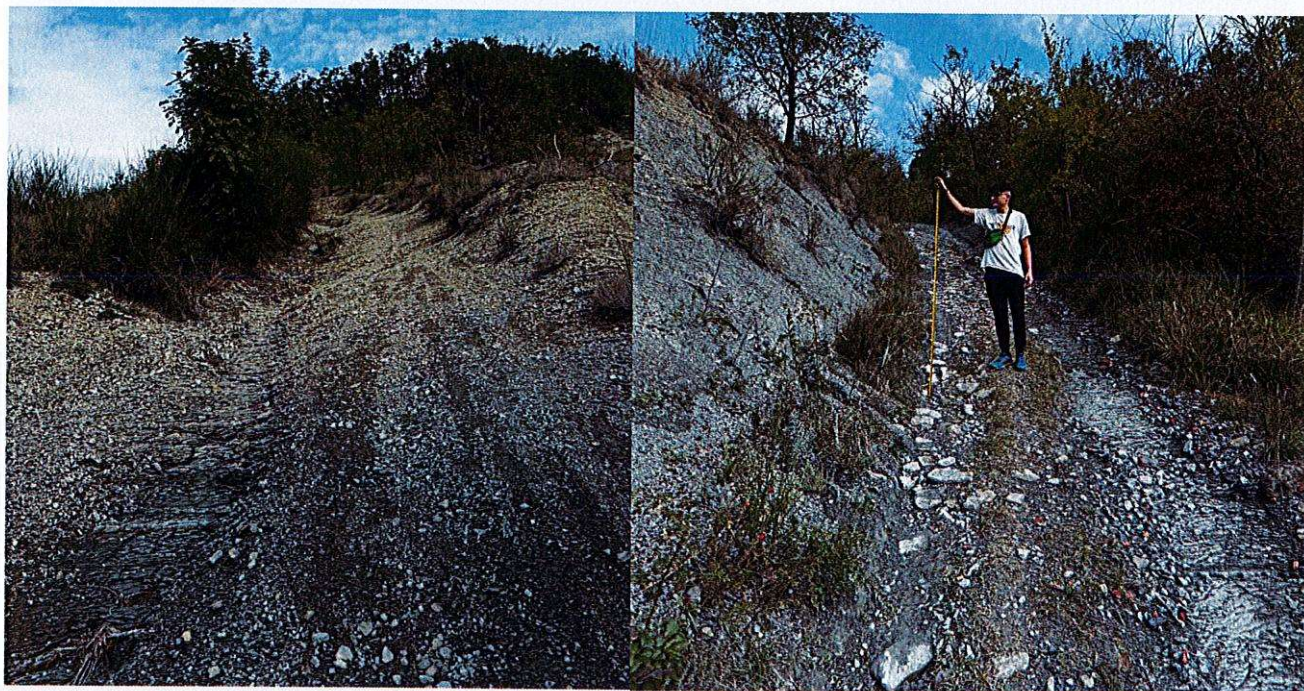
Per garantire una messa in sicurezza adeguata, sarebbe necessario deviare questi rigagnoli o installare sistemi di drenaggio, un'operazione che richiederebbe scavi e movimentazione di terra su larga scala. Questo tipo di intervento avrebbe un impatto ambientale molto significativo, poiché altererebbe l'andamento naturale delle acque e potrebbe influire sugli equilibri idrogeologici della zona.

4. Pendenze e interventi sul terreno

Alcuni tratti della strada proposta sono caratterizzati da pendenze elevate, rese ancora più pericolose dalle piogge. Rendere percorribili queste pendenze richiederebbe lavori di livellamento del terreno, con una movimentazione massiccia di terra e l'installazione di barriere di contenimento per evitare frane.



Anche questi interventi avrebbero richiesto la presenza di un apposito progetto, in modo da poterne valutare in modo puntuale l'impatto sull'ambiente circostante oltre che all'adeguatezza delle misure che però ancora una volta ricordiamo non essere state previste.



5. Difficoltà di transito in due direzioni

Un problema ulteriore riguarda la larghezza della strada, che attualmente non consente il passaggio di veicoli in entrambe le direzioni. Lungo gran parte del percorso non sono presenti slarghi, e molti tratti sono affiancati da pareti di tufo, dirupi e/o terreni particolarmente fragili, rendendo molto difficile, se non impossibile, la creazione di piazzole o spazi di manovra.

Per consentire il transito sicuro di veicoli in entrambe le direzioni, sarebbe necessario costruire piazzole di scambio, un intervento che implicherebbe ulteriori tagli di vegetazione, scavi nel terreno e probabilmente la rimozione di parte del tufo. Questi lavori richiederebbero una verifica d'impatto ambientale molto accurata, che ad oggi, senza progetto è impossibile.



6. Esempio pratico: il fallimento di una Land Rover Discovery

A dimostrazione della gravità della situazione, va segnalato che persino una Land Rover Discovery, con pneumatici previsti per superare tratti fangosi e arrampicarsi sulle strade di montagna, veicolo noto per le sue capacità fuoristrada, non è riuscita a percorrere il tragitto ed ha dovuto effettuare dietrofront sia nel tentativo di percorrerla con direzione Cairo Capoluogo Loc. Braia, sia con direzione Loc. Braia Cairo Capoluogo a causa delle condizioni precarie della strada. In tutti e due i casi dopo essere riuscita ad affrontare un primo tratto ha dovuto arrendersi quando le condizioni della strada si sono palesate pericolose per l'incolumità degli occupanti. In una delle fotografie di cui



sopra è anche visibile il tratto di percorrenza degli pneumatici laddove si sono dovuti arrestare. La combinazione di fango, buche e pendenze scivolose ha reso impossibile il transito, anche per un mezzo dotato di trazione integrale. Questo fatto sottolinea ulteriormente l'inadeguatezza della strada per il traffico veicolare, senza interventi strutturali significativi.

Firma

PERA Daniele

BERTONE GIULIO

