

Tratta ferroviaria A.C. Genova-Milano - Conferenza dei Servizi Istruttoria del 30.09.2002

In relazione alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata in data 7.1.2000, il Ministero, considerata la documentazione presentata dal proponente COCTV, le successive integrazioni trasmesse nel corso di istruttoria, fece presente quanto segue.

Le soluzioni progettuali adottate per il tracciato e le modalità di realizzazione, il bilancio dei materiali e la cantieristica determinano profili di criticità relativamente a diverse componenti ambientali. Tali problematiche non sono state sufficientemente evidenziate nel SIA e di conseguenza non sono state sufficientemente risolte in termini di mitigazione degli impatti. Le soluzioni tendono ad ottimizzare gli aspetti costruttivi e non prendono in adeguata considerazione la scelta dell'alternativa a minore impatto, appaiono dettate solo prevalentemente da esigenze costruttive e non risultano essere state vagliate alternative più compatibili. Ne deriva che molte soluzioni quali il numero e l'ubicazione delle finestre, le aree di deposito degli smarini, le cave, pur se giustificabili ai fini progettuali, presentano un impatto ambientale rilevante difficilmente risolvibile con le ipotesi di mitigazione avanzate, per altro in molti casi solo genericamente delineate. In particolare, sulla base delle attuali conoscenze, sono state rilevate le seguenti criticità.

- Portali gallerie e aree adiacenti
- Cantieri e campi base
- Aree di reperimento inerti
- Aree di deposito dello smarino
- Problemi idrogeologici
- Misure di compensazione e mitigazione nell'area di Libarna
- Scarichi idrici

Questo Ministero nel ritenere rilevanti gli impatti delle soluzioni progettuali prospettate ha richiesto, quindi, un approfondimento progettuale che sviluppi le soluzioni alternative per tutte le situazioni segnalate presentando elementi di criticità prendendo in considerazione le possibilità di mitigare gli impatti anche attraverso sostanziali modifiche al progetto dell'opera.

In sintesi, la ridefinizione progettuale avrebbe dovuto tenere conto dei profili rilevanti dal punto di vista del potenziale impatto, tra cui, sulla base delle attuali conoscenze, in particolare i seguenti.

- Si ritiene preferibile l'interconnessione a Rigoroso come prevista nella soluzione D, che dovrà essere riprogettata al fine di minimizzare gli impatti ambientali.
- Dovrà essere elaborata una proposta alternativa di numero e di ubicazione di finestre, alla luce degli impatti che sarebbero prodotti dall'attuale proposta di progetto.
- Dovranno essere rivisti il numero e l'ubicazione dei cantieri e dei campi base valutando tra diverse alternative e verificandone l'ubicazione anche in funzione degli strumenti urbanistici locali.
- Non si ritiene compatibile l'estrazione degli inerti dall'alveo del Borbera; per le altre cave occorrerà verificare le disponibilità dei piani regionali e scegliere tra un ventaglio di alternative in funzione di minimizzare l'impatto ambientale, sono da escludersi cave in ambienti naturali.

- I siti di deposito, sulla base delle attuali risultanze istruttorie, dovranno essere solo quelli dove occorra accumulare materiale per i ripristini ambientali (cave) o per la necessità di realizzazione di opere pubbliche già previste (porto, opere comunali); sono da escludersi siti di deposito in aree naturali, boscate e interessate da formazioni geomorfologiche peculiari (calanchi).
- Dovranno essere progettate a livello di massima le opere di ripristino ambientale, mitigazione e eventuali compensazioni (cantieri, finestre, campi base, imbocchi gallerie), evidenziando la situazione ante operam e il relativo stato (eventuali dissesti, qualità dei luoghi, criticità), la situazione post operam e il successivo ripristino.
- Dovrà essere studiato in dettaglio l'impatto delle opere in galleria con la presenza di eventuali acquiferi; il SIA dovrà contenere in dettaglio l'eventuale soluzione tecnica adottata per rendere compatibile l'opera.
- La base cartografica del SIA dovrà essere aggiornata e colmate le omissioni, riconosciute dal proponente, in particolare, per quanto riguarda le aree di importanza naturalistica e le abitazioni interferite dal tracciato. Per quanto riguarda le aree di importanza naturalistica (SIC) si ricordano le norme del DPR 357/97.
- Dovrà essere studiata la possibilità di liberare l'area archeologica di Libama anche attraverso ipotesi alternative di attestamento verso nord.
- Dovrà essere approfondita l'analisi dell'impatto acustico e realizzato un congruo numero di stazioni per la misura in continuo dei livelli sonori, da installare sia in prossimità dei siti di cantiere che della linea.
- In prossimità dell'abitato di Novi Ligure dovrà essere eseguita un'apposita progettazione della galleria corredandola da uno specifico piano di monitoraggio geotecnico strutturale degli edifici ante, durante e post opera.
- Dovranno concordarsi con la Regione Liguria le opere di viabilità e recupero della Val Chiaravagna.
- Per quanto riguarda le aree di Paveto si rimanda a quanto già comunicato da questo Servizio, con nota del 27 marzo 2000 n. 3819/VIA.

I lavori di studio e di approfondimento condotti dal dicembre 2000 ad oggi attraverso un serrato confronto con le Amministrazioni interessate sulle possibili alternative di tracciato e sulle mitigazioni ambientali necessarie anche attraverso l'adozione di sostanziali modifiche sia di tracciato che di realizzazione, hanno riguardato, tra l'altro:

- l'eliminazione dell'interconnessione del 3° valico in comune di Arquata;
- la previsione dell'interconnessione di valico prima di Tortona per l'istadamento a Milano, e oltre Novi per il traffico diretto a Torino/Sempione;
- ridefinizione dell'allaccio al nodo di Genova;
- ridefinizione dell'interconnessione alla bretella di Voltri a servizio del bacino portuale di Voltri;
- riduzione delle finestre;
- cantierizzazione.

Esaminata, pertanto, la documentazione inviata, verificata la stessa documentazione alla luce delle richieste avanzate da questo Ministero con la nota sopraccitata del 5.9.2000, si ritiene ad una prima valutazione che il corridoio individuato, la ridefinizione dell'andamento planimetrico ed altimetrico e le soluzioni prospettate, costituiscano una significativa rimodulazione del progetto ed una sensibile riduzione degli impatti ambientali rispetto alla soluzione progettuale del 2000, impatti che allo stato attuale delle conoscenze appaiono mitigabili o compensabili con adeguate soluzioni.

In considerazione comunque della complessità dell'opera e dell'esigenza di condurre in tempi appropriati la procedura di VIA che dovrà essere successivamente attivata, si invita il proponente l'opera a continuare ad avvalersi dell'operato degli osservatori del Ministero per la fase cosiddetta di "inizio studi"; si precisa sin d'ora che a tale riguardo gli elaborati cartografici a supporto del SIA dovranno essere prodotti e trasmessi in accordo con le specifiche del Sistema Informativo del M.A.T.T. per quanto riguarda sia il formato dati che il sistema geodetico-cartografico di riferimento.

Il direttore della divisione 1^a
Valutazione impatto ambientale
Dr. Raffaele Ventresca



Roma 30 settembre 2002