

*Verbale interno
della riunione di presentazione del
Progetto e del S.I.A. da parte del proponente
(mercoledì 21 maggio 2003)*

La riunione inizia intorno alle ore 17,30.

Sono presenti:

- | | |
|-------------------------|---|
| - Ing. B. Agricola | <i>Presidente Commissione VIA</i> |
| - Ing. F. La Camera | <i>Resp. Sezione I - Commissione Speciale VIA</i> |
| - Ing. A. Pacifico | <i>Commissione Speciale VIA- referente del progetto</i> |
| - Dott. V. Amadio | “ “ “ |
| - Dott. M. Buonerba | “ “ “ |
| - Avv. F. Fasano | “ “ “ |
| - Dott. P. Zucca | <i>APAT</i> |
| - Ing. M. Persichini | <i>TAV S.p.A.</i> |
| - Ing. C. Verna | “ “ |
| - Prof. P. Carci | <i>COCIV</i> |
| - Ing. P. Venzano | <i>Italferr</i> |
| - Ing. A. Daissè | <i>TAV S.p.A.</i> |
| - Ing. M. Nicolini | <i>COCIV</i> |
| - Ing. G.C. Gioacchini | “ |
| - Arch. P. Romano | <i>Italferr</i> |
| - Dott.ssa M. Pasca | <i>Min. Ambiente</i> |
| - Dott.ssa L. Schibuola | <i>COCIV</i> |
| - Dott.ssa A. Cecili | <i>TAV S.p.a.</i> |
| - Dott.ssa F. Sciamanna | <i>COCIV</i> |
| - Ing. M. Malvagna | “ |
| - Ing. G. Garaboldi | <i>RFI</i> |
| - Dott. A. Niester | <i>Italferr</i> |

In premessa il Proponente dà la sua completa disponibilità a questa ed alle altre eventuali riunioni si dovessero ritenere necessarie e comunica che l'ultima Conferenza di Servizi relativa alle tematiche in oggetto si è tenuta nel settembre 2002.

Viene chiesta al proponente, al fine di meglio evidenziare tutti i diversi elementi utili a rendere più agevole la valutazione del progetto e delle sue implicazioni (economiche, sociali, ambientali, etc.), una stringata cronistoria del progetto a partire dalle precedenti versioni.

Proponente:

anno 1992: il progetto è uno dei 7 Progetti dell'Alta velocità MI-GE, ma incontra delle grosse difficoltà per la VIA (negativa nel 1994).

In seguito vengono predisposte altre ipotesi progettuali:

anno 1996: a seguito di istruttoria di procedura VIA, si arriva ad un nuovo parere negativo nel 1998.

Nel frattempo, dal 1996 al 1998 una verifica Parlamentare dà indicazioni per limitare la tratta MI-GE al 3° valico.

Per cercare di superare il problema un tavolo interministeriale dà una serie di input progettuali.

anno 1999: si arriva ad una 3^a ipotesi progettuale da cui deriva nel settembre 2000 un parere non negativo (interlocutorio con richiesta di integrazioni).

Viene quindi dato luogo ad una Conferenza di Servizi che, dal dicembre 2000 al settembre del 2002, che valuta i vari problemi del tracciato fino ad arrivare ad una parere sostanzialmente positivo del territorio interessato

Ad Agosto 2002 il progetto entra a far parte della Legge Obiettivo.

Si predispose quindi una nuova ipotesi progettuale (l'attuale Progetto Preliminare) sulla scorta delle precedenti osservazioni e delle risultanze della citata Conferenza di Servizi.

Il Proponente passa all'illustrazione del progetto.

Il progetto:

- *si propone di risolvere i problemi relativi al “nodo di Genova” (la linea attraversa l'Appennino e prosegue verso Ovest per Torino e verso Est per Milano e Pianura Padana);*
- *da Genova la variante di Voltri consentirà di liberare il traffico locale litoraneo;*
- *la deviazione a “Y” favorirà, oltre ai nuovi traffici ferroviari di Est e di Ovest, anche quelli storici.*

Da sottolineare che la deviazione a “Y” e gli innesti sono in galleria tranne il Bivio Fegino.

Dal Bivio Fegino la linea si sviluppa, fino alla piana di Novi, interamente in galleria (circa 28 Km) senza interconnessioni con le linee esistenti, dopo lo sbocco è esterno per motivi sostanzialmente logistico-ferroviari e di sicurezza.

L'uscita a Libarna ha determinato in precedenza dei grossi problemi, per ridurre l'impatto i precedenti 4 binari sono stati sostituiti da un binario unico.

L'uscita sul Torrente Scrivia consente l'interconnessione con la vecchia linea per Alessandria.

Per evitare problemi allo sviluppo del Comune di Pozzolo e dell'abitato limitrofo (entrambi in espansione e che tendono progressivamente ad unirsi) si è deciso di far

passare la linea in sotterranea entro una galleria artificiale. Il Comune di Pozzolo è tra le Amministrazioni d'accordo per la realizzazione dell'opera.

La linea Novi – Pozzolo – Tortona costituisce un tratto ferroviario dismesso da riutilizzare. Ulteriore tratto in galleria artificiale è quello attorno agli impianti di Tortona.

Il tracciato, dopo Tortona, si reimmette quindi nel tratto dismesso Alessandria – Tortona – Piacenza.

Per la sicurezza esistono sicurezza delle linee guida del 1998 tra Ferrovie e Ministero dell'Interno che sono però valide per percorsi fino a 20 Km; per percorsi superiori le soluzioni debbono trovarsi di volta in volta.

Il Proponente afferma che, nel caso in questione, sul problema della sicurezza è stato realizzato uno studio apposito anche sulla scorta di quanto già avviene all'estero.

Per esempio, al fine di aumentare il livello di sicurezza sono state progettate delle apposite doppie gallerie a singolo binario interconnesse ogni 250 m per i pedoni.

Ogni ricovero è ampio circa 100 mq con luce ed aria pulita e con leggera sovrappressione per non far entrare i fumi; le persone possono defluire solo quando un treno non passa.

Ogni corridoio è sufficientemente ampio (filosofia simile a quella attuale usata nel Gottardo in Svizzera).

Per quanto riguarda l'elettrificazione il sistema ipotizzato per la Tratta è il 3 kV cc, conformemente a quanto indicato nell'ambito della Commissione Tecnica Parlamentare (Terzo Tavolo); le opere civili saranno comunque rese compatibili per permettere un futuro attrezzaggio a 25kV ca della linea uniformandola a quanto in corso di realizzazione per le altre tratte AC.

Sotto i binari sono posizionati tubi di grosse dimensioni con funzioni di recupero e riutilizzo delle acque.

Le "finestre" sono in numero ragionevole per finire in tempi rapidi. Dal vecchio al nuovo progetto, infatti, accogliendo parzialmente le obiezioni sull'elevato impatto delle stesse, si è rinunciato a 2 finestre (1 in Liguria, 1 in Piemonte).

Si evidenzia che l'eliminazione di 1 finestra si traduce nella eliminazione di entrambe le 2 precedentemente previste e nella modifica della progettazione per poter posizionare correttamente quella rimasta.

La linea è sovrapponibile a quella precedente con alcune sostanziali differenze:

- ha ora un tratto in piano per alleggerire Novi Ligure (dove non passeranno più treni merci);*
- non c'è più l'interconnessione Arquata-Scrvia (il disturbo sulle sorgenti diviene quindi molto ridotto).*

Viene chiesto al Proponente se è a conoscenza delle osservazioni al progetto che da più parti sono arrivate nel frattempo.

Il Proponente risponde che ne è a conoscenza solo in parte.

Viene chiesto al Proponente se è a conoscenza della esistenza del Comitato permanente WWF – Italia Nostra

Il Proponente risponde di sì ed al riguardo fa notare che sull'argomento il suddetto Comitato ha attivato anche un sito internet.

Viene fatto notare che anche l'Arcivescovato locale è contro la realizzazione dell'opera che interferirà con un'area di loro proprietà (S. G. Gonzaga).

Il Proponente risponde che però si tratta di vecchie osservazioni oggi in parte superate.

Da Arquate a Tortona è prevista la realizzazione di un tratto completamente nuovo.

Tutto quello che c'è tra Novi Ligure e Tortona è un'area in elevato sviluppo industriale tanto che è stato chiesto più volte alle FF.SS. un potenziamento.

Viene chiesto al Proponente cosa succederà della linea storica di Novi che risponde che sull'argomento è stato realizzato uno studio trasportistico di elevato livello.

Uno degli scopi della realizzazione dell'opera è proprio quello di aumentare la capacità di trasporto di circa 2/3.

Secondo le indicazioni del citato studio trasportistico si ritiene che la vecchia linea giungerà a saturazione nel 2010.

Attualmente una gran parte del trasporto merci viaggia in autostrada.

Tra gli obiettivi prioritari previsti nel progetto (la stessa "filosofia" del progetto) vi è proprio quello di portare la capacità di trasporto su rotaia dell'area dall'attuale 22 – 23% al 50% minimo.

Le grosse esigenze socio – economiche che potranno trovare risposta con la realizzazione dell'opera giustificano, del resto, anche il previsto potenziamento del Porto di Genova.

Il Prof. Carci, per il Proponente, passa quindi all'illustrazione del SIA.

Per quanto riguarda la priorità dell'opera, come già detto, si possono ribadire le medesime motivazioni sociali dei progetti precedenti a cui si deve ora aggiungere un nuovo e importante studio trasportistico.

Progettualmente quella presentata è la migliore soluzione possibile da tutti i punti di vista: ingegneristico, per le implicazioni sociali, per quanto concerne l'analisi costi – benefici, etc...

In particolare nell'attuale progetto si è evitato che la mitigazione degli impatti attesi si trasformasse in "impatti degli impatti" o che si creassero nuovi impatti in una fase successiva.

La ricerca di soluzioni valide alle varie obiezioni scaturite in sede di Conferenza di Servizi, ha costituito uno degli elementi fondamentali sui quali è derivata la nuova progettazione.

Si è realizzato, per esempio, un apposito studio di Valutazione di Incidenza (nonostante il progetto si trovi sottoposto a procedura VIA) per cercare una soluzione ai problemi relativi all'attraversamento delle aree SIC.

Al riguardo il Proponente fa notare che in particolare l SIC interessato ha una estensione estremamente limitata e, secondo le stesse risultanze dello Studio di Incidenza, risulta di pregio ambientale assai relativo in quanto l'impatto riguarda

una area di margine e già di per se' molto degradata (è attualmente operativa una cava).

Nell'attuale studio sono stati inseriti 2 nuovi elementi: la reversibilità del progetto e la diversificabilità delle mitigazioni degli impatti.

Viene chiesto al Proponente se sono state previste (come da normativa) delle alternative di tracciato.

Al riguardo il Proponente replica che come alternative di tracciato sono stati individuati i precedenti tracciati ormai superati dall'attuale progetto (alternative scartate).

Viene chiesto al Proponente se nelle varianti del Comune di Novi sono state recepite le richieste di modificazioni al tracciato emerse in sede di Conferenza di Servizi nel corso degli anni.

Il Proponente risponde positivamente; il Comune di Novi dopo varie riunioni (6 mesi di Conferenze di Servizi con Provincia e Regione) ha accettato la soluzione proposta. Per quanto concerne la coerenza del progetto con la programmazione territoriale il Proponente dichiara che alcune Amministrazioni hanno addirittura recepito il tracciato nei loro PRG.

Tornando al precedente discorso sui SIC, il Proponente sostiene che attualmente solo 2 cantieri impattano con tali aree protette.

Anche, l'interferenza con aree archeologiche (attualmente pressoché nulla) è valutata in uno specifico studio a parte.

Il Prof. Carci passa quindi ad illustrare le varie parti di cui si compone l'attuale SIA (analisi dei diversi impatti come da DPCM - procedura VIA).

Lo studio si articola su 3 linee principali:

analisi conoscitiva preliminare (divisa in 4 parti);

analisi specialistica di dettaglio (divisa in 4 parti);

fase di valutazione (divisa in 4 parti).

A seguito di alcune osservazioni sulla grave ed ineludibile interferenza dei lavori sull'assetto idrogeologico dell'area la descrizione del SIA viene interrotta e la discussione si sposta sulla valutazione del problema.

Il Proponente ammette che l'unico serio problema da considerare rimane tuttora l'interferenza dei lavori di scavo delle gallerie con la falda idrica, problema limitato comunque alla sola fase di cantiere (non di esercizio).

Il Proponente rileva inoltre che il problema si pone soprattutto per alcune sorgenti alte nei pressi delle quali sono previsti scavi di elevata profondità e si dichiara disponibile sin d'ora ad intervenire per il ripristino degli acquedotti nel caso di grave interferenza dei lavori sull'approvvigionamento idrico.

Infine il Proponente dichiara che non si è ritenuto, in questa fase, di realizzare modelli di simulazione relativi alla interferenza dei lavori sull'assetto idrogeologico.

Altro problema di elevata entità, che peraltro è stato l'oggetto più corposo dello studio, è quello degli smarini.

Questo tipo di problematiche sono risolvibili a partire dall'esperienza già accumulata nei lavori per la TAV Firenze – Bologna.

Per il Proponente la valutazione della possibilità di effettuare uno scavo completamente meccanizzato è legata soprattutto alla possibilità di finire gli scavi di prova resi a suo tempo bloccati dalla Magistratura.

Vengono da più parti sollevati dubbi su questo tipo di impostazione del ragionamento.

In particolare si esprimono perplessità e si rileva che il Proponente può anche intervenire intercettando l'acqua che, ripulita, può essere ridata alla popolazione, agli allevamenti, etc., ma che non è possibile risolvere problemi quali il disseccamento dei ruscelli ed, in generale, i probabili danni al territorio.

Infatti il pericolo può essere quello di causare disseccamenti di aree.

Si ribadisce quindi la necessità di provvedere allo studio di dettaglio degli acquiferi e, se necessario, anche alla realizzazione di opportuni modelli di simulazione degli impatti sulle sorgenti e la falda al fine di danni ambientali.

Il Proponente dichiara che in questa fase la realizzazione di tali modelli è impossibile e che, comunque, sono stati realizzati molti altri studi (anche da Prof. Universitari di fama) che si ritengono sufficienti ad inquadrare il problema e permettono di essere pronti ad intervenire laddove sia necessario.

Il Proponente riconosce che esiste un rischio e che, comunque, questo andrà affrontato nel caso in cui il problema si verificherà.

In ogni caso il Proponente ritiene di essere ben più preparato che nel caso della Firenze – Bologna.

Si invita il poponente a ragionare seriamente sui rischi con un atteggiamento pessimista che permetta di affrontare bene, in via preventiva gli eventuali problemi.

Il Proponente si dichiara pronto a realizzare gli studi richiesti in futuro, qualora il progetto preliminare venisse approvato.

Si invita il proponente ad individuare fin d'ora delle forti misure di mitigazione ed a realizzare in via preventiva almeno una modellazione grossolana ed ad acquisire dati tecnico-scientifici sui materiali rocciosi (noti) in modo da essere pronti per qualsiasi evenienza.

Il Proponente evidenzia che su questi aspetti gioca anche molto la modalità degli scavi e ribadisce che proprio per questo si era tentato di realizzare i cunicoli bloccati dalla Magistratura.

Per quanto riguarda l'interferenza con le acque sotterranee, si richiama ancora una volta il proponente ad un atteggiamento di grande prudenza e, ricordando i tanti problemi per la TVA Firenze – Bologna, lo si invita nuovamente a realizzare studi accurati e modellistici già nella fase preliminare.

Il Prof. Carci riprende l'illustrazione del SIA.

Altri grossi problemi affrontati con particolare cura dallo studio sono:

1) l'impatto causato dalle aree di cantiere (soprattutto i campi base e le finestre);

2) lo smaltimento degli inerti.

In particolare, sulle aree di cantiere sono state fatte varie fotosimulazioni.

In ogni caso, queste aree sono state individuate in zone con valore ambientale considerato relativamente basso.

Inoltre è prevista la rimodellazione di dette aree (soprattutto per garantirne l'opportuno inserimento paesaggistico) prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera.

Come accennato, rispetto alle precedenti versioni, il numero delle finestre è fortemente ridotto. Permangono il cantiere e la finestra di Rigoroso.

Nell'area di cantiere di Libarna i problemi di impatto individuati nelle istruttorie VIA dei precedenti tracciati con le aree archeologiche, sono stati risolti anche a seguito di contatti con la Sovrintendenza ed accettando il suggerimento di spostare il cantiere fuori dal perimetro sensibile.

Per quanto riguarda le strategie per il recepimento e lo smaltimento di materiali inerti, si è tenuto conto delle diverse realtà regionali e dei diversi riferimenti normativi.

Nel caso della Regione Liguria è previsto lo sfruttamento di cave di monte già inserite nel Piano Regionale delle attività di cava, la Regione Piemonte ha invece preteso, ai sensi della L.R. 30/99, uno specifico studio per le aree di cava.

In ogni caso nel progetto preliminare presentato vi è la certa individuazione dei diversi siti di cava di cui si prevede la coltivazione.

La Regione Piemonte deve approvare ogni singolo progetto di apertura di queste cave con apposite prescrizioni prima della progettazione definitiva.

Per tale motivo il Proponente ha individuato siti di cava in numero superiore al necessario preventivato, in modo da poter far fronte ad ogni esigenza operativa qualora l'apertura di alcune di queste cave non dovesse essere consentita.

Per quanto riguarda il grado di interferenza con i SIC (che - viene precisato - vanno in realtà considerati dei PSIC, cioè solo dei Piani di SIC), come in precedenza accennato, è assai relativa.

Il SIA evidenzia poi molto dettagliatamente, con un apposito studio, le problematiche relative allo smaltimento ed al riutilizzo degli inerti ed al tombamento delle cave.

Il Proponente evidenzia che su gli oltre 12 milioni di mc da sistemare, poco meno di 4 milioni vanno al Porto di Genova, la restante parte va a tombamento di cave (2,5 milioni per la Liguria).

Nel caso del Piemonte si è pensato tra l'altro di impiegare oltre 4 milioni di mc di inerti in interventi di recupero ambientale ed, in particolare, in opere di risistemazione di calanchi da realizzarsi con una idonea collocazione.