

MINISTERO DELL'AMBIENTE
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO
AMBIENTALE INFORMAZIONE AI
CITTADINI E PER
LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE
IL DIRETTORE GENERALE

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art.6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge 8 luglio 1986, n.349, adottate ai sensi dell'art.3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377";

VISTI l'art.18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di costituzione della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n.1464 di rinnovo della composizione della stessa Commissione; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di alta velocità ferroviaria tratta Genova - Milano, presentato dalla Società COCIV (General Contractor individuato dalla TAV S.p.a.) con sede in Via XX settembre, 36 - Genova, in data 2 luglio 1992;

VISTO il parere formulato in data 9 febbraio 1994 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società COCIV;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che:

- lo sviluppo della linea Genova - Milano rientra nel Piano Generale dei Trasporti e nel Piano di Ristrutturazione per il risanamento dell'Ente FF.SS., tramite una integrazione approvata con delibera dell'ente in data 22 gennaio 1992, e successivamente recepita nella rete ferroviaria europea A.V. della Union International des Chemins de Fer;
- il progetto prevede la realizzazione di una linea AV, della lunghezza di circa 127 km che collega Genova con Milano in circa 40 minuti senza fermate intermedie (tempo di percorrenza della linea esistente GE Porta Principe - MI Rogoredo: 2 ore); essa consente di connettere il Porto di Genova ed il corridoio plurimodale tirrenico con il corridoio pedeanalpino padano e quindi con l'Europa Centrale e dell'Est. Il corridoio padano viene poi collegato con la Francia e la Spagna attraverso la direttrice Ventimiglia - Marsiglia - Barcellona;
- la nuova linea è adibita a trasporto passeggeri e trasporto merci. Il

suo punto di forza è la realizzazione di una terza linea di valico appenninico che riduce i tempi di percorrenza e permette il trasporto containers di grandi dimensioni (da e per il porto di Genova) che oggi non possono facilmente attraversare le gallerie di valico di ridotte dimensioni e già congestionate;

- attualmente il traffico viaggiatori per ferrovia lungo il percorso GE-MI è di circa 4000 viaggiatori al giorno. In uno scenario di alto sviluppo sono previsti 34.000 viaggiatori/giorno nel 2001 e 48.000 viaggiatori/giorno nel 2016. Il traffico merci è oggi valutabile intorno ai 5 milioni di tonnellate/anno e, sempre in uno scenario di alto sviluppo, sono previsti 5,2 milioni tonn/anno nel 2001 e 7,8 milioni tonn/anno nel 2016;
- il tracciato attraversa il territorio di tre regioni: Liguria, Piemonte e Lombardia. La linea ha origine nella stazione di Genova - Porta Principe con raccordi diretti verso Voltri e verso Brignole. A valle del valico appenninico è prevista l'interconnessione con Torino (linea Genova - Torino - Frejus) e Milano (linea Tortona, Voghera, Pavia) via Novi; la linea termina a Milano nella stazione di Rogoredo. Il costo previsto dell'opera è di circa 3 mila miliardi di lire;
- per quanto riguarda i livelli di priorità assunti dal sistema Alta Velocità nel suo complesso, per la tratta Genova-Milano, nell'ambito del quadro programmatico dello Studio di Impatto Ambientale non è stato sufficientemente chiarito il ruolo che praticamente dovrà esercitare tale tratta nell'assorbimento del traffico merci in rapporto sia alla proiezione verso Voltri sia alla interconnessione con la tratta AV Milano - Venezia; per tale questione, peraltro, per esplicita affermazione dell'Ente Ferrovie durante la fase istruttoria, la componente "merci" assumerà una quota importante di mercato, tenendo conto della funzionalità di un asse ferroviario EST-OVEST incardinato su terminali portuali di particolare importanza, quali Venezia e Genova, nonché delle relative proiezioni transfrontaliere. La necessità di colmare tali indeterminatezze è emersa con chiarezza durante l'iter istruttoria e, poichè non vi sono stati atti ufficiali di impegno da parte dell'Ente Ferrovie, più precise informazioni sull'argomento appaiono indispensabili per consentire alla Commissione di poter valutare, in termini di bilancio di impatto ambientale, il progetto presentato;

osservato che:

lo studio di impatto fornisce un esame estremamente sintetico delle alternative di tracciato, peraltro individuate soltanto nel tratto di pianura (nel tratto di montagna sono state considerate solo alternative altimetriche del posizionamento della livelletta).

La prima ed originaria proposta (corridoio A) consiste nel collegamento con Malpensa, con interconnessione con Milano sulla linea AV Milano - Torino, ed è stata pertanto eliminata a causa dell'evidente necessità di inserire la linea Genova - Milano nella rete nazionale con l'integrazione del nodo di Milano.

La seconda alternativa (corridoio B) riguarda l'affiancamento massimo all'autostrada A7 ed è quella prescelta dallo studio per la presenza di vincoli geometrici più accettabili e per il percorso più breve (127 km). La terza alternativa (corridoio C) con percorso più lungo (166 km), consiste nel quadruplicamento in sede della linea storica ma risulta difficilmente praticabile a causa dell'alta densità insediativa e delle diverse caratteristiche geometriche delle due strutture che non consentono un vero e proprio quadruplicamento.

Pur concordando con la scelta di massima del corridoio B, le Regioni ed i comuni interessati evidenziano alcuni punti critici risolvibili con

variazioni locali di tracciato. La Regione Lombardia sottolinea comunque la necessità di un ulteriore approfondimento per la soluzione C e di un collegamento diretto della linea AV all'interporto della Lacchiarella. Per quanto riguarda specificamente il tracciato, sono distinguibili tre tratti omogenei: montagna (in Liguria e Piemonte), pianura (in Piemonte e

Lombardi

a) e hinterland milanese (in Lombardia).

Tratto di montagna (43 km): lasciata la stazione di Genova Porta Principe, il tracciato si orienta in direzione nord e si svolge prevalentemente in galleria emergendo solo in corrispondenza delle incisioni vallive più rilevanti. Ci sono 8 attraversamenti a cielo aperto (torrenti Torbella, Rio Goresina, Rio Cremeno, Secca, Riccò, Rio Croso, Colombara, Neicone) con ponti e viadotti di lunghezza variabile tra 18 m e 450 m. La galleria di valico, lunga circa 17 km, è quella di massima estensione; le altre raggiungono un massimo di circa 4 km ognuna (in totale circa 15 km). Lungo il tratto di montagna la pendenza rimane pressapoco costante, intorno all'11%. All'uscita dell'ultima galleria, la linea entra nella pianura padana piegando con un'ampia curva in direzione N-NE.

Tratto di pianura (57 km): dopo aver attraversato la SS.35 bis e la ferrovia Genova - Torino, la linea AV si pone in affiancamento con l'autostrada A7 Milano-Serravalle (ad ovest dell'autostrada fino alla progressiva km 92+700 e poi ad est della stessa fino al km 100+100). L'interconnessione di Novi Ligure permette il collegamento con Torino (linea Genova-Torino-Frejus) e con Milano (linea Tortona-Voghera-Pavia) con il centro containers di Rivalta Scrivia e con Malpensa (linea Novara - Sempione). In questo tratto, la linea AV attraversa il territorio di 4 comuni della Provincia di Pavia che appartengono al Parco Lombardo della Valle del Ticino (92.000 ha) ed il territorio di 8 comuni della Provincia di Milano che appartengono al Parco Agricolo Sud di Milano (45.000 ha).

Tratto di hinterland milanese: avvicinandosi all'area urbana milanese la linea AV si stacca dall'autostrada per affiancarsi alla linea ferroviaria esistente GE-MI. La linea AV attraversa la campagna e passa con due viadotti sopra al Naviglio di Pavia e sopra all'interporto di Milano Sud - Lacchiarella (senza collegamento diretto). Infine si immette nella stazione di Rogoredo;

valutato che:

per quanto riguarda il quadro ambientale e gli ambiti di criticità ambientale:

- tratto di montagna:

- il tratto montano è caratterizzato dalla presenza di estese aree boscate, prevalentemente dominate da querceti autoctoni e da castagneti, alternate a praterie arborate, zone agricole estensive e pascoli.

L'area risulta nel complesso di notevole valore

naturalistico per la scarsissima presenza antropica, la buona diversità ambientale con elevata copertura vegetale

arboreo-arbustiva, varie fitocenosi ripariali e ricchi popolamenti faunistici. Il substrato, spesso geomorfologicamente instabile, origina versanti franosi e calanchivi con alcune formazioni geologiche (i calanchi) di notevole valore paesaggistico;

- la galleria di valico è certamente l'opera più impegnativa di tutto

il progetto in termini di tempi di realizzazione (circa 3 anni), impatto ambientale e costi (circa il 40% del costo totale). Mentre per lo smarino delle altre gallerie, si prevede il trasporto stradale o ferroviario al porto Voltri, per quello della galleria di valico è previsto il trasporto locale attraverso finestre in galleria fino a tre discariche, di cui due consistono nella tombinatura di vallate naturali. In generale si può ritenere che l'impatto apportato dai cantieri (alcuni localizzati in strette valli fluviali) e dalle discariche a tombinatura, sia molto elevato rispetto alle caratteristiche ecologiche dell'area. A questo proposito si osserva che non è opportunamente documentata una organica programmazione degli interventi, quali: apertura lavori della galleria di valico da una parte sola con 3 finestre galleria, cantieri e discariche in zone poco accessibili o ecologicamente sensibili (Paveto, La Castagnola, Villa Carbonasca, Rio Grosò), trasporto e possibile utilizzazione dello smarino (circa 5 milioni di metri cubi in parte utilizzabili per i rilevati ferroviari e collinette), interventi di mitigazione (consolidamento dei versanti instabili, rimboschimenti, ecc.);

- gli attraversamenti delle valli e dei torrenti montani rappresentano altri punti delicati per gli effetti di risonanza dei viadotti (effetto bang all'uscita delle gallerie), le alterazioni del paesaggio e le interferenze con i corsi d'acqua. I viadotti sul torrente Secca e sul torrente Riccò pongono particolari problemi di impatto acustico e paesaggistico poichè attraversano aree densamente abitate e già attraversate da altre infrastrutture ferroviarie e stradali;
- tratto di pianura:
- nella pianura padana diventa evidente la matrice agricola monocolturale ed industrializzata (mais, risaie, pioppo). Dal punto di vista paesaggistico - ambientale, gli elementi più rilevanti sono i corsi d'acqua principali (Scrivia, Po e Ticino) attorno ai quali si trovano le sole biocenosi naturali superstiti costituite da boschi igrofilo misti (salice, pioppo e ontano nero). Nelle ristrette fasce di vegetazione ripariale e nei ghiareti fluviali è presente una ricca avifauna con specie anche molto rare o di notevole interesse naturalistico. Il fiume Ticino in particolare, a causa della variata geomorfologia e complessità ecosistemica (querceti, saliceti, praterie igrofile, canneti) rappresenta il sistema naturale di maggior valore della pianura.
- l'accostamento del sistema ferroviario AV a quello autostradale, con caratteristiche geometriche differenti, crea un corridoio plurimodale con vari attraversamenti trasversali (svincoli e cavalcavia sono comuni a quelli autostradali) ma anche numerose aree intercluse soprattutto in corrispondenza dell'attraversamento dei tre fiumi principali. L'interferenza con questi corsi d'acqua superficiali pone alcuni problemi non sufficientemente trattati dallo Studio di Impatto Ambientale: l'impatto idro-geomorfologico dei lavori di costruzione e cantieri, l'inserimento paesaggistico degli imponenti viadotti (quello sul Ticino è lungo 745 m), la sistemazione delle sponde e degli argini, il monitoraggio della componente ecosistemica, gli interventi di mitigazione (barriere acustiche e sistemazione a verde) ed eventualmente di compensazione soprattutto in corrispondenza del Parco del Ticino. Non sono state presentate inizialmente nessuna analisi della componente ecosistemi, ma solo in un secondo momento è stata fornita una documentazione aggiuntiva insieme ad una monografia integrativa sul Parco del Ticino;
- altri passaggi critici si trovano nei pressi dell'Abbazia di Rivalta Scrivia (l'AV passa ad una cinquantina di metri dal muro esterno dell'Abbazia) e dei vari centri abitati a ridosso del tracciato, in particolare di Groppello Cairoli e Zerbolò. Per quanto riguarda l'Abbazia di Rivalta Scrivia, il proponente ha presentato una monografia integrativa di carattere storico e paesaggistico ma non un progetto di

dettaglio che permetta di verificare la possibilità di variazioni di tracciato o passaggi alternativi in galleria o trincea (con il supporto di specifiche indagini idrogeologiche per evitare aree di esondazione del fiume Scrivia), l'effetto delle vibrazioni e del rumore sulle strutture, le misure di mitigazione e di inserimento paesaggistico. Nel comune di Groppello Cairoli, il tracciato AV, oltre a passare vicino all'abitato, interferisce direttamente con un'area prevista come sede di un centro commerciale di circa 70.000 mq. Il comune di Zerbolò, già attraversato dall'autostrada A7, risulta ulteriormente circoscritto tra l'autostrada e la linea AV a causa della divergenza imposta dall'andamento curvilineo dell'autostrada;

- le aziende agricole lungo il tracciato AV subiscono un'evidente frammentazione dei terreni e, in alcuni casi, un maggiore isolamento dalla rete stradale; le cascine sono soggette al disturbo causato dal rumore che però non è stato verificato con un progetto acustico specifico. Le aree intercluse sono presenti lungo l'intero tratto di affiancamento dei due sistemi ma raggiungono una notevole ampiezza soprattutto in corrispondenza dell'attraversamento dei fiumi tagliati ortogonalmente dall'autostrada ma non dalla linea AV (i.e. quella dello Scrivia raggiunge i 500 metri di ampiezza). Nel progetto presentato è prevista comunque la sistemazione a verde delle aree intercluse;

- tratto di Hinterland:

- il tracciato passa molto vicino al confine di due aree protette di piccola estensione ma di rilevanza naturalistica poichè costituiscono relitti significativi delle originarie fitocenosi igrofile in un contesto territoriale molto degradato. Nella Garzaia di Villarasca (53 ettari di boschi e arbusteti igrofilici circondati da una fascia di rispetto a coltivi) risiede una delle più importanti colonie italiane di Ardeidi (aironi, garzette). La Garzaia è protetta come Riserva regionale Parziale Zoologica ed è gestita dalla Provincia di Pavia. L'Oasi della Lacchiarella (44 ettari di boschi e arbusteti igrofilici con vari specchi d'acqua) presenta anch'essa una notevole ricchezza di specie vegetali ed animali, tra cui numerose specie di uccelli e mammiferi di interesse naturalistico, ed è vincolata come Parco di Interesse Sovracomunale. Dal punto di vista naturalistico, i tratti più delicati sono in corrispondenza di queste due aree protette. Il tracciato passa a meno di trecento metri dalla Garzaia di Villarasca ed interseca la parte meridionale dell'Oasi di Lacchiarella. Si possono prevedere impatti dovuti alla perdita diretta di habitat naturali, alle interferenze con un nuovo elettrodotto, alle eventuali interferenze dell'opera con la falda sottostante che possono provocare la modificazione della vegetazione igrofila, ed al grave disturbo creato dalle operazioni di cantiere che potrebbe provocare l'allontanamento dei sensibili Ardeidi se non addirittura l'abbandono delle colonie. Lo studio di impatto ambientale accenna a misure di mitigazione ma non considera eventuali varianti di tracciato o interventi di compensazione;

- il quadruplicamento in sede pone ulteriori problemi di parcellizzazione di terreni agricoli ed interferenze con le aree fortemente antropizzate. In particolare, il centro abitato di Locate Triulzi risulta fortemente danneggiato dal passaggio della linea AV in galleria artificiale accanto all'abitato, peraltro già disturbato dalla linea ferroviaria Milano - Pavia. Infine, non è stata adeguatamente studiata una eventuale variante di interconnessione con l'interporto di Milano Sud (Lacchiarella) che, oltre all'allaccio diretto per il trasporto delle merci verso Milano, permetterebbe un ulteriore allontanamento dalle aree protette, con una netta riduzione degli impatti paesaggistici e naturalistici;

osservato che il proponente ha apportato alcune variazioni rispetto al progetto depositato inizialmente. Tali variazioni sono state presentate durante l'iter istruttorio e non hanno seguito le procedure di deposito;

valutato che le modifiche di tracciato intervenute successivamente hanno riguardato:

- tratto di montagna:

- si tratta fundamentalmente di variazioni altimetriche con un abbassamento generale della livelletta. La livelletta della galleria di valico è stata abbassata fino a 8 metri rispetto al progetto di massima originario. Il viadotto sul torrente Riccò è stato sostituito da due tratti di 245 e 90 m (con campate variabili il primo e costanti il secondo) in viadotto. Il ponte sul Rio Grosso si riduce ad un'unica campata di 17,8 m (contro 120 m). il ponte sul Rio Colombara è ora uno scatolare di 6 per 3 m (contro 90 m) ed il viadotto Neicone si riduce in lunghezza (da 510 a 390 m) nel numero di campate (da 17 a 13);

- tratto di pianura:

- le variazioni più consistenti riguardano le opere di attraversamento del Po e del Ticino con un maggior distacco tra il tracciato AV e l'autostrada. La lunghezza dei viadotti è stata notevolmente ridotta (passando rispettivamente da 2250 m a 1971 m e da 1860 m a 745 m), ed il passo delle campate è stato regolarizzato (adottando un passo di 45 m invece della misura alternata di 30 e 60 m). Una variante del progetto originario prevede anche lo spostamento del viadotto sul Ticino di circa 100 m verso est e, di conseguenza, una rettificazione del tracciato che si discosterebbe maggiormente dall'abitato di Zerbolò e dalle cascine limitrofe, senza però alleviare in modo significativo gli impatti negativi sull'abitato. Nel comune di Tortona è stata ridotta la galleria artificiale per l'attraversamento dello svincolo autostradale A26-A7.

corrispondenza dell'Abbazia di Rivalta Scrivia
dell'attraversamento del fiume Scrivia è stata innalzata

la

livelletta pertanto il viadotto sullo Scrivia è passato da 627 a 450 m di lunghezza.

Nel comune di Gropello Cairoli è prevista una variante per ridurre la lunghezza della galleria artificiale da 751 m a 738 m mentre altre varianti più risolutive, quali un passaggio più accostato all'autostrada prima di intersecarla oppure l'intercettazione dell'autostrada prima del Po (arrivando quindi già ad est dell'autostrada in corrispondenza dell'abitato di Gropello Cairoli) non sono state prese in considerazione dal proponente;

- tratto di hinterland:

- il viadotto sul Naviglio di Pavia è stato ridotto da 1355 m a 698 m mentre il viadotto che passa sopra all'interporto della Lacchiarella è stato allungato (da 1870 m a 2500 m). Il tracciato subisce una traslazione di 250 m verso nord per ridurre l'interferenza con la Garzaia di Vallarasca ed intercetta la ferrovia Milano - Pavia al km 115 invece di mantenersi adiacente ad essa come nel progetto precedente. Infine è stata eliminata la galleria artificiale in corrispondenza del centro abitato di Locate Triulzi.

CONSIDERATO che la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha concluso di non poter esprimere il proprio parere di compatibilità ambientale sul progetto così come

In
e

ammesso in istruttoria e che la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale a suo tempo presentata debba essere reiterata alla luce delle seguenti considerazioni:

- permangono varie criticità ambientali in precedenza riepilogate e riferite al tracciato ed alle soluzioni tecniche proposte che non trovano adeguata trattazione nello Studio di Impatto Ambientale;
- è coerente l'approfondimento circa l'assorbimento, da parte della tratta in questione, del traffico merci nel suo collegamento con i terminali portuali tirrenici e con le tratte Torino - Venezia e transfrontaliere;
- gli articolati pareri espressi dalle Regioni interessate in rapporto a questioni di merito e di procedura;
- la impossibilità di effettuare una verifica preliminare di congruità con i nodi di Genova e di Milano in rapporto ad un'ipotesi di assetto complessivo nelle realtà urbane interessate all'attraversamento della linea AV;
- l'opportunità che la documentazione nel tempo prodotta dal proponente sia adeguatamente riconsiderata, resa coerente ed integrata;

VISTA la nota pervenuta in data 16 novembre 1992, con cui la Regione Liguria ha trasmesso il proprio parere espresso con deliberazione n.5049, ed in cui:

- esprime parere favorevole all'intervento in quanto la tratta AV rientra nel Piano Regionale Trasporti come priorità delle opere ferroviarie da realizzare in territorio ligure e formula però alcune riserve sulle caratteristiche dei viadotti sul torrente Secca e sul torrente Riccò (da spostare rispetto al tracciato previsto per diminuire gli impatti) gli imbocchi delle gallerie e la cantieristica (in particolare sulle discariche di Paveto e Villa Carbonasca per le quali richiede un progetto esecutivo); evidenzia inoltre le carenze nello studio dell'inquinamento atmosferico, del rumore e delle vibrazioni.
- sottolinea l'importanza dell'interconnessione con il Porto di Voltri, l'aeroporto di Genova e il terminal dei traghetti per le isole;
- si riserva inoltre l'espressione del parere per quel che riguarda il nodo di Genova, non abbastanza sviluppato in questa sede;

VISTA la nota pervenuta in data 5 novembre 1992 con cui la Regione Piemonte ha trasmesso il proprio parere espresso con deliberazione n.6520, in cui:

- si ritiene di non poter esprimere un parere relativo all'opera in questione a causa della inadeguatezza dello studio di impatto;
- si evidenzia la mancanza di un vero progetto di massima e gravi carenze nei quadri di riferimento progettuale (opere accessorie, funzionalità delle interconnessioni, mitigazioni, materiali utilizzati) e ambientale (indagini geologiche, geotecniche ed idro-geologiche, monitoraggio dell'attraversamento appenninico). La Regione Piemonte non ritiene comunque prioritaria questa tratta ed ha richiesto al Governo di riesaminare la decisione relativa alla linea GE-MI;

VISTO che con nota del 23 dicembre 1992 la Regione Lombardia ha trasmesso il proprio parere espresso con deliberazione n.V/29577 ed in cui:

- si esprime parere negativo al progetto presentato (attenendosi esclusivamente ai documenti progettuali depositati inizialmente e non alle successive integrazioni e modificazioni) per procedere alla riformulazione recependo le sue indicazioni. La tratta AV non rientra nel Piano Regionale dei Trasporti in quanto esso è antecedente al PGT. La Regione non include comunque questa tratta AV tra i suoi interventi strategici principali pur riconoscendo l'importanza del riassetto della direttrice ferroviaria MI-GE (con il prolungamento fino a Ventimiglia) per il traffico merci nazionale ed internazionale e per il trasporto viaggiatori. A questo proposito, la Regione ravvisa la necessità di interconnettere più direttamente la linea AV con l'interporto di Milano Sud (Lacchiarella);
- si sottolineano numerose e dettagliate carenze dello studio di impatto riguardanti: le interferenze con le aree protette (Parco del Ticino e Parco Sud di Milano) e con i territori di valenza agricola (non c'è una valutazione della scomposizione fondiaria, dei riflessi economici negativi per le aziende agricole, dell'impatto sul patrimonio edilizio rurale); le alternative di tracciato per evitare punti critici; la cantierizzazione (sono poco approfonditi i problemi connessi agli scarichi effluenti nelle acque e nel suolo) cave e discariche (manca un chiaro bilancio delle movimentazioni delle terre; provenienza degli inerti, volumi estratti da ciascuna cava, ecc.); le indagini geotecniche (non specificamente mirate ai vari tipi di intervento: rilevati, fondazioni per ponti e viadotti, trincee, ecc.) ed idrogeologiche (non sono sufficientemente trattate le interferenze con i singoli corsi d'acqua, pozzi idrici e falde sotterranee); l'analisi ecosistemica (del tutto assente nel progetto originariamente depositato) e le opere di mitigazione (non sono indicate le caratteristiche, l'ubicazione e le modalità esecutive) e di compensazione ambientale (del tutto carenti); monitoraggio, rumore e vibrazioni (gli effetti sono poco analizzati e quindi poco quantificabili); tratti di paesaggio a rischio (Abbazia di Chiaravalle, passaggio sul Ticino e sul Po, affiancamento alla linea ferroviaria Milano-Pavia);

VISTO

PRESO

- si segnala l'inquinamento acustico e gli effetti delle vibrazioni nei tratti che interessano le zone abitate, la pesante interferenza con l'assetto produttivo agricolo, l'interferenza con aree di particolare pregio ambientale e paesistico;
 - si ritiene inoltre non chiaramente definita una soluzione per la gestione dei cantieri, delle cave e delle discariche del materiale di risulta, mentre sono giudicati non adeguati gli studi di carattere geologico.
- Infine si registrano osservazioni in merito agli aspetti programmatici: - non risc
- più opportuna una scelta alternativa in termini di ammodernamento della rete;
 - sovrastimare i flussi di viaggiatori;

PRESO ATTO che la Commissione per la valutazione dell'Impatto Ambientale ha provveduto all'esame delle osservazioni presentate e ne ha tenuto conto nell'ambito dell'istruttoria effettuata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

VISTO il D.L. del 3 febbraio 1993, n.29;

E S P R I M E

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto ferroviario Alta Velocità tratta Genova-Milano presentato dalla COCIV (General Contractor);

D I S P O N E

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle Amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio d'impatto già inoltrata;
 - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88 secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società COCIV, alla TAV, alla ITALFERR, al Ministero dei Lavori Pubblici, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, all'Ente Ferrovie dello Stato, alla Regione Lombardia, alla Regione Liguria ed alla Regione Piemonte, le quali provvederanno a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, lì 02/06/94

IL DIRETTORE

GENERALE