

Perrone Raffaele



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Da: Marco Scarpa [scrmrc75s02d969e@postemailcertificata.it]
Inviato: venerdì 8 febbraio 2013 22.29
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Cc: protocollo@pec.regione.liguria.it
Oggetto: Osservazioni su Parere Regionale - Nodo stradale e autostradale di Genova-Adeg.del
Sist. A7-A10-A12
Allegati: Lett. trasmiss.pdf; All.1 Osservazioni.pdf

E. prot DVA - 2013 - 0003685 del 12/02/2013

Gentili Signori,

in relazione alla procedura di V.I.A. relativa al progetto definitivo ed allo studio di impatto ambientale del "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento del Sistema A7 - A10 - A12", si inviano in allegato alcune osservazioni relative al Parere emesso dal Comitato Tecnico Regionale per il Territorio sulle Controdeduzioni presentate da parte di Società Autostrade per l'Italia (ASPI) al fine di renderVi noto il punto di vista del Coordinamento dei Comitati Antigronda di Genova sul Parere in oggetto.

Cordiali Saluti

Coordinamento dei Comitati Antigronda di Genova Staff Tecnico ing. Roberto Campi ing.
Davide Spinella ing. Marco Scarpa



Spett.
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Generale Salvaguardia Ambientale – Divisione III
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA
P.E.C. dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e p.c.

Spett.
Comitato Tecnico Regionale Per il Territorio
Regione Liguria
Piazza De Ferrari, 1
16121 Genova
P.E.C. protocollo@pec.regione.liguria.it

Genova, 8 Febbraio 2013

Oggetto: OGGETTO: NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA. ADEGUAMENTO DEL SISTEMA A7-A10-A12. PROGETTO DEFINITIVO. PROCEDURA DI V.I.A. NAZIONALE. PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA.

INVIO DI OSSERVAZIONI RELATIVE AL PARERE EX ART. 25 D.LGS. 152/2006 N. 270b EMESSE DAL COMITATO TECNICO REGIONALE PER IL TERRITORIO – SEZIONE PER LA V.I.A. - NELLA SEDUTA DEL 4 DICEMBRE 2012 APPROVATO IN DATA 7 DICEMBRE 2012 AL NR. 1508 DEL REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA

Gentili Signori,

in relazione al Parere in oggetto, emesso dal Comitato Tecnico Regionale per il Territorio sulle Controdeduzioni presentate da parte di Società Autostrade per l'Italia (ASPI) e relative al progetto definitivo ed allo studio di impatto ambientale del "Nodo stradale e autostradale di Genova – Adeguamento del Sistema A7 - A10 - A12", si inviano alcune osservazioni al fine di renderVi noto il punto di vista del Coordinamento dei Comitati Antigronda di Genova relativamente ai contenuti del Documento in oggetto.

Le precisazioni si articolano nel seguente allegato:

All. 1) Osservazioni relative al Parere n. 270b CTVIA Regione Liguria.

Rimanendo a disposizione per qualsiasi eventuale informazione, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Coordinamento dei Comitati Antigronda
Genova

[Sez. tecnica:
Ing. Davide Spinella
Ing. Roberto Campi
Ing. Marco Scarpa]

Genova, 08 Febbraio 2013

Oggetto: Considerazioni e commenti in merito alla Deliberazione della GIUNTA REGIONALE N.1508 del 07.12.2012 "Nodo stradale e autostradale di Genova. Adeguamento A7 A10- A12 integrazioni presentate da ASPI. Procedura di VIA nazionale. Parere ex art. 25 D.Lgs. 152/2006". COORDINAMENTO DEI COMITATI ANTIGRONDA - Sez. Tecnica

LA GIUNTA REGIONALE

RICHIAMATI:

- Il D. Lgs. 152/2006 "Nome in materia Ambientale", come modificato dal D. Lgs. 4/2008 ed in particolare:
 - L'articolo 6 , comma 6, secondo il quale sono sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale i progetti contenuti nell'All. II e III alla parte seconda del medesimo decreto,
 - L'art. 7 c. 3 con cui viene stabilito che i progetti elencati nell' all. II alla parte seconda sono sottoposti alla VIA in sede statale;
 - L'art. 23, che regola la presentazione dell'istanza da parte del soggetto proponente;
 - L'art. 25, c. 2, che stabilisce che l'Autorità competente acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata nonché, nei casi di progetti di competenza dello Stato, i pareri delle Regioni interessate, che deve essere reso entro 90 giorni dalla presentazione dell'istanza;
 - L'art. 26 c. 3, che stabilisce che l'autorità competente può richiedere integrazioni alla documentazione presentata ed il c. 3-bis che stabilisce che la stessa autorità, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico dispone una nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 24 dello stesso D.Lgs.;
- La L.R. 38/98 "Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale" ed in particolare:
 - L'art. 2 che definisce l'ambito di applicazione della legge;
 - L'art. 11 che disciplina il procedimento e la partecipazione pubblica, ivi compresa l'acquisizione del parere del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio – Sezione per la Valutazione di Impatto Ambientale;

PREMESSO che:

- in data 15 giugno 2011 la Soc. Autostrade per l'Italia spa ha presentato istanza presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi del citato art. 23 del D.Lgs. 152/2006 per la pronuncia di compatibilità ambientale del progetto relativo al "Nodo stradale ed Autostradale Genovese. Adeguamento sistema A7-A10-A12", che, essendo compreso nella fattispecie prevista dal punto 10 a) dell'All. II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 ricade nei progetti di competenza statale;
- La Regione Liguria, con DGR 1345 dell'11/11/2011, ha espresso il proprio parere ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006, giudicando lo SIA carente nei quadri di riferimento progettuale e ambientale;
- Il Ministero per la tutela del territorio e del Mare, con nota DVA-2012-2068 del 27/01/2012 ha richiesto al soggetto proponente una serie di integrazioni articolate in 38 punti, richiedendo altresì la riattivazione della fase pubblica ai sensi dell'art. 26 del più volte citato D.Lgs. 152/2006;
- Il Comitato Tecnico Regionale per il Territorio – Sezione per la VIA, nella seduta del 4/12/2012, ha reso a voti unanimi il parere di competenza (voto 270B), di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;

RITENUTO di fare proprio il voto n. 270B reso dal suddetto Comitato, per le motivazioni ivi espresse;

SU PROPOSTA dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile, Caccia e Pesca, Protezione Civile e Stili di Vita Consapevoli;

DELIBERA

1. di esprimere il seguente parere, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006, da inviare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in relazione al progetto definitivo del "Nodo Autostradale Genovese – adeguamento del sistema A7-A10-A12":

PREMILIAMO:

LE PRESENTI OSSERVAZIONI SONO STATE PRESENTATE NELL'AMBITO DI VIA NAZIONALE DA REGIONE LIGURIA IN MODO ASSOLUTAMENTE TARDIVO RISPETTO AI TERMINI DI LEGGE (ANCORCHÈ ASPI ABBA DICHIARATO UNILATERALMENTE DI RITENERLI PROROGATI, ADDUCENDO LA CIRCOSTANZA CHE IL PERIODO PER LA PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI AVREBBE INCLUSO IL MESE DI AGOSTO).

ANZI, PER QUANTO INTERCORSO A SEGUITO DI RICHIESTA DIRETTA A MINAMBIENTE, CI È STATO CONFERMATO CHE LA PROCEDURA NON PREVEDE ALCUNA PROROGA. LA "MAGNANIMITÀ" DI ASPI È DOVUTA PROBABILMENTE AL FATTO DI VOLER FAR AVALLARE LA CIRCOSTANZA CHE LE CONTRODEDUZIONI PRESENTATE DA ASPI SONO STATE PRESENTATE, A NOSTRO AVVISO, BEN OLTRE I TERMINI DI LEGGE.

- L'opzione zero è da escludere. Lo scarso livello di servizio, l'inadeguatezza e la vetustà del tracciato attuale rendono necessario un intervento anche non considerando futuri incrementi del traffico.

CONSIDERAZIONI:

PREMILIAMO CHE LA PRETESA DI ESCLUSIONE DELL'OPZIONE ZERO È MANIFESTAMENTE IN CONTRASTO CON QUANTO PRESCRITTO NON SOLO NEL SOPRACCIATO D.LGS 152/2006, MA ANCHE NELLA LEGGE 163/2006 (CODICE DEGLI APPALTI). INOLTRE È UTILE RAMMENTARE CHE LE RAGIONI DI QUESTA PRESCRIZIONE FONDAMENTALE TROVANO ORIGINE PROPRIO NELLA LEGGE ISTITUTIVA DEL PROGRAMMA DELLE GRANDI OPERE (L. 441/2001) E NEL SUO DECRETO DI ATTUAZIONI (D.L. AGOSTO 2002).

VENENDO AL MERITO, LA PRESUNTA INADEGUATEZZA DELL'ATTUALE TRACCIATO E DELLA ALTERNATIVA RAPPRESENTATA DALLA GRONDA, AVREBBE DOVUTO ESSERE DIMOSTRATA IN TERMINI TRASPORTISTICI DA UNO STUDIO FATTO DA PARTE DI UN TERZO INDIPENDENTE, NON AVENTE INTERESSI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA. PER CONTRO L'UNICO STUDIO TRASPORTISTICO RELATIVO ALLO STATO ATTUALE ED ALLE PROIEZIONI DI TRAFFICO FUTURE, SINO AD OGGI PROPOSTO RIPORTATO NEL PROGETTO, È QUELLO DI SPEA, PRODOTTO QUINDI IN PRATICA DALLO STESSO PROPONENTE (ASPI) CUI SPEA È COLLEGATA, SU TALE STUDIO SI BASANO INFATTI ANCHE LE CONSIDERAZIONI RIPORTATE NELLO S.L.A. DI ASPI.

CIRCA LA CONGRUITÀ DEI DATI PRESENTATI, NONCHÉ LA PERTINENZA DEI MODELLI DI SIMULAZIONE ADOTTATI, NON VI È TRACCIA DI DISCUSSIONE NÉ DI VALUTAZIONE ESPLICITAMENTE CONFERMATIVA, DA PARTE DI ALCUNA DELLE ISTITUZIONI COINVOLTE ALL'ITER APPROVATIVO, NÉ PERALTRÒ DA PARTE DI ENTI TERZI CHE NON SIANO PORTATORI DI INTERESSI.

ESISTE PERALTRÒ AGLI ATTI ALMENO UN ALTRO DOCUMENTO CHE ANALIZZA IN DETTAGLIO LO STUDIO TRASPORTISTICO DI SPEA (STD-00036 E RELATIVE INTEGRAZIONI). TALE DOCUMENTO È STATO PRODOTTO UFFICIALMENTE, NELL'AGOSTO 2011, DAL WWF NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO ALLO S.L.A.

TAL OSSERVAZIONI DA TALE DATA IN MANO SIA AL MINISTERO DELL'AMBIENTE CHE ALLA REGIONE LIGURIA HANNO EVIDENZIATO UN QUADRO DI ANALISI TRASPORTISTICA

ESTREMAMENTE CARENTE SIA PER I DATI SUI FLUSSI DI TRAFFICO PRESENTATI DA SPEA CHE PER I MODELLI DI SIMULAZIONE ADOTTATI NELLO STUDIO STESSO.

SI DEVE INOLTRE METTERE IN EVIDENZA CHE LO STUDIO TRASPORTISTICO, COME APPARE DA UNA NOTICINA A PIE' DELLA PRIMA PAGINA, SI BASA SU DATI DI TRAFFICO DELL'ANNO 2004, PERTANTO, RICHIESTA DA PARTE DEL MINISTERO DI FORNIRE CHIARIMENTI IN MERITO ALLO STUDIO TRASPORTISTICO. SPEA/ASPI NON HANNO NEMMENO FATTO LO SFORZO DI AGGIORNARE I DATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO GIA' PRESENTATI IN OCCASIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO (FEB. 2009).

COME BEN NOTO LA CRISI INTERNAZIONALE HA PESANTEMENTE RIDIMENSIONATO LE PREVISIONI DI TRAFFICO: LE PROIEZIONI BASATE SULLA SITUAZIONE IN ESSERE AD INIZIO 2009 RISULTANO PERTANTO, GIA' AD OGGI (2013), PALESEMENTE SOVRASTIMATE.

I DUBBI SOLLEVATI DALLO STUDIO DEL WWF (RIPETIAMO, GLI UNICI DISPONIBILI AD OGGI E RELATIVI AL QUADRO TRASPORTISTICO) NON SONO PERALTRO STATI MINIMAMENTE PRESI IN CONSIDERAZIONE DALLE ISTITUZIONI LOCALI (COMUNE E REGIONE). QUESTE ISTITUZIONI, COME SOPRA RICORDATO, HANNO FIN DALL'INIZIO DI QUESTA VICENDA ASSUNTO COME "ORO COLATO" LE SIMULAZIONI E LE PROIEZIONI SUL TRAFFICO PRESENTATE NELLO S.I.A. DA PARTE DI SPEA (GIUGNO 2011).

LA CONGRUITA' DELLA SOLUZIONE PROPOSTA (GRONDA DI PONENTE), AVALLATA IN QUESTA SEDE DALLA REGIONE LIGURIA PER RISOLVERE LA PRESUNTA "INADEGUATEZZA E SCARSO LIVELLO DI SERVIZIO" DEL TRACCIATO ATTUALE, È DUNQUE ANCORA TUTTA DA DIMOSTRARE DA PARTE DI UN ENTE TERZO ED INDIPENDENTE CHE, ANALIZZI DETTAGLIATAMENTE LO STUDIO TRASPORTISTICO DI AUTOSTRADE.

SI DEVE PERTANTO CONCLUDERE CHE CON LA PRESENTE DELIBERA LA REGIONE LIGURIA ACCETTA DI FATTO, IN MODO ASSOLUTAMENTE ACRITICO, QUANTO ESPOSTO NELLO STUDIO TRASPORTISTICO DI AUTOSTRADE: CIRCOSTANZA DI NON POCO CONTO SE SI CONSIDERA CHE GRAN PARTE DEL "CASTELLO DIMOSTRATIVO" SI BASA SU TALE STUDIO.

INOLTRE LO STATO DI "VETUSTA'" DELL'ATTUALE TRATTA AUTOSTRADALE NON RAPPRESENTA DI PER SÉ MOTIVO OGGETTIVAMENTE SUFFICIENTE PER COMPORTARE LA REALIZZAZIONE DI UN'OPERA COME LA GRONDA CHE SI PONE COME RADDOPPIO DELLO STESSO TRATTO DEFINITO "VETUSTO", RELATIVAMENTE AL QUALI IL PROGETTO NON PREVEDE ALCUNA DISMISSIONE, MA ANZI NE PREVEDE LA PERMANENZA DELLA OPERATIVITA'.

LO STATO ATTUALE DI TALE TRATTA AUTOSTRADALE, OLTRE ALLA "VETUSTA" PROGETTUALE E' ANCHE IN PARTE IMPUTABILE ALLE MODESTE OPERE DI MANUTENZIONE E MIGLIORIA CHE ANAS / ASPI HANNO MESSO IN ATTO NEGLI ULTIMI DECENNI.

(SI METTE ANCHE IN EVIDENZA CHE I CANTILERI PRESENTI NEL NODO - CHE DA ANNI CREANO TURBATIVE AL FLUIRE DEL TRAFFICO - SONO PRINCIPALMENTE DA METTERE IN RELAZIONE ALLA "RINCORSA" CHE ASPI STA ATTUANDO PER PROVVEDERE ALLA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO DELL'INFRASTRUTTURA SULL'AMBIENTE CIRCOSTANTE, ORMAI TOTALMENTE E DENSAMENTE URBANIZZATO)

SI CONCLUDE QUESTO PUNTO CON TRE ULTIME ANNOTAZIONI.

LA VALUTAZIONE DELL' OPZIONE ZERO RISULTA TANTO PIU' NECESSARIA IN QUESTO CASO LADDOVE SI CONSIDERI CHE SI DEVONO CONFRONTARE DUE SITUAZIONI AFFATTO DIVERSE, UNA TRATTA AUTOSTRADALE (ESISTENTE) DI CIRCA 13 KM DI SVILUPPO CON MENO DEL 50% DI TRATTI IN GALLERIA ED UNA NUOVA TRATTA DI OLTRE 30 KM DI SVILUPPO CON OLTRE IL 90% DI TRATTI IN GALLERIA.

LA NECESSITA' DI PREVEDERE, SEMPRE AI FINI DI UN CORRETTO RAFFRONTO CON L'OPZIONE ZERO, CIOE' DELLA VALUTAZIONE COSTI / BENEFICI, IL COSTO MANUTENTIVO CHE UNA TALE OPERA COMPORTEREBBE IN FUTURO IN MISURA PERMANENTE NEI CONFRONTI DELLA INFRASTRUTTURA DI RAFFRONTO ESISTENTE.

TALE RAFFRONTO NON PUO' ESSERE ASSOLUTAMENTE OMESSO VISTE LE NUMEROSE ED ONEROSE PRESCRIZIONI CHE AL RIGUARDO SONO RIPORTATE NELLA NUOVA NORMATIVA EUROPEA E NAZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE GALLERIE AUTOSTRADALI: IN PARTICOLARE PER QUELLE DI LUNGHEZZA SUPERIORE A 2 KM E PER QUELLE A TRE CORSIE.

LA CAPACITA' DI "DISTOGLIERE" TRAFFICO DALLA ATTUALE A10, COME SEGNALATO DA ASPI STESSA SI TRADURREBBE IN TERMINI PREVISIONALI IN UNA PERCENTUALE PARI A CIRCA IL 25% DEI FLUSSI FUTURI. SI RIBADISCE CON QUESTA CONSIDERAZIONE CHE ASPI NON "MOLLEREBBE" L'ATTUALE A10 PER NON PERDERE I CONSISTENTI PROVENTI DERIVANTI DAI PEDAGGI.

- La scelta del tracciato e del lay-out progettuale è dovuta soprattutto a considerazioni legate all'impatto sociale dell'opera ed alla ricerca del consenso della popolazione sull'opera stessa. Di conseguenza alcuni aspetti di carattere tecnico e funzionale sono stati messi in secondo piano. Il livello di servizio di progetto e la funzionalità della nuova infrastruttura sono positivi, anche se diventa fondamentale l'inserimento delle limitazioni e dei divieti di transito definiti nel progetto:

CONSIDERAZIONI

L'IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA RESTA COMUNQUE ELEVATO ED È STATO STIGMATIZZATO NELLE OSSERVAZIONI PRODOTTE DAI COMITATI ANTIGRONDA CIRCA L'IMPATTO SULLA QUALITÀ DELLA VITA ED I PERICOLI PER LA SALUTE DEI CITTADINI, IN PARTICOLARE PER QUELLI RESIDENTI NEI QUARTIERI MAGGIORMENTE COINVOLTI (VOLTRI, BOLZANELLO).

LA VIVIBILITÀ DELLA CITTÀ NON SOLO NEI QUARTIERI MAGGIORMENTE INTERESSATI DAL TRACCIATO DELL'OPERA MA, A SEGUITO DELLE NECESSITÀ DEI VARI CANTIERI E DELLE OPERE PREVISTE, IN TUTTO IL PONENTE GENOVESE, NELLA VALPOLCEVERA ED IN PARTI DELLA VAL BISAGNO, RISULTEREBBE PROFONDAMENTE COMPROMESSA.

NON È FORSE FUORI UOGO RICORDARE CHE IN TALI AREE URBANE RISIEDA OLTRE IL 50% DELLA POPOLAZIONE URBANA GENOVESE E CHE IN TALI ZONE LAVORA UN GRAN NUMERO DI GENOVESI PROVENIENTI DALLA "DOWNTOWN" E DAL LEVANTE CITTADINO.

INOLTRE, TRATTANDOSI DI UN'OPERA DA REALIZZARSI IN UN TEMPO PROLUNGATO (OTTO ANNI E FORSE PIU') RISULTEREBBERO PESANTEMENTE CONDIZIONATE E RESE PIU' ONEROSE ANCHE LE ATTIVITÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI.

IN PARTICOLARE, L'ATTIVITÀ DEL NUOVO MERCATO GENERALE ORTOFRUTTICOLO POTREBBE RISULTARE PLSANTEMENTE DANNEGGIATA DAL FATTO DI ESSERE SCAVALCATA DA SEI CORSIE AUTOSTRADALI.

QUESTA CIRCOSTANZA, SENZA PERALTRO FORNIRE DETTAGLI, È RICONOSCIUTA NELLE VALUTAZIONI DEL CT VIA A PAG. 7 (RIF. "PER QUANTO RIGUARDA GLI INDICATORI DI TIPO ECONOMICO.....").

IL LIVELLO DI FUNZIONALITÀ DELL'INFRASTRUTTURA È QUANTOMENO DUBBIO PER LE MOTIVAZIONI SOPRA ESPRESSE E RIPORTATE DETTAGLIATAMENTE NELL'ANALISI DELLO STUDIO TRASPORTISTICO PRESENTATA DAI COMITATI IN SEDE DI OSSERVAZIONI ALLO SIA E DA TEMPO NELLE MANI DI REGIONE LIGURIA.

SI CONFERMA PER REGIONE LIGURIA L'ASSOLUTA NECESSITÀ DELL'INTERDIZIONE AL TRAFFICO PESANTE DEL TRAITO VOLTRI - AEROPORTO DELLA A10, PER RENDERE L'OPERA "MINIMAMENTE FUNZIONALE"; CIÒ CONTRASTA PENSANTEMENTE CON LE MANIFESTATE (E VERBALIZZATE) INTENZIONI DELLE ISTITUZIONI LOCALI (COMUNE, IN

PARTICOLARE IL VICESINDACO) DI CHIEDERE, UNA VOLTA OTTENUTO L'ESITO POSITIVO DELLA VIA DA PARTE DEL MINISTERO, UN DECLASSAMENTO PER LA MEDESIMA TRATTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI.

NON RISPONDE INFINE A VERITA' LA AFFERMAZIONE CHE LA SCELTA DEL TRACCIATO SIA STATA CONDIVISA DALLA POPOLAZIONE STESSA.

QUATTRO ANNI DI PRESE DI POSIZIONE E DI RIPETUTE MANIFESTAZIONI PUBBLICHE AVVERSE ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA DA PARTE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTI NEL PONENTE CITTADINO TESTIMONIANO CHE, ANCHE SE RICERCATO, IL CONSENSO NON E' MINIMAMENTE STATO OTTENUTO DA PARTE DELLA POPOLAZIONE CITTADINA PRINCIPALMENTE COINVOLTA DALL'EVENTUALE REALIZZAZIONE DELL'OPERA.

QUESTA CONSTATAZIONE DOVREBBE, TRA L'ALTRO, RISULTARE SUFFICIENTE PER CONSIDERARE IL DIBATTITO PUBBLICO, SIA PER L'ARTICOLAZIONE LUNGO UN TEMPO TROPPO BREVE, SIA PER LE MODALITA' DI GESTIONE, NON ADEGUATO AD OTTENERE LO SCOPO CHE SI ERA PREFISSO.

- Le lacune del SIA non consentono, allo stato attuale, di valutare compiutamente gli impatti ambientali sui comparti aria, rumore, biodiversità, suolo e sottosuolo e carsismo, pertanto il giudizio di compatibilità ambientale positivo è da vincolare alle prescrizioni indicate nel parere del CT VIA 270B del 4/12/2012, per il superamento delle carenze conoscitive e alle integrazioni del progetto che risolvano le problematiche di natura funzionale evidenziate.

SI DÀ ATTO CHE IN QUESTA SEDE, CIOÈ AL SECONDO PASSAGGIO DI PRESENTAZIONE DI DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA DA PARTE DI SPEA, QUESTA È ANCORA AMPIAMENTE CARENTE IN MOLTE PARTI NONOSTANTE LE PREGRESSE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI. L'ASPETTO AMBIENTALE, PER DEFINIZIONE DI PRIMARIA IMPORTANZA IN UNA PROCEDURA DI V.I.A., RISULTANDO ANCHE IN SECONDA STESURA LACUNOSO NELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA DA SPEA IN QUANTO AGLI ASPETTI ARIA, RUMORE, BIODIVERSITÀ, SUOLO, SOTTOSUOLO E CARISMO DOVREBBE AVER MOTIVATO IL DIPARTIMENTO AMBIENTE – SETTORE VIA, ARIA E CLIMA A GIUDICARE BEN PIÙ PESANTEMENTE IL DOCUMENTO INTEGRATIVO SIA PRODOTTO DA ASPI NEL LUGLIO 2012.

LA DICHIARAZIONE DI REGIONE LIGURIA CHE IL "GIUDIZIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE POSITIVO È DA VINCOLARE..." È UNA DICHIARAZIONE A N.S. AVVISO INACCETTABILE DAI CITTADINI.

DA PARTE DELLE FUNZIONI TECNICHE DELLA REGIONE LIGURIA CON IL PARERE CT VIA 270B DEL 4/12/2012 SI ESPRIME UN PARERE CHE, SULLA BASE DEI DUE DOCUMENTI DI ASPI/SPEA (SIA DEL GIUGNO 2011 ED INTEGRAZIONI-CONTRODEDUZIONI DEL LUGLIO 2012) CONTINUA A PERMANERE SOSTANZIALMENTE NEGATIVO.

L'ORGANO POLITICO DELLA REGIONE AVREBBE DOVUTO RECEPIRE TALE POSIZIONE BEN ESPLICITA DEL DOCUMENTO ED ASSUMERSI LA RESPONSABILITÀ POLITICA DI DARE PARERE NEGATIVO.

CON IL PROPRIO COMPORTAMENTO LA GIUNTA REGIONALE, PROPONENDO UNA ULTERIORE RICHIESTA DI INTEGRAZIONI, RISCHIA DI FAR DILAZIONARE ULTERIORMENTE IL PARERE DEFINITIVO DEL MINISTERO IN MERITO ALLA VIA.

QUANTO SOPRA COSTITUISCE COMMENTI SOLTANTO IN MERITO ALLA DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE; DOVENDO ENTRARE NEL MERITO DELLE CONSIDERAZIONI TECNICHE SVILUPPATE DALLA CT VIA (PARERE 270B) RILEVIAMO CHE SUSSITONO DA PARTE NOSTRA ANCORA NUMEROSISSIMI MOTIVI DI CENSURA. NE CITIAMO UNO A TITOLO DI ESEMPIO.

LO SLURRYDOTTO

PER MITIGARE L'IMPATTO AMBIENTALE SPEVASPI PROPONE DI ELIMINARE IL PASSAGGIO LUNGO IL GRETO DEL POLCEVERA, DGLI AUTOIRENI CARICHI DI SMARINO PROVENIENTI DA VOLTRIE DIRETTI AL CANTIERE "BIACCA" DI BOLZANETO. LA SOLUZIONE ALTERNATIVA CHE LA REGIONE ACCETTA E' QUELLA DEL PASSAGGIO LUNGO STRADE URBANE.

NULLA SI DICE IN MERITO ALLA SOLUZIONE DELLO SLURRYDOTTO, DA REALIZZARE NEL GRETO DEL POLCEVERA, OPERA "FISSA" (PER NECESSITA' DI COSTRUZIONE) CHE PERO' NON PUO' PER LEGGE ESSERE REALIZZATA NEL GRETO DI UN CORSO D'ACQUA, PER GIUNTA A REGIME IRREGOLARMENTE TORRENTIZIO COME IL POLCEVERA. COME SI PUO' INFATTI CONSIDERARE "TEMPORANEA" UNA STRUTTURA DESTINATA AD OCCUPARE IL GRETO DEL TORRENTE PER ALMENO OTTO ANNI?

QUESTO ASPETTO PROGETTUALE NON E' NEANCHE PRESO IN CONSIDERAZIONE DA PARTE DEL CIVIA REGIONALE.

CON BUONA PAUSA DEL MINISTRO CLINI CHE, NON PIU' TARDI DI IERI, INTERVENENDO AD UN CONVEGNO SUL DISSESTO IDROGEOLOGICO DELL'ITALIA HA RIBADITO CHE I LETTI DEI CORSI D'ACQUA "DEVONO ESSERE TENUTI LIBERI".

2 In caso di pronuncia positiva di compatibilità ambientale le prescrizioni indicate nel citato voto 270B del Comitato Tecnico per il Territorio – Sezione per la VIA dovranno essere ottemperate prima della conclusione del procedimento di approvazione del progetto (Conferenza di Servizi).

RISULTA A QUESTO PUNTO IMPOSSIBILE CAPIRE, IN BASE ALLE VIGENTI CITATE LEGGI, QUALORA IL MINISTERO ACCOLGA I RILIEVI DELLA REGIONE LIGURIA, QUALE POTREBBE ESSERE L'UTERIORE ITER DELLA PRATICA.

IL MINISTERO INVIEREBBE FORSE NUOVAMENTE AD ASPI UNA NUOVA LETTERA CON ULTERIORE RICHIESTA DI INTEGRAZIONI, MODIFICHE, CHIARIMENTI?

ED IN CASO AFFERMATIVO, QUANTO POTREBBE ANCORA DURARE QUESTO PING-PONG E QUANTI ALTRI SOLDI PUBBLICI VERREBBERO SPERPERATI?