

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI DEGLI AMBIENTALISTI AL PROGETTO DEL COSIDDETTO TERZO VALICO

Gli ambientalisti (WWF, Legambiente e Italia Nostra) e i sindacalisti di base delle ferrovie (FLTU-CUB), che hanno inviato il 3 febbraio le loro Osservazioni (per complessive 70 pagine) al Progetto Alta Capacità Milano-Genova - Terzo Valico Genova-Arquata Scrivia-Novì Ligure, ai sensi della L. n. 349/86 che disciplina, con il DPR n. 377/88, la normativa e le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, prima di entrare nel merito delle varie questioni presentate dallo Studio di Impatto Ambientale e dai Quadri Programmatico e Progettuale presentati da Co.Civ. rilevano che "...la documentazione presentata, a partire dalla cartografia fornita in scala non adeguata, non fornisce gli elementi conoscitivi sufficienti per entrare nel merito degli scenari attuali e potenziali a livello internazionale, nazionale e regionale, né delle scelte comparative sino all'opzione zero. Il quadro illustrato da Co.Civ. è parziale e incompleto, tale oltretutto da non consentire di determinare, attraverso un calcolo costi-benefici accurato delle varie opzioni, le scelte compiute". Gli ambientalisti segnalano la superficialità e l'incompletezza della documentazione fornita da Co.Civ. in particolare per quel che riguarda l'analisi, prevista per legge, delle componenti ambientali: l'ambiente idrico, il suolo e sottosuolo, la vegetazione, la flora e la fauna, gli ecosistemi e il paesaggio.

Secondo ambientalisti e sindacalisti di base la scelta dell'orientamento della galleria di Valico da Genova verso Novì Ligure, via Arquata Scrivia, della lunghezza di una quarantina di chilometri e dall'andamento tortuoso, e dal costo di realizzazione stimato in difetto in 2300 miliardi di Lire, non viene motivata né rispetto all'esistenza di possibili alternative, né viene sufficientemente giustificata dal punto di vista ambientale, trasportistico e infrastrutturale. Anzi c'è il forte sospetto che l'orientamento verso Novì Ligure sia funzionale al "completamento della linea AV/AC Milano-Genova", come viene auspicato dal Comitato per la Transpadana, riedizione del comitato Pro AV, presieduto ancora oggi da l'uomo FIAT Pininfarina e dal sindaco del caffè Illy, e indicato nella mozione approvata dalla Commissione Parlamentare Trasporti nel luglio 1998. In questo quadro il terzo valico di Genova non sarebbe altro che il primo lotto funzionale del vecchio progetto, caro a Burlando, e ai suoi clienti costruttori, cavatori e società di ingegneria, di costruzione di una linea interamente nuova che non vada a riconnettersi ad Arquata alle linee ordinarie.

In particolare, ambientalisti e sindacalisti di base sottolineano come la documentazione Co.Civ. non corrisponda assolutamente ai criteri stabiliti e ai requisiti richiesti in materia di VIA dalle normative nazionali citate e dalle Direttive e Indirizzi dell'Unione Europea (in particolare la direttiva VIA 85/377 e le IPCC 97/11 e 96/61) che prevedono esplicitamente di presentare una descrizione accurata degli scenari esistenti, in questo caso della capacità e delle potenzialità della rete ferroviaria, proprio per evitare inutili guasti agli equilibri territoriali provocati dalla realizzazione di un'opera, che potrebbe rivelarsi inutile dal punto di vista socio-economico e ambientale. Infatti, come dichiarato dal direttore generale del Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente sul n. 7 anno II di Ambiente informa, mensile del Ministero: "Attraverso la VIA l'Amministrazione deve anche poter scegliere di rinunciare a un'opera qualora gli effetti siano tali da provocare danni all'ambiente o alterazione al di sopra di soglie accettabili".

Gli stessi documenti dei gruppi tecnici interministeriali (Trasporti e Ambiente) del 1997 e del 1999 invitano ad approfondire la descrizione degli scenari di rete e delle opzioni alternative e complementari, dando a queste priorità rispetto alla realizzazione del cosiddetto Terzo Valico, seppur da essi contemplato. In particolare, vengono ricordati i lavori di potenziamento e adeguamento delle linee storiche dei Giovi e della Voltri-Ovada, con particolare riguardo ai collegamenti con la linea complementare sottoutilizzata già esistente che attraversa la Val Padana via Ovada-Alessandria-Mortara-Novara-Borgomanero-Domodossola. E fu lo stesso ministro Ronchi a valutare, in occasione della sua audizione di fronte alla Commissione Trasporti della Camera del 25/11/1997 che gli interventi di potenziamento e ammodernamento in atto e previsti sulle linee storiche dei Giovi e sulla Voltri Ovada

avrebbero portato “una potenzialità di 400 treni al giorno”, tale da far fronte alla crescita attribuibile al porto di Genova e calcolata dall’Autorità Portuale in 125-175 treni al giorno.

Questi scenari e possibili alternative praticabili vengono arrogantemente e superficialmente liquidati da Co.Civ. che dà per scontati “i vincoli di capacità e la vetustà” delle linee storiche, non tenendo in alcun conto i lavori sulle linee storiche dei Giovi (per le quali si prevede un incremento del 25% del traffico merci) e sulla Genova--Ovada (avvenuto adeguamento della galleria di valico agli High Cube) e in via pregiudiziale esclude di considerare il corridoio Genova-Ovada, inserito dall’Unione Europea tra le free ways principali per il traffico merci. Co.Civ. si concentra su tre alternative, tutte orientate verso Novi Ligure, via Arquata Scrivia, dando evidentemente per scontato di non giustificare più di tanto questa scelta progettuale.

Ma il Co.Civ, dimentica, secondo gli autori delle Osservazioni, che la priorità del progetto del cosiddetto Terzo Valico non viene confermata nemmeno dal nuovo Piano generale di Trasporti in via di elaborazione che ancora deve definire i criteri con cui verranno selezionati gli investimenti che saranno destinati ai diversi Piani settoriali. I costi previsti da Co.Civ. per la realizzazione delle gallerie di valico sono troppo alti (58 miliardi a chilometro) e viziati dall’affidamento a trattativa privata al Consorzio dell’incarico, quando si confrontino con i 40 miliardi di Lire a chilometro della tratta Bologna-Firenze ottenuti grazie ad una gara europea che ha consentito di conseguire da un qualificatissimo gruppo spagnolo un ribasso d’asta di circa il 47%. Inoltre il cosiddetto Terzo Valico Milano-Genova non è tra le priorità, né tra gli investimenti finanziati del progetto Alta Capacità, come emerge chiaramente dai Programmi degli investimenti ferroviari, così come sono stati aggiornati ad oggi, e dal Contratto di Programma Governo-FS.

Gli stessi dati della crescita inarrestabile della containerizzazione, che fanno sperare a Co.Civ. uno sviluppo del porto di Genova, che nelle stime dell’Autorità Portuale dovrebbe arrivare al 2010 addirittura ai 5 milioni di TEU (con una crescita annua del 20%), assorbendo il 95% del traffico attuale in ambito nazionale (attorno ai 6 milioni di TEU), sono del tutto incredibili, quando negli ultimi due anni Genova registra un incremento su base annua del 7%, movimentando circa 1 milione e 200 mila TEU, mentre a livello mondiale il 70% della merce è stata containerizzata e nel Mediterraneo l’unico porto che tira è quello di Gioia Tauro specializzato nel transhipment, trasporto da nave su nave.

Inoltre gli ambientalisti e i sindacalisti di base censurano le omissioni di Co.Civ. riguardo alla descrizione dello scenario di rete. Coloro che hanno compilato le Osservazioni fanno notare che non si può prescindere dal considerare il sistema dei porti liguri nelle loro relazioni con le linee di valico appenniniche, con gli interporti nazionali e con le linee di valico internazionali. In particolare, ambientalisti e sindacalisti di base ricordano il ruolo della Pontremolese – che costituisce il collegamento più diretto con tra il Sud e il Nord Est italiano e i valichi del Brennero, Tarvisio e Villa Opicina - al servizio del porto di La Spezia e della Savona-Torino – che è funzionale al transito di Modane e a quello di Domodossola per accedere al Sempione e al Lotchberg -al servizio del porto di Savona. Queste linee di valico al servizio del sistema dei porti liguri potrebbero assorbire, aggiungendosi le 3 linee di valico genovesi già esistenti, 800 treni merci al giorno. Una stima questa di 7 volte superiore circa a quella calcolata al 2010 per il trasporto merci su ferrovia generato dal porto di Genova che dovrebbe portare a giustificare il cosiddetto terzo valico, indirizzando su Genova il traffico portuale di la Spezia e Savona e intasando le già debilitate linee litoranee.

Per quanto riguarda l’inquadramento ambientale, passiamo ad esaminare in sintesi quello che hanno rilevato i tecnici che hanno collaborato con gli ambientalisti e i sindacalisti di base.

Pietro Maifredi, professore di geologia applicata all’Università di Genova, che dà un giudizio negativo complessivo sulla documentazione fornita da Co.Civ., sottolinea: a) come manchi nella descrizione dei problemi geologici del sottosuolo una descrizione credibile e comprensibile delle problematiche degli imbocchi, delle finestre di servizio e del tratto a base copertura della zona di Novi Ligure, nonché delle problematiche legate all’attraversamento delle gallerie di serpentiniti, che contengono materiali

amiantiformi; b) come venga trattato in maniera assolutamente superficiale il l'approvvigionamento di oltre 6 milioni di metri cubi di inerti, che viene risolto "semplicemente" *ripulendo* oltre 100 ettari del torrente Borbera in Piemonte, non badando alle interferenze con la falda e alle conseguenze sulla permeabilità, e utilizzando materiale proveniente dalle cave del Monte Gazzo e da cave a Isoverde e Campomorone, contro le previsioni del piano regionale delle cave che non ne contempla l'ampliamento; c) come non si abbiano informazioni sufficienti sulle le zone di deposito, sulle quali non vengono nemmeno forniti i dimensionamenti delle tombinature principali; d) come non sia possibile ricavare un quadro completo della interferenza tra l'opera le problematiche idrogeologiche e come la stessa descrizione dei principali torrenti e rii (tra cui Polcevera, .Scrivia, Verde) sia superficiale e in alcune parti anche errata; come non venga fornita un'analisi completa dei punti d'acqua che consenta di individuare le eventuali interferenze e vengono rimandati al progetto esecutivo i rischi legati alla presenza di fratture sature in alcune parti del tracciato; e) non viene fornito un quadro comparativo di varianti su diversi percorsi o di diversa lunghezza sullo stesso percorso.

Gli agronomi Francesca Cambiaggi e Roberto Sobrero, notando come dalla documentazione Co.Civ. non emerge con chiarezza il quadro d'intervento progettuale in cui si inserisce lo studio di impatto ambientale, sottolineano: a) come la descrizione vegetazionale sia piuttosto grossolana sia per la parte riguardante le essenze arboree che per quella riguardante le essenze erbacee e arbustive e come non esistano dati sufficienti per capire quale possa essere l'impatto sulla componente floristica delle realizzazioni dell'opera; b) come anche il censimento faunistico sia condotto con grande approssimazione e superficialità soprattutto per quel che riguarda la parte ligure e come vengano sottovalutate le conseguenze sull'habitat di specie di animali (quali capriolo, daino, scoiattolo rosso, ecc.) fortemente insediati sul territorio; c) come sia superficiale e generica anche la parte dedicata alle cosiddette opere di mitigazione; d) come l'Analisi Costi-Benefici non contempli assolutamente una quantificazione delle alterazioni previste, intese come perdita di valore ambientale o costi ambientali, né venga condotta un'analisi quali-quantitativa circa le perdite di terreno agricolo coltivabile nei tratti allo scoperto del tracciato , in particolare nella zona di Novi Ligure.

Stefano Lenzi – segretario WWF Liguria

Genova, 10 febbraio 2000

Egregio dottor
Fausto Spegni
CAPO REDATTORE RAI

Genova, 11 febbraio 2000

URGENTE/PERSONALE

Oggetto: esclusiva osservazioni sul terzo valico

Caro Spegni,

in questi giorni abbiamo consegnato le nostre osservazioni al progetto presentato da Co.Civ. in Regione sul terzo valico, elaborate da un pool di nostri esperti sui vari aspetti normativi, trasportistici e ambientali.

Ho concordato con Il Secolo XIX un'uscita fra sabato e domenica in esclusiva per la stampa locale, ma mi farebbe piacere, visto che i due media non sono in competizione che voi usciste lo stesso giorno sull'argomento; naturalmente se tu lo ritieni opportuno.

Per darti, sinteticamente, un'idea su cosa vertono le nostre Osservazioni (70 pagine di documento molto particolareggiato), ti posso dire che la documentazione presentata:

- Non presenta un inquadramento ambientale chiaro, né presenta scenari di rete che facciano capire se l'opera è utile o no, né cartografia in scala adeguata per valutare l'impatto e il reale tracciato della tratta;
- Non approfondisce le possibili alternative sulla rete genovese e sui valichi savonese e spezzino, ma indica tre ipotesi tutte sulla stessa direttrice Genova-Novì, via Arquata;
- Non è prevista dal nuovo Piano Generale dei Trasporti, né è finanziata nei piani operativi FS e presenta costi a Km elevati (58 miliardi a km, contro i 40 della BO-FI);
- Presenta un quadro del tutto inattendibile sui problemi geologici del sottosuolo, sull'approvvigionamento dei materiali, sulle zone di deposito, sull'idrogeologia;
- Presenta un quadro ambientale riguardo alla vegetazione, alla fauna e alla valutazione dei costi delle ricadute ambientali dell'opera molto grossolano e insufficiente.

Come puoi capire niente male per una galleria di valico di circa 40 chilometri, dal costo stimato di realizzazione di 2300 miliardi di Lire e di messa in esercizio di 4000 miliardi di Lire.

Ti chiedo, quindi se si possa fare un intervento in studio a tale proposito. Mi riprometto di contattarti al più presto.

Cari saluti,

Stefano Lenzi – segretario WWF Liguria