

## Capitolo 1

### Considerazioni sugli aspetti normativi e procedurali

- 1.1** Le seguenti Osservazioni, basate su una documentazione largamente incompleta e quindi non rispondente ai requisiti richiesti dalla normativa vigente (vedi punto 1.2), sono presentate nei termini previsti per legge nell'ambito della procedura di VIA, aperta ai sensi dell'art. 6 e seguenti del D.Lgs n. 152/2006 a seguito dell'Avviso al pubblico del 15 Giugno 2011, sul progetto definitivo e sul relativo studio di impatto ambientale, redatti da Autostrade per l'Italia, riguardanti il "Nodo stradale e autostradale di Genova – Adeguamento del Sistema A7 - A10 - A12".
- 1.2** Nella lettera inviata a Mariano Grillo, Direttore Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare dal Presidente del WWF Liguria Marco Piombo l'1 Agosto 2011 (Prot n. 183) si segnala che il Ministero, nella sua qualità di Autorità Competente, non aveva osservato uno specifico obbligo di legge, nel rispetto di quanto stabilito **dall'art. 24, c. 10 del Dlgs n. 152/2006**, relativo alla pubblicazione sul sito web dell'Autorità Competente di tutta la documentazione istruttoria presentata nell'ambito della procedura di VIA.

La documentazione progettuale, a quella data disponibile sul sito Internet della Regione Liguria (in relazione allo S.I.A.), era ampiamente incompleta. Ciò ha impedito a chiunque avesse interesse di prendere visione del progetto e del relativo studio di impatto ambientale nel suo complesso e, quindi, di presentare proprie osservazioni entro il termine di sessanta giorni dalla presentazione della documentazione in VIA, come stabilito **dall'art. 24, c. 4 del Dlgs n. 152/2006**.

Ciò viene segnalato al Ministero, sempre nella lettera inviata l'1 Agosto 2011 a firma del Presidente del WWF Liguria Marco Piombo, in cui si evidenzia che non risultano ancora pubblicati i seguenti documenti (e senza le quali non risultano giustificate molte delle affermazioni fatte rendendo impossibile una logica e puntuale controdeduzione), indicati come parte integrante all'istanza di compatibilità ambientale:

- **Progetto Definitivo;**
- **“relazioni integrative” (cfr. Studio di Impatto Ambientale - Relazione illustrativa della documentazione, MAM-GEN-001-R, sezione 1.6) richiamate in più punti all'interno dello Studio di Impatto Ambientale:**
  - **Studio trasportistico (rif. STD0036),**
  - **Relazione geologica (rif. GEO001) e doc annessi,**
  - **Studio relativo alla presenza di amianto naturale (rif. GEO170) e doc annessi,**
  - **Analisi della conformità normativa sulle criticità indotte dallo scavo in materiali amiantiferi (rif. APG0005),**
  - **Analisi di rischio per l'impiego dei materiali di smarino provenienti dall'escavazione delle gallerie per l'ampliamento a mare del rilevato aeroportuale (rif. APG0007),**

- **Linee guida per la gestione del rischio amianto negli scavi all'aperto e in galleria (rif.APG0004),**
- **Relazione di caratterizzazione ambientale (rif. APG0006),**
- **Relazione sullo scavo meccanizzato (rif. SCM0001),**
- **Relazione idrogeologica (rif. IDRO301) e doc annessi,**
- **Relazione tecnico - descrittiva della pista di trasporto frese e dello slurrydotto (rif. APG0831) e doc annessi,**
- **Relazione descrittiva generale dell'opera a mare nel Canale di Calma (rif. APG9030) e doc annessi,**
- **Relazione sugli espropri (rif. ESC0027),**
- **Corografia delle ricollocazioni (rif. ESC0028),**
- **Allegati 1 e 2 dell'Allegato 2 del documento MAM-GEN-001-R;**
- **Documento rif. GEO179 (richiamato nel documento MAM-C-QAMB-R);**
- **Documento rif. APG0901 (richiamato nel documento MAM-C-QPGT-R);**
- **Documento rif. APG0902 (richiamato nel documento MAM-C-QPGT-R).**

La mancata pubblicazione sul sito web dell'Autorità Competente di detta documentazione, ai sensi dell'art. 24, c. 10 del Dlgs n. 152/2006 non fa scattare i termini di 60 giorni di cui **all'art. 23, c. 1 del Dlgs n. 152/2006.**

Il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare deve rispondere formalmente alla lettera del Primo Agosto, indicando il nuovo termine di pubblicazione.

Si aggiunga che se la documentazione presentata dal proponente non soltanto non fosse stata pubblicata sul sito web dell'Autorità Competente nella sua integrità ma, ancorpiù, risultasse incompleta, ricorrerebbero le condizioni stabilite dall'**art. 23, c. 4 del Dlgs n. 152/2006** e cioè che: *“Entro trenta giorni l'autorità competente verifica la completezza della documentazione. Qualora questa risulti incompleta viene restituita al proponente con l'indicazione degli elementi mancanti. In tal caso il progetto si intende non presentato.”.*

Il ché comunque comporterebbe una nuova pubblicazione, una volta acquisita la documentazione nella sua completezza.

- 1.3** Si deve anche aggiungere che in alcun modo la documentazione presentata da Autostrade per l'Italia soddisfa quanto richiesto al **punto 2 dell'Allegato VII, ex art. 22 del D.Lgs n. 152/2006**, in quanto nella documentazione presentata dal proponente non viene presentata un'analisi multicriteria della varie alternative modali, ma solo le alternative di tracciato proposte nel Dibattito Pubblico confrontate con la soluzione prescelta, di cui al “Protocollo d'intesa per la realizzazione del Nodo stradale e autostradale di Genova” del febbraio 2010 (v., ad esempio, pag. 15 e 16 della Sintesi Non Tecnica).

Si ricorda che il punto 2 dell'Allegato VII del Dlgs n. 152/2006 stabilisce che lo Studio di Impatto Ambientale debba contenere:

*“2. Una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.”*

Come abbiamo già detto la documentazione presentata da Autostrade per l'Italia non risponde a questi requisiti in quanto esamina solo alternative di tracciato e non alternative modali, non giustificate, come vedremo qui di seguito, nè dai dati trasportistici né dall'Analisi costi benefici (v. Capitolo 4), come invece il proponente intenderebbe dimostrare (v., ad esempio, pag. 29, 30 e 31 della Sintesi non tecnica).

E' bene ricordare a quest'ultimo proposito anche che la valutazione delle compatibilità ambientali, sociali ed economiche di un progetto è propria della procedura VIA, come correttamente evidenziato dalla **Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326** recante “Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale” laddove dice che:

*“...va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo contenuti tecnici ma altresì, quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente minore impatto ambientale, attraverso comunque, una analisi dei costi dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali”.*

- 1.4** Si osservi infine che molta enfasi viene data dal proponente nella documentazione presentata ai fini della procedura di VIA per giustificare la coerenza del progetto autostradale con la pianificazione esistente su scala comunitaria, nazionale e locale (v. ad esempio, pag. 12 e 13 della Sintesi non tecnica).

Nel rimandare alle critiche puntuali svolte più avanti (Capitolo 3) sulla sostanziale assenza di una pianificazione nazionale, vista la acclarata assenza di indicazioni di priorità economiche-finanziarie ed infrastrutturali del Primo programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001), si ricorda comunque che il rapporto tra programmazione e progettazione delle opere nell'ambito della procedura di VIA è ben chiarito sempre dalla richiamata **Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326** recante “Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale” laddove, pur ribadendo l'importanza degli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale in quanto essi *costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale*, in riferimento a quanto stabilito dall'art. 3 del DPCM 27 Dicembre 1988 precisa che:

*“Tale previsione, infatti, non può essere interpretata nel senso che il potere di valutazione ambientale sia un potere preordinato esclusivamente a muoversi nell'ambito degli strumenti primari, e debba limitarsi, quindi alla verifica di compatibilità delle specifiche soluzioni progettuali con l'ambiente nel quale, in base alla pianificazione, l'opera sia comunque destinata a collocarsi, ove coerente con detta pianificazione. Infatti, una siffatta riduttiva visione della VIA, appare inconciliabile con l'altra previsione, anch'essa contenuta nell'art. 3, terzo comma,*

*secondo la quale il Quadro di riferimento programmatico deve descrivere le 'eventuali disarmonie di previsione contenute in distinti strumenti programmatici'. Tale indicazione, infatti, non avrebbe alcuna utilità concreta se non riguardata alla luce del potere del Ministero dell'Ambiente di valutare, in sede di VIA, le possibili soluzioni alternative, anche svincolate dallo strumento di pianificazione nel quale l'opera si inserisce."*

Aggiungiamo noi, soprattutto se gli atti pianificatori che contengono la previsione dell'opera rientrano nella labile categoria di quelli previsti dalla Legge 662/96, quali la "pianificazione negoziata" e gli "Accordi di Programma".

## **Capitolo 2**

### **Considerazioni introduttive**

Una prima analisi sollecita da parte nostra una serie di osservazioni che si espongono nel seguito.

**2.1** Alcuni degli elaborati grafici di confronto inseriti nel documento pare siano forse riferiti ad un progetto differente da quello oggetto di VIA.

Ciò determina un'indeterminazione nel calcolare i corretti impatti in riferimento alle cartine dei vincoli prodotte dalla Regione Liguria.

Rimandiamo ad una maggiormente approfondita analisi la verifica puntuale di tale circostanza.

**2.2** ASPI dichiara che *"L'intervento in esame interessa la Provincia di Genova e più precisamente il Comune di Genova"* e consiste in:

- *"un potenziamento fuori sede della A10 tra Genova-Ovest e Vesima (poco oltre Voltri),*
- *nella realizzazione della nuova carreggiata nord della A7 tra Genova-Ovest e Genova-Bolzaneto,*
- *nel potenziamento dell'interconnessione A7/A12 da Genova-Bolzaneto(A7) a Genova-Est(A12), e da Genova-Overst (A7) a Genova-Est (A12)".*

Dichiaratamente il potenziamento è "fuori sede" , ma secondo un tracciato che, con ampia curva, include passaggio ed interconnessioni in corrispondenza di Genova-Bolzaneto.

Non appare pertanto consequenziale che, mentre si ritiene di dover precisare che la località di Vesima è "poco oltre Voltri", non si ritenga di dover precisare che il "potenziamento" della connessione, realizzando un percorso di oltre 25 km, anziché di 12,5 km (quale è la lunghezza dell'attuale tratta Voltri / Genova-Ovest), include anche Genova Bolzaneto lungo la nuova tratta.

Si illustra inoltre che è prevista una nuova carreggiata nord della A7 tra Genova-Ovest e Genova-Bolzaneto. Il progetto globale include però anche interventi a nord di Genova-Bolzaneto a carico della A7 (fino ai limiti del Comune di Genova), ma non ne viene fatta menzione.

**2.3** Passiamo quindi ad illustrare gli aspetti che a nostro avviso rendono improponibile l'opera così come illustrata. A tale scopo citiamo testualmente quanto riportato come obiettivo nella richiesta di ASPI.

*“Obiettivo delle opere è quello di risolvere le problematiche derivanti dall'attuale congestione e dal futuro incremento di traffico che interessa l'area del progetto oltre che **garantire un miglioramento delle condizioni di sicurezza ed un miglioramento delle condizioni ambientali in tutti i settori abitativi maggiormente urbanizzati**”.*

Vediamo pertanto se tale secondo obiettivo risulti sufficientemente conseguito in termini di miglioramento delle condizioni ambientali riferite sia all'aspetto della tutela della salute delle persone che risiedono od operano nelle zone interessate dall'opera, sia all'aspetto della tutela dell'ambiente.

- **Inquinamento ambientale: Valori di “carico” sul territorio**

Anche la città di Genova, come tutte le grandi città italiane, soffre di una qualità dell'aria che si deve considerare mediamente scadente. Durante il corso dell'anno, per quanto riguarda il un numero di “sforamenti” rispetto ai valori ambientali prescritti per legge, Genova risulta ai limiti per quanto riguarda inquinanti gassosi e polveri sottili.

In particolare in Valpolcevera, a seguito della conformazione della valle, risulta rilevante, anche di notte, l'inquinamento acustico.

- **Consumo di Territorio**

La Liguria è tra le regioni italiane una tra quelle maggiormente antropizzate; è inoltre la regione italiana con la percentuale più elevata di terreno montano. Queste caratteristiche demografico-ambientali del territorio hanno prodotto nel tempo una situazione di “affollamento” degli insediamenti residenziali che, salvo poche eccezioni, si collocano lungo tutto l'arco costiero e lungo le valli del versante marittimo. Queste stesse porzioni di territorio regionale sono state nel tempo interessate dalla costruzione di infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie che per quanto detto impattano pesantemente sul territorio.

La concomitanza di questi fattori ha portato pertanto alla situazione attuale di una regione che ha subito negli ultimi 150 anni un “consumo di territorio disponibile” come nessun'altra regione italiana. In particolare la condizione di un territorio ove hanno prevalso e prevalgono tuttora politiche localistiche da parte dei comuni, risulta pertanto gravemente compromessa ed assai prossima alla saturazione totale di tutto il territorio utile.

A scanso di facili critiche si mette in evidenza che da oltre quindici anni, da parte dei tecnici più lungimiranti ed avveduti si considera come consumo di territorio, almeno di pari impatto se paragonato alle opere in superficie, anche quello delle opere in galleria.

## 2.4 Occupazione di territorio per infrastrutture legate alla mobilità

Vengono prodotte due tabelle auto-esplicative della situazione pesantissima di "Occupazione di territorio" della Liguria da parte di autostrade e di linee ferroviarie (dati ISTAT 2009 aggiornati in base ad un articolo del SOLE-24H del 18.4.2011).

Tabella 1

Regione	Superficie ( km <sup>2</sup> )	Autostrade ( km )	Indice di occupazione ( km / km <sup>2</sup> )
<b>Liguria</b>	<b>5.422</b>	<b>375</b>	<b>0,069</b>
Piemonte	25.402	853	0,034
Campania	13.590	442	0,033
Abruzzo	10.763	352	0,033
Lazio	17.236	470	0,027
Emilia-Romagna	22.117	568	0,026
Lombardia	23.844	576	0,024
Veneto/Friuli	26.257	475	0,018
Toscana	22.993	424	0,018

La Liguria risulta avere pertanto 69 km di autostrade ogni 1.000 km<sup>2</sup> di superficie regionale.

Per il Comune di Genova (243 km<sup>2</sup>, 42 km di tratte autostradali) l'indice è addirittura uguale a **0,173 !!**

Tabella 2

Regione	Superficie ( km <sup>2</sup> )	Ferrovie ( km )	Indice di occupazione ( km / km <sup>2</sup> )
<b>Liguria</b>	<b>5.422</b>	<b>318</b>	<b>0,058</b>
Lazio	17.236	808	0,047
Campania	13.590	556	0,041
Toscana	22.993	725	0,032
Lombardia	23.844	705	0,030
Piemonte	25.402	662	0,026
Emilia-Romagna	22.117	479	0,022
Veneto/Friuli	26.257	551	0,021
Abruzzo	10.763	96	0,009

La Liguria risulta avere pertanto 58 km lineari di linee ferroviarie ogni 1.000 km<sup>2</sup> di superficie regionale. Anche in questo caso la Liguria si colloca nettamente al primo posto, superando di gran lunga il Lazio e la Campania.

Per il Comune di Genova (243 km<sup>2</sup>, 61 km di linee ferroviarie ) l'indice è **0,251**

Gli indici sopra menzionati necessitano inoltre di un ulteriore inquadramento e di una conseguente interpretazione in funzione della particolare tipologia dell'orografia della regione.

La Liguria è infatti la regione più montana e boscosa d'Italia; per tale regione è conseguentemente quella più povera di pianure (praticamente assenti) e di territori collinari. Ne deriva che è pertanto quella più povera di zone ove si collocano insediamenti abitativi e vie di comunicazione.

Riportiamo in Tab. 3 ( Dati ISTAT) i dati relativi alla Liguria e ad alcune regioni italiane ricche di insediamenti abitativi e di vie di comunicazione.

Tabella 3

Regione	Superficie utilizzabile (pianura + collina) in % del territorio
<b>Liguria</b>	<b>34,9</b>
Piemonte	56,7
Emilia-Romagna	74,9
Lombardia	59,5
Veneto/Friuli	65,0

Incrociando i dati si ricava che l'indice di affollamento del territorio "utile" in termini di strutture autostradali è circa 4 volte maggiore di qualsiasi altra regione italiana.

Se a quanto sopra esposto aggiungiamo il profilo degli andamenti relativi alla sottrazione da parte di costruzioni civili ed industriali nonché di infrastrutture sempre in base ai dati ISTAT si rileva che nel periodo 1990 /2005 sono stati sottratti in Italia al terreno coltivabile 35.000 km<sup>2</sup> : l'equivalente di due intere regioni come Lombardia ed Abruzzo.

Peggiora in assoluto la situazione della Liguria che, a seguito della cementificazione della sua costa, ha perso in assoluto circa la metà del territorio ancora disponibile alla fine degli anni '80 del secolo scorso (rif. "Paesaggio, Costituzione, Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile" di Raffaele Settis, Einaudi 2011). ( Rif. "La Colata" Preve-Sansa).

Contro il parere disinformato e, aspetto assai più grave, disinformante di chi dice che la Liguria e Genova devono "rompere il loro isolamento" o "Bucare il Futuro" ci sono dati statistici tradotti in un "Indice Sintetico di Dotazioni Infrastrutturali" calcolato in base alla consistenza di rete stradale, aeroporti, ferrovie, reti telefoniche e telematiche, reti ed impianti energetico-ambientali, strutture sanitarie, scolastiche e culturali-ricreative.

In tabella 4 l'indice sintetico delle "Dotazioni Infrastrutturali" di alcune regioni italiane a statuto ordinario:

Tabella 4

Lazio	162,0	Campania	106,6
<b>Liguria</b>	<b>138,8</b>	Toscana	102,2
Lombardia	122,9	Piemonte	93,1
Emilia-Romagna	111,2	Puglia	88,2
Veneto	108,8	Marche	88,0