

IVG

Raddoppio ferroviario, il Wwf scrive al ministro Toninelli: “Progetto dannoso e pregiudizievole per l’ambiente e l’economia locale”

di **Redazione**

20 Dicembre 2018 - 11:03



Savona. Hanno deciso di scrivere direttamente al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli il presidente di Wwf Savona Anna Maria Fedi ed il responsabile dell’urbanistica e della tutela del territorio dello stesso Wwf Marco Piombo. I due esponenti dell’associazione sono preoccupati dalle possibili conseguenze ambientali derivanti dal progetto di raddoppio del tratto di linea ferroviaria Finale Ligure-Andora.

“Prendendo atto delle risultanze dell’istruttoria svolta dal ministero ed in particolare sotto l’aspetto tecnico-procedurale - dicono Fedi e Piombo - il Cipe ha espresso scarse considerazioni sull’utilità e convenienza dell’opera che ‘consiste nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario, compresa tra la stazione di Finale Ligure e la stazione di Andora, che si sviluppa in variante e a monte della linea storica’, con un tracciato della lunghezza complessiva di circa 31+910 Km, di cui circa 24 Km in galleria e 1,9 Km in viadotto, per una pendenza massima del 7,37 per mille e una velocità massima pari a 200 Km/h e con la previsione delle stazioni di Finale Ligure, oggetto di restyling, Andora ed Albenga e di ‘fermate impresenziate a Pietra Ligure, Borghetto Santo Spirito e Alasio,

quest'ultima in galleria'. Gli esponenti osservano ed espongono le varie criticità legate al progetto e chiedono un illustrissimo intervento nel merito su una vostra valutazione relativa ai costi-benefici".

In dettaglio espongono che: "L'opera approvata incide su un territorio di assoluta rilevanza ambientale e paesistica, assistito come tale da una pluralità di vincoli di tutela sia generali in relazione all'ubicazione e qualità delle aree sia speciali (aree protette e zone speciali di conservazione). Sotto questo profilo, ribadita la diffusa esistenza in loco di vincoli paesistici ex lege, proprio in ragione degli elevati valori ambientali, anche sotto forma di habitat oltre che per la presenza di particolari specie animali e vegetali, nelle aree in oggetto sono state istituite ben sedici zone protette. Le predette aree sono destinate ad essere distrutte o danneggiate e alterate dalla realizzazione dell'opera, perdendo, così, in tutto o in parte, i valori per i quali sono state riconosciute meritevoli di tutela in ambito internazionale, nazionale e regionale. Aggiungasi che l'intervento riguarda anche aree classificate dal Ptcp come Anima (non insediate di mantenimento) e Anice (non insediate di conservazione) e PG3B (alta suscettività al dissesto ai sensi del Piano di bacino provinciale)".

"Sotto altri, distinti profili, lo spostamento a monte della linea ferroviaria, secondo il progetto approvato, comporta: la collocazione della stazione di Albenga nella infelice posizione interferente con le limitrofe scuole media (375 alunni provenienti anche dai Comuni di Villanova d'Albenga e Garlenda) e materna (100 alunni), l'uscita dell'Aurelia bis (traffico stimato in 2000 veicoli al giorno) e il vicino cimitero cittadino; analoghe criticità e pericoli per la scuola media di primo grado Olandini di Alassio, a seguito della localizzazione frontistante dell'uscita in superficie della Stazione ferroviaria di Alassio; la distruzione di fiorenti attività agricola della piana d'Albenga; il pericolo di danni strutturali e cedimenti a circa 72 edifici residenziali, del palasport e della piscina comunali del Comune di Alassio; la perdita di una stazione nei Comuni di Borgio Verezzi, Pietra Ligure, Loano, Ceriale, e la collocazione della stazione di Albenga in Località Bastia ad alcuni chilometri dal centro cittadino, di una fermata a Borghetto Santo Spirito in zona del tutto decentrata da Loano, Pietra Ligure e Ceriale e di una fermata in galleria ad Alassio, creando estremo disagio agli utenti".

Per questi motivi "il progetto quindi nella sua complessità risulta ingiusto, dannoso e pregiudizievole per l'ambiente, l'ecosistema, il paesaggio e l'economia locale e regionale e per gli interessi degli utenti. Come già esposto dal Comitato territoriale di Albenga e supportato dal Wwf, dagli anni novanta, nonostante la forte opposizione della popolazione e dei settori produttivi, soprattutto quello agricolo, e dei movimenti ambientalisti, l'iter autorizzativo ha raggiunto l'obiettivo con l'approvazione del progetto definitivo. Nonostante sia stata dichiarata dal governo Berlusconi, Infrastruttura strategica dalla Legge Obiettivo numero 443 del 2001, l'opera non è stata finanziata anche a causa dell'elevato costo di realizzazione (oltre 1,5 miliardi di euro)". Il progetto prevede la soppressione di alcune importanti stazioni, con il decentramento di quelle superstiti, a discapito del servizio agli utenti. Nella tratta tra Andora-Ventimiglia, dove da alcuni anni è entrata in funzione la nuova linea a monte si è registrato una notevole diminuzione di utenti. Un percorso che, a causa di una progettazione alquanto discutibile (vedi le seguenti altimetrie del percorso: Finale Ligure metri 7,75 sul livello del mare, Borgio Verezzi metri 32,00 sul livello del mare, Loano sotto il torrente Nimbato, Albenga metri 30,50 sul livello del mare, Alassio metri - 2,55 sotto il livello del mare, Andora metri 15,81 sul livello del mare tutto in 30 chilometri circa) non riduce il tempo di percorrenza e non prevede ne il trasporto merci con l'intermodalità ne l'alta velocità".

“Il territorio interessato dall’intervento infrastrutturale costituisce un unicum geomorfologico ed idro-geologico caratteristico e caratterizzante che sarà inesorabilmente stravolto e deturpato. Dubbi e perplessità non hanno solo colpito i cittadini rappresentati dal Comitato, ma anche il ministero dei trasporti che, nel lontano 2006, redige una serie di prescrizioni di ottantasette pagine pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale numero 58 del 10 marzo. Analizzando il documento si evidenzia che l’impronta dell’opera sulle città e paesi della riviera è tale da dedicare un’analisi specifica per ognuna di esse”.

Eccone alcune citazioni: “Tra Finale Ligure e Borgio Verezzi le vibrazioni per la realizzazione delle gallerie nelle zone carsiche potrebbero danneggiare le numerose grotte esistenti e il sito archeologico storico paleontologico delle Arene Candide. A Loano il passaggio sotto il Nimbato è problematico per le falde e per la sicurezza, trovandosi in zona sismica. A Borghetto Santo Spirito è prevista la cementificazione di un lungo tratto del Torrente Varatella. A Ceriale sarà interessato dall’opera il rio Torsero area protetta e riserva naturale. Nella piana di Albenga il terrapieno impedirà dall’autostrada per un lungo tratto la vista del mare, il sovrappasso di Salea e del casello di Leca saranno un forte impatto visivo. E’ a rischio per possibili cedimenti il borgo antico di Bastia a causa dello sbancamento per la realizzazione della galleria artificiale a filo delle ultime case per la realizzazione della stazione. Nell’abitato di Alassio è problematico il passaggio della galleria per l’attraversamento di diversi rii e la quota della stazione che scende sotto il livello del mare a - 2,55 metri. Ad Andora la galleria passa in prossimità del Castello e della Porta Torre Chiesa dei SS. Giacomo e Filippo, preesistente documentate di villaggio medievale, possibili dissesti”.

“Lo stesso Comitato Territoriale supportato dalle associazioni ambientaliste e di consumatori, fin dagli anni novanta, proposero il raddoppio in sede dei binari, soluzione già adottata dal primo progetto redatto dalle Ferrovie dello Stato, dove più di un terzo della tratta era ed è già a doppio binario. Tornando ai giorni nostri, sono apparsi sui mass media numerosi appelli, da parte dei politici della zona, a favore del raddoppio e spostamento a monte della linea ferroviaria. Oggi come ieri, esprimiamo il nostro disappunto per un’opera che non offre un servizio sufficiente agli utenti, che altera un equilibrio ambientale già precario e che incide negativamente sull’economia del territorio”.

Per queste buone ragioni, i rappresentanti del Wwf di Savona chiedono: “Vista la gravità ed irreparabilità del danno che deriverebbe dagli effetti direttamente prodotti dal progetto approvato, con immediati limiti urbanistici e imposizione di vincolo preordinato all’esproprio, di espletare tutti gli accertamenti necessari, comprensivi della valutazione dei costi-benefici attraverso anche una rivalutazione sia della Valutazione di Impatto Ambientale e della Vas rispettose della normativa europea e nazionale e delle Zone Speciali di Conservazione (ex Sic) e la relativa valutazione di incidenza ambientale. All’esito di tali valutazioni e della corretta comparazione tra le possibili soluzioni fino all’opzione zero e del bilanciamento tra gli interessi coinvolti, il Cipe potrà individuare la soluzione migliore per il raddoppio della linea ferroviaria nella tratta Finale Ligure-Andora, salvaguardando sviluppo e ambiente, in virtuosa sinergia. Alla scelta che così correttamente e saggiamente potrà essere operata, sarà adeguato, anche con la sua profonda rielaborazione, il progetto dell’opera. E quindi che venga riesaminato il vecchio progetto delle Ferrovie dello Stato, che prevedeva il raddoppio in sede e la realizzazione dei sottopassi viari. dove necessari”.

