

VareseNews

Legambiente: «Hupac, allargamento a rischio»

Pubblicato: Giovedì 28 Febbraio 2002

Riceviamo e pubblichiamo

PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL TERMINAL INTERMODALE DELLA TERNI S.P.A. IN COMUNE DI GALLARATE
OSSEZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Premesse:

Le presenti osservazioni riguardano le problematiche riferite al sistema ambientale- idrico, ed in particolare ai fenomeni alluvionali.

Vale la pena di ricordare che il problema degli allagamenti è sicuramente fra quelli più gravi, che riguardano sia la zona dove esiste già il terminal in comune di Busto A.-a sud della S.S. 336- Sia la zona oggetto dell'ampliamento in territorio di Gallarate- a nord della stessa S.S. 336.

Gli allagamenti storicamente hanno provocato ingenti danni, sia alle infrastrutture, (ivi compresa la S.S. 336), sia all'esistente scalo HUPAC, sia al quartiere Sant'Anna in Busto A., ecc... , come peraltro risulta evidenziato dalla

Né crediamo si possa affermare che la soluzione definitiva al problema delle inondazioni sia stata ancora individuata (vedi ad esempio la questione dello scaricatore in Olona, che non viene attivato poiché produce allagamenti a Castellanza e Legnano)

Si noti in proposito la contraddizione fra quanto qui affermato e quanto viceversa riportato a pag. 10 (punto 1.5.2) della relazione "Quadro di riferimento ambientale idrico idrobiologia" laddove si afferma che "la condotta di scarico in Olona ha ritrovato la dimensione e la funzione originale di condotta di svuotamento di acque bianche, essendosi eliminati i problemi di conferimento di acque di rifiuto dovuto ai precedenti sversamenti di tali acque negli alvei dei torrenti Rile e Tenore".

Ciò premesso osservazioni allo studio sono quelle che seguono:

DOCUMENTAZIONE QUI ALLEGATA. Legambiente ha sollevato il problema ormai da 10 anni e se è vero che nel frattempo sono state realizzate vasche di laminazione sul torrente Rile non altrettanto può dirsi del torrente Tenore.

Osservazione n° 1

(tempi di ritorno degli eventi di piena):

L'analisi idraulica riporta le verifiche riferite ai parametri idraulici (quote dei pelli liberi e dei tiranti idraulici, ecc...) con indagini che individuano tempi di ritorno delle piene di 10 e 100 anni. A giudizio degli scriventi, (anche in analogia ad altre indicazioni e/o suggerimenti formulati dal PAI per particolari aree a rischio, vedi ad esempio la vicina vasca di laminazione, del torrente Arno a monte di Gallarate), le verifiche andrebbero estese anche agli eventi meteorici con tempi di ritorno di 200 anni.

Osservazione n° 2

(torrente Rile):

Le verifiche con T (tempi di ritorno) = 100 anni – vedi anche osservazione n° 1 -, portano alla conclusione che.. (pag. 28 Relazione Idraulica).. "l'insufficienza della sezione di deflusso sottopassante il rilevato dell'autostrada A8, produce un "effetto lago" che si smorza a circa 150 m. a monte del ponte stesso" ..e che.. "il piano autostradale può essere sormontato dalla corrente che presenta sullo stesso tiranti variabili dai 10 ai 30 cm.". "

E' pur vero che questa condizione non dipende dalla costruzione del nuovo Terminal. Tuttavia le acque, oltrepassata l'autostrada, vanno ad interessare la zona di cui trattasi, che non a caso il PAI individua come zona a rischio.

Non è però detto nella relazione come si intenda risolvere il problema, ciò che viceversa viene chiesto di individuare con la presente osservazione.

Osservazione n° 3

(Torrente Rile)

Si afferma...(pag. 40 della relazione).. che "l'area prevista per l'espansione del terminal intermodale, allo stato attuale non è soggetta ad allagamento, in quanto protetta da un argine storico che si attesta contro quelle delle vasche di spagliamento ed è posto mediamente a quota 243,00 m.s.m. Per tale motivo quest'area viene classificata come area a rischio residuo. Infatti nel caso di rottura arginale anche in questa area i livelli idrometrici che si instaurerebbero, sarebbero dell'ordine di 1,5-2,0 nella parte più ad Est per poi ricondursi a qualche cm. nella parte più ad ovest"

Dalla cartografia allegata alle perimetrazioni del PAI (Carta Tecnica Regionale 1:10.000) non appare l'estensione del summenzionato "argine storico" posto a quota 243,00.

Viceversa la cartografia indica, specie nella parte più meridionale dell'area interessata dall'espansione del terminal (quella a ridosso della S.S.336) quote dell'ordine di 240,00m.s.m.

Del resto, in occasione di recenti esondazioni (anni 1980 - 90), l'acqua defluendo da est verso ovest lungo il rilevato della 336 è potuta arrivare fino alla S.S.33 del Sempione, provocando la completa sommersione del sottopasso della S.S. 336 con lo stesso Sempione.

Lo studio prevede come soluzione "l'isolamento" dell'area oggetto di espansione del terminal mediante la formazione di una arginatura posta a quota 244,20 m.s.m.

Lo stesso studio, indica pure l'instaurarsi di gradienti idrici che raggiungono i 4 metri di altezza nel tratto più meridionale (superstrada).

Tuttavia questa quota potrebbe superare, (sempre secondo le indicazioni di quote evidenziate nella carta tecnica regionale), l'altezza del piano stradale della S.S.336.

Si dovrà allora supporre che l'acqua defluiscia a valle della S.S. 336, allagando il terminal già esistente (come del resto è avvenuto molte volte nell'ultimo decennio), oppure che l'argine a quota 244,20 non difenda solo la zona di espansione del terminal, ma un'ipotetica area non ben definita (a cura e con costi a carico di chi ?).

Si richiede pertanto un approfondimento del problema sia in termini tecnici, che economici nonché la relativa fattibilità.

Osservazione n° 4

(Sedime nuovo terminal, rispetto delle normativa dell'Autorità di Bacino (PAI) e Regione Lombardia).

Mentre lo studio idraulico analizza con completezza (fatte salve ovviamente le osservazioni precedenti) le problematiche idrauliche relativa alla presenza dei torrenti Rile e Tenore, lo stesso studio non è altrettanto esaustivo per quanto riguarda gli effetti diretti causati dalla modificazione della zona dove si intende eseguire l'ampliamento del Terminal.

Questa attualmente è

Il problema viene si affrontato, tuttavia molto sinteticamente, nella relazione dedicata all'esercizio (allegato IGS – D801, ecc.).

E' peraltro significativo che la normativa utilizzata per le valutazioni ed i calcoli idraulici (pag. 3) non faccia riferimento né al PAI (Piano di Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino – maggio '99), né al PRRA (Piano Regionale di Risanamento delle Acque), adottato con delibera del Consiglio Regionale 27 marzo 1985 nonché alle successive indicazioni, (in particolare .."Criteri di pianificazione in rapporto alla gestione delle risorse idriche lombarde" – Regione Lombardia; Settore Ambiente ed Ecologia marzo 1992 ..).

caratterizzata dalla presenza di terreni agricoli e/o boschivi, peraltro avari elevatissima permeabilità (storicamente l'area costituisce la zona di spagliamento "naturale" dei torrenti Rile e Tenore).

E' evidente che la modifica (impermeabilizzazione) dei suoli provocherà la concentrazione di grandi volumi d'acqua, la quale nella situazione attuale viene dispersa naturalmente sul suolo e nel sottosuolo.

Si richiede che lo studio di Valutazione di Impatto Ambientale, per quanto riguarda lo smaltimento delle acque prodotte all'interno della zona di nuova espansione, (vedi relazione di esercizio) faccia espresso riferimento (e verifica) alle norme suddette.

Osservazione n° 5

(nuovo terminal - recapito acque nere e di prima pioggia).

Non è chiaro quale sia la fognatura comunale, indicata come recapito (pag. 9: Separazione – Allegato IGS – D801).

L'espansione del Terminal insisterebbe nel comune di Gallarate in zona attualmente priva del servizio di fognatura.

Si chiede di precisare e di mostrare l'esistenza ed idoneità della fognatura destinata alla raccolta delle acque di prima pioggia.

Osservazione n° 6

(dimensionamento delle vasche di laminazione).

Le statistiche pluviometriche (pag. 10 – Allegato IGS – D801) registrate a Castellanza dal 1988 al 1997 (10 anni), non appaiono adeguate per effettuare indagini idrologiche laddove sono richieste verifiche con tempi di ritorno di 100 (o 200) anni.

Lo stesso vale per le curve di possibilità climatica della stazione di Varese (riportata a pag. 11 dello stesso allegato) laddove viene evidenziato che fanno riferimento ad un tempo di ritorno di 10 anni. (Vedasi in proposito quanto detto nell'Osservazione n° 1)

Sono altresì di difficile analisi, stante la mancanza di calcoli più esplicativi, i valori dei dati riferiti alle portate di calcolo, sia per le vasche di laminazione che di ritenzione.

Si richiedono verifiche numeriche, con i tempi di ritorno syndicati e con calcoli dimostrativi dei dati numerici (area delle superfici impermeabilizzate, coefficienti di afflusso, dimensionamento delle vasche di disperdimento, capacità di disperdimento del sottosuolo, effetti ed interazioni con la falda freatica...)

Osservazione n° 7

(smaltimento in falda delle acque meteoriche).

Non sono evidenziate le problematiche relative allo smaltimento in falda di acque superficiali che comunque provengono dal dilavamento di superfici su cui teoricamente potrebbero avvenire sversamenti di sostanze pericolose.

Infine non sono analizzate le compatibilità di tale sistema di smaltimento, sia con riferimento alla norma del PRRA (Piano Regionale di Risanamento delle Acque) sia con le Norme di Attuazione del PAI (Piano Assetto Idrogeologico) fissate dall'Autorità di Bacino, con particolare riferimento a quegli interventi che potrebbero ricadere nella fascia B – fascia di esondazione.

Osservazione n° 8

(riduzione delle aree a disposizione).

Preme osservare infine che all'interno della fascia B, destinata ad essere allagata nel caso di eventi eccezionali (che peraltro si sono manifestati con frequenza non certo centenaria) si vanno riducendo le aree disponibili per effetto di: (nuova viabilità ANAS: – S.S.341 e raccordo con la Pedemontana – Viabilità locale di accesso alla zona industriale di Gallarate sud-est: zona PIP);

- interventi programmati

- interventi progettati

- interventi in corso di esecuzione

Risulta evidente una totale mancanza di coordinamento e di controllo degli interventi, ciò che viceversa si potrebbe/dovrebbe fare proprio in occasione dell'espletamento della presente Valutazione di Impatto Ambientale in atto.

Gallarate, 08 febbraio 2002

I Presidenti pro-tempore dei CIRCOLI DI LEGAMBIENTE di:

GALLARATE

BUSTO ARSIZIO

CASSANO MAGNAGO

(Sergio Asietti).....(Stefano Marcora).....(Emilio Magni).....

P.S. –

osservazioni agli uffici preposti alla V.I.A., tramite audizioni.

Allo scopo gli indirizzi di riferimento sono quelli a piè di pagina

Allegata

OSSEZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL TERMINAL INTERMODALE DI GALLARATE DELLA TERNI S.P.A.

copia di documentazione prodotta da Legambiente in data 22 ottobre 1999 quali osservazioni al PAI (sul cui esito non è stata ancora riscontrata nessuna risposta da parte dell'Autorità di Bacino)

composta da 18 pagine. I Sottoscritti chiedono di poter eventualmente esporre il contenuto delle presenti

Osservazione generale

Come risulta anche nelle

Alcuni fra quelli indicati per la realizzazione degli "Interventi relativi alla ferrovia: Polo logistico integrato. Interscambi di Gallarate e Busto A." dalla lettura del SIA non appaiono soddisfatti. In particolare:

- la formazione di un collegamento con la bretella A8-S.S. 336 e con il previsto Polo Industriale di Gallarate.

- Lo spostamento dello scalo F.S. sull'area Ambrogio

Mentre il Piano d'Area **i** prevede "la formazione di un polo intermodale ad est della ferrovia formato da Hupac e Ambrogio di dimensioni con ingombro 800 x 100 metri.", **i** nello studio non appare come verrà realizzata questa eventualità.

- Coordinamento con la realizzazione con la Cargo City

Nel S.I.A. l'argomento non viene sviluppato.

NOTE INTRODUTTIVE – A. IL PIANO TERRITORIALE D'AREA MALPENSA (vedi progetto preliminare 30.11.2001), secondo la L.R. 12 aprile 1999 n° 10 ogni intervento individua una serie di "Condizioni" nonché di "Obliektivi" da perseguire.

Lo studio ignora sia il fatto che la bretella risulta di difficile esecuzione, sia la proposta di una nuova viabilità (Pedemontana, variante alla S.S.33 del Sempione, variante alla S.S.341 – Gallaratese) di cui l'A.N.A.S. ha recentemente proposto i progetti.

Infatti se "Ambrogio Autotrasporti" non si sposta ad est della ferrovia, come potrà lo scalo FS insediarsi nell'area Ambrogio che risulta ubicata ad ovest della stessa ferrovia?

In particolare non è chiaro se le merci da e per Malpensa viaggeranno su gomma o su raccordo ferroviario e le relative conseguenze.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it