



**COLDIRETTI  
SAVONA**

Prot. N. 419

Savona, 29 ottobre 2024

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA**  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo  
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale  
[mase@pec.mase.gov.it](mailto:mase@pec.mase.gov.it)  
[va@pec.mase.gov.it](mailto:va@pec.mase.gov.it)

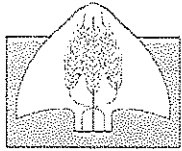
**AL MINISTERO DELL'AGRICOLTURA  
DELLA SOVRANITA' ALIMENTARE E DELLE FORESTE**  
[urp@politicheagricole.it](mailto:urp@politicheagricole.it)

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie  
[dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

**ALLA REGIONE LIGURIA**  
**SETTORE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**  
[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

**ALLA REGIONE LIGURIA**  
Dipartimento Pianificazione Territoriale  
[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

**ALLA PROVINCIA DI SAVONA**  
Servizio Procedimenti Concertativi  
[protocollo@provincia.savona.it](mailto:protocollo@provincia.savona.it)



**COLDIRETTI  
SAVONA**

**OGGETTO: RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA GENOVA – VENTIMIGLIA  
TRATTA FINALE LIGURE – ANDORA codice procedura 12936 Valutazione di Impatto  
Ambientale. Osservazioni.**

La piana di Albenga, è sicuramente la zona agricola più importante della Liguria con i suoi circa 1.400 ettari di superficie coltivata.

La dimensione media delle aziende, prettamente florovivaistiche, nella piana di Albenga è inferiore a un ettaro e considerata l'elevata necessità di manodopera per la produzione di piante in vaso, ogni famiglia di agricoltori si avvale della collaborazione di numerosi lavoratori agricoli. Il settore agricolo nel ponente savonese (comprese le pianure di Pietra Ligure, Borghetto Santo Spirito, Ceriale e Andora) conta circa 1.500 imprese agricole con più di 5.000 addetti. Se si considera quanto prodotto dall'indotto, si comprende benissimo che il settore primario è sicuramente il settore principe dal punto di vista economico e sociale dell'areale.

**Il progetto di spostamento** della ferrovia sulle pianure fertili savonesi (**non intendiamo chiamarlo raddoppio ferroviario poiché il progetto in discussione è principalmente di spostamento visto che un tratto dell'attuale linea è già a doppio binario**) andrebbe a occupare e compromettere irrimediabilmente circa un centinaio di ettari di terreno agricolo, **circa il 10% della superficie agricola totale** (compreso tutta l'area che verrebbe occupata in maniera definitiva e/o temporaneamente per la durata dei lavori compreso la viabilità nuova che dovrà essere realizzata nonché tutta la superficie che rimarrebbe interclusa tra la ferrovia e l'autostrada difficilmente riutilizzabile dal punto di vista agricolo), quindi, con semplice riferimento alla media poderale delle aziende, **saranno danneggiate o cancellate causa questo progetto oltre un centinaio di imprese agricole**. Il progetto, in realtà, prevede di eliminare

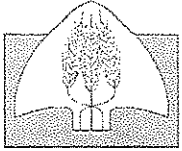
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

tratti già a doppio binario per realizzare un nuovo tracciato nel cuore dell'area agricola più importante della regione in parte e la realizzazione di costose gallerie in altra parte.

Anche dal punto di vista economico, un vero progetto di raddoppio, utilizzando già i tratti in essere, risulterebbe molto meno dispendioso di capitali pubblici rispetto al costo stimato dell'attuale progetto, al netto ancora dei rincari dovuti alla particolare situazione economica attuale. A prova di ciò, anche dalle relazioni tecniche del progetto si evince che la situazione attuale della linea ferroviaria è la seguente:

*“Genova – Finale Ligure pari a 59 Km attualmente a doppio binario;*

*Finale Ligure – Loano pari a 12 km attualmente a binario unico;*

*Loano – Albenga pari a 9 km attualmente a doppio binario;*

*Albenga – Andora pari a circa 11 km attualmente a binario unico”*

Pertanto, ad oggi, solamente circa 23 km sarebbero a binario unico e non 32 km, reale lunghezza del tratto che si progetta di spostare a monte.

Inoltre, si sconfessa la tesi che sull'attuale tracciato è impossibile completare il raddoppio perché ciò significherebbe intervenire su dei fabbricati esistenti. Ma è evidente, sempre dalla documentazione a corredo del progetto, che **spostando a nord verso l'entroterra la linea ferroviaria comunque si coinvolgeranno fabbricati di qualunque natura tant'è che dal carteggio se ne contano oltre 150** interessati totalmente o parzialmente.

Questa proposta progettuale non rispetta minimamente la volontà di tanti, compreso molte realtà politiche di natura nazionale e territoriale, ovvero il **non consumo di suolo agricolo**. Proprio per evitare il consumo di suolo agricolo, questo Paese ha fatto negli ultimi mesi delle scelte molto chiare, ad esempio, sul fotovoltaico a terra limitandone o addirittura vietandone il continuo diffondersi. **Non si capisce perché in questo caso questo suolo, il più agricolo di tutta la Regione Liguria, non sia degno dello stesso trattamento**. Inoltre, proprio Ferrovie dello Stato durante un importante simposio economico organizzato

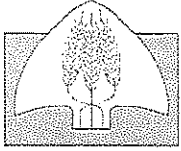
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

dalla nostra Confederazione sottoscrisse un impegno a non usare suolo agricolo per i progetti di sviluppo delle infrastrutture in Italia, impegno sottoscritto dall'allora Amministratore Delegato del Gruppo FS, Dr. Luigi Ferraris. **Oggi si chiede che quell'impegno venga rispettato ovvero che le ferrovie non consumino suolo agricolo** ma anzi diano la possibilità di incrementarlo con l'utilizzo, ai fini agro-energetici, di aree di propria pertinenza.

Il consumo di suolo agricolo non rappresenta solo un danno individuale alle singole aziende (per quanto vengano indennizzate), ma un danno enorme a tutto il sistema agroalimentare del territorio per l'enorme perdita di possibilità produttive di pregio o meno. Mortificare la piana di Albenga significa mortificare l'intera agricoltura ligure essendone la stessa la migliore interprete in qualità e quantità di prodotto e di imprese.

**A livello occupazionale la perdita di posti di lavoro potrebbe superare le 500 unità**, un vero e proprio disastro a livello sociale per i fragili equilibri del ponente savonese già fortemente provati dalla pandemia.

La Liguria, come tutta l'Italia, crea grande attrazione turistica con le sue eccellenze enogastronomiche, vero valore aggiunto dell'offerta turistica di qualità, disponibile 365 giorni l'anno. Alla luce dei nuovi paradigmi dovuti all'attuale conflitto militare alle porte dell'Europa, tutti hanno riconosciuto l'importanza della sovranità alimentare e la classe politica italiana ed europea, nonché i più influenti economisti, hanno dato chiaro indirizzo per il prossimo futuro: **ritornare a produrre per ritornare autonomi**. La stessa Comunità Europea ha liberato più di 9 milioni di ettari, dedicati alla non produzione, riclassificandoli velocemente produttivi al fine di aumentare le quantità. **Anche in ragione di questa nuova esigenza si dovrebbe immediatamente fermare questo progetto e il suo relativo consumo di suolo agricolo.**

Gli imprenditori agricoli sono i custodi del territorio: dove esiste l'agricoltura non si crea abbandono e di conseguenza il territorio non diventa preda di dissesto idrogeologico. Con il tracciato a monte si rischia abbandono, incuria e dissesto.

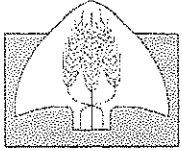
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

A preoccupare, inoltre, ci sono anche aspetti di natura ambientale che riguardano la realizzazione delle gallerie. Infatti, i lunghi tunnel ferroviari che si vogliono scavare, attraversano zone carsiche, ricche di preziose vene d'acque, sorgenti e falde acquifere, come già successo, tragicamente, nella costruzione dell'autostrada A 10 e nello spostamento a monte della ferrovia tra Finale Ligure e Savona ( quando le gallerie potevano essere a canna unica ) rischiano di compromettere le falde acquifere esistenti. Esempi che hanno fatto storia sono la tratta autostradale Borghetto – Albenga con la perdita di falde acquifere importanti sia a Borghetto Santo Spirito che a Ceriale (area del Rio Torsero, del Monte Piccaro e del sistema ambientale di Poggio Grande) e dell'altopiano delle Manie, sopra Varigotti, dove a causa dei danni alle falde arrecati dalla galleria Finale-Spotorno del nuovo tracciato ferroviario, si è dovuto costruire un acquedotto irriguo a beneficio delle numerose imprese agricole.

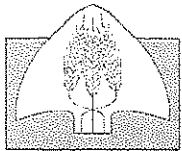
In merito a ciò abbiamo chiesto un parere ad un tecnico esperto e profondo conoscitore della condizione idrogeologica della piana di Albenga (Allegato 1) che nella maniera più assoluta non tranquillizza il mondo agricolo. Infatti, il rischio di deviare o perdere definitivamente delle falde acquifere è potenzialmente elevato.

Nelle relazioni che accompagnavano la versione precedente del progetto si riportava che:

*“Come si evince dalla precedente tabella delle 49 aree di cantiere previste nel progetto 27 non interessano aree classificate a pericolosità idraulica e solamente 7 interessano totalmente o parzialmente aree classificate con pericolosità ELEVATA (A – Tr 50 anni). Le rimanenti 15 aree ricadono all'interno di aree classificate a pericolosità MEDIA (B – Tr 200 anni) e BASSA (C – Tr 500 anni).”*

Quindi ben 22 aree manifestano comunque dei rischi idraulici elevati, medi e bassi.

Nelle relazioni tecniche che accompagnano quest'ultima versione del progetto esecutivo si legge:



**COLDIRETTI  
SAVONA**

*“Le opere in sotterraneo potranno intercettare venute d’acqua anche di una certa entità, soprattutto in corrispondenza delle linee di debolezza tettonica. L’attraversamento delle formazioni calcaree di S. Pietro dei Monti, dei Calcari di Val Tanarello e dei Calcari di Rocca Livernà potrà presentare notevoli criticità in considerazione dell’elevato grado di carsismo della zona. La circolazione idrica ipogea è ben sviluppata attraverso cavità e gallerie di origine carsica connesse a sistemi di fratturazione. La testimonianza di scavi effettuati in passato nelle stesse formazioni confermano la presenza di cavità ipogee e ingenti deflussi idrici lungo discontinuità strutturali della massa rocciosa.*

*Precedenti scavi in galleria hanno posto in luce delle criticità per quanto riguarda le formazioni Flyschoidi (Flysch di S. Remo e Flysch di Moglio-Testico). In questi litotipi si sono infatti verificate delle improvvise venute d’acqua in corrispondenza delle zone a maggior debolezza strutturale, associate talvolta alle problematiche relative al rigonfiamento dei litotipi argillosi.*

*Si segnala, infine, che in fase esecutiva dovranno essere predisposte tutte le tecnologie necessarie a mitigare gli effetti di scavi sotto falda, lungo le gallerie artificiali che attraverseranno depositi alluvionali o conglomeratici, sede di acquiferi anche importanti.”*

Quindi, in sostanza, **lo stesso progettista confessa la certezza di intercettare le falde acquifere sotterranee** durante lo scavo delle gallerie ma la cosa più preoccupante è che non indica soluzioni per evitare i danni ma bensì solamente per mitigarli. Lo stesso progettista confessa che in realtà un danno alla risorsa idrica ci sarà, bisogna solo capirne l’entità ma in fase di esecuzione dei lavori.

Relativamente alle falde acquifere, altra grande preoccupazione per il mondo agricolo è il rischio inquinamento delle stesse causa lavori per la realizzazione delle fondazioni e degli scavi. Nelle stesse relazioni accompagnatorie del progetto esecutivo dello spostamento della ferrovia si legge:

*“Un primo fattore all’origine dell’effetto in esame può essere rappresentato dall’uso di sostanze potenzialmente inquinanti, quali per l’appunto quelle additivanti usate nella realizzazione delle fondazioni indirette al fine principale di sostenere le pareti delle perforazioni dei pali di fondazione, o di sostanze utilizzate in correlazione allo scavo con TBM, in particolare per gli scavi in EPB, necessarie ad*

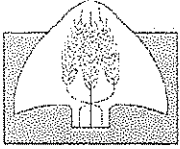
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

*aumentare la coesione del terreno sul fronte di scavo particolarmente in terreni alluvionali, poco consistenti e umidi.*

*In tal caso, pertanto, la produzione di residui è strettamente funzionale al processo costruttivo.*

*Ulteriori fattori all'origine del medesimo effetto posso essere rappresentati da altre cause che sono, invece, correlate alle lavorazioni o, più in generale, alle attività di cantiere.*

*Dette cause possono essere così sinteticamente individuate:*

• *La produzione di acque che possono veicolare nei corpi idrici ricettori e/o nel suolo eventuali inquinanti, distinguendo tra:*

- ✓ *Produzione delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici pavimentate delle aree di cantiere fisso, quali ad esempio quelle realizzate in corrispondenza dei punti di stoccaggio di sostanze potenzialmente inquinanti.*
- ✓ *Produzione di acque reflue derivanti dallo svolgimento delle ordinarie attività di cantiere, quali lavaggio mezzi d'opera e bagnatura cumuli.*

• *Produzione di liquidi inquinanti derivanti dallo sversamento accidentale di olii o altre sostanze inquinanti provenienti dagli organi meccanici e/o dai serbatoi dei mezzi d'opera.*

*Per quanto riguarda il primo dei fattori precedentemente elencati, ossia con riferimento alla produzione di sostanze potenzialmente inquinanti dovuta alla realizzazione delle opere di palificazione, i parametri che concorrono a configurare l'effetto in esame sono schematicamente individuabili, sotto il profilo progettuale, nelle tecniche di realizzazione delle palificazioni di fondazione delle opere d'arte e nelle loro caratteristiche dimensionali, mentre, per quanto concerne le caratteristiche del contesto di intervento, detti parametri possono essere identificati nella vulnerabilità degli acquiferi e nei diversi fattori che concorrono a definirla (soggiacenza; conducibilità idraulica; acclività della superficie topografica; etc.). Relativamente alla seconda tipologia di fattori (Dilavamento delle superfici pavimentate; Produzione di acque reflue; Sversamenti accidentali), oltre ai suddetti parametri di contesto, per quanto concerne quelli progettuali un ruolo dirimente ai fini del potenziale configurarsi dell'effetto in esame è rivestito dalle*

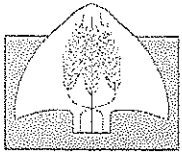
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

*tipologie di misure ed interventi previsti nell'apprestamento delle aree di cantiere e per la gestione delle attività costruttive e, più in generale, di cantiere.*

*Come già descritto in precedenza, nell'area della Piana di Albenga, il complesso alluvionale è in gran prevalenza di natura ghiaiosa e dunque altamente permeabile.*

*La vulnerabilità degli acquiferi costituiti dalle alluvioni è alta, oltre che per la permeabilità media, anche per le condizioni di sfruttamento antropico cui sono sottoposte.*

*Stante il quadro qui sintetizzato, ne consegue che la realizzazione delle fondazioni indirette delle principali opere d'arte del tratto iniziale del tracciato, potrà presentare una potenziale interazione con l'acquifero.”*

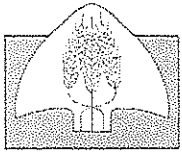
L'indicazione di questi rischi da parte del progettista, in tutta sincerità, avalla la preoccupazione del mondo agricolo e conferma quanto già accaduto in passato in altri siti. **Il rischio di contaminare la qualità dell'acqua è esistente.** Oggi, alla luce anche del problema relativo all'approvvigionamento idrico sempre più pressante, il pensiero di aggravare la situazione frutto di opere invasive nelle falde acquifere dell'area ingauna, mette in forte tensione il comparto che senza una giusta e congrua disponibilità di acqua, in termini quantitativi e qualitativi, non avrebbe futuro. Ricordiamo infatti che le principali produzioni della piana di Albenga sono piante aromatiche in vaso e ortaggi, tutti prodotti che sono destinati all'alimentazione umana e debbono assolutamente rispondere alle giuste norme sulla sicurezza alimentare.

**L' impatto ambientale che si originerà dai milioni di mc di terre di scavo (smarino) sarà devastante per il territorio anche da un punto di vista paesaggistico. Dalle relazioni si evince che la realizzazione dell'opera interesserà:**

- *circa 5.042.519 mc (in banco) di terre da scavo*
- circa 13.460 mc (in banco) di pietrisco ferroviario (ballast);*
- *circa 35.548 mc (in banco) di demolizioni;*

**COLDIRETTI SAVONA**  
Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona  
Tel 019-824653  
Fax 019/8401387  
e-mail savona@coldiretti.it





**COLDIRETTI  
SAVONA**

- circa 10.610 mc (in banco) di altri scavi;
- circa 1.810 mc (in banco) di altre demolizioni (dismissione linea storica)
- circa nr. 727 traverse in legno
- circa nr. 5.509 traverse in CAP
- circa nr. 53.643 traverse in CAP (dismissione linea storica) **Però si continua solo a dire raddoppio e non spostamento.**

Una parte dei materiali verrà utilizzata per formare terrapieni sotto i binari sia nella Piana di Albenga che in quella di Borghetto, creando vere e proprie dighe che tagliano la pianura. Si pensi che **l'intero impianto della nuova stazione di Albenga è posto in rilevato a quota +26.00 circa**, quindi visivamente si avrà un muro che separa la valle, la zona nord verso l'entroterra dalla zona sud verso il mare. Ciò comporterà un **clamoroso sconvolgimento dell'assetto idraulico**, generando rischi idrogeologici non indifferenti. Le **ripercussioni saranno anche a livello climatico**, poiché tali manufatti influiranno sui venti principali alterando per sempre il microclima, con imprevedibili ripercussioni sulle coltivazioni.

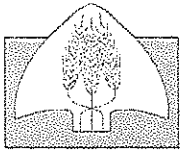
Inoltre, gli abbancamenti di milioni di mc di smarino andranno a creare pesanti problemi ambientali e idrogeologici, andando a colmare di risulite intere aree naturali mutando per sempre la morfologia del territorio.

Va considerato che, negli 8-10 anni previsti per la realizzazione dell'opera, si andranno a creare pesantissimi disagi alla normale consistenza del traffico. Infatti, le stesse relazioni del progetto riportano in termini di stima che:

*“Nella piana di Albenga sono previsti 580 viaggi giorno di mezzi, pesanti e non, per tutta la durata del cantiere.”*

Tale situazione porterà sicuramente disagi

**COLDIRETTI SAVONA**  
Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona  
Tel 019-824653  
Fax 019/8401387  
e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

- alla circolazione stradale (soprattutto nella piena stagione di carico delle produzioni florovivaistiche, ma anche nella stagione turistica);
- alle coltivazioni agricole a cielo aperto con le polveri, sia di scavo che del maggior traffico, che per anni si depositeranno sopra le colture, con seri danni economici.

Il deficit infrastrutturale che subiscono, da decenni, gli imprenditori agricoli del ponente savonese, non verrà in alcun modo migliorato dalla nuova linea ferroviaria che non prevede l'intermodalità (ovvero camion su treno). Vorremmo ricordare che tutta la tratta ferroviaria costruita di recente, tra Bordighera e Andora ha gallerie che non permettono né l'intermodalità, ma neanche il trasporto dei nuovi TEU ( in particolare gli High Cube ) e dei nuovi carri merci molto più pesanti.

Pertanto, se da un lato il settore agricolo sarà sicuramente quello più sacrificato, al quale verrà chiesto di pagare un prezzo salatissimo, dall'altro lato sarà quello che trarrà meno vantaggi se il progetto della nuova linea ferroviaria rimarrà quello attuale. **L'attuale progetto di spostamento della sede ferroviaria della tratta Finale Ligure–Andora ci appare ormai un progetto obsoleto ed anacronistico:** non migliorerebbe la logistica occorrente e andrebbe a sfigurare il volto della Piana di Albenga e comprometterebbe la pianura agricola di Borghetto e quella di Pietra Ligure.

In più, lo spostamento delle stazioni fuori dai centri urbani, fino ad arrivare a circa 5 km come nel caso di Albenga, sicuramente aggraverà la situazione. La mobilità locale sarà appesantita da un incremento di traffico tra il centro urbano e la stazione e viceversa ed inoltre i turisti, non potendo arrivare nel cuore dei centri urbani, sempre di più sceglieranno l'auto come mezzo per spostarsi complicando definitivamente la situazione a danno del territorio e dell'economia locale. Si è detto che spetterà ai comuni pensare e gestire gli spostamenti dalle stazioni ai centri urbani. Ci chiediamo con quali risorse finanziarie se gli stessi comuni oggi fanno fatica a garantire il minimo ai propri cittadini.

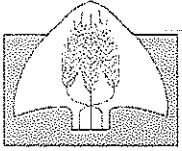
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

Queste non sono considerazioni pretestuose ma corrispondono a quanto già in realtà accade nel l'imperiese dove lo spostamento è stato effettuato. Tutti i soggetti coinvolti riscontrano un calo dei passeggeri, anche in maniera vistosa e una enorme difficoltà sui trasporti locali: è paradossale vedere la gente arrivare in stazione e dirigersi a piedi per qualche chilometro con valigie e quant'altro fino ad arrivare a destinazione in città. Chi si assume la responsabilità di tale risultato? E chi si assumerà la responsabilità di quanto accadrà in futuro nel territorio albenganese?

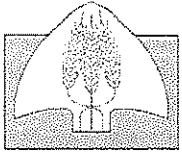
Anche il comparto turistico non beneficerebbe di questa opera, come si ipotizzava negli anni '70 e '80 quando fu progettata. Il turismo, di oggi e di domani, è sempre più attento al territorio e all'ambiente, come ampiamente dimostrato dal boom del turismo outdoor e dall'incremento del numero di agriturismi. Tant'è che la stessa Provincia di Savona sta investendo anche su nuovi **Piani di Gestione delle Zone di Conservazione** al fine di migliorare e consolidare il grande patrimonio ambientale di cui oggi il territorio gode e di grande interesse per i turisti. Non si riesce a comprendere come le due cose, realizzazione nuova linea ferroviaria e tutela ambientale, possano coesistere insieme. L'una è assai incompatibile con l'altra. D'altronde, sempre nella documentazione a corredo del progetto si legge che:

*“Il particolare pregio turistico dei luoghi attraversati dalla linea ha suggerito scelte progettuali volte a mitigare l'impatto ambientale sia per quanto concerne gli aspetti paesistici, sia in relazione all'inquinamento acustico ed alla vulnerabilità idrogeologica.”*

**Lo stesso progettista non mette tranquillità in tal senso perché esclude di non avere alcun impatto ambientale ma al massimo di riuscire a mitigarlo il che vuol dire che degli effetti negativi comunque si avranno.**

Riteniamo che sia economicamente più vantaggioso, e più ecosostenibile investire sul miglioramento della linea esistente, rendendola più efficiente (con i binari di incrocio nelle stazioni e raddoppiandola in sede

**COLDIRETTI SAVONA**  
Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona  
Tel 019-824653  
Fax 019/8401387  
e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

ove possibile), meno penalizzante per i paesi attraversati (costruendo gli opportuni sottopassi carrabili come nel levante ligure) e garantendo un servizio di trasporto ferroviario efficiente, capillare e frequente per turisti, pendolari, studenti ed anziani.

Buona logistica, buona agricoltura e turismo sostenibile, rispettando l'ambiente ed il territorio: le nostre risorse primarie.

Volendo stimare i danni diretti e indiretti che l'opera infliggerà al comparto agricolo della piana di Albenga, ci permettiamo di sottolineare che nutriamo forti dubbi che la superficie di esproprio riguarderà solamente una fascia ampia 10 ml (bisogna considerare le scarpate e le fasce di rispetto), ma volendo ripartire dal piano espropri presentato da RFI, si evince una estensione soggetta ad esproprio di circa 60 ettari.

I terreni agricoli produttivi oggi hanno un valore medio commerciale di circa 55 € a mq (terreno scoperto e pertanto non a serra) ovvero 550.000 € per ogni ettaro per un totale complessivo di circa 33.000.000 €. Sempre dalle relazioni a corredo del progetto si evincono altri 27 ettari di suolo agricolo e naturale che verranno temporaneamente occupati per aree cantieri. Su questi ci permettiamo di far rilevare che non potendo produrre per tutta la durata del cantiere, stimata dal progettista in 91 mesi, si perderà la potenziale produzione ma anche fette di mercato che i produttori non potranno soddisfare per un lungo periodo e quindi con la certezza della perdita definitiva di contratti e capacità di mercato.

Se questi terreni sono destinati oggi alla produzione floricola, così come la quasi totalità dei fondi nella pianura di Albenga, va considerata una perdita di produzione pari a circa 120.000 euro per ettaro per ogni ciclo produttivo. Diverse imprese fanno sullo stesso ettaro più di un ciclo produttivo all'anno e pertanto la perdita di 120.000 € va moltiplicata per ogni ciclo produttivo. Considerando una media di 1,5 cicli produttivi per ettaro quindi del valore di 180.000 € che moltiplicati per gli ettari coinvolti producono un danno di circa 4.860.000 per ogni anno ovvero oltre 40.000.000 milioni di euro per l'intera durata di realizzazione opera.

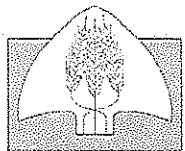
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

La nuova linea ferroviaria verrebbe posizionata a circa 30 ml dalla autostrada e difficilmente questa area interclusa di circa 21 ettari potrà essere destinata ancora a suolo agricolo e quindi produttivo. Questa superficie sarà persa per sempre e per tanto il danno andrebbe ristorato alle imprese oggi proprietari o gestori di detti fondi. Se li valorizziamo al prezzo di acquisto medio allora avremo un totale di circa 11.500.000 euro.

Se ipotizziamo che solamente il 20% della produzione di piante aromatiche in vaso verrà coinvolta da un inquinamento dovuto alle polveri che si produrranno tramite gli scavi e l'aumento del flusso trasporti, si può stimare circa 26.000.000 di vasi per un valore di € 0,80 cadauno ovvero € 20.800.000 per ogni anno di durata del cantiere. Bisognerebbe in realtà anche considerare che non potendo produrre queste imprese perderanno il loro mercato non solo momentaneamente bensì per un periodo sicuramente più ampio rispetto alla durata del cantiere. Nella migliore delle ipotesi per gli stessi quantitativi di vasi, se alla fine dovessero essere comunque commercializzabile, bisognerà valutare il maggiore costo di produzione causa pratiche agronomiche integrative o il valore del minor prezzo di vendita causa inferiore qualità.

In ultimo, se malauguratamente ma assai probabile, i lavori dovessero intaccare le falde acquifere riducendone la portata benché compromettendone la disponibilità, il danno al comparto agricolo sarà altissimo ovvero si metterebbe a completo rischio estinzione il più importante distretto agroalimentare e floricolo di tutta la Liguria. Senza la giusta quantità e qualità di acqua l'agricoltura non potrà più sopravvivere e pertanto il danno socio economico per Albenga e l'area circostante sarà totale (oltre 120 milioni di euro di produzione annua).

Pertanto alla luce di quanto esposto sopra, in sintesi, in maniera ripetiamo non assolutamente esaustiva, possiamo affermare che l'agricoltura avrà sicuramente un danno non inferiore a :

- Valore superficie espropriata € 33.000.000.
- Perdita di imprese attive circa 100 unità.

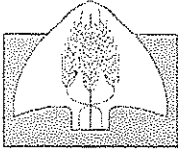
**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

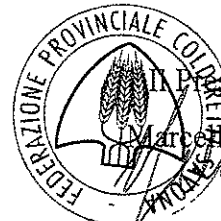
e-mail savona@coldiretti.it



**COLDIRETTI  
SAVONA**

- Mancata produzione per superficie occupata temporaneamente € 40.000.000.
- Perdita terreni interclusi tra ferrovia e autostrada € 11.550.000.
- Danni ambientali alla produzione di circa € 170.000.000.
- Perdita permanente di fette di mercato settore floricolo, ad oggi difficile da quantificare ma sicuramente importante per l'economia della piana di Albenga.
- Perdita di occupazione per 500 persone.
- Perdita risorse idriche, se in entità importante, si rischierà di compromettere l'intera filiera floricola ingauna, eccellenza del Made in Italy in Europa e non mondo.

Alla luce di quanto in maniera sicuramente approssimativa è stato stimato come impatto sul settore agricolo, rimaniamo convinti che da un punto di vista economico, ambientale, idrogeologico, logistico e sociale, l'ipotesi migliore rimanga, al fine di realizzare il raddoppio della linea ferroviaria, lavorare su i due tronconi ancora a binario unico ovvero Finale Ligure – Loano e Albenga – Andora e non sicuramente spostare il tracciato esistente.

  
Il Presidente  
Marcello Grema

**COLDIRETTI SAVONA**

Piazza Leon Pancaldo 1/1 - 17100 Savona

Tel 019-824653

Fax 019/8401387

e-mail savona@coldiretti.it

Trasmissione via mail

**OGGETTO: Note idrogeologiche relative all'interferenza del nuovo tracciato ferroviario (tratto Andora-Finale Ligure) con gli acquiferi sotterranei.**

Gli scriventi, su richiesta di consulenza da parte della Coldiretti – Savona, redigono le presenti note a carattere idrogeologico relative alle potenziali interferenze del nuovo tracciato ferroviario (tratto Andora-Finale Ligure), per la maggior parte in galleria, con gli acquiferi sotterranei del territorio.

Il tracciato ferroviario attraverserà le aree carsiche, procedendo da est verso ovest, denominate SV-29 "Borgio-Caprazoppa", SV-28 "Montegrosso", SV-27 "Rocca delle Fene" e SV-23 "Monte Acuto-Piccaro", sedi di sviluppati complessi ipogei in cui l'evoluzione della tettonica plicativa ha generato estese canalizzazioni freatiche, in parte fossili.

Come analizzato e riportato nello studio di impatto ambientale redatto da ITALFERR, durante le fasi di scavo lungo lo sviluppo del tracciato in progetto, sono possibili interferenze con i sistemi idrogeologici attraversati, con l'intercettazione di cavità e fratture aperte per dissoluzione carsica, potenzialmente interessate da circolazione idrica ipogea di rilevante entità e venute d'acqua minori.

A titolo informativo si riporta un esempio storico avvenuto durante lo scavo della galleria S.Giacomo da Spotorno a Finale Ligure (lunga 6.5 km) per l'esecuzione del raddoppio ferroviario a fine anni '60; tale traforo è stato eseguito sottostante l'altopiano della Manie, interessato da un complesso carsico esteso, in cui furono intercettate varie infiltrazioni d'acqua e forti venute idriche, di portata oltre i 30 l/sec. (1800 l/min.); gli effetti conseguenti si manifestarono nelle aree limitrofe, dove le sorgenti di tipo carsico e i pozzi dell'altopiano si esaurirono nel corso di poco tempo. Le acque intercettate nel traforo vennero raccolte e smaltite tramite condotta nell'alveo del T.Sciusa, come avviene alla data attuale, invece di essere riutilizzate a scopo irriguo o idropotabile.

Ovviamente durante lo sviluppo del tracciato sotterraneo non si possono escludere l'intercettazione di scorrimenti idrici e venute d'acqua anche nelle aree esterne a quelle carsiche, sebbene potenzialmente di portate meno significative.

Al fine di salvaguardare la risorsa idrica ipogea intercettabile dalla realizzazione delle gallerie ferroviarie in progetto, gli scorrimenti idrici significativi individuati dovrebbero essere captati e riutilizzati per un uso irriguo, alla luce anche delle recenti emergenze

idriche verificatesi nel corso degli anni 2022-2023, che hanno interessato anche il settore agricolo. Tali operazioni eviterebbero lo spreco della risorsa idrica come avvenuto in passato con il recapito finale dell'acqua intercettata nei corsi d'acqua superficiali.

Particolare attenzione, visto il notevole sviluppo dell'agricoltura nelle aree della Piana di Albenga/Ceriale e quella di Borghetto S.S., dovrà essere posta durante lo scavo della galleria sottostante il rilievo collinare M.te Acuto-Piccaro, dove le acque sotterranee che verranno intercettate dovranno essere riutilizzate ad uso irriguo consortile, a contrasto anche della fenomenologia dell'ingressione del "cuneo salino" nella falda acquifera alluvionale, particolarmente sviluppato in queste aree.

La presenza di circolazione idrica ipogea di questa zona è supportata da quanto riscontrato in passato durante l'esecuzione delle gallerie autostradali del tratto A10.

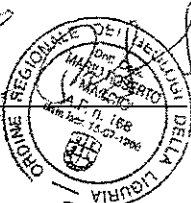
Albenga, 22.10.2024

**Geol. Arrighetti Fabio**



A circular professional stamp for Fabio Arrighetti, a geologist. The stamp contains the text: "REGIONALE DEI GEOLOGI DELLA LIGURIA", "A.P. n. 533", "FABIO ARRIGHETTI", "GEOLOGO", and "data iscr. 05-07-2008". A handwritten signature is written across the stamp.

**Geol. Macciò M. Roberto**



A circular professional stamp for Roberto Macciò, a geologist. The stamp contains the text: "REGIONALE DEI GEOLOGI DELLA LIGURIA", "A.P. n. 168", "M. ROBERTO MACCIÒ", and "data iscr. 15-07-1996". A handwritten signature is written across the stamp.