



CLUB ALPINO ITALIANO  
REGIONE LOMBARDIA



## Osservazioni della

**Commissione Regionale Tutela Ambiente Montano del Club Alpino Italiano**

sulla

***“Valutazione Ambientale Strategica per la predisposizione di un Accordo di Programma con adesione regionale promosso dalla Provincia di Sondrio con il Comune di Novate Mezzola, la Comunità Montana della Valchiavenna e l'intervento della Riserva Pian di Spagna e Lago di Mezzola finalizzato alla riqualificazione dell'area ex Falck”***

### **Premessa**

Il Club Alpino Italiano (CAI) è un'associazione che definisce la propria identità nel conoscere, frequentare e preservare le montagne. L'articolo 1 dello statuto prevede esplicitamente tra i compiti dell'associazione quello di promuovere “la tutela dell'ambiente montano”.

Le considerazioni espresse nella seguente nota a riguardo dell'Accordo di Programma oggetto di VAS traggono origine dalla posizione ambientale del CAI espressa a più riprese in diversi documenti ufficiali ed in particolare nel cosiddetto Bidecalogo (“Linee di indirizzo e di autoregolamentazione del CAI in materia di ambiente e tutela del paesaggio”), presentato nel 2013 in occasione del 150° dell'associazione.

Il Punto 5 del Bidecalogo, trattando esplicitamente di cave ed impianti industriali evidenzia come in molte situazioni gli ambiti montani siano stati rovinati da cave e miniere e come sia necessario che l'utilizzo industriale del territorio sia realizzato nel rispetto dell'ambiente e della salvaguardia delle risorse naturali. Il CAI ritiene, con riferimento alle attività estrattive, che sia necessario limitare i prelievi allo stretto necessario valutando il rapporto costi-benefici in funzione dei vantaggi sociali rispetto al danno alle comunità locali, e che le attività estrattive debbano essere quanto più possibile limitate nelle aree contigue ai parchi, dove il deturpamento del paesaggio può avere importanti ricadute.

I principi di cui sopra rappresentano le linee guida che hanno dettato l'analisi della documentazione allegata alla VAS, e quindi le osservazioni di seguito espresse.

## **Analisi delle ricadute sull'ambiente dell'Accordo di Programma**

Non si può che condividere i principi ispiratori dell'Accordo di Programma laddove essi si richiamano ad esigenze di sostenibilità ambientale, riqualificazione di aree degradate, incentivazione di attività socioeconomiche basate sulle risorse del territorio. Si ha però l'impressione, analizzando gli elaborati prodotti dalla società proponente (Novate Mineraria), ed in particolare il Rapporto Ambientale e lo Studio per la Valutazione di Incidenza, che le dichiarazioni di intenti non trovino compiuta corrispondenza nello sviluppo progettuale.

Di seguito si illustrano di conseguenza i temi ritenuti maggiormente critici a seguito delle ricadute sull'ambiente ad essi legate.

### **Trasporto su ferro**

Il proponente enfatizza nella documentazione di progetto che il trasporto di buona parte del materiale scavato avverrà via ferro e pone tale presupposto alla base delle analisi ambientali svolte.

Una semplice analisi dei dati sul trasporto ferroviario nel nostro paese, ivi compreso il trasporto di materiale da cava, farebbe comprendere che tale dichiarazione di intenti, che a giudizio degli scriventi risulta indubbiamente la migliore possibile al fine di contenere le ricadute ambientali indotte dal trasporto di mezzi pesanti, difficilmente potrà trovare pratica applicazione.

Ritenendo comunque positiva la proposta di valorizzare il trasporto ferroviario si richiede agli enti competenti di imporla come vincolo per l'attività estrattiva, ponendo dei limiti stringenti sul numero massimo di autocarri che possono percorrere giornalmente le viabilità in uscita dall'impianto: si ritiene infatti che solo in questa maniera l'operatore non potrà svincolarsi dall'utilizzo del trasporto su ferro, che potrebbe altrimenti essere da questo accantonato, date anche le difficoltà connesse alla linea ferroviaria su cui insiste l'opera.

A questo proposito si osserva che nell'Accordo di Programma manca del tutto il coinvolgimento del gestore di detta linea ferroviaria, RFI, senza il quale non è pensabile introdurre su linea ferroviaria dei treni merci da un impianto impresenziato come quello di Novate Mezzola.

L'area ex-Falck è dotata di un fascio binari, collegati tramite un binario di raccordo all'impianto di stazione di Novate Mezzola; nel passato l'attività industriale poteva quindi ricevere approvvigionamenti da ferrovia e spedire per lo stesso mezzo i materiali lavorati.

Attualmente, a quanto risulta, il collegamento ferroviario non sarebbe però più utilizzabile, per motivi legati al regime di esercizio della linea su cui esso si raccorda, linea Colico-Chiavenna. Tale linea risulta adibita ormai esclusivamente al traffico passeggeri ed è gestita con sistema di esercizio con Dirigente Centrale Operativo (DCO), ovvero non esiste più un Dirigente Movimento locale ed i singoli impianti (tra cui quello di Novate Mezzola) sono impresenziati. Tale considerazione, unita alla tipologia di apparati di movimento e sicurezza attualmente installati sulla linea, porta a ritenere che non sia possibile impiegare detta linea per il traffico merci senza preventivi investimenti od interventi di adeguamento da parte di RFI.

Si richiede quindi che l'accettazione dell'Accordo di Programma da parte degli enti non possa prescindere da una verifica presso il gestore dell'infrastruttura ferroviaria della effettiva fattibilità della proposta di trasporto via ferro.

Si conclude che qualora la proposta di trasporto ferroviario dei materiali non risultasse perseguibile, verrebbe a mancare una delle condizioni di base fondamentali su cui si basa l'analisi ambientale presentata nella VAS e verrebbe a mancare uno dei presupposti per la sostenibilità ambientale dell'intervento.

### **Trasporto su strada**

La produzione di materiale da cava stimata nell'ambito del piano in oggetto è di circa 5.200.000 mc, equivalenti, secondo i dati sui volumi dei mezzi di trasporto impiegati nelle analisi presentate nel Rapporto Ambientale, e tenendo conto dell'incremento di volume del materiale a seguito dello scavo, a circa 520.000 transiti di autocarri. Lasciando a chi si occupa delle analisi ambientali la stima complessiva della produzione di emissioni in termini PM<sub>10</sub> e CO<sub>2</sub> di un siffatto quantitativo di automezzi (stima che ci risulta assente nella documentazione di VAS) ci si limita ad evidenziare come tali volumetrie potrebbero far valutare come più conveniente dal punto di vista ambientale la scelta di sistemi di trasporto diversi, ad esempio sistemi a fune. Si ritiene quindi che in un ambito di valutazione delle alternative di progetto (valutazione di cui non si è trovata nota nella Relazione Ambientale) la scelta del sistema di trasporto dovrebbe essere maggiormente approfondita.

Nello "Studio per la valutazione di incidenza" si riporta (pag. 39) una stima dell'incremento di traffico pesante sulla SS36 generato dal piano in progetto. Tale incremento è valutato pari a circa il 10% a fronte di un incremento annuale della produzione del 37%. Alla luce di quanto precedentemente indicato, nel caso di inattuabilità dei trasporti ferroviari, tale stima risulterebbe ovviamente errata.

### **Modalità di estrazione del materiale**

Nei documenti che enfatizzano gli aspetti di sostenibilità ambientale dell'opera si evidenzia come il materiale venga in larga misura cavato in sotterraneo, realizzando pure un impianto di frantumazione in sotterraneo nell'area di Montagnola.

Il quadro progettuale è delineato in maniera poco chiara, ma a pagina 38-41 del Rapporto Ambientale si ritrovano i seguenti dati:

- in località Montagnola escavazione di 4.000.000 mc, con una coltivazione in parte in detrito (1.820.000 mc) ed in parte in roccia in sotterraneo (2.180.000 mc). La coltivazione a cielo aperto risulta propedeutica a quella in sotterraneo;
- in località Valdimonte estrazione di 1.500.000 mc di pietrisco.

A pag. 41 del suddetto documento si specifica che le modalità estrattive proposte prevedono prima l'asportazione dei detriti di superficie e solo successivamente gli scavi in sotterraneo e la rilocalizzazione degli impianti: alla luce di ciò non risultano confermate le ipotesi avanzate circa l'assenza di impatti significativi.

La coltivazione del detrito ha ovviamente degli impatti (principalmente in termini di polveri e rumore) che vengono trascurati nella documentazione presentata, dove si tende ad illustrare le modifiche positive introdotte dal progetto rispetto alla situazione di gestione pregressa dell'attività estrattiva, ma non sono invece fornite indicazioni di dettaglio circa le modalità di svolgimento della medesima attività estrattiva.

Per quanto riguarda le escavazioni in sotterraneo, non è fornita alcuna indicazione del loro sviluppo plani volumetrico: data la vicinanza con un'area tutelata (SIC/ZPS Val Codera) tale aspetto non può essere considerato trascurabile.

### **Impatto acustico**

Nell'ambito del Rapporto Ambientale si illustra l'attuale Piano di Classificazione Acustica del comune di Novate Mezzola, evidenziando come le aree di interesse naturalistico siano classificate in classe I del DPCM 14/11/1997, che comporta dei limiti assoluti di immissione di 50 dB(A) ed un limite differenziale di 5 dB(A) nel periodo diurno (si trascura il periodo notturno in quanto in esso non si prevede che vi siano attività lavorative). Tra le aree in classe I si segnala in particolare l'intera area della cava Valdimonte.

Nel medesimo documento si cita uno studio acustico eseguito tramite rilievi fonometrici per conto della società Novate Mineraria nell'ambito della cava di Valdimonte: tale studio, non riportato nel rapporto e quindi non verificabile, asserirebbe l'assoluta compatibilità acustica tra le attività di cava ed i limiti di normativa.

Il Rapporto Ambientale contiene un giudizio sulla compatibilità acustica degli interventi di progetto del tutto arbitrario, privo di qualsivoglia modellazione e stima numerica, trascurando completamente il fatto che sia le attività di coltivazione (in particolare le volate), sia la frantumazione del materiale, sia i trasporti, sia il carico/scarico da autocarri o mezzi ferroviari, costituiscono sorgenti di rumore non trascurabile (chiunque abbia avuto la banale esperienza del rumore generato dallo scaricare un camion di ghiaia può capire come il problema non possa essere considerato secondario). Una semplice analisi con modelli di propagazione bidimensionali indica che i limiti relativi alle aree in classe I risultano ampiamente superati.

Nello stesso Rapporto Ambientale si citano inoltre i filari arborei come interventi di mitigazione acustica: in realtà la loro efficacia in termini di fonoassorbimento o fonoriflessione è estremamente bassa ed è praticamente nulla nei primi anni dopo l'impianto e nel periodo invernale.

In pari misura lo Studio di Incidenza contiene un'analisi dell'impatto acustico delle opere in progetto sulle aree Natura 2000 del tutto arbitraria: da un lato non è stata eseguita alcuna modellazione numerica, per cui non è stato stimato l'impatto effettivo delle opere, dall'altro si omette di citare il fatto che le aree Natura 2000 sono ricettori sensibili e quindi rientrano in Classe acustica I con limite di immissione di 50 dB(A). Addirittura, per la fase di cantiere si afferma che: "In conclusione, la zona ipoteticamente perturbata risulta all'esterno o di poco all'interno dei limiti delle aree Natura 2000. Pertanto, in via preliminare si possono escludere influenze negative, dirette ed indirette, dovute alla potenziale perturbazione acustica". Con ciò si dimentica che la normativa prescrive il rispetto dei limiti di immissione, e che la presenza di infrastrutture di trasporto non costituisce autorizzazione al superamento. Inoltre le stesse curve di decadimento della pressione sonora mostrate a pag. 104 dello studio mostrano, anche in assenza di una definizione di dettaglio della potenza sonora, che ad una distanza di 100 metri dal perimetro dell'area (ovvero la distanza a cui si trova in confine dell'area SIC/ZPS) il livello sonoro è maggiore dei 50 dB(A) di normativa.

Ancora nello Studio di Incidenza per la fase di esercizio si esclude ogni impatto senza fare la benché minima stima delle emissioni di rumore: ancorché determinate lavorazioni si svolgano all'interno di capannoni industriali chiusi, le movimentazioni di pietrisco e gli spostamenti degli automezzi si svolgono sul piazzale esterno e costituiscono come già detto sorgenti di rumore non trascurabili.

L'approccio seguito appare a nostro avviso del tutto inappropriato per garantire il rispetto di quanto prescritto dalla normativa e quindi la salvaguardia dell'ambiente e la salute della popolazione.

Vista anche la morfologia delle aree di escavazione, in cui le pareti rocciose possono svolgere un ruolo di pareti riflettenti nei riguardi delle emissioni sonore, si ritiene indispensabile che la valutazione del livello di rumore ai ricettori (comprendenti sia le abitazioni, che i ricettori sensibili come gli edifici scolastici, che le aree naturalistiche della Val Codera e del Lago di Novate Mezzola) comporti in questa fase l'esecuzione di uno studio di impatto acustico comprendente quanto meno:

- un censimento accurato dei ricettori;
- una campagna dettagliata di rilievo dello stato attuale, quale termine di confronto per l'applicazione del criterio differenziale;
- la definizione delle potenze sonore di emissione dei macchinari presenti in cantiere, comprensiva della definizione dei cicli di lavorazione (ore di utilizzo giornaliero);
- la modellazione con specifico software, in ambito tridimensionale, dei fenomeni di propagazione dell'inquinamento acustico generato dalle sorgenti nelle varie aree: le due aree di escavazione Valdimonte e Montagnola, l'area di lavorazione ex-Falck ed i percorsi viari di collegamento;
- la verifica del livello acustico ai ricettori e la valutazione di eventuali necessità di interventi di mitigazione.

## **Qualità dell'aria**

Nel Rapporto Ambientale è riportata una caratterizzazione dello stato attuale della componente atmosfera basata su un'unica campagna di monitoraggio, di durata una settimana, eseguita in tempi diversi ma nel corso dello stesso mese su due differenti ricettori. Non sono state contemporaneamente prese registrazioni dei flussi di traffico di mezzi pesanti di cava, al fine di verificare se le misure sono state eseguite in condizioni di produzione standard, e non sono state eseguite misurazioni dei parametri meteorologici (salvo indicazione della presenza di neve in alcune delle giornate di rilievo), in particolare delle precipitazioni piovose, della velocità e direzione del vento che influiscono sulla dispersione delle polveri. Di conseguenza le misure svolte non possono svolgere alcuna funzione in termini di caratterizzazione della situazione attuale della qualità dell'aria, e le conclusioni tratte da esse ("si può affermare che la criticità legata all'emissione di polveri sia molto localizzata in prossimità della sorgente") risultano a nostro avviso prive di fondamento.

Lo studio svolto manca d'altra parte di una valutazione delle ricadute delle attività in termini di polverosità; ci si limita infatti ad indicazioni qualitative. E' evidente a chiunque percorra la viabilità seguita dai mezzi di cava come la polverosità costituisca uno dei problemi principali indotti dall'attività estrattiva; la presenza di polvere è ben visibile sulla viabilità che percorrono i mezzi provenienti dall'area di cava Valdimonte; indagini svolte presso la popolazione locale hanno dato modo di verificare facilmente come tale problema sia stato nel passato particolarmente sentito a seguito delle escavazioni nell'area Montagnola.

Le raccomandazioni fornite nel Rapporto Ambientale appaiono del tutto generiche mentre risulterebbe necessario prevedere interventi di mitigazione di particolare rilievo, ad esempio vasche di lavaggio ruote dotate di ugelli a getto d'acqua in pressione, sistemi di nebulizzazione, eccetera; tali interventi comportano

ovviamente un onere economico e la necessità di avere un impianto idrico collegato ad una vasca di sedimentazione/disoleatura prima di potere reimmettere le acque nel ciclo.

Nello Studio di Incidenza, a pag. 117, si introducono, trattando del tema delle mitigazioni, alcune citazioni al “WRAP – Fugitive dust handbook”: tale manuale statunitense nasce allo scopo di fornire delle formule semplificate per stimare le emissioni di particolato e valutare di conseguenza gli interventi di mitigazione; nel caso specifico non è però fornita alcuna stima delle emissioni di polveri dalle varie sorgenti.

Sempre nello Studio di Incidenza si fa riferimento come misura di mitigazione alla bagnatura delle aree e viabilità interessate da polverosità: si trascura però la necessità di collettare le acque reflue e trattarle per evitare che le acque dei corpi idrici circostanti, in particolare quelli nella area Natura 2000, vengano ad essere interessate da particolato sospeso.

A nostro giudizio risulta indispensabile, per affrontare appropriatamente la valutazione delle ricadute delle attività proposte sulla qualità dell’aria, eseguire uno studio approfondito comprendente quanto meno:

- una caratterizzazione meteo climatica con ricostruzione in particolare della direzione dei venti dominanti;
- un monitoraggio prolungato delle ricadute sul territorio delle attuali attività estrattive;
- una modellazione numerica tridimensionale della diffusione delle polveri generate dalle attività estrattive, dai cumuli e dalla movimentazione degli inerti, con successiva verifica del rispetto dei limiti di normativa e delle ricadute sui ricettori;
- la definizione di precise misure di mitigazione per tutte le aree di impianto (aree di cava, macchinari industriali, viabilità, aree di stoccaggio, ecc.), a valle della modellazione.

### **Suolo e sottosuolo**

Nel capitolo sulle componenti suolo e sottosuolo del Rapporto Ambientale sono presentati dati generici ma non ci sono analisi di dettaglio sulle tre problematiche che maggiormente interessano a nostro avviso le aree interessate dalle opere in programma:

- caratterizzazione ambientale dei suoli nelle aree ex-Falck: contaminanti presenti ed evoluzione temporale delle loro concentrazioni;
- stabilità dei versanti detritici in cui si intendono effettuare le escavazioni nelle aree di Montagnola e Valdimonte;
- stabilità delle aree oggetto di escavazione in sottosuolo: la realizzazione di caverne in sottosuolo determina una modifica dello stato tensionale all’interno dell’ammasso roccioso, che, in presenza di elementi strutturali di particolare debolezza (ad esempio faglie), potrebbe determinare fenomeni di instabilità. Nel caso in esame tale problematica, che si lega strettamente sia allo sviluppo dei volumi sotterranei che alla geologia locale, non è stata presa in considerazione.

Si ritiene necessario che tali aspetti vengano analizzati al fine di comprendere le ricadute ambientali del progetto sulla componente ambientale in esame.

### **Ambiente idrico**

Nel Rapporto Ambientale e nello Studio di Incidenza non sono analizzate le possibili ricadute sull’ambiente idrico indotte dalla polverosità generata dalle attività estrattive. Le polveri possono causare un incremento

del trasporto solido dei corsi d'acqua superficiali, che confluiscono nel lago di Novate Mezzola, e determinare quindi effetti indiretti sulla fauna ittica.

Inoltre, non viene presentato nessuno studio idrogeologico al fine di verificare gli effetti potenzialmente indotti dalle escavazioni sulla circolazione idrica sotterranea: in mancanza tale studio non è possibile escludere a priori che le alterazioni del reticolo idrico possano avere ripercussioni anche sull'area Natura 2000 della Val Codera.

### **Paesaggio**

Nel capitolo sulla componente Paesaggio del Rapporto Ambientale si costruiscono alcuni indicatori numerici ma si trascura di dettagliare gli effetti sul paesaggio indotti dall'attività mineraria: mancano in particolare delle fotosimulazioni che consentano un confronto tra lo stato attuale, lo stato dei luoghi durante i lavori e gli interventi di risistemazione finale. L'impiego delle fotosimulazioni è ormai uno standard ampiamente condiviso per facilitare la comprensione degli effetti di un progetto in termini di trasformazione del paesaggio: in questo caso nei documenti presentati, mentre si enfatizza la valenza architettonica delle strutture industriali previste nell'area ex-Falck, si trascura di fare comprendere le trasformazioni che saranno indotte sui versanti montuosi da cui, occorre ricordare, verranno estratti oltre 3 milioni di metri cubi di materiale (i restanti essendo invece estratti in galleria).

Solo nello Studio di Incidenza sono presentate delle foto simulazioni, ma limitatamente all'area ex-Falck, nella maggior parte dei casi con riprese da lontano e di dimensioni così ridotte da renderle sostanzialmente illeggibili, che non consentono di conseguenza una valutazione delle trasformazioni sul paesaggio indotte dalle opere, in particolare delle trasformazioni visibili ai principali ricettori (i residenti nell'area ed i fruitori delle viabilità principali).

### **Messa in sicurezza area ex-Falck**

Nel Rapporto Ambientale sono sinteticamente ricostruiti i principali atti relativi alla messa in sicurezza permanente eseguita sull'area ex-Falck. In particolare si evidenzia come il piano di bonifica fosse finalizzato al conseguimento di un livello qualitativo compatibile con l'uso industriale e commerciale ai sensi del DM 471/99; tale livello qualitativo non è però compatibile con quello relativo all'uso a verde pubblico, privato e residenziale definito dal D.Lgs. 152/2006 (colonna A della tabella 1 in Allegato 5 alla parte IV del decreto).

Nella documentazione proposta, pur a fronte di una volontà espressa di impiegare l'area anche a scopo di parco pubblico e di area didattica, non sono presentati i risultati di analisi ambientali condotte sui terreni e sulle acque. Non si ravvisa peraltro la possibilità di impiegare a scopo di verde pubblico un'area sulla quale sussistono situazioni di contaminazione non compatibili con tale destinazione d'uso, a meno che nel progetto non vengano inseriti specifici interventi di bonifica finalizzati a ricondurre il livello dei contaminanti al rispetto dei valori di normativa corrispondenti a tale utilizzo.

### **Aree Natura 2000**

Lo Studio di Incidenza presentato considera unicamente le ricadute indotte dal nuovo comparto industriale, collocato nell'area Ex-Falck, sull'area SIC-ZPS del Lago di Novate Mezzola.

Sono totalmente trascurate le analisi degli impatti indotti su tale area dalle attività minerarie svolte nelle aree di Valdimonte e Montagnola (in particolare in termini di produzione di polveri e rumori).

Inoltre non è presentata nessuna analisi delle ricadute delle opere in progetto sul SIC-ZPS Valle Codera, la cui distanza dalle aree di escavazione è molto limitata. Per quanto riguarda quest'ultima area protetta, come precedentemente indicato, risulta a nostro avviso indispensabile prendere in considerazione non solo gli effetti indotti dalle polveri e dal rumore generati dalle attività estrattive, ma anche le problematiche paesaggistiche e le eventuali ricadute generate dalle escavazioni in sotterraneo sul reticolo idrogeologico.

Dato l'elevato valore naturale di quest'area, e data l'incertezza intrinseca ad ogni modellazione e ricostruzione della circolazione idrica sotterranea legata a sistemi di fratture, ancor più in situazioni di carenza di dati e di studi estesi su periodi pluriennali, a garanzia da ogni possibile ricaduta si ritiene che ogni escavazione in sotterraneo debba svilupparsi comunque ad adeguata distanza dal perimetro dell'area Natura 2000, e che non possa essere realizzata con conformazione geometrica tale da prefigurare nel futuro proposte di continuazione dell'attività estrattiva verso direzioni che possano coinvolgere la stessa area.



## **Conclusioni**

All'articolo 3 del documento "Protocollo di Intesa" si indica esplicitamente quanto segue: *"La Società, che sottoscrivendo il protocollo ne condivide obiettivi e finalità, si obbliga a presentare un progetto specifico e dettagliato che permetta di valutare in modo approfondito tutti gli aspetti dello stesso che potrebbero avere impatti ambientali ed essere oggetto di valutazione e proposte alternative e/o di mitigazione in sede di V.A.S. e di VINCA, e a fornire tutti gli studi di impatto che dovessero richiedere affinamento o perfezionamento"*.

Nel caso in esame, alla luce di quanto indicato ai punti precedenti, si ritiene che la documentazione presentata sia carente non solo in termini di caratterizzazione dello stato attuale dell'ambiente, ma anche e soprattutto degli elementi che consentono una effettiva analisi delle ricadute ambientali e la certezza dell'efficacia delle mitigazioni proposte.

La valutazione degli impatti presentata al termine del Rapporto Ambientale indica una situazione sostanzialmente positiva per i vari scenari di progetto; viceversa si ritiene che per addivenire a conclusioni circa gli impatti del progetto sia necessario eseguire nella fase di valutazione adeguate modellazioni, con verifica del rispetto dei limiti di normativa e con previsione di dettaglio degli interventi di mitigazione.

Si ritiene che quanto presentato non consenta una vera analisi degli impatti indotti dall'Accordo di Programma sull'ambiente e che quindi non sia possibile dare valutazione positiva di azioni di cui non si è in grado di valutare con precisione le ricadute ambientali, per le quali anzi il proponente ha trascurato di approfondire le tematiche di maggior rilievo, segnatamente gli effetti in termini di polverosità, rumore e paesaggio.

Oltre a ciò si evidenzia l'incoerenza del progetto con quanto previsto dagli atti relativi alla messa in sicurezza dell'area ex-Falck in riferimento al possibile uso di tale area, da cui pare esclusa la fruizione pubblica, e la mancanza di garanzia circa il trasporto su ferro del materiale, che costituisce uno dei presupposti della "sostenibilità ambientale" del progetto stesso.

Infine si segnala che l'Accordo di Programma ha determinato una evidente situazione di conflittualità all'interno della comunità locale, destinata a subirne direttamente gli effetti: la risoluzione dei conflitti potrebbe derivare unicamente dalla presentazione di un progetto in cui i benefici, sia in termini ambientali che in termini di ricadute socioeconomiche, siano prevalenti rispetto ai costi ambientali. Al di là delle dichiarazioni di principio l'attuale progetto non pare invece essere orientato a soddisfare tale criterio.