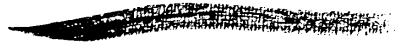


Osservazioni sul documento:

***Attività e studi propedeutici relativi alla regimazione del Po
nel tratto tra Cremona e Foce Mincio***

(Regione Lombardia, AIPO – Agenzia Interregionale per il fiume Po, Infrastrutture Lombarde,
aprile 2009)



Premessa

Infrastrutture Lombarde (Regione Lombardia) e AIPO - Agenzia Interregionale per il fiume Po hanno presentato nell'aprile scorso il documento che illustra le attività e gli studi propedeutici relativi alla regimazione del Po nel tratto tra Cremona e Foce Mincio, già previsti e finanziati dalla Delibera n. 5707 della Giunta della Regione Lombardia del 23 ottobre 2007. Tale delibera destina alle attività richiamate un finanziamento di 700.000 euro, ripartito successivamente in 250.000 euro di competenze AIPO e 450.000 euro di Infrastrutture Lombarde.

Il documento non dichiara la propria natura in relazione al classico percorso di progettazione di un'opera pubblica. Si può ritenere che esso prefiguri uno studio di fattibilità, benché molti aspetti trattati si spingano oltre le competenze di un documento di questa natura.

In termini ancor più generali la regimazione del Po è compresa nel progetto "Milano Navigabile" ideato per Expo 2015, progetto che alcune forze politiche intendono inserire nella cosiddetta Legge Obiettivo.

Lo studio rappresenta l'esito più recente di molteplici proposte finalizzate ad assicurare la navigazione del fiume Po. Tra queste, il "Progetto SIMPO" e le sue evoluzioni rappresentano la più compiuta proposta di generalizzata bacinizzazione del corso fluviale da Valenza alla foce¹.

L'intervento previsto dallo Studio prevede la realizzazione di quattro traverse, ubicate nei pressi di:

- Motta Baluffi (CR) e Roccabianca (PR);
- Viadana (MN) e Brescello (RE);
- Borgoforte (MN) e Motteggiana (MN);
- Sustinente (MN) e Quingentole (MN), a valle di foce Mincio.

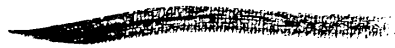
Ciascuna delle quattro traverse sarà composta da:

- uno sbarramento mobile, o sfioratore;
- una conca di navigazione;
- una centrale di produzione idroelettrica ad acqua fluente;
- un'opera specifica per il passaggio dell'ittiofauna.

L'obiettivo generale individuato nello Studio si prefigge di innalzare l'attuale livello idrico di magra del fiume Po, riportandolo mediamente alle quote di circa 50 anni or sono. Nelle intenzioni dello Studio, il conseguimento di tale obiettivo comporterebbe alcuni effetti a cascata che permetterebbero di raggiungere alcuni obiettivi specifici, quali:

- il riequilibrio idraulico/morfologico del fiume;
- il miglioramento delle condizioni di navigabilità;
- la produzione di energia idroelettrica da fonte rinnovabile;
- il miglioramento delle possibilità di derivazione a fini irrigui;
- l'innalzamento e la stabilizzazione delle falde idriche;
- la maggiore disponibilità di risorsa idrica da gestire durante i periodi siccitosi;
- la riqualificazione paesistica ed ambientale.

¹ Per una breve rassegna delle vicende dei progetti SIMPO 0, SIMPO 1 E SIMPO 2 si veda il documento presentato da AIPO alla Giornata di studio su: *Il Po tra passato e futuro. Quale assetto idraulico*, promossa da Agenzia interregionale per il fiume Po e Autorità di Bacino del Fiume Po e tenutasi in Parma il 18 gennaio 2007. Occorre a tal fine ricordare che tutte le versioni del progetto sono state giudicate negativamente dalle autorità competenti per le parti inerenti alla bacinizzazione, con una netta presa di posizione a favore del progetto di navigazione con sistemazione a corrente libera.



Il Gruppo 183 ritiene che il documento presentato, nel suffragare le ipotesi di regimazione e bacinizzazione del fiume Po, assuma una finalità assai parziale nel quadro programmatico potenzialmente disponibile per il bacino idrografico del fiume Po. Appare, inoltre, discutibile che il miglioramento della navigazione fluviale e la produzione di energia idroelettrica, obiettivi che sicuramente assumono un ruolo prioritario nella proposta, si confondano in un generico richiamo alla promozione di obiettivi pertinenti alla qualificazione dell'ambiente del Po. Di difficile condivisione è poi il fatto che la promozione di iniziative con questa portata avvenga senza assumere in maniera forte una visione prospettica in grado di considerare tutti gli scenari possibili per il bacino idrografico del Po. E, d'altra parte, la visione di parte richiamata in precedenza non può neppure diventare un alibi per evitare l'assunzione di questa responsabilità, che attiene appieno ai soggetti istituzionali che nel bacino del Po operano: alla Autorità di bacino *in primis*, alle Regioni e sicuramente anche ad AIPO.

La lettura critica del documento non può, di conseguenza, limitarsi alla sola confutazione dei risultati messi in evidenza dallo Studio. Occorre, invece, mettere alla prova la proposta rispetto a una pluralità ampia di scenari di trasformazione del bacino padano, mediante la verifica della "tenuta" degli obiettivi dichiarati secondo una prospettiva di legittimazione sociale e tecnica che sia la più ampia e partecipata possibile.

Le presenti osservazioni, che provengono da una associazione che si pone statutariamente il compito di "difendere" i suoli e le risorse idriche e che avversa ogni ipotesi di aumento dell'artificializzazione dei corpi idrici, intendono richiamare alcune argomentazioni relative ai più generali problemi che devono essere affrontati ogni qual volta si intenda dare una risposta non parziale alle istanze che sorgono nell'esercizio del governo dei bacini idrografici.

Seguono alcune osservazioni più specifiche sui contenuti di natura tecnico-scientifica. In questa prima fase di approfondimento delle questioni in gioco, ci è parso opportuno articolare la trattazione mediante la formulazione di domande utili per suscitare il contributo di tutti coloro che intenderanno partecipare alla discussione. Crediamo che questa possa essere la migliore linea d'azione per entrare nel merito dei contenuti esposti e per verificare l'impostazione metodologica che contraddistingue la restituzione dei quadri di conoscenza disponibili e i quadri di programmazione vigenti e auspicabili, al di là di alcuni ottimismo di facciata, che a volte lo Studio propone.

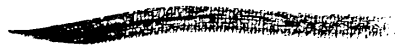
Il documento che qui si presenta costituisce l'esito di molteplici contributi disciplinari, secondo una prassi di lavoro che ha sempre contraddistinto l'attività del Gruppo 183. Come sempre, si intende agire sui processi decisionali che attengono alle politiche pubbliche applicate ai bacini idrografici e alle risorse idriche. Supportati in questo da competenze specialistiche sensibili alle ricadute operative dei processi di conoscenza tecnica e scientifica.

Nella redazione di questo documento ci si è, inoltre, potuti avvalere di osservazioni alla proposta di regimazione realizzati in precedenza da vari soggetti interessati. In particolare si ricordano:

Legambiente, "Bacinizzazione: interventi per la navigabilità commerciale o ecomostri?", in Id., *Operazione Po. Dossier 2009*, 2009.

WWF Italia, AIPO – Regione Lombardia "Attività e studi propedeutici relativi alla regimazione del Po nel tratto tra Cremona e la Foce Mincio. ipotesi, analisi e verifiche preliminari". Osservazioni WWF, 2009.

WWF Italia e CIRF, "Navigabilità e bacinizzazione", in Id., *La rinascita del Po. Una proposta per il più grande Fiume d'Italia*, 2008.



Osservazioni generali

Una prima osservazione di carattere generale riguarda il problema posto dal “punto di vista” del promotore dell’iniziativa. Anche una lettura superficiale dello studio, pur in un quadro di maggiore sofisticazione rispetto ai progetti SIMPO, pone in evidenza la forte caratterizzazione disciplinare. Alla richiamata esigenza di un corredo di apporti interdisciplinari corrisponde una maggiore attenzione nella elaborazione di alcuni campi settoriali (gli studi idraulici *in primis*, ma anche gli schemi progettuali delle opere e l’analisi economico-finanziaria), mentre altri temi, quali ad esempio la riqualificazione paesistica e ambientale o gli studi sulla qualità delle acque, appaiono carenti oppure strutturati come elenco di attenzioni che occorrerà prestare nei successivi passaggi del processo progettuale, e meno dicono rispetto alle valutazioni di compatibilità.

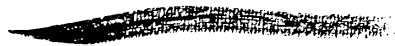
Sappiamo però che il superamento degli approcci settoriali non è obiettivo discrezionale, in quanto continuamente riproposto nelle molteplici Direttive comunitarie che interessano più o meno direttamente il progetto proposto (in materia di acqua, difesa dei suoli e alluvioni, habitat, uccelli, paesaggio, inquinamento, ...). E del resto anche le esperienze di pianificazione in corso, ad esempio il piano di gestione del distretto idrografico, potrebbero costituire un sicuro riferimento per l’integrazione e l’ordinamento delle azioni possibili nel rispetto dei percorsi valutativi e dei processi decisionali conseguenti.

La sensazione è che lo studio sia fortemente finalizzato a giustificare una scelta data, la realizzazione delle opere, e che le diverse argomentazioni rimandino sistematicamente ad un solo obiettivo il compito di giustificare e rendere plausibile l’intervento proposto. Quando, invece, soluzioni di questa portata dovrebbero confrontarsi con scenari di trasformazione alla scala di bacino, identificando il maggior numero di alternative dei modelli di sviluppo e cura potenzialmente proponibili.

Nel quadro programmatico così articolato del bacino padano l’attenzione al fiume Po deve, infatti, necessariamente confrontarsi con molteplici scenari, nei quali i soggetti rilevanti hanno idee assai diverse sui futuri possibili. Il Po come grande parco territoriale della valle padana, ponendo l’enfasi sui processi di costruzione di nuova “natura” e sulle economie compatibili, oppure il Po come grande arteria intermodale, ulteriore variante per il trasporto lungo il corridoio padano est-ovest, rappresentano probabilmente le due visioni estreme di uno scenario possibile. L’iniziativa qui proposta costituisce senza ombra di dubbio una presa di posizione forte a favore di uno degli scenari possibili. Rimane il fatto che un intervento di questa portata, con una capacità di finanziamento degli studi propedeutici di tale entità e promosso da soggetti istituzionali che dovrebbero mediare tra le diverse opzioni in campo, non può esimersi dal valutare la propria istanza in un quadro ampio di scenari di intervento.

Anche limitando il campo di attenzione ai due aspetti che più stanno a cuore ai proponenti dell’iniziativa – la navigazione e la produzione di energia elettrica – è inevitabile sottolineare le indeterminazioni che si accompagnano alle soluzioni adottate se viste nell’ottica di una politica di bacino. Si tratta, infatti, di una nuova economia fluviale che deve necessariamente essere valutata non solo rispetto a una sua sostenibilità interna, ma anche come alternativa alla sommatoria delle numerose economie fluviali che oggi il Po rappresenta: da quella tradizionale delle attività estrattive, a quelle più innovative relative alla valorizzazione e alla fruizione dei paesaggi del Po, che molto deve alle azioni di salvaguardia promosse da molteplici amministrazioni.

Da più parti, inoltre, si suggerisce che l’insuccesso della navigazione fluviale sul Po non dipenda unicamente dalle condizioni idrauliche, ma che vi sia un difetto di domanda di trasporto dovuta alle

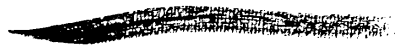


limitazioni poste dal repertorio merceologico e da scelte infrastrutturali alternative. A questo proposito la situazione attuale vede un sistema di navigazione che dal Mare Adriatico arriva al porto di Mantova mediante la risalita dell'idrovia Fissero, Tartaro e Canal Bianco. Verso Mantova è in previsione l'autostrada regionale Cremona-Mantova, a cui corrisponde sul versante emiliano-romagnolo l'autostrada regionale Cispadana. Appare subito evidente che un sistema infrastrutturale di questo tipo, unito alle potenzialità di sviluppo delle linee ferroviarie regionali disposte parallelamente al corso fluviale, renderà assai difficile assicurare la competitività di una navigazione fluviale tra Mantova e Cremona. Navigazione che, oltretutto, sconta la mancanza di adeguate infrastrutture portuali e ancor più di infrastrutture stradali o ferroviarie che permettano l'intermodalità del trasporto merci.

Anche sulla produzione di energia, dato per necessario il riferimento alla scala di bacino, sarebbe utile almeno un confronto con altre soluzioni per la produzione di energia rinnovabile a parità di finanziamento. Infatti, siccome tutto il progetto si regge sull'ipotesi di autofinanziamento (finanza di progetto) mediante la produzione di energia delle centrali collegate alle traverse, sembra indispensabile verificare con maggiore accuratezza quale la tenuta del piano economico-finanziario e la sua tenuta dopo la chiusura della concessione per la costruzione delle opere. In altre parole non appare chiaro quale sia il destino a lungo termine della gestione degli interventi e delle centrali e come siano ripartiti gli oneri necessari per mantenere le prestazioni ambientali che il progetto dichiara essenziali per l'attuazione degli interventi stessi.

Alla sottovalutazione del quadro programmatico esistente corrisponde una definizione ancora carente del processo decisionale che dovrebbe accompagnare l'approvazione e la realizzazione degli interventi. Nella attuale situazione di forte frammentazione amministrativa che caratterizza il bacino padano, dove l'espressione di un governo strategico unitario incontra notevoli difficoltà, non pare possibile sottrarsi al compito di rappresentare il complesso dei soggetti in gioco e le interazioni dei conflitti potenziali fin dalle fasi iniziali di una iniziativa così rilevante. Lo Studio non dà particolari indicazioni al riguardo e non definisce esplicitamente quale struttura/organismo dovrebbe essere preposto alla gestione e manutenzione delle opere previste. Nessuna indicazione neppure per il rapporto con le autonomie locali e con i soggetti responsabili dei compiti di pianificazione, programmazione e gestione del bacino idrografico e delle acque. Mentre gli scenari strategici per il Po, da intendersi come politiche e azioni di lungo periodo, devono essere costruiti mediante una capacità prospettica che tiene insieme la visione per l'intero bacino con gli orientamenti e le scelte di sviluppo di scala locale.

È invece evidente quanto la proposta di cui discutiamo sia l'esito di volontà politiche ben identificate, che probabilmente affidano a questa iniziativa il compito di rendere manifesto uno scenario assai parziale per il futuro del bacino. Occorre riconoscere che lo spazio per iniziative settoriali, che pongono forte enfasi sui caratteri di una prevalente sostenibilità economica, possono avere buon gioco in una cornice di debolezza dei soggetti che dovrebbero detenere il potere di indirizzo e selezione delle politiche pubbliche di bacino, e il riferimento alle difficoltà in cui da tempo è costretta a operare l'Autorità di bacino del fiume Po non è casuale. Se questo avviene richiamando, come detto, obiettivi genericamente condivisibili sul piano della prestazione ambientale, non ci si può stupire che un'opinione pubblica, spesso distratta, possa rispondere in maniera accondiscendente alle ipotesi adombrate. Ecco allora che pare utile richiedere maggiore approfondimento delle utilità e delle aspettative, intese in senso ampio e non solo economico-finanziario, che è possibile attribuire ai diversi soggetti interessati, con una maggiore incisività nella descrizione degli scenari di utilizzazione delle risorse da parte dei futuri gestori e dando significativa rappresentanza anche a quei soggetti che si sono presi in carico le istanze di tutela e



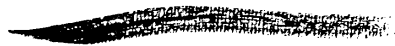
cura dell'ecosistema fluviale. Rendendo così più trasparente il complesso delle esternalità che il progetto produrrà e più esauriente la trattazione degli aspetti che contraddistinguono i tre poli classici della sostenibilità: ambiente, economia e società. Lo Studio sembra, infatti, sottovalutare il valore ecosistemico-ambientale che il fiume Po possiede in sé in conseguenza della sua posizione geografica e del contesto territoriale che attraversa l'asta principale. Neppure è presente una valutazione dei *benefit* ambientali e dei servizi eco sistemici, procedure necessaria per assicurare completezza a una analisi costi/benefici anche di stampo classico.

Si può quindi ritenere che lo Studio non abbia assunto in maniera adeguata una visione organica del futuro dell'intero bacino idrografico. Compito sicuramente difficile e, come detto, forse non strettamente pertinente ai soggetti promotori dell'iniziativa. In ogni caso appare difficile poter condividere una visione così settoriale per un intervento che mette in gioco la configurazione essenziale del fiume Po e le cui conseguenze si avvertiranno su una porzione di bacino assai più ampia del solo territorio interessato. Anche se dessimo per accettato (ma vedremo che non è così) che gli studi fossero sufficientemente completi e argomentati per sostenere il progetto riguardo ai benefici auspicati per il tratto di asta fluviale interessato, apparirà comunque assai controversa una soluzione che poco o nulla dice rispetto agli effetti attesi ad esempio per il sistema deltizio o per il Mare Adriatico e la sua linea di costa, che nel Po vedono da sempre il "motore" idrodinamico, fisico e biologico. Ricambio più debole, mare meno produttivo, rischio per le specie ittiche migranti, aumento dell'erosione delle coste, intrusione del cuneo salino, sono fenomeni che, con ogni probabilità, vedranno un aggravamento in conseguenza della realizzazione delle opere previste.

Analogamente appare sottodimensionata l'attenzione per il quadro programmatico vigente, in particolare per gli adempimenti della Direttiva 2000/60 e per altre Direttive in campo ambientale, che appaiono del tutto trascurate o trattate con una certa leggerezza, quasi come adempimenti a cui dare una risposta in termini formali, se non addirittura elusivi (ma questa è una prassi ricorrente nell'intero quadro della programmazione e pianificazione nel nostro paese).

Tale approccio vede anche un recepimento in termini riduttivi degli strumenti di pianificazione promossi dall'Autorità di bacino del fiume Po, in quanto sono sottaciuti obiettivi di ripristino degli equilibri idrogeologici e ambientali, nonché di recupero degli ambiti fluviali, che pur assumono pari rilievo nella formulazione originaria rispetto alla programmazione degli usi del suolo e alla messa in sicurezza del territorio con interventi strutturali. Appare, di conseguenza, necessaria una verifica più approfondita dello stato di attuazione e dell'efficacia delle politiche e degli interventi già in essere.

In ultimo vale la pena di sottolineare il confronto solo parziale dell'intervento in relazione agli obiettivi e alle previsioni delle due più recenti iniziative promosse dall'Autorità di bacino del fiume Po, il Piano di gestione del Distretto idrografico del fiume Po e il Progetto strategico speciale "Valle del fiume Po", forse le uniche iniziative oggi in campo che esprimono un disegno di ampio respiro per il bacino idrografico, puntando con forza sull'integrazione degli obiettivi e non sulla risoluzione di soli problemi di settore.



Osservazioni specifiche

Come anticipato, si riportano di seguito, in forma di domande attinenti ai campi tematici affrontati nello studio, le osservazioni su argomenti più specifici, spesso di natura tecnico-scientifica. Tali osservazioni integrano le questioni più generali sollevate in precedenza.

La ricostruzione del quadro delle conoscenze sullo stato attuale

(perplessità sulla completezza ed accuratezza dei dati utilizzati, sulla corretta rappresentazione dei fenomeni descritti, sulla corretta individuazione delle criticità presenti)

Il riferimento ai soli dati statistici del passato è sufficiente per simulare scenari futuri non consueti e oggi non ipotizzabili? Ad esempio per determinare i giorni di non utilizzazione delle centrali elettriche e quindi l'energia annua prodotta.

Il rapporto con la pianificazione in essere

(perplessità sulla completezza dei riferimenti, sulla correttezza delle assunzioni, sulla verifica di compatibilità con i limiti e gli obiettivi alternativi degli strumenti vigenti e in corso di elaborazione, sull'esauriente definizione dell'iter di formazione e approvazione del progetto, sull'individuazione dei soggetti responsabili del processo e delle approvazioni, nonché dei soggetti portatori di interessi o che questi interessi subiscono)

Si può accettare l'affermazione fatta a proposito delle interazioni con la Rete dei siti Natura 2000, dove si dichiara che "appare evidente che l'intervento illustrato nel presente documento non solo non si contrappone a queste previsioni, ma può trovare su molti temi convergenze e sinergie", quando il livello conoscitivo attuale di habitat e specie è troppo carente per procedere a generalizzazioni deduttive?

Il recupero idraulico e morfologico del fiume

Come interagiscono gli interventi proposti nello studio con i programmi esistenti che prevedono l'abbassamento dei pennelli di navigazione e la riapertura delle lanche?

Si può assicurare con certezza che il ripristino di quote idrauliche storiche non indurrà carichi idraulici costanti sul sistema arginale, diminuendone la stabilità strutturale?

È stata sufficientemente valutata la questione della trasmissione del segnale idraulico (*transfert* di energia) in termini di impatto potenziale sull'ambiente e sul territorio urbanizzato?

L'analisi del trasporto solido

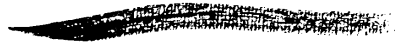
In che modo sono recepite nello Studio le esperienze degli effetti negativi riconosciuti per lo sbarramento di Isola Serafini (ad es. l'erosione di fondo alveo) e quanto si discostano da tale assetto le proposte dello Studio?

Le semplificazioni adottate per il modello utilizzato per valutare il trasporto solido sono condivisibili?

Si può ritenere che oltre i 2.500 m³/s di portata le traverse siano considerabili "trasparenti"?

Le ipotizzate condizioni di trasporto solido ridotto e impulsivo dopo la realizzazione delle traverse è condizione accettabile, considerando anche la dichiarata necessità di azioni di manutenzione e azioni mitigative?

Il trasporto solido, già oggi quasi assente alla sezione di chiusura del bacino, non sarebbe di fatto pesantemente alterato dagli sbarramenti, con la conseguenza del probabile azzeramento dell'apporto alla costa, peggiorandone l'erosione?



La gestione delle risorse idriche

(le derivazioni a fini irrigui, gli effetti sulle falde idriche, la disponibilità delle risorse idriche, le interferenze con le aree golenali ed extra-golenali e con i manufatti di attraversamento)

Si può ipotizzare quale effetto si avrà sulla rete dei canali esistenti in conseguenza delle azioni di drenaggio necessarie per evitare l'innalzamento delle falde?

Quanto sono rilevanti le limitazioni al progetto dovute all'innalzamento delle falde idriche?

Sono ragionevoli, in termini di impatto ambientale e di costi, gli interventi di protezione necessari (diaframmi, ...) anche in zona extra-golenale?

Qual è l'effettiva disponibilità di acqua nell'invaso negli eventi di magra e come è possibile assicurare le quantità necessarie alla navigazione e all'uso idroelettrico?

La riqualificazione paesistica e ambientale

(capitolo interlocutorio, con assunti ottimistici rispetto alla reale possibilità dell'intervento di attivare un "modello evolutivo e sostenibile del paesaggio e di gestione integrata dell'alveo fluviale e della regione di pertinenza"; azzardata asserzione di situazione non conflittuale con le Direttive europee)

Quale attendibilità può avere la richiesta fatta in questo capitolo di uno "studio delle variabili di localizzazione, ovvero delle diverse posizioni planimetriche (alternative) che i manufatti possono assumere a parità di funzionamento, da giudicare rispetto alle caratteristiche precedentemente individuate: in altri termini, la localizzazione delle traverse attualmente predisposta in questa sede costituisce una indicazione di fattibilità legata ai calcoli di carattere idraulico e macroambientale, che potrà essere affinata proprio per raggiungere l'integrazione paesistica più opportuna"?

Le caratteristiche idrauliche della corrente e la qualità delle acque

(analisi con forti indeterminazioni; ad es. si dichiara una riduzione media della velocità della corrente del 50%, ma con variazioni che oscillano dallo 0 all'80%)

Come incide la variazione della velocità della corrente? È vero che la "la velocità della corrente permarrà sempre a valori più che accettabili per mantenere vivo il corso d'acqua"?

Non è probabile che aumentino i processi di eutrofizzazione fluviale con pesanti conseguenze sulle componenti biologiche (specialmente la fauna ittica)?

Non può accadere che sia significativamente alterata l'evoluzione biochimica dei composti organici reflui derivanti dagli scarichi urbani, industriali e zootecnici?

Sono state adeguatamente valutate le possibili alterazioni qualitative delle acque sotterranee utilizzate a fini di approvvigionamento idrico civile?

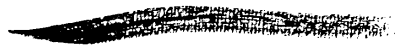
Quale contributo l'intervento porta ai problemi posti dalla risalita del cuneo salino nel Delta? È sufficiente il mantenimento di una portata minima a Ponte Lagoscuro?

Le condizioni di navigabilità e la domanda di trasporto fluviale

Sono condivisibili le ipotesi fatte sulla domanda di trasporto?

Quanto può essere considerata strategica la navigazione fluviale per il trasporto merci rispetto al quadro infrastrutturale esistente e di progetto?

Le analisi economiche e finanziarie e la produzione di energia elettrica



A fronte di una dichiarata non economicità dell'utilizzazione integrale dell'energia idraulica disponibile, la scelta di utilizzazione integrale fatta propria dallo Studio può essere giustificata solo perché "è l'unica fonte disponibile per il ripagamento dei costi di realizzazione"?

La selezione di un salto idraulico per le centrali a tal punto basso da non esistere oggi in Italia non è sintomatico di una situazione anomala e di indeterminazioni nel fissare i costi degli equipaggiamenti elettromeccanici?

I margini di sicurezza tra restituzione del debito e fine della concessione (6-7 anni) sono adeguati per un intervento di questa natura?

I vantaggi finanziari attualmente presenti (società di progetto nelle procedure di finanza di progetto, remunerazione dei certificati verdi, ...) possono essere ritenuti stabili nell'arco della durata della concessione?

Uno scenario di aumento dei costi di costruzione del 10% e della diminuzione del volume di produzione dell'energia del 5% rispetto alle ipotesi fatte proprie dallo Studio sono plausibili?

Lo scenario che prevede la concomitanza di entrambe le ipotesi precedenti, dichiarato insostenibile dallo Studio, non può davvero realizzarsi? Non si tratta di una approssimazione inaccettabile?

In subordine: Scelta dei siti e delle opere

(corretta individuazione della quota delle traverse, effetti sulla fauna e sulla flora)

La scelta delle opere ha verificato i pregi di soluzioni alternative, quali quelle che prevedono paratoie a scomparsa per abbattimento?

È una scelta opportuna prevedere le fasi di cantierizzazione delle opere in sequenza e non prevederne la simultanea realizzazione?

In che modo la dichiarata disponibilità a intervenire ove l'assetto delle opere in progetto non rispettasse gli obiettivi prefissati può "ridurre o mitigare gli impatti negativi sul sistema fluviale e antropico" con un intervento a posteriori (non esplicitato)?

Non appare ottimistica la gestione dei cantieri nella fase di costruzione delle opere, soprattutto in relazione alla considerazione dei condizionamenti imposti dal regime idrologico?

Quanto incide la protezione della sezione di sbarramento (diaframma esteso a tutta la sezione golenale tra argini mastri in corrispondenza della sezione di posizionamento della traversa)?