

AL MINISTERO dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione generale per la Valutazione Ambientale

Divisione II , sistemi di Valutazione Ambientale



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2014-0000652 del 13/01/2014

Via Cristoforo Colombo N° 44

00147 ROMA

Si Trasmettono le Osservazioni in merito al Progetto definitivo dell'

-AUTOSTRADA CISPADANA (e in relazione alle Controdeduzioni trasmesse dal Ministero al

Proponente, Regione Emilia Romagna). (Totale 13 pagine)

Comitato, OLTRE LA CISPADANA .

Rolo RE 4-gennaio-2014

Distinti saluti (dai referenti)

Remo Bellesia

Via Roma 70 Rolo RE

E da Lorenzo Ghisi

Via Ilaria Alpi 7

Rolo RE



**AL MINISTERO dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per la Valutazione ambientale
Divisione II , sistemi di Valutazione Ambientale**

**Via Cristoforo Colombo N ° 44
00147 ROMA**

Procedimento di VIA alla Realizzazione dell'AUTOSTRADA REGIONALE
CISPADANA

OSSERVAZIONI IN MERITO AL PROGETTO DEFINITIVO

E IN "RELAZIONE ALLE CONTRODEDUZIONE" SULLE
OSSERVAZIONI (DEL MINISTERO) ---PERVENUTE:

PARTE PRIMA - IL PROBLEMA IDRAULICO :

-Al punto 6.6 a pag 24 dell' Istruttoria (VIA) si legge :

"Si richiede di valutare che la zona interessata dal Progetto è attraversata da fiumi pensili e l'Autostrada Cispadana può costituire una barriera (2,5 metri)al deflusso delle acque in caso della rottura degli argini." -----

Ma le Modifiche apportate (vedere a pag 8-9 del Progetto Definitivo
-problema idraulico)

rispetto al Progetto iniziale , sono funzionali solamente allo sgrondo
del Volume d'acqua previsto per la superficie occupata
dall'Autostrada

Ma non tiene in nessun conto

Dei problemi legati alla presenza del manufatto autostradale sul territorio circostante; ovvero come barriera artificiale che limiterà il deflusso dell'acqua e dunque aumenterà (anche notevolmente) i

danni provocati dalle alluvioni; danni alle persone, alle realtà urbanistica (vista la vicinanza ai paesi attraversati) così come alle aziende produttive; agricole e industriali. Ovviamente non sarà direttamente l'Autostrada a causare le alluvioni, ma potrà incidere nella gravità dell'evento. Inoltre l'Autostrada, aumentando l'impermeabilizzazione del suolo diminuirà il deflusso naturale dell'acqua nella falda sottostante, così come le opere di collegamento all'Autostrada che nel loro complesso, modificheranno l'assetto idraulico complessivo del territorio

.Ovviamente ciascuna opera singolarmente è apparentemente ben progettata, ma il problema è l'effetto complessivo delle opere sul territorio che non è stato considerato !!

-INOLTRE -

IL PROGETTO DEFINITIVO Non Tiene in nessun conto I cambiamenti climatici previsti per futuro ; ovvero un aumento dei fenomeni temporaleschi e grande aumento della piovosità localizzata . Fenomeni che gli studiosi del clima hanno già ampiamente previsto (da Luca Lombroso Apocalypse Now)

E questo cambiamento è già iniziato ... Infatti ultimamente la Bassa Modenese (maggio-giugno 2013) ha subito gravissimi danni causati da questo clima "impazzito". Una nuova Autostrada non potrà che peggiorare una situazione già molto problematica.

-L'unico intervento strutturale in grado di far fronte al Problema Idraulico, dovuto alla presenza della Autostrada è la realizzazione di una serie di Casse di Espansione, aventi la stessa estensione complessiva dell'opera autostradale. Dopo la Grande alluvione del 1991, che sommerse gran parte dei comuni della Bassa (Rolo compreso..), fu

realizzata la Cassa di Espansione del Tresinaro, a Rio Saliceto (RE) estesa per 100 ettari, e tale opera ha risolto alla base il problema.

Ma in questo caso, l'estensione è tale da togliere all'agricoltura molto terreno coltivabile, per cui-sarebbe un'opera da valutare con attenzione. Ma comunque indispensabile nel caso in cui il Progetto autostradale andasse avanti

-Ovviamente solo una strada di minore impatto ambientale : ad esempio una strada a scorrimento veloce, con un minor numero di corsie e con una massicciata più bassa , potrà generare un impatto ambientale realmente attenuato ... realizzando così l' Opzione Zero. Opera che, a quanto pare la Regione Emilia Romagna,(il Proponente ...) cerca di non considerare ...senza dire quali sono i reali motivi ovvero la mancanza di fondi

Ma ci chiediamo : quando l'Area attraversata dall'Autostrada (la Bassa modenese-reggiana e ferrarese,) diventerà una zona con un dissesto idrogeologico molto elevato con un aumento dei danni alluvionali causati dalla presenza dell'Autostrada .

L'AMMINISTRAZIONE REGIONALE A CHI CHIEDERA' DI FINANZIARE LA RICOSTRUZIONE ?

CHIEDERA' AL GOVERNO LO STATO DI CALAMITA' NATURALE ???

O FARA' PAGARE AI SUOI CITTADINI GLI ERRORI PROPRI ??

OPPURE PAGHERA' DI TASCA PROPRIA I DANNI CAUSATI !!

Una risposta a queste domande è possibile , oppure chiediamo troppo ??

Ps. Ecco che puntualmente (nov 2013) in Italia altre alluvioni ed in particolare in Sardegna hanno distrutto gran parte del "paesaggio umano" e delle sue opere . Gran parte del nostro Territorio è a rischio idrogeologico. Le nostre risorse devono andare in questa direzione (evitare la cementificane non indispensabile -recuperare quella esistente inutilizzata , creare bacini idrici adeguati ad ogni emergenza) non aumentare la sua fragilità (come l'Autostrada Cispadana- che stravolgerà il delicato equilibrio ambientale del nostro territorio) Proprio oggi (22 dic 2013) tutti gli abitanti delle Sardegna, danneggiati dall'alluvione si lamentavano che dei finanziamenti promessi, dal Governo nessuna traccia !!! Magari adesso il nostro Governo chiederà alla Comunità europea i soldi per finanziare le opere di bonifica. Un tipico gioco, ovvero uno scarica barile



PARTE SECONDA – INQUINAMENTO ATMOSFERICO :

Il 25 gennaio 2013 è stato presentato un documento realizzato dal Comune di Pavia e dal Coordinamento Nazionale Agende 21 italiane sottoscritto dalle Amministrazioni Comunali di Modena, Milano, Torino, Bologna, Udine e Reggio Emilia, questo documento prende il nome di "patto di Pavia" (http://www.comune.modena.it/cittasane/news-cittasane/Patto_Pavia_FINALE.pdf). Tra le altre cose in questo documento si legge: "La Pianura Padana si trova al centro dei collegamenti per il trasporto di persone e merci tra l'Italia e il resto dell'Europa, e anche per questo motivo, rimane una delle aree a maggiore inquinamento atmosferico; la più critica in Europa e quarta nel mondo con una persistenza preoccupante e una notevole difficoltà al rientro nei parametri europei di sicurezza sanitaria. Tuttavia, a condizioni eccezionali di inquinamento, non corrispondono risposte e misure adeguate per ridurlo. La transizione verso un sistema ben integrato di mobilità sostenibile è quindi una priorità ambientale, sanitaria, economica ma anche sociale, condizione indispensabile per una vita di comunità sicura e più armonica. Per raggiungere questo fine, occorre mettere capo a una strategia comune per tutta l'area, di forte discontinuità rispetto al passato".

Punto nr.1

Data maggio 2012 elaborato 6433-PD-0-000-00000-0-IA-RG-10-A

Si vuole porre attenzione al paragrafo 4.1.1.2.2 **Particolato (PM10)**

Dove si legge "Per la caratterizzazione del rischio da particolato, pur non essendo ancora stati definiti valori guida o concentrazioni di riferimento considerabili protettivi per la salute da parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità o dall'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente statunitense (EPA), i valori di concentrazione riscontrati nella stima della dispersione di particolato PM10 nell'area considerata (massima concentrazione media giornaliera stimata pari a 5 µg/m³) risultano nettamente inferiori ai limiti normativi vigenti in Italia (pari

a 50 µg/m³ espresso come media giornaliera, da non superarsi più di 35 volte all'anno)".

4.1.2.5.7 Sintesi

In generale si osserva che, nello scenario progettuale al 2017, le stime effettuate relativamente ai diversi inquinanti non evidenziano superamenti dei limiti di legge vigenti. Rispetto allo scenario programmatico al 2017, entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030) prevedono un aumento inferiore ad 1 µg/m³ della concentrazione di benzene, biossido di zolfo, PM₁₀ e PM_{2.5}; tale aumento risulta invece superiore ad 1 µg/m³ per il biossido di azoto, il monossido di carbonio e l'ozono, mostrando (ad eccezione dell'ozono) un valore maggiormente contenuto nello scenario progettuale al 2030.

E' bene ricordare che i valori di dati relativi ai PM₁₀ e PM_{2.5} sopra citati andranno ad aggiungersi ai valori che attualmente insistono sui Comuni interessati.

Allora vediamo quali sono i valori di PM₁₀ e PM_{2,5} attualmente rilevati ad esempio nel Comune di Rolo. I dati si possono scaricare da "Valutazione annuale della qualità dell'aria" edito da Arpa Servizio Idro Meteo Clima

(http://www.arpa.emr.it/dettaglio_documento.asp?id=2988&idlivello=1604)

Nell'anno 2009 a Rolo si è avuta una media annua di PM₁₀ pari a 32 µg/m³
46 sono stati i superamenti dei valori di PM₁₀ (max consentito 35)
23 µg/m³ la media annua di PM_{2,5}

Nell'anno 2010 a Rolo si è avuta una media annua di PM₁₀ pari a 32 µg/m³
45 sono stati i superamenti dei valori di PM₁₀ (max consentito 35)
23 µg/m³ la media annua di PM_{2,5}

Nell'anno 2011 a Rolo si è avuta una media annua di PM₁₀ pari a 35 µg/m³
60 sono stati i superamenti dei valori di PM₁₀ (max consentito 35)
25 µg/m³ la media annua di PM_{2,5} (max consentito)

Nell'anno 2012 a Rolo si è avuta una media annua di PM₁₀ pari a 31 µg/m³
50 sono stati i superamenti dei valori di PM₁₀ (max consentito 35)
21 µg/m³ la media annua di PM_{2,5}

I dati relativi all'anno 2012 sono stati rilevati nell'anno del sisma di maggio/giugno, con blocco produttivo in diverse realtà, e conseguente minore mobilità di merci e pendolari.

A più riprese si ripete la stessa frase” **In conclusione, l’impatto dell’opera in esame sullo stato di salute della popolazione ivi residente, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile”.**

Punto nr.2

Data luglio 2013 elaborato QAMB4_1_1_1_Atmosfera_-

Relazione_integrativa

ID 4.5.1 CONSIDERAZIONI SULLA SALUTE UMANA

Anche in questo caso a distanza di più di un anno dalla VIS viene confermato in conclusione che **”È possibile quindi affermare che dalle stime di ricaduta degli inquinanti considerati durante la fase di cantiere dell’opera in esame non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. In conclusione, l’impatto dell’opera in esame sullo stato di salute della popolazione ivi residente risulta trascurabile”**

A questo punto viene da chiedersi cosa significa “trascurabile” forse uno, due o tre neoplasie in piu? In realtà anche un piccolo aumento in un sistema fortemente degradato, genera problemi gravi e irreversibili.

Punto nr.3

15/07/2013 Lancet Oncology pubblica lo studio che ha dimostrato l’associazione tra smog e tumore del polmone, tra i collaboratori di questo studio figura ARPA Emilia Romagna
(http://www.arpa.emr.it/dettaglio_notizia.asp?id=4576&idlivello134).

Questo pubblicazione stabilisce tra l'altro che **“Lo studio ha permesso di concludere che per ogni incremento di 10 microgrammi di PM 10 per metro cubo presenti nell'aria aumenta il rischio di tumore al polmone di circa il 22%. Tale percentuale sale al 51% per una particolare tipologia di tumore, l'adenocarcinoma. Questo e' l'unico tumore che si sviluppa in un significativo numero di non fumatori lasciando quindi piu' spazio a cause non legate al fumo da sigaretta di espletare il loro effetto cancerogeno”**

Ricordiamo il paragrafo 4.1.1.2.2 indicava che **“i valori di concentrazione riscontrati nella stima della dispersione di particolato PM10 nell'area considerata (massima concentrazione media giornaliera stimata pari a 5 µg/m3)”**

Punto nr.4

17/10/2013 l'Agencia Internazionale per la Ricerca sul Cancro, ha classificato l'inquinamento atmosferico – nel suo insieme - quale cancerogeno per l'uomo (Gruppo 1). Lo IARC ha classificato separatamente fra i cancerogeni per l'uomo anche il particolato, uno dei principali componenti dell'inquinamento atmosferico. Si legge nel comunicato stampa: **“L'aria che respiriamo è oggi inquinata da una miscela di sostanze cancerogene ed è il più diffuso cancerogeno ambientale, oltre che una causa primaria di tumore”**.

(http://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2013/pdfs/pr221_E.pdf)

Pare quindi evidente il rischio derivato dal particolato, contrariamente a quanto sostenuto nella documentazione di ARC che definiva il rischio derivato **“trascurabile”**

Punto nr.5

25/09/2013 ordinanza Consiglio di Stato N. 00021/2013

(http://www.giustizia-amministrativa.it/adunanza_plenaria/librocds/2013/N_%2000028-2013%20REG_RIC_xml.htm)

Dalla quale tra l'altro si legge "6. Con un quarto ordine di motivi, il Ministero appellante chiede la riforma delle sentenze in epigrafe per la parte in cui non hanno considerato che l'imposizione al proprietario dell'obbligo di ripristino ambientale risulta compatibile con il principio comunitario di precauzione, il quale postula che – **in tutti i casi in cui non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa – l'azione dei pubblici poteri deve tradursi in una prevenzione precoce, anticipatoria rispetto al consolidarsi delle conoscenze scientifiche.**"

Il principio di precauzione – è stato introdotto in Europa dal Trattato dell'Unione europea mentre, nell'ordinamento interno, è previsto dal Dlgs 152/2006

Nel caso specifico non dovrebbe nemmeno valere il principio anticipatorio, in quanto siamo davanti ad un dato certo e certificato dall'Organizzazione Mondiale della sanità

l'inquinamento atmosferico provoca il cancro

Punto nr.6

18/12/2013 La Commissione Europea ha adottato nuove misure per contrastare la cattiva qualità dell'aria nel piano strategico Clean Air Programme for Europe

(<http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-12-18/misure-ue-la-qualita-aria-nuovi-limiti-e-obbiettivi-2030-130659.shtml?uuid=ABLY3ok>)

Emerge inoltre dai dati del Rapporto 2013 sulla Qualità dell'Aria in Europa pubblicato martedì 15 ottobre dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) che l'Italia viola i limiti di quasi tutti gli inquinanti atmosferici previsti dalla normativa Europea. I dati del Rapporto EEA sono preoccupanti. **L'Italia è in cima alla classifica dei paesi in cui il limite del PM10 è superato più frequentemente**, oltre ad essere tra i paesi nei quali nel 2011 è stato superato anche il valore-obiettivo per il PM 2.5.

Pertanto pare saggio attendere la pubblicazione delle nuove misure adottate dalla Commissione Europea per non gravare una situazione di per se già compromessa.

Punto nr.7

Per terminare, ma non per ultimo, vorremmo ricordare la Costituzione dello Stato Italiano

"Art. 32

La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti."

Per i motivi sopra riportati ci sembra opportuna una pausa di riflessione riguardo il progetto presentato, alla luce degli ultimi studi riguardo la natura cancerogena certificata del particolato fine, ricordando l'ordinanza del Consiglio di Stato in termini di precauzione e la Costituzione Italiana per la tutela della salute come diritto fondamentale.

Richiamiamo per l'ennesima volta la necessita' di valutare in modo appropriato per il nostro territorio tutte le alternative al progetto Autostradale per una mobilità veramente sostenibile.

Per il Comitato, "Oltre la Cispadana"

Remo Bellesia

Via Roma, 70

42047 Rolo RE



Lorenzo Ghisi

Via Ilaria Alpi, 7

42047 Rolo RE



ROLO, 04 GENNAIO 2014