



**Da:** enzo.deambrogio@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** sabato 11 gennaio 2014 11:04  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Procedimento di VIA autostrada Cispadana. Osservazioni su documentazione integrativa

PROCEDIMENTO DI V.I.A. DELLA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

OSSERVAZIONI SULLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA



Poiché la costruzione dell'Autostrada Regionale Cispadana prevede la rinuncia al completamento della superstrada in parte già costruita, di particolare interesse, nell'ambito della documentazione integrativa richiesta, è il documento "Valutazione comparata della infrastruttura nella configurazione di autostrada e di strada a scorrimento veloce".

Purtroppo, la decisione di non valutare il "potenziale differenziale d'impatto rispetto agli effetti ambientali generati dai rispettivi processi di costruzione e di esercizio di entrambe le configurazioni" e di utilizzare una metodologia che favorisce la scelta dell'autostrada (pag. 39 di 58), ha seriamente ridimensionato l'interesse di questa valutazione, che, in ogni caso, non può nascondere le criticità legate alla costruzione dell'autostrada, che vengono, di seguito, elencate.

Si ammette, infatti, che "Ai fini della compatibilità idraulica del corridoio Cispadana, va precisato che il principale ostacolo ... è legato alla realizzazione di opere in rilevato che generano barriere al deflusso delle piene, delle esondazioni e dei ristagni in quanto non presentando permeabilità favoriscono il confinamento delle acque e l'innalzamento dei livelli idrometrici di ristagno." (pag. 48 di 58). E' il caso di ricordare che la superstrada (o strada a scorrimento veloce), essendo costruita a livello del terreno non genera barriere e non richiede opere che, come nel caso dell'autostrada, ne "garantiscono la permeabilità", con effetti di cui è lecito dubitare, visti i frequenti disastri ambientali, derivanti dalla costruzione di opere considerate sicure con eccessiva leggerezza.

Si dichiara la "sostanziale compatibilità dell'opera" solo perché non si sono rilevati ambiti con grado di ricettività nulla (pag. 55 di 58), ma immediatamente dopo si è costretti ad ammettere tutta una serie di criticità, che vanno dall'effetto sulle acque sotterranee in una parte del tracciato, agli impatti sul sistema agricolo, che si propone di valutare in un secondo tempo, alla ricettività medio-bassa sotto il profilo naturalistico, alla ricettività bassa del sistema naturalistico per quanto riguarda le aree di pertinenza dei corsi d'acqua, alla ricettività bassa dell'ampia area costituita dalla Partecipanza di Cento.

Considerato che la superstrada è connessa in 13 punti con il sistema viario locale, mentre l'autostrada prevede solo 3 svincoli/caselli e, ovviamente, il pagamento di un pedaggio, è evidente che l'autostrada sarà scarsamente utilizzata per i movimenti di persone e merci a livello locale e quindi non apporterà alcun beneficio alla viabilità locale, che, d'altra parte, trarrebbe notevole giovamento dalla costruzione di una superstrada con cui sarebbe strettamente connessa. Questa ovvia considerazione è però in netto contrasto con l'affermazione che, per quanto riguarda l'autostrada, "la quota di traffico locale risulta prevalente" (pag. 28 di 58), questo alimenta il dubbio che i volumi di traffico giornaliero medio, presi in considerazione, siano ampiamente sovrastimati al fine di potere concludere che la superstrada sarebbe incapace di rispondere in maniera adeguata alla domanda di mobilità e sarebbe caratterizzata da blocchi di deflusso, perdite di tempo e rallentamenti.

L'erronea valutazione che il traffico autostradale sia caratterizzato da prevalenza di traffico locale porta anche ad affermazioni chiaramente errate sulla redistribuzione dei flussi di traffico e delle conseguenti emissioni in atmosfera (paragrafo 6.2 della Relazione sinottica). Poiché è illusorio pensare che l'autostrada riceva prevalentemente traffico locale, è altrettanto illusorio credere che, grazie all'autostrada, si riducano i

flussi di traffico sulla viabilità ordinaria e, quindi, che le relative emissioni si trasferiscano dalla rete locale all'autostrada. In effetti, con l'autostrada le emissioni di inquinanti in atmosfera sono destinate ad aumentare perché a quelle derivanti dal traffico locale si sommeranno quelle derivanti dal traffico di attraversamento, tipico delle autostrade. Se a questa somma di inquinanti, dovuti al traffico, aggiungiamo l'alto livello di inquinamento che caratterizza l'area interessata dall'autostrada, è probabile si raggiungano livelli di inquinamento tali da essere pericolosi per la salute. D'altra parte, la superstrada, proprio perché strettamente connessa alla viabilità locale, sarà in grado di alleggerire il traffico sulla viabilità ordinaria, allontanando parte dell'inquinamento dai centri abitati. Inoltre, non attraendo molto traffico di attraversamento, causerà un minore inquinamento. Passando a considerare il rapporto costi benefici, è sicuramente vero che solo l'autostrada produce reddito, destinato ai soli gestori, ma è altrettanto vero che questo reddito è generato dai pedaggi pagati dagli utenti, per i quali il pedaggio rappresenta un costo.

Poiché il costo dell'autostrada è quattro volte superiore a quello della superstrada, ci si chiede se non sia opportuno destinare la differenza di costo ad opere volte alla tutela del territorio anziché all'autostrada, che probabilmente causerà problemi al territorio, che andranno sanati con ulteriori investimenti. Considerato che, dalle analisi svolte, risulta che solo il 10% del traffico merci viaggia su ferrovia, sarebbe opportuno destinare parte del costo previsto per l'autostrada al miglioramento della rete ferroviaria e all'intermodalità strada/ferrovia per aumentare significativamente la percentuale di merci trasportate dai treni, riducendo l'inquinamento causato dal trasporto delle merci su gomma.

Infine, non va dimenticato che la costruzione dell'autostrada e delle numerose opere accessorie comporterà una perdita di fertile suolo agricolo molto maggiore di quella derivante dal semplice completamento della superstrada.

Cento, 11/1/2014

ENZO DEAMBROGIO  
Via Bisi 4  
44042 CENTO