



RIFONDAZIONE COMUNISTA
Finale Emilia

Finale Emilia, lì 19/05/2016

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c.
Regione Emilia Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale
Via della Fiera, 8
40127 Bologna
DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.
Società Autostrada Regionale Cispadana SpA
Via dell'Arcoveggio, 49/5
40129 Bologna
arc-spa@legalmail.it

e p.c.
Comune di Finale Emilia
Via Monte Grappa, 6
41034 Finale Emilia
comunefinale@cert.comune.finale-emilia.mo.it

**AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA
A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13, CODICE C.U.P. E81BO8000060009**

**OSSERVAZIONE IN MERITO ALLA MODIFICA DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE
IN CORRISPONDENZA DELL'ANSA DEL FIUME PANARO IN COMUNE DI FINALE
EMILIA**

La presente osservazione si riferisce alla procedura V.I.A. in corso (ID_VIP:2069): integrazione richiesta dalla DPCM del 10.02.2016, relativa alla modifica del tracciato autostradale, limitatamente alla parte del progetto stesso che riguarda il territorio del Comune di Finale Emilia, in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro.





In relazione alla variante del progetto in oggetto specificato, si osserva che essa si discosta dalla configurazione plano-altimetrica esaminata in ambito di progetto definitivo e di studio di impatto ambientale, **senza che vi siano variazioni significative dal punto di vista del traffico veicolare.**

La variante si sviluppa interamente nel territorio del Comune di Finale Emilia, inserendosi nel tratto autostradale denominato C2b che, su parere della Regione Emilia Romagna, ipotizza il passaggio dell'autostrada a nord rispetto al progetto preliminare, al fine di superare l'interferenza con il cosiddetto "sistema dei terreni della Partecipanza Agraria" nel Comune di Cento. Pertanto **la variante Ansa del Panaro e il tracciato alternativo, denominato C2b, devono necessariamente essere valutate nel loro complesso e le osservazioni che qui si rappresentano riguardano entrambi.**

La variante C2b coinvolge anche l'abitato di Alberone, frazione di Cento, in quanto **rasenta la frazione stessa e comporta la demolizione di edifici recentemente ricostruiti con contributo pubblico stanziato per danni conseguenti al terremoto del maggio 2012.**

Si rammenta qui che la Provincia di Ferrara ha espresso **parere sfavorevole alla variante C2b** in data 18.5.2011 in quanto *"non modifica in modo sostanziale gli impatti provocati dall' autostrada su tale emergenza paesaggistica" e perchè "sarebbe comunque opportuno prevedere l'attraversamento in galleria/trincea in prossimità dell'abitato"*.

Inoltre, in sede di Relazione di ottemperanza del Maggio 2012, fu evidenziato che: *"tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato ...omissis... essa presenta tuttavia un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato..."*.

La Conferenza di servizi Preliminare si è conclusa il 19.5.2011 con il rigetto dell'alternativa C2b, soluzione che **non risulta supportata da alcuno dei pareri espressi in tale sede, nè è risultata oggetto di partecipazione e confronto fra le parti in sede procedimentale.**

La variante Ansa del Panaro prevede un tratto di circa 4.660 metri di autostrada, avente una

larghezza di 25 metri, che attraversa il territorio interessato nella direttrice est-ovest, tagliandolo di fatto a metà.

La zona interessata è compresa tra i corsi d'acqua del fiume Panaro e del canale Acque Alte, comunemente denominata come "Selvabella".

Il quadro pianificatorio è rimasto invariato rispetto al 2012 per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione regionale e provinciale, mentre **risulta modificato per ciò che riguarda la pianificazione comunale.**

Si evidenzia la coerenza con gli obiettivi e le prescrizioni generali della pianificazione a livello regionale, provinciale e comunale, ma la **non conformità del tracciato progettuale in ragione dell'introduzione della variante.**

La stessa **interferisce con ambiti di tutela paesaggistica** espressi dal D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.: in particolare art. 142 lett. c) *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775 e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna* - Fiume Panaro, come la precedente configurazione di progetto definitivo.

Il tracciato si sviluppa per il 66% a raso ($H < 2,50$ m), per il 30% in rilevato ($H > 2,50$ m) e per il 4% in viadotto.

Per il ripristino della viabilità esistente è prevista la realizzazione di un sottopasso sulla SP2 e di due sottovia sulla Via Carina e sulla Via Palazzo Selvabella.

Tutto ciò premesso

SI OSSERVA QUANTO SEGUE:

- 1) l'intervento provoca una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dell'aspetto rurale tipico del territorio interessato, creando di fatto un taglio ortogonale e una separazione netta in due aree distinte della maglia formata dai poderi, dalle strade e dai corsi d'acqua; alterazione ritenuta risolta con mere misure di mitigazione;
- 2) si riscontra la necessità di demolire due edifici recentemente ricostruiti con contributi stanziati a seguito degli eventi sismici del maggio 2012, con grave sperpero di denaro pubblico;
- 3) la realizzazione dell'opera descritta in oggetto pregiudica in modo totale e definitivo qualsiasi possibilità di coltura agricola in una delle zone più fertili del territorio del Comune di Finale Emilia, dove viene coltivata, oltre ai seminativi, la pera varietà abate, che ha recentemente ottenuto la denominazione di "Pera tipica dell'Emilia";
- 4) la variante proposta, così come tutta l'opera in progetto, presenta un notevole impatto sul suolo e sul sottosuolo, incidendo in maniera profonda la pianura e sovrastrutturando il contesto con manufatti di contenimento e di raccordo alla viabilità esistente non reversibili;
- 5) la realizzazione della variante proposta comporta uno spostamento verso nord del tracciato di circa 300 metri rispetto ai 2000 metri di cui al progetto precedente (quindi da 2000 a 1700 metri), con ulteriore avvicinamento all'abitato del Comune di Finale Emilia e conseguente esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici prodotti dal traffico veicolare, sia in fase di accantieramento, che in fase di realizzazione, che in fase di esercizio della autostrada. Nel

progetto proposto tale esposizione non è sottoposta a valutazione di impatto ambientale specifica, rimandando a mere misure di mitigazione in sede di progetto esecutivo. **Si ritiene, invece, che la variante debba essere sottoposta a valutazione che dovrà tenere conto della specifica, e particolarmente critica, qualità dell'aria della zona interessata dalla variante;** dovrà essere mirata in special modo all'insediamento produttivo "Polo Industriale di Finale Emilia" e agli agglomerati urbani Frazione di Canaletto e Frazione di Massa Finalese, interessati dal tracciato. Questi risultano già gravati dalle emissioni in atmosfera provenienti da insediamenti produttivi ivi concentrati, in esercizio in quanto già approvati dalle Autorità competenti. **Si ritiene pertanto necessario che la proponente predisponga uno studio che individui gli impatti sulle componenti emissioni, che tenga conto della minore distanza del tracciato variante dall'abitato del Comune di Finale Emilia e che tenga conto dell'effetto cumulativo sul Polo Industriale di Finale Emilia e sulle Frazioni di Canaletto e di Massa Finalese;**

- 6) l'opera sarà realizzata in territorio classificato in classe 3 dal punto di vista del rischio sismico in base all'Allegato B della D.G.R. n. 1677/20015, nonostante l'area sia stata interessata dai terribili eventi sismici del maggio 2012, senza che ciò abbia, inspiegabilmente, comportato una nuova classificazione sismica; il progetto presentato dalla proponente si limita ad effettuare una stima degli effetti possibili sulle strutture portanti dell'opera a seguito del verificarsi di un evento sismico di magnitudo e di durata pari a quella massima registrata nel maggio 2012, senza proporre alcuna modifica delle tecniche costruttive;
- 7) l'opera sarà realizzata in un territorio interessato da eventi alluvionali storici (esondazioni del 1949, 1951, 1966 ecc...) e, nonostante gli interventi realizzati dal Magistrato per il Po e da AIPO, non è possibile escludere con certezza la possibilità di nuove esondazioni del fiume Panaro e dei canali che intersecano la zona (fosso Selvabella e canale Acque Alte); la stessa proponente, nella relazione tecnico-descrittiva del progetto, ammette che *"la variante attraversa un'area storicamente allagata"*. Si osserva qui **l'inopportunità di realizzare sottovia e sottopassi in zona a rischio alluvione** che, in caso di allagamenti, impedirebbero l'accesso alla SP2 e alle abitazioni collocate lungo le vie Carina e Palazzo Selvabella. E si osserva, inoltre, che in caso di esondazione dei medesimi corsi d'acqua, l'opera realizzata costituirebbe una **barriera fisica al defluire delle acque esondate**, provocando il permanere per lungo tempo di una sorta di lago artificiale in tutta l'area interessata.

Per tutto quanto sopra osservato, e per le osservazioni già inviate in data 6/12/2012, che qui sono da intendersi interamente richiamate in quanto tutt'ora valide,

SI RICHIEDE

L'emissione di un parere sfavorevole sulle risultanze dello studio di impatto ambientale e di conseguenza di evidenziare **l'incompatibilità dell'opera in oggetto** nei confronti dei sistemi territoriali (ambiente, insediativo, infrastrutturale) in cui si inserisce.

In subordine: di **avviare alla consultazione pubblica** il tracciato C2b e la variante Ansa del Panaro in una specifica procedura di valutazione.

Si coglie qui l'occasione per un invito a rivalutare la realizzazione di una strada a scorrimento veloce al servizio del territorio, opzione che ha incontrato il consenso della popolazione locale e di tutti i soggetti coinvolti, in alternativa alla Autostrada Regionale Cispadana.

Stefano Lugli
Segretario PRC Emilia Romagna