



Camera
dei
Deputati

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0013878 DVA del 23/05/2016

Al

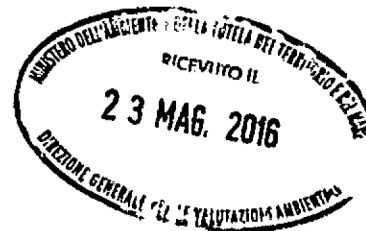
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo 44,
00147 Roma

Data: 17/05/2016

Oggetto: Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell' art. 24 commi 1, 2, 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., del Progetto: Realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13 - VARIANTI nei Comuni di NOVI DI MODENA (*Castrum*) e FINALE EMILIA (*Panaro*) richieste della DPCM del 10 febbraio 2016.

Il sottoscritto VITTORIO FERRARESI, nato a _____ il _____ e residente a _____ in Via _____, in qualità di Deputato della Repubblica italiana in carica e componente della II Commissione, presenta le seguenti osservazioni all'Autorità competente affinché si valuti tutti gli aspetti evidenziati come criticità del suddetto progetto di varianti, al fine di rigettarne l'approvazione.

Osservazioni



Tracciato non condiviso

La Delibera del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016 ha fatto propria la prescrizione n. 1.b del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di impatto ambientale, così come sostituita il 23 dicembre 2015 nella riunione di approfondimento istruttorio presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, andando a modificare un tratto del percorso autostradale del progetto definitivo, adottando la soluzione identificata come C2b.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri ha inoltre deliberato l'esigenza di due varianti di tracciato, di cui una nella zona di attraversamento del Fiume Panaro; la società proponente (ARC spa) ha collegato tale variante all'alternativa C2b nei pressi dell'attraversamento del Canale Acque Alte.

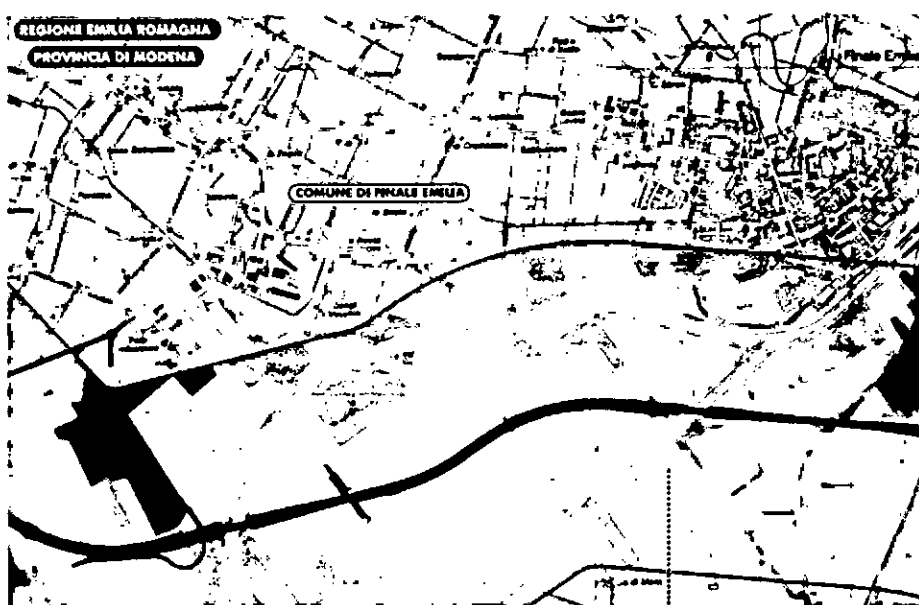
Occorre tener presente che il tracciato C2b era stato escluso dalla Regione Emilia Romagna che, con D.G.R., in data 19/12/2011, approva l'alternativa C2c, anche perché la Provincia di Ferrara aveva, in Conferenza dei servizi, espresso parere negativo (parere del 18/05/2011) al tale tracciato. Il consiglio comunale di Cento, in data 20 aprile 2016, ha dichiarato irricevibile questa ipotesi di tracciato con un ordine del giorno, presentato dal sindaco Piero Lodi, votato all'unanimità dai presenti in consiglio.

Possiamo perciò affermare che la scelta di adottare il tracciato C2b NON risulta coerente con il Piano di Lavoro valutato dalla CTVIA così come dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna. Tale percorso (C2b) NON ha consentito di sviluppare una progettazione condivisa, organica ed integrata rispetto alle aspettative delle amministrazioni locali e dei cittadini interessati.

Il tracciato C2b NON ha avuto i necessari approfondimenti e valutazioni sotto l'aspetto procedurale di VIA in quanto il tracciato del progetto definitivo su cui si è svolta la procedura non lo prevedeva.

Mancata valutazione ambientale in prossimità di Finale E.

Il nuovo tracciato (C2b) si avvicina considerevolmente all'abitato di Finale Emilia rispetto al progetto definitivo; nella procedura ambientale analizzata si è tenuto conto di una distanza dal centro abitato di Finale Emilia di alcuni chilometri rispetto al tracciato autostradale ora modificato.



NUOVO TRACCIATO (C2B)

La prescrizione n. 1.b del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di impatto ambientale, così come sostituita il 23 dicembre 2015 nella riunione di approfondimento istruttorio, a seguito dell'adozione del tracciato C2b, prevede: "Per tale tratto deve essere predisposto a livello di progetto esecutivo uno studio che individui le misure di mitigazione degli impatti sulle componenti ambientali salute atmosfera, rumori e vibrazioni con particolare riguardo al centro abitato ivi presente". Il riferimento è in particolare con il centro abitato di Alberone.

Si ritiene che tale prescrizione non possa non intendersi anche per il centro abitato di Finale E. e non possa essere rimandata in sede di progetto esecutivo, in quanto mancano ad ora le valutazioni specifiche di impatto ambientale del tratto C2b, necessariamente antecedenti le misure di mitigazioni. Si ritiene pertanto che tutto il tratto C2b vada sottoposto ad una nuova procedura di valutazione ambientale e non solo, nel caso specifico, il tratto di attraversamento del Panaro, in quanto trattasi di una variante del progetto definitivo che non ha avuto i necessari approfondimenti sui suoi aspetti di impatto.

Carenza sui dati ambientali

I dati considerati a riferimento nella procedura di VIA dalla proponente, per quanto riguarda le emissioni, sono dati emissivi dell'inventario dell'Emilia Romagna, riferiti all'anno 2007, quando è disponibile documentazione più aggiornata; sono dati di circa 9 anni fa!

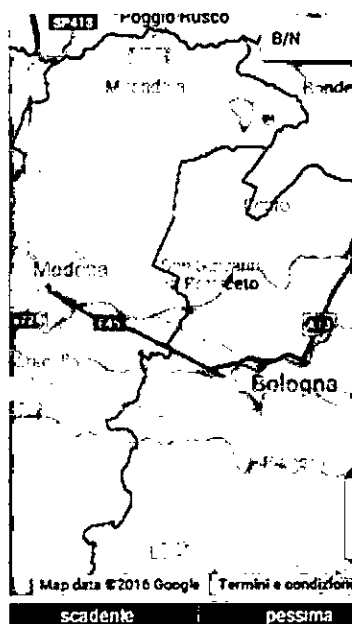
Per dare attuazione a quanto previsto dalla Direttiva 2011/92/CE, alla luce della sentenza n. 93 del 2013 della Corte Costituzionale, l'Assemblea legislativa della Regione E.R., anche in attuazione dell'articolo 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006, ha approvato con gli articoli 53 e 54 della legge regionale 30 luglio 2013 n. 15 (*Semplificazione della disciplina edilizia*) specifiche modifiche agli articoli 4 e 4-ter della legge regionale n. 9 del 1999 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale".

La Direzione Generale Ambiente e difesa del suolo della Regione E.R. con nota del Direttore generale Giuseppe Bortone, ha indicato chiaramente quali sono le zone nelle quali gli standard di qualità ambientale della legislazione comunitaria sono già stati superati, tra cui il Comune di Finale E. Si intende che nel territorio di questo comune si sono già superati i valori limite di qualità dell'aria per il PM10 (media annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e media giornaliera di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per più di 35 giorni/anno) e/o il valore limite annuale del biossido di azoto (NO₂) di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, come individuati dalla cartografia delle aree di superamento approvata con DGR 362/2012.

Le ipotesi di tracciato, compreso il C2b, erano previste all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale, sviluppato nella specifica sezione dello SIA, ma, come già detto, si ritiene non sia stato sottoposto alla dovuta attenzione in sede di approfondimento di impatto ambientale in riferimento al comune di Finale E.

Per il territorio di Finale E. la valutazione dell'impatto delle emissioni ha tenuto conto della distanza di circa 2 Km. del progetto cosiddetto definitivo, quando il tracciato C2b si avvicina all'abitato considerevolmente rispetto a tale prima ipotesi.

Questa una cartina, tratta dal sito dell'ARPA E.R., che descrive la qualità dell'aria della provincia di Modena del 25 gennaio 2016 in cui si vede come il territorio del comune di Finale E. abbia una situazione specifica particolarmente critica, proprio in corrispondenza del tracciato autostradale:



A riprova della specifica criticità del comune di Finale E. si riportano i dati elaborati con stazione mobile in un monitoraggio (settembre/ottobre 2015) nella frazione di Massa Finalese, abitato situato in prossimità del passaggio dell'autostrada. Si evince chiaramente come i valori massimi di polveri (PM10) siano già ora addirittura superiori a quelli rilevati in centro a Modena e massimi rispetto a resto dei punti messi a confronto.

Polveri PM10: Elaborazione dati giornalieri								Confronto con la normativa	
Zona	Tipo	Dal 16 settembre al 12 ottobre 2015						Anno 2014	
		Dati validi (%)	Minimo (µg/m³)	Massimo (µg/m³)	Media (µg/m³)	n° sup. VL giornaliero	Media annuale (µg/m³)	n° sup. VL giornaliero	
Pianura Ovest	MASSA FINALESE via Albero	*	100%	12	41	21	0	-	-
	Giardini - Modena	**	100%	12	34	21	0	28	36
	Parco Ferrari - Modena	*	100%	10	35	20	0	26	29
	Remesina - Carpi	*	81%	13	38	21	0	27	38
	Gavello-Mirandola	*	100%	11	38	19	0	26	29
Classificazione Zona * Zona ** Sottobordo * Sottobordo * Sottobordo	Classificazione Stazione * Sottobordo * Sottobordo * Sottobordo	DLgs155/2010: Valore Limite giornaliero = 50 µg/m³ Valore Limite annuale = 40 µg/m³						40	35
* Dati non sufficienti per l'elaborazione ** ≤ Valore Limite * > Valore Limite									

Effetto cumulativo

Se più progetti ricadenti nella stessa "area vasta" valutati singolarmente possono generare impatti poco significativi, complessivamente possono determinare condizioni di criticità non individuabili se non considerando tutti i fattori di pressione "aggiuntivi" a quelli determinati dall'opera in progetto che concorreranno a determinare gli effettivi livelli di qualità ambientale nello scenario previsionale di quella

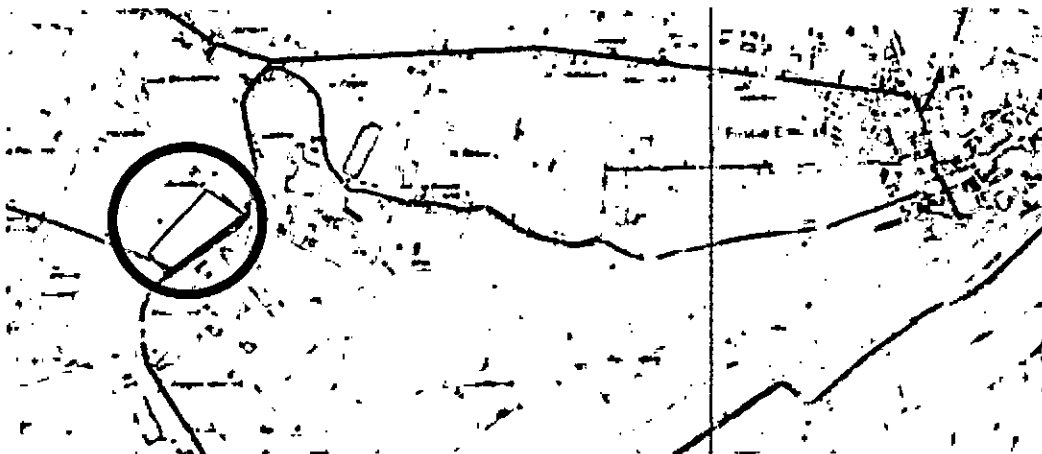
determinata area in termini di “capacità di carico” complessiva o riferita ad una specifica componente ambientale.

In questo caso la procedura autorizzativa del progetto sottoposto a VIA dell’autostrada Cispadana non ha tenuto in alcun conto i dati aggiornati della componente ambientale “aria”, così come non ha considerato i progetti realizzati, in fase di realizzazione o approvati dall’Autorità Competente quali possibile criticità cumulative. Non dando in questo modo possibilità di un credibile accesso alle informazioni coerenti con la realtà della situazione al fine delle decisioni, sia da parte dei decisori istituzionali che da parte degli interessati alle conseguenze dell’opera.

Si evidenziano in particolare due grossi impianti di combustione di biomasse non considerati nella procedura di VIA dell’autostrada Cispadana: Ecobloks e Domus Energia.

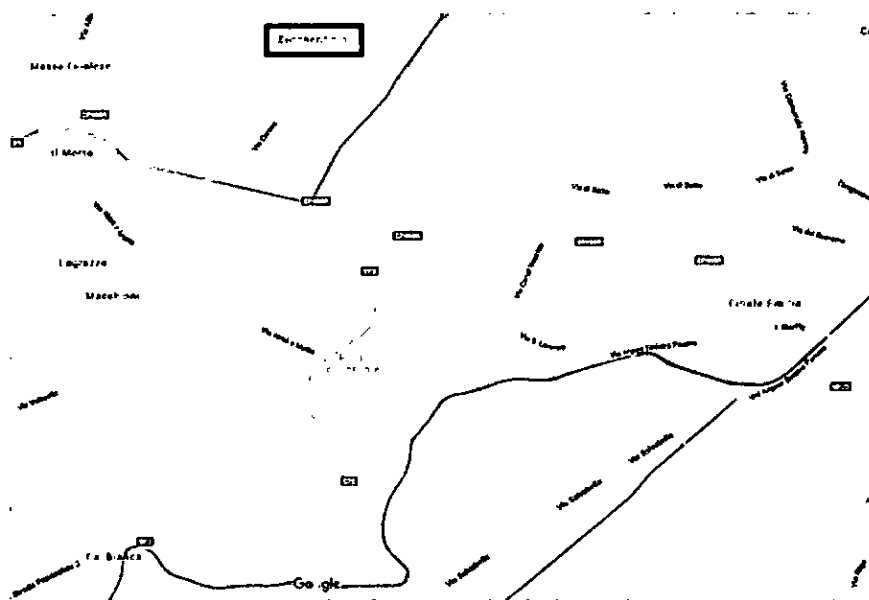
Entrambi autorizzati nonostante la forte opposizione di comitati di cittadini e forze politiche locali, con raccolta firme, petizioni, esposti all’autorità giudiziaria ed anche con atti parlamentari nella corrente legislatura.

La società Ecobloks srl ha in attività un impianto di realizzazione di blocchetti per pallet dal recupero di rifiuti a matrice legnosa con produzione di componenti per imballaggi e combustione di rifiuti ai fini dell’ alimentazione di una caldaia della potenza termica pari a circa 22 MW, presso lo stabilimento di Via Abba Motto a Finale Emilia (autorizzazione di DGP n.276 del 13/07/2010).



LOCALIZZAZIONE ECOBLOKS.

In data 14 maggio 2010, con Determinazione Dirigenziale n. 6, la Provincia di Modena rilasciava a Domus Energia SRL (ora controllata da ENEL G.P. Finale E. SRL) l’Autorizzazione unica per la realizzazione e la messa in esercizio di una centrale termica alimentata a biomassa di 12,5 MW elettrici, in Via Cesarea n.11, presso l’area dell’ex zuccherificio. Tale impianto sta per entrare in esercizio, avendo ultimato la sua realizzazione.



LOCALIZZAZIONE DOMUS ENERGIA.

Come evidenziato, nella procedura di VIA dell'autostrada Cispadana, NON sono stati fatti quegli approfondimenti previsti per consentire di conoscere e valutare le peculiari criticità del territorio e quindi considerare adeguatamente il grado di ricettività dell'ambiente rispetto allo specifico potenziamento infrastrutturale.

Opzione zero

Per tutto ciò esposto invitiamo l'Autorità competente a concludere negativamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presentata da Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. del progetto: Realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13, e di scegliere ed indicare come da realizzare l'ipotesi Opzione Zero, cioè una strada a scorrimento veloce al servizio al territorio, ipotesi sostenuta dal consenso della popolazione locale di basso impatto ambientale.

In via subordinata di ripresentare alla consultazione pubblica, consentendo le previste osservazioni, il tracciato C2b al fine di verificarne la compatibilità ambientale in una specifica nuova procedura di valutazione.

Cordiali saluti,

Cittadino/Deputato

Vittorio Ferraresi

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vittorio Ferraresi', written over a horizontal line.