



RIFONDAZIONE COMUNISTA
Coordinamento regionale Emilia Romagna
Circolo di Finale Emilia

Finale Emilia, li 28/03/2017

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.**

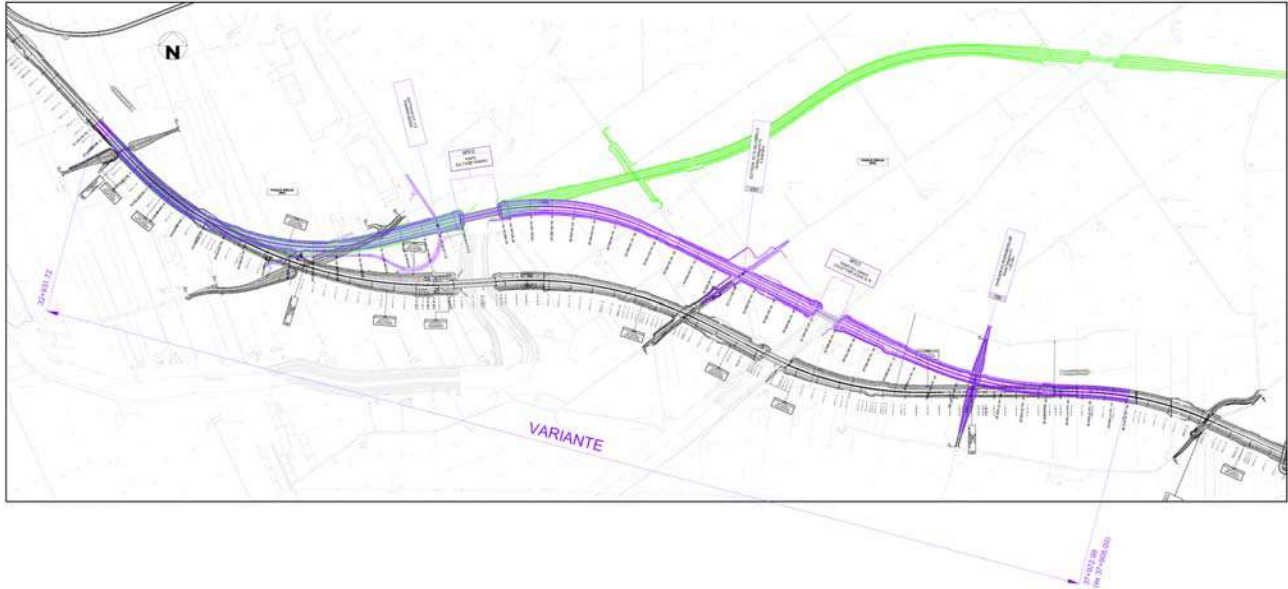
**OSSERVAZIONE IN MERITO ALLA PRESCRIZIONE DELLA DPCM 24.11.2016:
RACCORDO PLANO-ALTIMETRICO C2c ALLA "VARIANTE ANSA DEL PANARO"**

La presente osservazione si riferisce alla procedura V.I.A. in corso (ID_VIP:2069): progetto definitivo di cui alla Delibera della DPCM del 24.11.2016, atto con il quale la DPCM ha deliberato di adottare l'alternativa denominata C2C che prevede il passaggio del tracciato autostradale a nord dell'abitato di XII Morelli nel Comune di Cento. La prescrizione della DPCM chiede alla proponente ARC SPA di sviluppare e trasmettere la modifica al tracciato autostardale che consenta di **raccordare la soluzione plano-altimetria C2c alla "variante ansa del Panaro"** nel Comune di Finale Emilia, e di adottare, *"in corrispondenza della strada Maestra Grande, in sostituzione del*

previsto viadotto, un sovrappasso..." nel Comune di Cento.

In relazione a tale modifica, 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 Ansa del Panaro e il raccordo denominato C2c, devono necessariamente essere valutate nel loro complesso e le osservazioni che qui si rappresentano riguardano entrambi.



Progetto definitivo in nero. Variante Ansa del Panaro-C2c in viola.

La variante "Ansa del Panaro" e il raccordo C2c si sviluppano per un tratto di circa 5.041 metri di autostrada attraversando il territorio interessato nella diretrice est-ovest, tagliandolo di fatto a metà.

Nel territorio del Comune di Finale Emilia la zona interessata è quella compresa tra i corsi d'acqua del fiume Panaro e del canale Acque Alte, comunemente denominata "Selvabella".

Il tracciato si sviluppa totalmente in rilevato, per il 42% $H < 2,50$ m e per il 58% $H > 2,50$ m, data la necessità di superare due corsi d'acqua: il fiume Panaro e il canale Acque Alte.

Per il ripristino della viabilità esistente è prevista la realizzazione di un sottopasso sulla SP2, di un sottovia per la strada comunale di Selvabella e di una cavalcavia per la strada comunale Roveri Bratellari.

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.**

Il tracciato interferisce con ambiti territoriali vari tra cui:

- metanodotto SNAM
- Zone E2 Agricole periurbane di salvaguardia ecologico-ambientale
- Zona G2 Verde pubblico urbano e di quartiere
- Zone per la viabilità e relative fasce di rispetto
- Viali alberati e alberature di pregio da salvaguardare
- Zona E4 agricola di tutela ordinaria dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua
- Agricola valliva ad elevata criticità idraulica
- Fasce di espansione inondabili

Interferisce inoltre 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.

La variante presenta il medesimo impatto **emissivo-inquinati ambientali** della configurazione di progetto definitivo, per di più sviluppandosi a distanza minore dall'abitato di Finale Emilia. Le proiezioni effettuate dalla proponente relativamente alle emissioni di NOX e PM10 in fase di esercizio ed in condizioni di traffico alto, stimano valori pari a **195 tonnellate/anno di NOX e 107 tonnellate/anno di PM10 di impatto sul territorio del Comune di Finale Emilia.**

La variante presenta il medesimo **impatto emissivo-rumore** della configurazione di progetto definitivo, per di più sviluppandosi a distanza minore dall'abitato di Finale Emilia: la stessa relazione tecnica di progetto evidenzia il **superamento dei valori limite a causa dell'esercizio dell'infrastruttura in sette recettori censiti**, che necessiteranno del posizionamento di protezioni antifoniche.

Nel territorio del Comune di Cento la DPCM del 24.11.16 prescrive alla proponente di realizzare: *"...in corrispondenza della Strada Maestra Grande, in sostituzione del previsto viadotto, un sovrappasso..."*.

L'opera richiesta interferisce con un ambito definito "Sottozona E1 delle **Partecipanze. Zona di interesse storico-testimoniale**" e con "Dossi di rilevanza storico-documentale e di rilevanza idrogeologica." **Attualmente la proposta è sottoposta a salvaguardia e gli interventi sono sottoposti ad autorizzazione paesaggistica.**

In relazione all'impatto emissivo l'opera non presenta significativi discostamenti rispetto al progetto definitivo. Le proiezioni effettuate dalla proponente relativamente alle emissioni di NOX e PM10 in fase di esercizio ed in condizioni di traffico alto, stimano valori pari a **217 tonnellate/anno di NOX e 195 tonnellate/anno di PM10 di impatto sul territorio del Comune di Cento.**

L'opera presenta il medesimo impatto emissivo-rumore della configurazione di progetto definitivo; la stessa relazione tecnica di progetto evidenzia il superamento dei valori limite a causa dell'esercizio dell'infrastruttura in ben 46 recettori censiti, tutti di tipo residenziale, che necessiteranno del posizionamento di protezioni antifoniche.

A queste osservazioni di carattere tecnico si segnala la contrarietà alla soluzione autostradale per la cispadana, e la contestuale proposta di realizzare una cispadana urbana, espressa dal consiglio comunale di Finale Emilia con le delibere del 7 settembre 2016 e 2 marzo 2017.

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) l'intervento comporta una **maggiore perdita di suolo agricolo** rispetto al progetto definitivo, nonché un **maggior consumo di risorse non rinnovabili**, quali inerti pregiati e non, necessari alla costruzione dell'opera;

- 3) l' intervento espone il territorio al **rischio di contaminazione** per produzione di reflui non trattati, a causa di possibili sversamenti accidentali connessi con il transito di automezzi;
- 4) 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"; 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 con 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;
- 6) 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;
- 7) **si ritiene 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;
- 8) **si ritiene 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;
- 9) **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. 1677/2005, 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, infatti, 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;
- 10) **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;

11) 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 C2c 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 che si sviluppi a nord dell'abitato del Comune di Finale Emilia, opzione che ha incontrato il consenso del Consiglio comunale di Finale Emilia, della popolazione locale e di tutti i soggetti coinvolti, in alternativa alla Autostrada Regionale Cispadana.

Stefano Lugli

Segretario Regionale Partito Rifondazione Comunista
e consigliere comunale a Finale Emilia

Elena Govoni

Segretaria circolo Rifondazione Comunista di Finale Emilia