



Legambiente.Piacenza



Legambiente Piacenza, Circolo Emilio Politi
legambientepiacenza@poste-certificate.it

insieme a:

Comitato No Tube Piacenza

e

Comitato Terme e Val Trebbia

(Per una ECONOMIA di vallata)

Alla c.a.

Ministero della Transizione Ecologica,
D. G. Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo,
Via C. Colombo 44, 00147 Roma
PEC: cress@pec.minambiente.it

e p.c.

Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio
per le province di Parma e Piacenza
PEC: mbac-sabap-pr@mailcert.beniculturali.it

Al Sig. Sindaco e Amministrazione Comunale di Travo
PEC: comune.travo@sintranet.legalmail.it

Al Sig. Sindaco e Amministrazione Comunale di
Rivergaro
PEC: comune.rivergaro@sintranet.legalmail.it

OGGETTO: Ammodernamento S.S. n. 45 “Val Trebbia” del tratto compreso tra Cernusca e Rivergaro in prov. di Piacenza - Procedura di Provvedimento Unico in materia Ambientale n. 7371 avviata il 31/08/2021; OSSERVAZIONI AL PROGETTO.

Il progetto di ammodernamento della Strada Statale 45 compreso tra l'abitato di Rivergaro e la località Cernusca in comune di Travo, presenta una serie di criticità che richiedono, a nostro parere, la modifica delle soluzioni progettate, integrando i criteri di progettazione con il principio del rispetto del valore ambientale e paesaggistico dei luoghi ed il minor danno possibile al contesto abitativo presente.

In specifico rileviamo:

- il costo esorbitante delle opere in progetto, considerato che il tratto interessato è solo di 11 Km;
- l'elevato numero di rotonde 8 di cui una già realizzata, per lo stesso tratto;
- l'invasività delle opere progettate nel tratto Fabiano-Cisiano a danno del contesto abitativo presente;
- lo scostamento delle opere in progetto dal tracciato esistente nel tratto Cisiano-Le Piane, Le Piane-Coni e viadotto Cernusca, realizzando veri e propri tratti in variante;
- la grande invasività del viadotto Cernusca;



Legambiente.Piacenza



- l'insufficienza delle misure di compensazione riferite alla fauna e il danno prodotto dall'artificializzazione realizzata nei corsi d'acqua interessati dal rifacimento dei ponti.

La filosofia di progetto in primis è quella di aumentare la sicurezza aumentando la dimensione della piattaforma stradale, adeguandola a quella dei tratti già ammodernati a valle e a monte, e diminuendo il numero degli accessi mantenendo il tratto stradale esistente, risultato della rettificazione del tracciato. La seconda è quella della fluidificazione della circolazione ottenuta con la rettificazione del sinuoso tracciato esistente. Queste scelte comportano il mantenimento della stragrande maggioranza del tracciato esistente con funzione di raggruppamento degli accessi. Tale scelta comporta la realizzazione di un elevato numero di rotonde (7) che hanno per lo più funzione di raccordo tra le viabilità di progetto ed il tracciato esistente.

Tale scelta, che è sicuramente meritevole sul piano dell'aumento della sicurezza, comporta però un grande impatto paesaggistico ed ambientale oltre che impattare notevolmente sul tessuto urbano presente, in particolare nel tratto Fabiano-Cisiano. Crediamo che la progettazione debba essere riconsiderata per diminuire l'invasività paesaggistica e territoriale, mantenendo il più elevato possibile grado di sicurezza che si riesce a realizzare. Questo ovviamente si tradurrà in una non completa corrispondenza con le norme in materia di progettazione delle infrastrutture stradali. Questo a nostro parere è giustificato dall'elevato grado di valenza ambientale e paesaggistica del tratto, ampiamente riconosciuta anche nella documentazione di progetto e dal forte impatto sul territorio urbanizzato che giustifica il declassamento di numerosi tratti. Allo stesso tempo va rilevato che gran parte degli accessi sono dovuti o a limitati insediamenti urbani (Le Piane, Coni, Dolgo) o singole abitazioni spesso seconde case abitate pochi mesi all'anno. Sempre in una ottica di bilanciamento tra esigenze di sicurezza e riduzione dell'impatto paesaggistico e territoriale, una soluzione accettabile ci sembra quella di sostituire gran parte delle rotonde progettate con svincoli canalizzati (intersezione a raso con corsia centrale di accumulo e accelerazione). Un buon compromesso con un buon grado di sicurezza.

Sulla base delle suindicate considerazioni si OSSERVA asse per asse:

ASSE 1

Il tratto in questione è compreso tra la fine dell'abitato di Rivergaro e la località Molinazzo. Questo tratto è quasi totalmente urbano, in particolare il tratto che attraversa l'abitato di Fabiano ed il tratto che attraversa l'insediamento urbano del Molinazzo. L'unico tratto che ha caratteristiche extraurbane è quello tra la località Bellaria e Fabiano.

Si propone

- di inserire una prima rotonda, di inizio tratto, nell'intersezione tra la S.S. 45, l'ingresso di Rivergaro e la S.P. 40. In particolare l'innesto con la S.P. 40, per il grande volume di traffico, necessita di un intervento che risolva i problemi di sicurezza che si manifestano;
- di eliminare la rotonda 1 che serve per immettersi nel quartiere Molinazzo. Tale soluzione permetterebbe di ridurre la superficie dell'intervento, permettere una migliore risagomazione della carreggiata limitando l'invasione del territorio urbanizzato e sostituendo la rotonda con uno svincolo canalizzato come da foto successiva (questo esempio è l'incrocio che dalla S.S. n. 45 va verso Donceto nei pressi della località Perino). Tutto ciò è permesso dalla riclassificazione di tale tratto da extraurbano a urbano.

In questo tratto la rotonda 1 serve solo a mettere in sicurezza l'ingresso su Molinazzo senza servire a concentrare gli accessi.



Legambiente.Piacenza



Questo esempio di svincolo è ciò che viene proposto dalle scriventi associazioni anche per gli altri Assi ove si chiede di sostituire la rotonda, adattandolo ovviamente alla situazione esistente.

ASSE 2

Il tratto in questione è compreso tra la località Molinazzo e l'abitato di Cisiano. Come sopra detto il tratto del Molinazzo ha caratteristiche urbane come quello che attraversa Cisiano. In particolare questo tratto ha caratteristiche urbane, non solo per la presenza di numerose abitazioni, ma anche per la presenza di funzioni superiori, quali un ristorante.

Si propone

- la sistemazione dell'innesto con la strada che sale a Rallio, che presenta un buon volume di accessi in entrata e in uscita. Per questo incrocio si propone l'inserimento di uno svincolo canalizzato;
- di eliminare la rotonda 2 che serve ad immettersi verso l'abitato di Cisiano, sostituendola con uno svincolo canalizzato.

ASSE 3

Il tratto in questione è compreso tra l'abitato di Cisiano e l'abitato di Le Piane. Tale tratto è il primo totalmente extraurbano e quindi ha meno vincoli territoriali, mantenendo quelli paesaggistico-ambientali.

Si propone

- il mantenimento del tracciato esistente fin dopo il castello di Montechiaro, adeguando la piattaforma stradale alle caratteristiche di progetto e risagomando solo le curve per migliorare la visibilità;
- di eliminare la rotonda 3 che serve ad immettersi all'abitato di Le Piane, sostituendola con uno svincolo canalizzato.



Legambiente.Piacenza



ASSE 4

Il tratto in questione è compreso tra l'abitato di Le Piane e quello di Coni. Anche tale tratto è completamente extraurbano. Tale tratto è totalmente in variante, mantenendo il tracciato attuale, praticamente parallelo al solo scopo di canalizzare gli accessi. In realtà gli unici accessi esistenti sono quelli di Colombarola e di Coni, che avendo un limitato numero di abitazioni e quindi di accessi, non necessita di particolari modifiche né di rotonde né di svincoli canalizzati.

Si propone

- di eliminare il tratto in variante, mantenendo l'ipotesi di progetto sulla linea del tracciato esistente procedendo alla risagomazione delle curve e all'adeguamento della sezione stradale;
- di eliminare la rotonda 4 diventata inutile per l'eliminazione del tratto in variante.

ASSE 5

Il tratto in questione è compreso tra l'abitato di Coni e l'intersezione con la S.P. 40 in località Casino Agnelli che dà l'accesso a Travo. Tale tratto è totalmente extraurbano tranne l'ultima parte in prossimità di Casino Agnelli. Data l'eliminazione della rotonda n. 3, il resto del progetto mantiene il tracciato esistente con l'adeguamento della sezione stradale, fino al tratto in prossimità di Casino Agnelli, dove si mantiene l'attuale configurazione stradale. La rotonda 5 si colloca in ambiente già antropizzato e in presenza di un notevole volume di traffico in ingresso e uscita verso Travo.

ASSE 6

Il tratto in questione è compreso tra lo svincolo per Travo ed il tratto a monte dell'abitato di Quadrelli. Tale tratto a prevalenza urbana mantiene l'attuale sede stradale in prossimità e nell'attraversamento dell'abitato di Quadrelli. Dopo l'abitato di Quadrelli il progetto prevede la risagomazione di alcune curve fino ad arrivare ad un tratto dove viene realizzata la rotonda 6 che non dà accesso a nessun abitato o gruppi di case.

Si propone

- di eliminare la rotonda 6 che ha funzione solo di accesso all'alveo del fiume con una viabilità utilizzata solo per i lavori di regimazione idraulica del fiume.

ASSE 7

Il tratto in questione è compreso tra la progettata rotonda 6 e l'abitato di Dolgo. Tale tratto, totalmente extraurbano, mantiene gran parte del tracciato esistente fino all'accesso all'abitato di Dolgo. Qui a monte di tale accesso viene realizzata la rotonda 7 che serve a mettere in sicurezza l'accesso a Dolgo.

Si propone

- di eliminare la rotonda 7 che serve unicamente ad accedere all'abitato di Dolgo, sostituendola con uno svincolo canalizzato.

ASSE 8

Il tratto in questione è compreso tra la progettata rotonda 7 e la rotonda 8 esistente che rappresenta il fine tratto. In questo tratto il tracciato di progetto è totalmente in variante bypassando l'abitato di Cernusca. Il tratto in questione viene classificato come extraurbano, mentre il tracciato esistente attraversa l'abitato di Cernusca. Questo tratto ha caratteristiche sicuramente urbane per la presenza



Legambiente.Piacenza



non solo di funzioni abitative ma che presenta anche funzioni superiori per la presenza di un bar ristorante. Tale situazione permette la declassazione di una parte del tracciato, mantenendolo nella sede esistente.

Si propone

- la riduzione del viadotto Cernusca prevedendolo solo nella prima parte che rettifica le prime due curve. La riduzione del viadotto Cernusca permette di risolvere il principale problema di inserimento paesaggistico ambientale del progetto. Assieme a questo si limita anche il consumo di suolo, la necessità imponente di materiali per la realizzazione del rilevato a servizio della sede stradale. Tutto ciò al prezzo del declassamento di tale tratto e del mantenimento del tracciato esistente che presenta raggi di curvatura diversi da quelli di progetto. Il bilanciamento quindi tra esigenze viabilistiche ed inserimento paesaggistiche-ambientali oltre che territoriali. Il bilanciamento di queste esigenze, a nostro parere, pende a favore del mantenimento del tracciato esistente per le evidenti ragioni di carattere paesaggistico ambientale unite alla riduzione dei lavori necessari, sia in termini di materiali che di spesa, riducendo anche in parte i tempi di realizzazione dell'opera. Allo stesso tempo la realizzazione della prima parte del viadotto, permette successivamente di valutare le condizioni di sicurezza del tratto non adeguato, permettendo di realizzare successivamente diversa soluzione progettuale.

SISTEMAZIONE CANALI

Il progetto prevede di artificializzare i tratti di attraversamento di canali e piccoli corsi d'acqua. La tipologia di intervento sembra quella dei massi cementati. I corsi d'acqua andrebbero lasciati naturali e non artificializzati con la sagomatura con massi come previsto in progetto. L'adeguata fondazione di spalle e pile dovrebbe consentire il libero deflusso delle acque anche in caso di erosioni dovute alle piene. L'inserimento di opere artificiali, come dimostrato, aumenta l'erosione e interrompe la continuità fluviale indispensabile per la sopravvivenza della fauna ittica oltre ad essere causa di continue successive costose manutenzioni.

Si propone

- di sostituire tale tipologia con sistemi naturali e permeabili come indicato nella progettazione naturalistica. In questo caso sono da privilegiare l'uso di materiali naturali quali pali in castagno, rinverdimenti con salici, utilizzo di gabbioni con pietrame sciolto. Questo comporterebbe anche un reperimento locale dei materiali in un'ottica di economia circolare.

BARRIERE ANTIRUMORE

Sono previste 5 barriere antirumore. Tali barriere di tipo trasparente sono un gravissimo rischio per l'impatto degli uccelli, come evidenziato dalle foto nella pagina successiva, realizzate in prossimità delle barriere antirumore a valle di Perino di fronte alla località Rivebelle.



Legambiente.Piacenza





Legambiente.Piacenza



Si propone

pertanto che vengano realizzate solo quelle di tipo non trasparenti. Nel caso che per ragioni di sicurezza stradale siano indispensabili barriere trasparenti, dovrebbero essere previste con rigature evidenti a non più di 10 cm l'una dall'altra per evitare per quanto possibile tali impatti.

Con i risparmi che si possono ottenere dalle modifiche al progetto presentato, si richiede di intervenire sulle barriere antirumore sopra citate al fine di impedire la strage di fauna selvatica, anche protetta.

MISURE DI COMPENSAZIONE

Per le opere a verde il progetto prevede la piantumazione di specie vegetali rispettose del contesto naturale esistente. Il problema però riguarda la manutenzione successiva di tali rinverdimenti. Il progetto prevede un generico piano di manutenzione. Forse sarebbe necessaria una adeguata fideiussione, al fine di garantire la manutenzione nel tempo.

Conclusioni:

L'insieme delle proposte indicate realizza, a nostro parere, un netto miglioramento dell'integrazione tra le opere di progetto ed il contesto territoriale, ambientale e paesaggistico. Tali proposte riducono anche le opere in progetto (rotonde, svincoli, viadotto) riducendo notevolmente il volume dei materiali necessari, ottenendo contemporaneamente la riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione. Tali proposte meritano di essere messe sulla carta per rendere la procedura di Valutazione di Impatto credibile nella parte che riguarda il confronto tra soluzioni progettuali diverse. Nella documentazione di progetto il confronto avviene tra l'ipotesi di progetto e l'opzione zero. Riteniamo che esista anche una terza ipotesi, più rispettosa del contesto territoriale e paesaggistico-ambientale. Chiediamo che il proseguo della procedura possa prevedere anche il confronto con queste ipotesi.

Certi della Vostra attenzione, si porgono cordiali saluti.

Piacenza 19-12-2021
Via Giordani, 2 – 29121 (PC)
Tel 0523-332666

c/o LEGAMBIENTE
Circolo di Piacenza
Binelli Fabrizio