

-Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare -
-Direzione generale per la Valutazione ambientale
-Divisione II , sistemi di Valutazione Ambientale
-Via Cristoforo Colombo N° 44
00147 ROMA

OSSERVAZIONI in merito al Progetto Definitivo AUTOSTRADA CISPADANA

Le Osservazioni che vengono inviate sono suddivise in base a :

- 1) Osservazioni a carattere Generale (finalità del progetto , obiettivi)
- 2) Analisi di alcuni punti critici del Progetto ...
- 3) Quadro delle OSSERVAZIONI descritte in modo sintetico .

-IL primo punto approfondisce gli aspetti generali del Progetto e le criticità di base ..
-Il secondo punto analizza le maggiori criticità , a livello puntuale.
-IL terzo punto raccoglie ed espone in modo sintetico 14 Osservazioni che daranno
-alla Commissione la possibilità di rispondere alla presente e valutare il significato
dell'Opera in una chiave alternativa ma propositiva

(Totale 7 Fogli)

Per il Comitato "Oltre la Cispadana"
Remo Bellesia
Via Roma 70
ROLO RE

(e-mail)

vortice.ric@libero.it
30- nov -2012



al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
-Direzione generale per la Valutazione ambientale, divisione II Sistemi di
Valutazione Ambientale, Via Cristoforo Colombo N° 44
00147 Roma

---A) OSSERVAZIONI A CARATTERE GENERALE

Dalla lettura del PROGETTO DEFINITIVO dell'Autostrada Cispadana, RISULTA EVIDENTE una LOGICA di sviluppo legata ad una idea trasportistica ormai sorpassata. Una filosofia in gran parte legata ad una ipotesi molto azzardata, ovvero che il motore principale, dello sviluppo futuro sarà la viabilità in generale ed in particolare quella autostradale, senza considerare la realtà del territorio attraversato che si è mostrata ultimamente molto fragile: piene quasi alluvionali e terremoti hanno flagellato le aree dove dovrà passare l'Autostrada Cispadana. Una Ferrari, se la poniamo su un terreno insicuro o pantanoso non potrà correre da nessuna parte..... Inoltre non vengono adeguatamente considerate le reali alternative progettuali, in tutti gli aspetti... Le uniche alternative considerate, sono quelle parziali (pag 29 Della Sintesi...), importanti ma non in grado di cambiare rotta.. Ad esempio; si dice a pag 27 del DVD 12 che: una strada a scorrimento veloce (in parte già realizzata!) è inadeguata, ma il Problema sono gli obiettivi, che sono fuori dalla Portata del nostro ambiente.. e le mitigazioni, sono ben poca cosa rispetto al danno. Chi va piano va sano e va lontano....

Non sarà forse il caso di cambiare indirizzo ovvero cambiare la strada da percorrere ??
-I dati sul possibile sviluppo del traffico futuro (dal DVD N° 12) ovvero che, la necessità trasportistica in futuro (2035) potrà aumentare fino a 58.800 autoveicoli al giorno, è un valore privo di buon senso, soprattutto perché questo territorio è troppo fragile e sensibile a causa di numerose criticità ambientali.....

L'idea chiave del Progetto è che dobbiamo fornire il massimo numero di tratte: autostradali, ferroviarie, e vie navigabili: a pag 17 della Sintesi non tecnica si legge:

"Creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso strutturato come rete di corridoi plurimodali -internodali "strada-ferrovia-vie navigabili.."

Senza fare nessuna scelta, senza nessun criterio. Ad es: nel breve e medio percorso, va bene la gomma, nel lungo percorso, vanno bene le ferrovie e il trasporto via acqua.

Di autostrade nel nostro sistema ne sono presenti già molte..A Rolo, già ne passa una ed ha fatto molti dannila frequenza dei tumori è elevatissima.

Uno dei Cavalli di battaglia di questo Progetto è la deviazione del Flusso di autoveicoli per alleggerire il traffico a Bologna, ma non considera la possibilità di utilizzare le Tratte ferroviarie esistenti TAV COMPRESA! come vie alternative da incentivare. Anche tenendo conto che in base ad alcune previsioni (piaccia o meno) il traffico per futuro non è previsto in aumento

-UNA NUOVA AUTOSTRADA PROVOCHERÀ UN IMPATTO AMBIENTALE MOLTO NEGATIVO - nonostante le opere di mitigazione previste per ridurlo ::

IL VERO PROBLEMA è che, il nostro ambiente, così degradato ed indebolito, potrà sopportare tale impatto ?? La prima esondazione dei numerosi canali presenti, provocherà una alluvione ??

Dalla lettura della "Sintesi non tecnica" a pag 111 si legge: al punto 3 ("corsi d'acqua artificiali secondari, gli attraversamenti avvengono con tombini che saranno realizzati sull'alveo esistente del canale),

I piccoli canali e i terreni agricoli; durante una pioggia molto intensa, sono quelli che impediscono l'accumulo della massa d'acqua. Inoltre occorre tenere ben presente che il nostro Clima si sta rapidamente evolvendo, avremo molto caldo d'estate, freddo d'inverno, le piogge di grande intensità molto più frequenti e pericolose a causa dell'effetto serra.

Il Progetto è stato inviato agli Enti di Bonifica interessati in base alle zone di pertinenza, ma agli stessi non sono stati inviati i Progetti alternativi !!! Almeno quello della Strada a scorrimento veloce, per avere una valutazione comparata dei danni, che tenga conto del consumo maggiore o minore del suolo agricolo e con la maggiore o minore interferenza con la rete idrica. Inoltre La Massicciata dell'autostrada sarà una diga da cui l'acqua non potrà defluire, le opere di mitigazioni saranno poca cosa rispetto al flusso dell'acqua ..

..IL 12 Novembre 2012 una parte notevole del territorio italiano è andata sott'acqua..... secondo il Ministro dell'Ambiente, Clini :siamo un paese a grande rischio idrogeologico ed è per questo che servono 30 miliardi di finanziamenti per la messa in sicurezza

Il terreno agricolo utilizzato per l'Autostrada sarà di circa 570 ettari e ridurrà la capacità del nostro territorio di assorbire l'acqua piovana...

Occorre evitare che fra qualche anno la cifra diventi 32 miliardi... Questa è la realtà, questa è la prospettiva

I " 17 e 22 Tombini previsti dalla Sintesi non tecnica pagg 114 e 115 ... sono una cosa ridicola; in realtà tutta l'area è a forte rischio idraulico. I dati storici sulle alluvioni (pagg 115; 116; 117 della Sintesi); non tengono conto delle numerose "enormi piene", che dal 1991 in poi la Bassa Reggiana - Modenese ha vissuto.

- a pag 115 della Sintesi si legge: "aree idraulicamente sensibili, il tracciato attraversa.. .. 3 porzioni del territorio sono state allagate nel passato :procedendo ..)"

...Dati assolutamente deficitari In caso di alluvione, chi pagherà i danni ??

La quantità di canali attraversata è notevole - a pag 113 della Sintesi si legge :

" All'interno dell'ambito ricade la costruzione di 2 attraversamenti del Fiume Secchia, e dell'attraversamento di 15 corsi d'acqua principali, 70 corsi d'acqua secondari e 139 corsi d'acqua artificiali minori ".

La presenza nel Progetto di alcune gallerie (nel complesso più di un km) non fa che aumentare il rischio dovuto alle esondazioni . : A -REGGIOLO, è stata progettata una galleria che passerà sotto la Ferrovia _ pag 25 del DVD n 12 (si legge) " — adeguamento dell'attuale Casello e un suo spostamento verso nord galleria d'interconnessione che oltre sottopassare la A 22 consente il sottopassaggio della linea ferroviaria . "

In un'area eccezionalmente ricca di canali (Fiuma, Acque basse reggiane e modenese, Naviglio, ecc) Una vera e propria trappola per topi, dove ad ogni temporale di notevole intensità andranno a finire automobili sott'acqua(a ben poco servono di solito le pompe, perchè viene anche a mancare la corrente...)

L' Autostrada in base, ai dati esposti è progettata, per un aumento di traffico (solo ipotetico !). Ma i numerosi danni ambientali però, rimarranno per sempre....(I buchi delle cave dove vengono presi gli inerti, gli ecosistemi che scompariranno, la perdita del terreno agricolo, l'inquinamento dell'aria) In pratica non vengono -QUANTIFICATI I DANNI AMBIENTALI PERMANENTI. Ma soprattutto non vengono confrontati i danni permanenti a carattere ambientale, tra i diversi progetti alternativi ; Tutto ciò è evidenziato dalla lettura (opzione zero) a pag. 27 ecc del DVD, N 12 : in merito a : consumo del suolo agrario, inquinamento acustico, distruzione di aree a carattere ambientale: In particolare 6 maceri scompariranno, con perdite di ecosistemi unici ed aumento del rischio idrogeologico.

A giustificazione di tutto ciò, a pag 25 della Sintesi non tecnica :

" le analisi svolte evidenziano che le provincie di Reggio e Modena presentano una vocazione verso quella che potremmo definire "economia dei beni materiali " "Concetto così Fondamentale che viene ripetuto a pag 100

I dati della Produzione non sono contestabili, quello che si contesta è che il volano principale di questo sviluppo: sia la viabilità, IN REALTA' è il contesto socio-ambientale, solido, e la sicurezza idrogeologica, che hanno permesso all'uomo di

produrre e di trasformare i beni primari dell'agricoltura in beni di grande valore... (il formaggio, le piastrelle, il bio-sanitario...) Se viene a cadere questa sicurezza, TUTTO IL RESTO CROLLERA' MISERAMENTE. SONO ANCORA BEN VISIBILI I DANNI DEL TERREMOTO... AD OGNI PIOGGIA, SCATTA L'ALLERTA ALLUVIONE. AD OGNI FINE SETTIMANA SCATTA L'ALLARME POLVERI SOTTILI.....

Se viene a cadere la sicurezza idrogeologica ed ambientale ogni altro fattore viene azzerato .

- PREMESSO TUTTO CIO' - ORA ANALIZZIAMO ALCUNI PUNTI CRITICI

1) Opzione Zero e Progetti alternativi

La legge prevede che vengano presi in considerazione l'opzione Zero e i Progetti alternativi
Un solo Progetto alternativo viene "considerato" (pag . 20 ...DVD 12)

Una strada del tipo C1 (una superstrada a scorrimento veloce) che in parte è già stata realizzata, infatti sono già funzionanti numerose tratte, sia nella zona a Ovest, dal Casello Rolo-Reggiolo, che a Est). Un'opera incompiuta, già scartata in corso d'opera.....

Ora si dice che la sua Portata trasportistica (una volta completata ...) sarà insufficiente ??? (pag. 27 DVD 12 .) Ma è una analisi molto carente con numerosi vizi di fondo, ed in particolare viene considerato per l'imput finale solo l'aspetto economico... ovvero l'analisi " COSTI BENEFICI. (A pag 27, della Sintesi ...)

Nella valutazione complessiva non viene considerato LO SPOSTAMENTO DEL CASELLO ATTUALE (A22) ROLO-REGGIOLO (appena rifatto ! alla faccia degli sprechi !!), che , con una Strada del tipo C1 (scorrimento veloce) si può evitare

Ma soprattutto nel Confronto tra le due Opzioni non sono presenti gli indicatori ambientali nei due casi (autostrada e non autostrada !!) ad es:

- La perdita del suolo agricolo ,
 - L'aumento dell' inquinamento dell'aria ed acustico e dell'acqua .
 - La riduzione o perdita degli ecosistemi, in particolare, con questo Progetto verranno a sparire 6 maceri , (- pag 115 Sintesi non ..) ambienti naturali , unici ... non compensabili , con piantumazioni laterali , di difficile gestione.... A pag 87 della Sintesi non tec. è presente una analisi dei maceri in generale. Si richiede di effettuare una analisi dettagliata dei maceri che verranno distrutti : in particolare uno studio delle specie vegetali ed animali rari o in via di estinzione . (comparando le diverse ipotesi progettuali ..)
 - Altro danno a carattere ambientale è la creazione di nuove cave , dove verranno estratti i materiali inerti , per la costruzione della massicciata . Sarebbe importante sapere esattamente il Piano di escavazione degli inerti per tale scopo. Nella Sintesi non tec.. a pagg. . 44-45....., questo manca.
- E' ovvio che progetti meno "ingombranti" avrebbero minore necessità di materiali inerti....., così come il danno paesaggistico, ma anche per questo manca una valutazione oggettiva comparata.....

Il terremoto, nelle zone dove dovrà passare l'Autostrada, ha fatto danni incalcolabili , ci vorranno anni per rimarginare tali distruzioni. Nel Progetto manca una Revisione dei dati costruttivi che tengano conto di questa maggiore debolezza del nostro ambiente.

Perchè non si è proceduto a questo adeguamento ? Chi è il responsabile di questo mancato adeguamento ??

AL MINISTERO dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

E del Mare -

Direzione generale per la Valutazione ambientale

-Divisione II, sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo N° 44

00 147 ROMA

OSSERVAZIONI CISPADANA 2012

-QUADRO SINTETICO DELLE OSSERVAZIONI -

1) IL PROGETTO è fondato su una PREMessa che non considera le CRITICITA' dell'ambiente attraversato e di conseguenza anche le sue reali esigenze economiche. Un Progetto trasportistico deve avere come primo obiettivo, il rispetto delle criticità ambientali del territorio e non un flusso di autoveicoli previsto a priori (DVD 12 ...). Se verrà attuato questo Progetto (così come è stato presentato) esso avrà come conseguenza un grave danno ambientale, nonostante le opere di mitigazione.

2) Uno dei "cavalli di battaglia" del Progetto è che: gran parte dei cittadini e dei sindaci si dicono d'accordo, ma quali progetti alternativi sono stati proposti ?? (a pag 170 della Sintesi non ...) - Si sottolinea nell'inchiesta che i cittadini chiedono un potenziamento della viabilità, ma non vengono proposte le alternative possibili all'Autostrada !! Perché ?

3) Tutte le 4 ipotesi progettuali (il Progetto in esame, una Autostrada spostata in un corridoio a nord, lontano dai centri abitati, una strada a scorrimento veloce - già in parte realizzata -, una tratta ferroviaria tra Rolo e Ferrara,) devono essere valutate in linea di principio, compresa la parte ambientale. - Inoltre nella Valutazione della "Ipotesi Zero, analisi dei due Progetti alternativi", essi devono comparati a partire dagli aspetti ambientali, mentre nel Progetto presentato la valutazione economica è alla fine Prevalente. Come è stato ripetuto più volte, gli aspetti ambientali devono prevalere su quelli economici. Perché sono gli unici che possono garantire un futuro per il nostro territorio!

4) Se la società "Autostrada del Brennero SPA", non sarà disponibile a finanziare le opzioni non autostradali, sarà opportuno richiedere alla Comunità Europea, i finanziamenti per lo sviluppo e il miglioramento della qualità ambientale, per realizzare il Progetto alternativo.

5) Un Progetto alternativo per migliorare la viabilità del nodo di Bologna, può basarsi sulla utilizzazione della rete ferroviaria esistente ed in particolare della TAV e la creazione di una nuova tratta ferroviaria. Nel Progetto presentato si parla di potenziare indistintamente tutte le vie di comunicazione (autostrade, strade, ferrovie, vie d'acqua) ... E' invece ormai acquisito dalla scienza trasportistica la necessità di selezionare e programmare, ovvero decidere le priorità e collegare le diverse vie di comunicazione.

6) I danni dovuti ai recenti terremoti sono davanti a tutti noi. Perché non c'è stato l'adeguamento del Livello del grado di sismicità per il territorio e dunque anche per il Progetto presentato? Chi ha deciso questo ?

7) Il Progetto presentato tratta il problema delle esondazioni in modo superficiale a partire da dati molto carenti! Ad es. non si considera che negli ultimi venti anni, frequenti piene dei fiumi e dei canali principali, non si sono trasformate in alluvioni, per puro miracolo! Occorre inoltre tenere presente che, il clima è in via di cambiamento: piogge meno frequenti ma molto più abbondanti! Sono presenti nel tracciato alcuni tunnel che potrebbero diventare delle trappole mortali perché in prossimità di numerosi canali che periodicamente vanno in piena!

8) Il tratto iniziale (Reggiolo-Rolo) è uno dei più critici: lo spostamento del Casello della Autostrada ed un Tunnel per sotto-passare la A22 e la linea ferroviaria Modena-Brennero. Realizzare tale Progetto significa gettare soldi al vento! per lo spostamento del Casello (appena rifatto!), e mettere in pericolo gli automobilisti, per la presenza di numerosi canali: la Fiuma, la Bonifica (Acque basse modenesi) e tanti altri. Seguire le prescrizioni che sono state fornite dagli enti di bonifica, nel nostro territorio non è sufficiente! Occorre tenere presente anche le future variazioni climatiche!

9) Altra criticità, è la grande quantità di inerti necessari per la costruzione della massicciata: dalla lettura delle pagg. 45, 46 ... della Sintesi non tec., risulta che nessuna delle province attraversate è in grado di fornire la quantità di tali materiali, da cui si evidenzia la necessità di nuove cave. Si richiede un Progetto a parte, ed una sua valutazione!

10) Si richiede inoltre una dettagliata analisi dei danni sugli ecosistemi interessati al Progetto ed in particolare di quelli che verranno cancellati e che in nessun modo le opere di mitigazione potranno ripristinare. A pag 115 della Sintesi non tec. si legge che 6 maceri verranno distrutti per sempre. La flora e la fauna che fine faranno? Sono presenti specie rare e in via di estinzione? A pag 89 della Sintesi non tec. è presente uno studio non adeguato al problema!

11) Le Siepi naturali, Resega e Foresto (Novi-Rolo) inserite nella Rete Natura 2000 (ZPS IT 404 00 16) - Verranno sicuramente interessate dalla realizzazione del Progetto, la massicciata sarà distante -30-40 metri, e provocherà danni importanti soprattutto alla vita della fauna, oltre che alla flora. A pag 188 della Sintesi non tec. si legge: "....che sono stati redatti degli studi per valutare correttamente i potenziali impatti... i quali hanno escluso possibili incidenze negative" Sarebbe molto opportuno, che tali studi fossero inseriti nel Progetto. Però mi sembra molto improbabile che il Passaggio di una autostrada con tutte le sue caratteristiche di negative, di rumorosità, di inquinamento dell'aria e dell'acqua, possa non interferire con la vita delle piante e soprattutto con quelle degli animali presenti. Sia nella fase del Cantiere che in quella trafficata. Quest'area Protetta è un relitto di un antico bosco medioevale. Non è una piantumazione artificiale con lo scopo di attutire l'impatto ambientale dovuto all'Autostrada!!

12) Ai Consorzi di Bonifica è stata chiesta la Collaborazione per realizzare, secondo la normativa vigente il Progetto Autostradale, Ma perché non è stata Richiesta anche la collaborazione per realizzare i Progetti alternativi ?? (almeno di quello della Strada a scorrimento veloce...). In questo modo era possibile confrontare i danni ambientali nei due casi! Il Progetto è stato portato avanti in un'unica direzione.

13) Oggi 25 novembre 2012 ,una grave alluvione ha colpito La Toscana e La Liguria oltre che Taranto..Ancora gravissimi danni ed è la seconda volta che vengono inondati questi territori , già martoriati il 15 giorni !

-Gli Ordini dei Architetti , degli Ingegneri e dei Geologi hanno inviato una Lettera ufficiale ai giornali Firmata dai rispettivi Presidenti : Leopoldo Freyrie ,Armando Zambrano ; e Gian Vito Graziano, (pubblicata su " La Repubblica del 26 -novembre -pag 88 "), In questa lettera essi indicano a nome dei rispettivi Ordini professionali , quali dovranno essere le priorità (e non priorità) per salvare il territorio italiano dal dissesto-idrogeologico. In particolare, la creazione di nuove autostrade (e altro ...) sono opere non prioritarie e sono una forma di investimento che toglie fondi per la messa in sicurezza di edifici e di estese aree del territorio-italiano. Sarebbe molto opportuno chiedere a tali personalità se la realizzazione dell' Autostrada Cispadana sia o meno una Priorità.

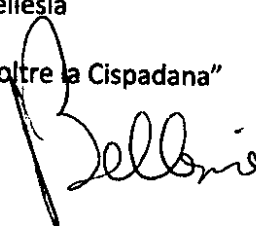
14) Per permettere che il punto 13 si possa concretizzare , ma anche permettere a numerosi comuni, ora occupati dai problemi del dopo-terremoto , di potere fare delle ulteriori OSSERVAZIONI AL PROGETTO ; --Si richiede di posticipare il tempo per presentare le OSSERVAZIONI , di almeno 6 mesi dalla scadenza prevista per legge.

Distinti saluti da Remo Bellesia

A Nome del Comitato "oltre la Cispadana"

Via Roma 70 Rolo RE

30 novembre 2012



Il primo dei due documenti è un foglio di carta da parati con un disegno di un albero di famiglia. Il disegno è fatto a matita e mostra un albero con radici che si dividono in rami. I rami sono etichettati con nomi e date. Il disegno è fatto a matita e mostra un albero con radici che si dividono in rami. I rami sono etichettati con nomi e date.

14) Per permettere che i punti 13) fossero considerati in un'ottica a numero chiuso, era
comune dei problemi del "quadro" di potere fare delle "OSSERVAZIONI AL PROGETTO"
--il metodo di posticipare i termini per presentare le OSSERVAZIONI di almeno 6 mesi dalla scadenza
del "quadro".

A Notice of "Office is Closed"

30 November 2015