

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

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2012 – 0029857 del 07/12/2012



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 provincie 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 dalla 3-4 mesi dalla scadenza prevista per legge.

Distinti saluti da Pier Franco Linari

A Nome del Comitato "oltre la Cispadana"

Via Bach 2 Reggiolo RE

30 novembre 2012

