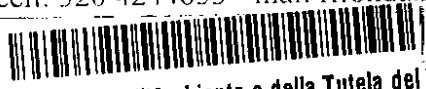




Partito della Rifondazione Comunista Federazione di Modena

Via Canaletto sud 151/1 - 41100 Modena
cell. 320 4244653 - mail rifondanomodena@libero.it



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

Modena, li 06/12/2012

E. prot. DVA - 2012 - 0030512 del 13/12/2012

Alla c.a.

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

Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

P.c.

Regione Emilia Romagna

Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale

Viale della Fiera, 8
40127 Bologna

Società Autostrada Regionale Cispadana SpA

Via dell'Arcoveggio, 49/5
40129 Bologna



AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA dal casello di Reggiolo - Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13, codice c.u.p. E81 B08000060009 - OSSERVAZIONE.

La presente osservazione si basa sul progetto definitivo ed in particolare sulla relazione di sintesi dello STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (fra parentesi è indicato il riferimento al numero di pagina della relazione rispetto alla quale si avanza osservazione).

In via generale si osserva che la scelta della Regione Emilia Romagna di passare da una struttura di viabilità ordinaria, cioè liberamente accessibile, e quindi a supporto del territorio, ad una autostrada che si pone invece come una barriera che il territorio lo attraversa, va a snaturare le previsioni del precedente PRIT e le aspettative delle realtà locali, che dovranno subire il passaggio di una struttura rispondente a ben altre finalità rispetto al miglioramento della viabilità locale. Infatti i territori interessati saranno attraversati da una struttura prevalentemente dedicata al traffico di transito e questa scelta va a contraddire l'obiettivo, ripreso dallo stesso SIA, di garantire invece "massimi livelli di accessibilità" a fronte di un elemento di criticità individuato nella "accessibilità di percorsi e merci alla rete diffusa delle relazioni territoriali e dei servizio" (pag. 10).

Questa contraddizione di fondo emerge dallo stesso tracciato dell'autostrada, che per sinuosità e vicinanza ai centri abitati (si veda ad esempio il passaggio fra i comuni di Concordia sulla Secchia e San Possidonio, pag. 154) è palesemente riconducibile ad un progetto che originariamente aveva invece ben altra portata e finalità, ovvero sia un miglioramento della viabilità ordinaria, a supporto della rete locale.

Oggi questo percorso viene invece tramutato in un tassello della rete autostradale nazionale e regionale, andando in tal modo a stravolgere le sue funzionalità e le sue relazioni col territorio interessato.

Inconsistente anche la motivazione di un aumento generalizzato del traffico su strada, fenomeno che si vorrebbe addebitare anche ai territori interessati, quando questi sono oggetto di un'arteria di attraversamento che porta traffico indotto in aggiunta al traffico locale. Premesso che la viabilità su strada dovrebbe semmai essere strategicamente contenuta e non incentivata, teorizzare un incremento del traffico sino a 24.000 veicoli al giorno nel 2017 e 44.000 veicoli al giorno nel 2030 (pag. 181) appare azzardato e privo di fondamento stante anche l'attuale rallentamento economico.

Conseguenza di questa di questa scelta è che i territori interessati saranno attraversati da un'arteria lunga 67,7 km con una larghezza di 25 metri (trattandosi di autostrada di categoria A ai sensi del DM 5.11.2001), che sarà solo per 46% a raso, essendo i rimanenti tratti in rilevato (48%), in viadotto (4%) e in trincea (2%). Dovranno inoltre essere realizzate 2 aree di servizio e 4 autostazioni.

L'impatto negativo che inevitabilmente tale opera avrà appare evidente, in particolar modo sul sistema della viabilità locale, sul paesaggio e sul consumo di risorse non rinnovabili, situazione che emerge dalla lettura della stessa relazione dello SIA:

"Nel complesso si può ritenere che l'impatto maggiore sia determinato dal consumo di risorse non rinnovabili, visto che i fabbisogni di inerti risultano significativi. Di discreta entità è anche l'impatto connesso con il consumo di suolo definitivo, nei tratti in cui è prevista la realizzazione dell'infrastruttura" (pag. 111). Su questo aspetto sottolineiamo che nelle province di Bologna, Reggio Emilia e Ferrara nessun PIAE prevede poli estrattivi per tale opera (pag. 45).

E ancora:

"Per quanto riguarda gli impatti legati alla fase di esercizio la nuova autostrada determinerà la produzione di emissioni in atmosfera, di emissioni di rumore e la produzione di reflui per le acque di dilavamento della piattaforma stradale. La presenza sul territorio dell'infrastruttura avrà inoltre degli effetti sulle componenti biotiche, in particolare nei confronti della fauna terrestre, rappresentando una barriera potenziale agli spostamenti, principalmente nei tratti a raso e in rilevato. La sottrazione di suolo e la nuova destinazione d'uso avranno effetti in particolar modo sull'attività agricola attualmente presente." (pag. 173)

Per quanto riguarda la mobilità locale sempre lo SIA ammette la necessità di "mitigare la funzione *"chiusa"* dall'autostrada a beneficio di una *domanda di mobilità locale contraddistinta da spostamenti frequenti e di corto raggio"* (pag. 11) e a tale scopo si prevedendo non a caso numerose opere viabilistiche complementari: ben 77 km di controstrade e 57 manufatti fra cavalcavia, sottovia e viadotti (1 attraversamento ogni 850 metri) per consentire la continuità a 19 percorsi della viabilità principale, 23 della viabilità comunale e 15 della viabilità interpoderaale. (pag. 148). Tutto ciò tra l'altro da un lato non potrà risolvere tutte le situazioni coinvolte, ricordiamo che l'autostrada andrà ad interrompere 268 strade campestri della viabilità rurale (pag. 123), e dall'altro andrà ad aggravare il già di per se significativo consumo di suolo.

L'oggettiva impossibilità di mitigare i danni irreversibili apportati dall'opera emerge quando si rovescia completamente il concetto di tutela del paesaggio arrivando a teorizzare la realizzazione di un "Nuovo paesaggio contemporaneo" (pag. 150), che si vorrebbe arricchito non solo dall'autostrada e dalle relative infrastrutture di servizio e di completamento, ma anche da cosiddetti interventi di "valorizzazione" (pag. 153) per nulla pertinenti con la viabilità e proposti di fatto come banali palliativi: "elementi informativi per la fruibilità lenta e consapevole del territorio", "landmarks", ecc..

Un ulteriore aggravante dell'effetto barriera è rappresentata dall'impatto sulla fauna, che risente negativamente già per la sola presenza di una infrastruttura di questa portata, sia per le specie terrestri, per molte delle quali costituirà un ennesimo ed invalicabile ostacolo, sia per i volatili che subiranno l'impatto dei numerosi pannelli in vetro previsti per mitigare l'inquinamento acustico (pag. 203).

Per quanto riguarda la fauna terrestre si prevede l'installazione di 71 manufatti per favorire l'attraversamento della fauna (pag. 189), cioè un tunnel ogni 10 km circa. Ammesso e non concesso che simili strutture possano davvero funzionare una tale distribuzione sarà assolutamente inutile, soprattutto per gli animali che maggiormente si aspetta li utilizzino, erpetofauna e micromammiferi le cui metapopolazioni sono formate da agglomerati di animali il cui range territoriale è sull'ordine delle centinaia di metri.

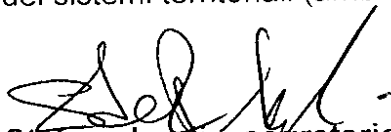
Infine si rileva, nonostante non vi sia alcun obbligo istituzionale ad effettuare una specifica consultazione pubblica sul merito dell'opera, una grave carenza sul piano della trasparenza e dell'informazione ai cittadini. Solo in seguito alla sollecitazione formale del Ministero in tal senso, con parere del 13.07.2011, Società Autostrada Regionale Cispadana SpA ha optato per una consultazione telefonica, affidata ad un istituto di indagine privato, che ha coinvolto appena 900 cittadini, con una palese mancanza di trasparenza sia nella formulazione dei quesiti che nella individuazione dei soggetti interpellati.

In conclusione si osserva:

- che la scelta di trasformare in autostrada un percorso nato per la viabilità ordinaria non risponde alle esigenze di mobilità locale. La nuova arteria autostradale, collegandosi al territorio solo in corrispondenza dei caselli, contraddice le previsioni e le aspettative storicamente espresse dalle comunità locali e stravolge l'assetto viario e paesaggistico del territorio interessato che viene ad essere irreversibilmente compromesso. E tutto ciò per discutibili scelte, svincolate dalle oggettive necessità del territorio, indirizzate anacronisticamente ad un ulteriore sviluppo del trasporto su gomma.

- che l'impatto ambientale in termini di inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, alterazione del paesaggio, consumo di suolo agricolo, consumo di inerti, interruzione delle biocenosi è oggettivamente insostenibile per il territorio e non mitigabile.

Si chiede, pertanto, 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 (ambientale, insediativo, infrastrutturale) in cui si inserisce.



Stefano Lugli - segretario PRC Federazione di Modena

Per ogni ulteriore comunicazione:

Stefano Lugli

Via G.B. Magni, 15

41034 Finale Emilia (MO)

cell. 320 4244653

mail: stefanolugli@libero.it