



**WWF** for a living planet®

WWF Italia  
Sezione Regionale  
Emilia-Romagna  
Via Serlio, 25/2  
40128 Bologna

Tel/fax: 051. 522087  
e-mail: [emiliaromagna@wwf.it](mailto:emiliaromagna@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it/emiliaromagna](http://www.wwf.it/emiliaromagna)

Bologna, 23.01.2013

Prot. CM/04/13



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

**E.prot. DVA – 2013 – 0002091 del 25/01/2013**

Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma

**Oggetto:** Procedimento di VIA sulla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana.  
Osservazioni al progetto definitivo

Con la presente si trasmettono le osservazioni in oggetto.

Distinti saluti.



La Presidente  
Cinzia Morsiani



Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:  
WWF Italia  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586  
P.IVA IT 02121111005

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n. 493 del 04.04.1974.

Schedario Anagrafe Naz. le  
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 09.02.2005 - ONLUS di  
diritto





**for a living planet®**

#### **Premessa**

Le seguenti osservazioni fanno riferimento alla sintesi dello S.I.A. in linguaggio non tecnico (elaborato 6431\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_09\_A\_SNT) e seguono a quelle già inviate dalla struttura territoriale locale del WWF Alto Ferrarese, che il WWF Italia condivide totalmente.

#### **Pag. 10. Conformità con gli strumenti di pianificazione e motivazioni dell'opera.**

Una delle principali motivazioni dell'opera, secondo quanto riportato sia nella parte introduttiva, che nel confronto con l'ipotesi zero, consisterebbe nella conformità a quanto previsto dal PRIT '98 e dal Documento preliminare del PRIT 2010. A questo proposito è il caso di specificare il fallimento del PRIT '98 sul piano ambientale e l'inadeguatezza del PRIT 2010, rispetto a problemi come il consumo di suolo, lo sviluppo della mobilità su ferro in alternativa a quella su gomma e il contenimento delle emissioni di gas serra.

Si tratta di aspetti critici della pianificazione che la nostra Associazione ha già avuto modo di indicare nelle osservazioni al documento preliminare del PRIT, scaricabile al seguente indirizzo internet:

<http://www.wwf.it/UserFiles/File/AltriSitiWWF/Emilia%20Romagna/Regionale/Osservazioni%20PRIT%20WWF%20Emilia-Romagna.pdf>.

Lo Studio di Impatto Ambientale del progetto di autostrada regionale Cispadana non risponde in modo adeguato alle osservazioni fatte al PRIT, per cui il quadro ambientale resta carente. Inoltre è da rilevare che mentre sia il PRIT 98 sia lo Studio di fattibilità della nuova autostrada contemplano un'infrastruttura a 2+2 corsie per senso di marcia, il progetto definitivo Arc contiene varie opere diversamente dimensionate a 3+3 corsie predisponendo fin da subito, senza le necessarie motivazioni, un'infrastruttura potenziata rispetto a quella originariamente prevista.

**Si chiede di spiegare in quali termini il progetto può contribuire alla riduzione delle emissioni e al riequilibrio tra "gomma e ferro" stabiliti come obiettivi dal PRIT '98 e ribaditi nel documento preliminare del PRIT 2010.**

#### **Pag 25. Confronto con l'opzione zero.**

Per lo stesso motivo di autoreferenzialità espresso al punto precedente, la prima conclusione relativa al confronto con l'opzione zero risulta tautologica: l'opzione zero alternativa all'autostrada non risponde al criterio di costruire un'autostrada, che a sua volta è già stato deciso in sede di pianificazione, senza tuttavia avere esaminato l'opzione zero in termini di impatto ambientale. L'opzione zero dovrebbe invece considerare come possibili alternative sia la non realizzazione, che la realizzazione di altri tipi di infrastrutture e servizi per la mobilità delle merci e delle persone, realizzabili con le stesse risorse finanziarie rese disponibili per la realizzazione dell'autostrada.

**Si chiede quindi che siano identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale, e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa. Si chiede di ritenere validi eventuali riferimenti alla pianificazione vigente, solo per gli aspetti da ritenersi completi e soddisfacenti sotto il profilo della valutazione ambientale.**



**for a living planet®**

**Pag 27. Atmosfera e qualità dell'aria.** Non è corretto sostenere che il peggioramento previsto per la qualità dell'aria può essere compensato da un rinnovo del parco auto circolante, in quanto tale rinnovo non dipende dalla realizzazione dell'autostrada e sarebbe da considerare anche per l'opzione zero. Si ricorda che sia a livello regionale, che a livello nazionale, il trasporto su gomma è responsabile di oltre un quarto delle emissioni di gas serra, superando qualsiasi altra categoria di fonte inquinante.

**Si chiede di esplicitare in quali termini e con quali obiettivi misurabili (mitigazioni, compensazioni, attivazione di sistemi finanziari incentivanti, ecc.) la gestione dell'autostrada potrà contribuire ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico, oggi già oltre i limiti di legge in termini di giornate di superamento dei valori soglia. Analogamente si chiede come e in che misura la gestione dell'autostrada potrà incidere sulle emissioni di gas serra.**

**Pagina 28. Salute pubblica e benessere.**

La valutazione dei rischi per la salute ed il confronto con l'opzione zero non tiene conto delle alternative che potrebbero essere realizzate per la riduzione del traffico, intervenendo sulla domanda, anziché sull'offerta. Non si tiene conto inoltre del noto effetto di generazione di nuovo traffico dovuto alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie. Si fa notare che in nessuno dei numerosissimi studi realizzati sia a livello internazionale che nazionale sul rapporto tra traffico e salute viene mai indicato come effetto benefico un "rapido accesso all'ospedale", che invece resta l'unica considerazione svolta sul tema dallo Studio di Impatto Ambientale.

**Si chiede di valutare gli effetti sulla salute pubblica in termini di esposizione al rischio e di confrontare l'opzione autostrada con un'opzione zero comprensiva delle molteplici misure realizzabili per la riduzione della domanda di mobilità su gomma.**

**Pagina 29. Descrizione sintetica delle alternative di progetto studiate**

Le alternative considerate si limitano ad alcune varianti collocate in stretta vicinanza al tracciato prescelto. Tuttavia il corridoio da considerare per soddisfare la stessa domanda di mobilità potrebbe essere molto più ampio. Non vengono considerate alternative tecnologiche, come ad esempio la ferrovia, né altre soluzioni per rispondere alla domanda di mobilità (logistica, intermodalità, trasporto pubblico, interventi mirati, ecc.). Questa carenza contrasta con quanto stabilito dalle Linee Guida della Commissione Europea (Guidance on EIA. Scoping. Giugno 2001). Secondo tale documento *"alternatives are essentially, different ways in which the developer can feasibly meet the project's objectives, for example by carrying out a different type of action, choosing an alternative location or adopting a different technology or design for the project.* Lo stesso documento elenca tra le alternative da considerare *"different strategies e.g. to manage demand or reduce losses rather than develop a new resource"*.

**Si chiede di completare lo studio con l'analisi delle alternative secondo quanto richiesto dalla suddetta interpretazione della Commissione Europea.**

**Biodiversità.**

È interessante notare che nelle 347 pagine di Relazione non tecnica non compare MAI la parola biodiversità, quando questo viene menzionato tra i principali aspetti da indagare nella normativa nazionale.

**Si chiede di integrare lo studio in questo senso.**



*for a living planet*®

### **Interferenza con le Aree di Collegamento Ecologico.**

La rete ecologica regionale è definita all'art. 2 lett. f della L.R. 6/2005 come "...l'insieme delle unità ecosistemiche di alto valore naturalistico, tutelate attraverso il sistema regionale delle Aree protette e dei siti Rete Natura 2000 ed interconnesse tra di loro dalle Aree di collegamento ecologico, con il primario obiettivo del mantenimento delle dinamiche di distribuzione degli organismi biologici e della vitalità delle popolazioni e delle comunità vegetali ed animali". Lo stesso art.2 definisce le **Aree di collegamento ecologico** come " le zone e gli elementi fisico-naturali, esterni alle Aree protette ed ai siti Rete Natura 2000, che per la loro struttura lineare e continua, o il loro ruolo di collegamento ecologico, sono funzionali alla distribuzione geografica ed allo scambio genetico di specie vegetali ed animali".

La Rete ecologica regionale risponde quindi alla necessità di creare collegamenti tra aree naturali, progettati in modo che ogni intervento si inserisca in un disegno complessivo e che sia implementabile nello spazio e nel tempo in modo da tutelare la biodiversità presente nei vari ambiti territoriali.

Il **Programma regionale per il Sistema regionale delle Aree protette e dei siti Rete Natura 2000** (D.G.R. 614/2009) ha individuato le Aree di collegamento ecologico di livello regionale. Tre di queste aree, rappresentate nell'allegato cartografico (Tavola 1 e Tavola 2), vengono attraversate dall'autostrada regionale Cispadana. Si tratta di due Aree di collegamento ecologico fluviale (Fiume Secchia e Fiume Panaro) e di un'Area di collegamento ecologico trasversale (Valli della bassa reggiana e modenese)

Si tratta delle Aree di Collegamento Ecologico, previste dall'art. 2 della L.R. n. 6/2005, che le definisce come "le zone e gli elementi fisico-naturali, esterni alle Aree protette ed ai siti Rete Natura 2000, che per la loro struttura lineare e continua, o il loro ruolo di collegamento ecologico, sono funzionali alla distribuzione geografica ed allo scambio genetico di specie vegetali ed animali". Con il **Programma regionale per il Sistema regionale delle Aree protette e dei siti Rete Natura 2000** (D.G.R. 614/2009), la Regione ha individuato le Aree di collegamento ecologico di livello regionale. La Cispadana interferisce, come si può vedere nella tavola allegata, con due di queste aree: l'Area di collegamento ecologico trasversale delle valli della bassa reggiana e modenese e l'Area di Collegamento ecologico fluviale del Fiume Secchia. In particolare, per quest'ultima, l'allegato tecnico al programma regionale afferma: "Le criticità dell'area in questione consistono in prospettiva nel garantire l'esercizio di un'agricoltura ecocompatibile, di gestire in senso ecologico le fasce fluviali del fiume Po e di compensare adeguatamente, in una visione di Rete ecologica appunto, l'impatto delle infrastrutture previste, a cominciare dalla realizzazione della Cispadana."

Si chiede di individuare le suddette compensazioni, che non compaiono nello Studio di Impatto Ambientale.

### **Perdita di ecosistemi.**

Gli oltre 500 ettari di terreno agricolo, unitamente ad alcuni elementi ambientali del paesaggio agrario ed in particolare i 17 maceri che saranno persi o danneggiati rappresentano una notevole perdita sotto il profilo ecologico. Lo studio non valuta l'entità dell'alterazione dei servizi ecosistemici oggi resi dal suolo libero e dalle porzioni di territorio occupata da formazioni naturali o seminaturali. La mancanza di questo dato non consente una valutazione completa dell'impatto ambientale, che sarebbe invece necessaria perlomeno allo scopo di definire le azioni



**for a living planet®**

di compensazione necessarie. In particolare per i maceri, ai quali è legata la presenza nel territorio interessato di specie di interesse comunitari quali la Tartaruga palustre *Emys orbicularis* e il Tritone crestato *Triturus cristatus*, entrambe comprese sia nell' allegato II (Specie animali e vegetali d'interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione), sia nell' Allegato IV (Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa) della Direttiva 92/43/CEE.

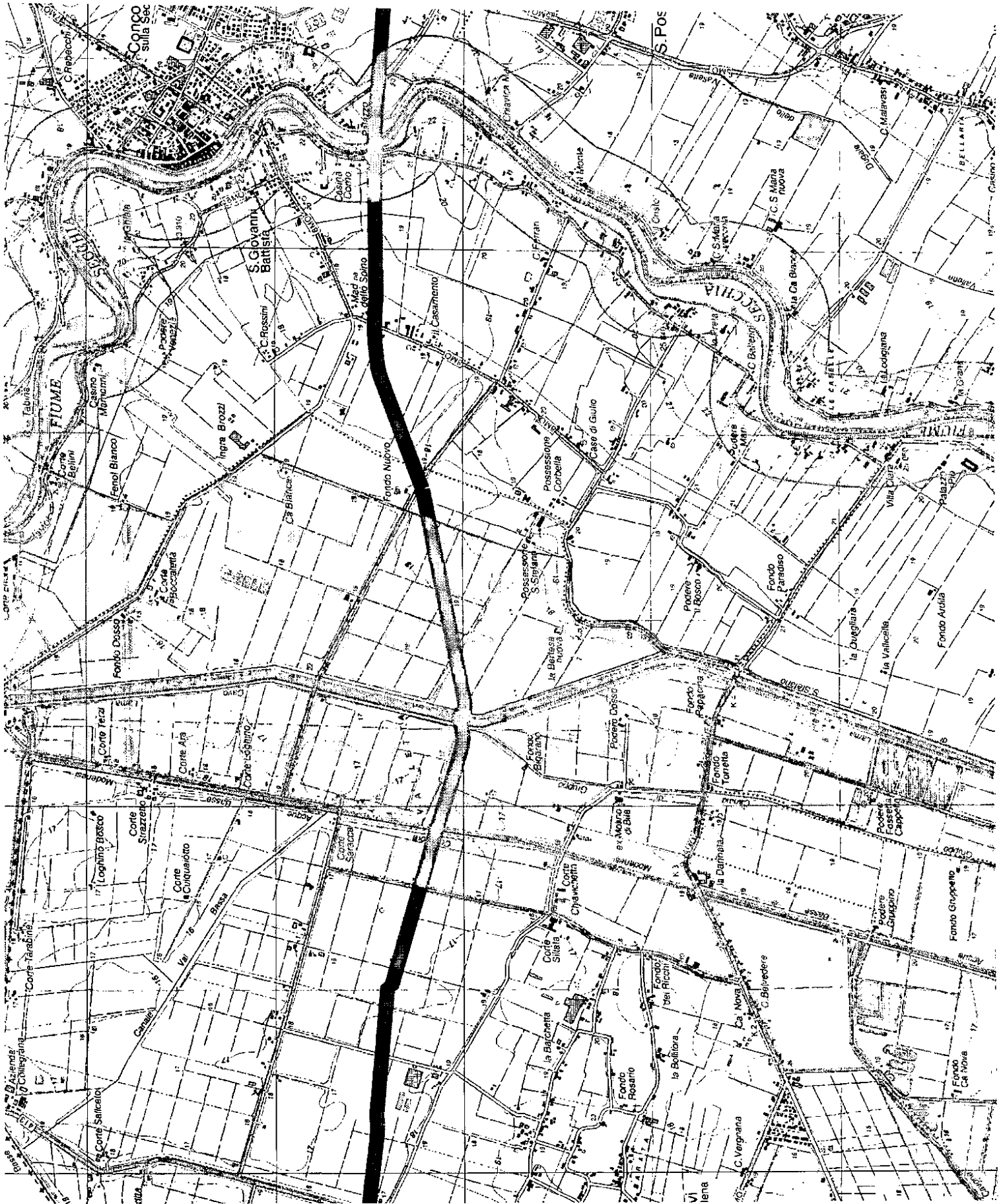
**Si chiede che lo studio sia completato con le informazioni mancanti e che siano previste le necessarie azioni di compensazione.**


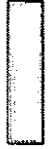


Area di coll. trasversale

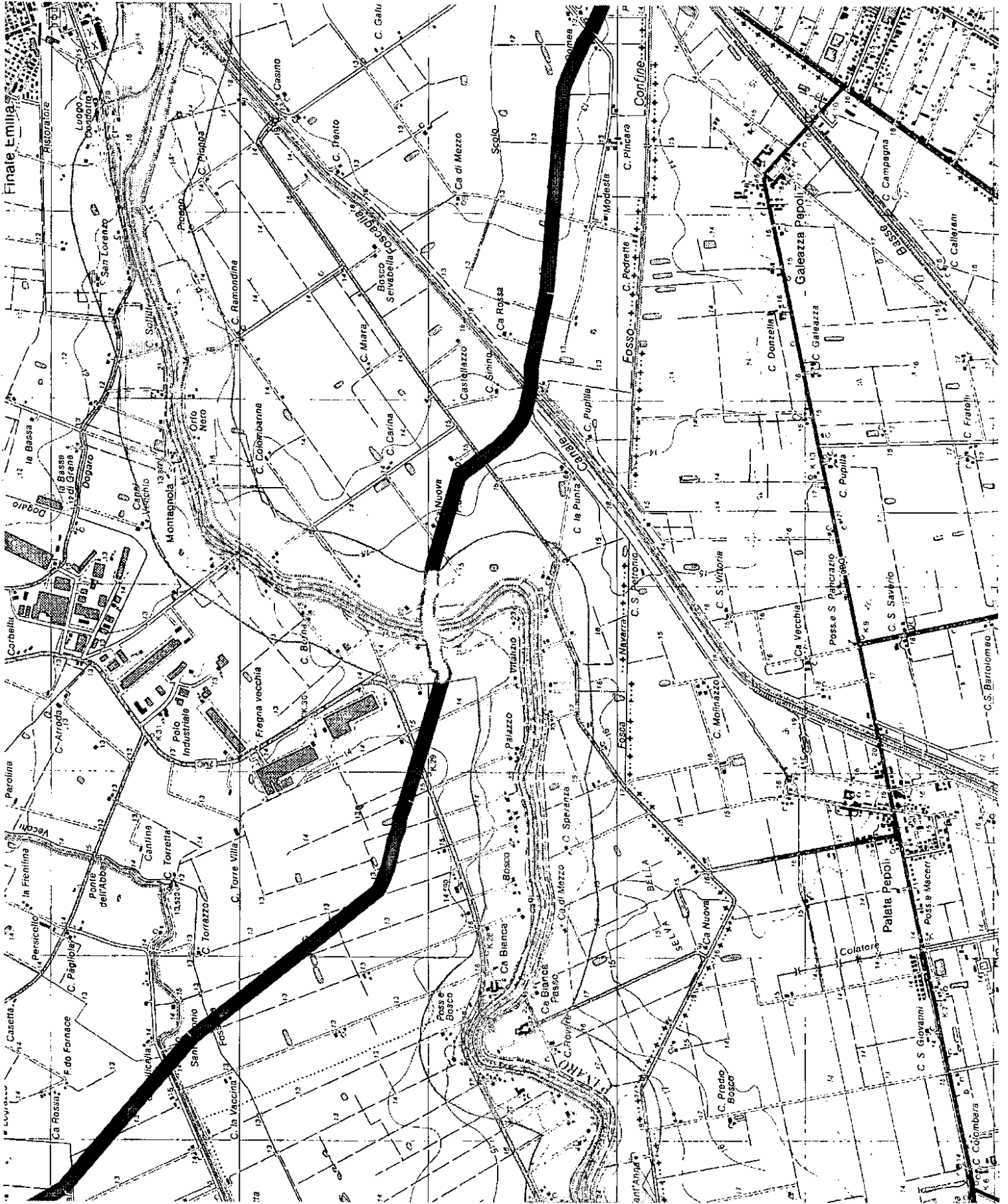
Area di coll. fluviale

NAtura 2000

Tracciato Cispadana



-  Area di coll. trasversale
-  Area di coll. fluviale
-  NATURA 2000
-  Tracciato Cispadana



## Perrone Raffaele

---

**Da:** emilia romagna wwf italia [emiliaromagna@cert.omitech.it]  
**Inviato:** mercoledì 23 gennaio 2013 18.38  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Procedimento di VIA sulla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana.  
Osservazioni al progetto definitivo  
**Allegati:** Prot\_CM\_04\_13\_Cispadana.pdf; Tavola 1.pdf; Tavola 2.pdf

Con la presente si trasmettono le osservazioni in oggetto.

Distinti saluti.

Cinzia Morsiani  
Presidente  
WWF Italia ONG ONLUS  
Sezione regionale Emilia-Romagna  
Via Sebastiano Serlio, 25/2  
40128 Bologna  
tel/fax 051522087  
[emiliaromagna@wwf.it](mailto:emiliaromagna@wwf.it)