



Gruppo Assembleare
S.E.L.-VERDI
REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Bologna, 6 marzo 2013



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

E.prot DVA-2013-0006608 del 15/03/2013

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 : Autostrada Regionale Cispadana, Osservazioni al Progetto definitivo e Studio di Impatto Ambientale.

Il presente documento contiene le osservazioni dei consiglieri Gabriella Meo e Gian Guido Naldi del Gruppo assembleare SEL-Verdi della Regione Emilia-Romagna al progetto definitivo e al relativo Studio di Impatto Ambientale dell'Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, ricadente nel territorio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, in relazione agli impatti che, sulla base degli studi effettuati, si prevede saranno determinati dalla realizzazione dell'infrastruttura autostradale.

Conformità con gli strumenti di pianificazione e motivazioni dell'opera

Una delle principali motivazioni dell'opera, secondo quanto riportato sia nella sintesi dello S.I.A. in linguaggio non tecnico, che nel confronto con l'ipotesi zero, consisterebbe nella conformità a quanto previsto dal Piano Regionale Integrato Trasporti (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.

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 di ARC s.p.a. 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.

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.

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.

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 nazionale che internazionale 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.

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.

Interferenza con le Aree di Collegamento Ecologico

La rete ecologica regionale è definita all'art. 2, lett. f, della Legge Regionale n. 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 (Deliberazione di Giunta Regionale n. 614/2009) ha individuato le Aree di collegamento ecologico di livello regionale.

Tre di queste aree 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).

In particolare, per l'Area di Collegamento ecologico fluviale del Fiume Secchia, 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.

Mitigazione e compensazione

Come è noto, con il termine *mitigazione ambientale* si intendono quelle opere che sono necessarie a ridurre l'impatto ambientale dovuto ad una infrastruttura, come gli interventi per abbattere il rumore, per contenere la diffusione degli inquinanti nell'aria; per creare delle fasce di vegetazione intorno all'infrastruttura, per raccogliere e trattare le acque di dilavazione del sedime stradale che contengono vari inquinanti. Si parla invece di *compensazione ambientale* riferendosi ad opere di miglioramento ambientale che vanno a compensare il danno determinato dall'infrastruttura sull'ambiente.



Se le mitigazioni ambientali sono costituite dai diversi interventi e soluzioni tecniche, prevalentemente connessi al tracciato autostradale, le compensazioni ambientali sono invece realizzate - possibilmente, ma non necessariamente - nelle vicinanze dell'autostrada, del tutto o in parte svincolate dall'opera stessa, con l'obiettivo di non sminuire - e anzi, se possibile, aumentare - il valore complessivo dell'ambiente naturale circostante.

Si osserva che nella Sintesi dello S.I.A. in linguaggio non tecnico si fa riferimento in maniera indistinta a interventi di mitigazione/compensazione, distinguendoli nelle seguenti tipologie di intervento :

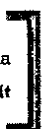
- interventi di mitigazione e compensazione agro – ambientale per le componenti atmosfera e clima, rumore e vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, paesaggio e patrimonio storico - culturale;
- interventi di mitigazione con valenza di compensazione ecologico – naturalistica.

In realtà nel documento di sintesi non tecnica non vengono specificati dati che sarebbero indispensabili per realizzare una valutazione quantitativa e qualitativa degli interventi di mitigazione/compensazione degli impatti e, in particolare, non si fornisce la superficie complessiva interessata da tali interventi, né il costo previsto a carico del proponente.

Al contrario gli impatti sugli habitat naturali e seminaturali saranno gravi e ben individuati:

- quelli causati dall'attraversamento di siti appartenenti alla Rete Natura 2000 quali la ZPS IT4040016 "Siepi e canali di Resega e Foresto" e il SIC – ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico";
- quelli determinati in corrispondenza dei fiumi Secchia e Panaro e dei corsi d'acqua delle reti idrografica minore, dove verranno realizzati ponti che comporteranno il taglio di elementi vegetazionali costituiti da fasce di vegetazione elofitica e boscaglie lineari formate prevalentemente da salici bianchi (*Salix alba*) e pioppi (*Populus alba* e *P. nigra*) che caratterizzano l'habitat di interesse comunitario "Foreste a Galleria di *Salix alba* e *Populus alba*" – codice 92A0;
- quelli che deriveranno dalla distruzione di 17 zone umide di origine artificiale al cui interno lo S.I.A. ha rinvenuto elementi vegetazionali ascrivibili alle classi *Bidentetea tripartiti* (Natura 2000: "Fiumi con argini melmosi con vegetazione del *Chenopodium rubri p.p.* e *Bidention p.p.*" – codice 3270) e *Isöeto-Nanojuncetea* (Natura 2000: "Acque stagnanti, da oligotrofe a mesotrofe con vegetazione dei *Littoreletea uniflorae* e/o degli *Isöeto-Nanojuncetea*" – codice 3130).

Nella Relazione di sintesi si indica in 572,2 ettari la quantità complessiva di suolo agricolo occupato dall'autostrada e dalle opere di collegamento, a fronte del quale verranno corrisposte misure di mitigazione/compensazione complessivamente indeterminate in termini finanziari. Si ricorda che per simili infrastrutture autostradali la proporzione fra suolo occupato e costo degli interventi di compensazione e mitigazione dovrebbe essere generalmente più favorevole all'ambiente che al bilancio economico del Concessionario. Ad esempio, nel caso dell'Autostrada Pedemontana Lombarda sono stati stanziati 150 milioni di euro, fra interventi di compensazione e mitigazione, a fronte di un consumo di suolo di circa 680 ettari. Facendo le necessarie proporzioni, si ricava che, essendo la superficie occupata dall'Autostrada Regionale Cispadana inferiore a quella dell'Autostrada Pedemontana Lombarda di circa un centinaio di ettari, i costi di mitigazione/compensazione nel nostro caso dovrebbero assommare a circa 120 milioni di euro.





Perdita di ecosistemi.

Gli oltre 500 ettari di terreno agricolo, unitamente agli elementi ambientali del paesaggio agrario sopra citati, che saranno persi o danneggiati rappresentano una notevole perdita sotto il profilo ecosistemico. 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 di compensazione necessarie. In particolare per i maceri, ai quali è legata la presenza nel territorio interessato di specie d'interesse comunitario 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.

Rischio sismico

Gli elaborati del S.I.A. sono datati 17 aprile 2012 e quindi sono stati elaborati precedentemente ai tragici eventi sismici che il 20 e 29 maggio 2012 hanno colpito proprio i territori attraversati dall'autostrada regionale Cispadana. In particolare, nei Comuni dell'Alto Ferrarese, in corrispondenza di alcuni antichi corsi d'acqua oggi abbandonati (paleoalvei), sono stati osservati diffusi fenomeni di liquefazione.

In corrispondenza degli antichi argini fluviali, morfologicamente più elevati rispetto alla quota media del piano campagna, le fuoriuscite di sabbia, sia esterne che interne agli edifici, sono state accompagnate da diffusi fenomeni di instabilità locali e globali, con conseguenze talora gravi sulla stabilità degli edifici presenti.

Nelle aree morfologicamente più piane si sono formate fratture profonde, talora caratterizzate da dislocazione solo orizzontali anche decimetriche, talora anche da dislocazioni verticali da centimetriche a decimetriche. Gli edifici circostanti hanno subito conseguenti rotazioni e cedimenti.

Tali fenomeni, hanno avuto particolare rilevanza a S. Carlo, frazione di S. Agostino, dove hanno causato una temporanea inagibilità di alcuni edifici, la chiusura di alcune strade e l'interruzione di alcuni servizi per la rottura delle reti, e a Mirabello.

Si chiede che lo studio sia completato con un approfondimento del rischio sismico, soprattutto per quanto riguarda quelle opere d'arte (ponti, cavalcavia, svincoli, ecc.) che dovessero intersecare i numerosi paleoalvei presenti lungo il tracciato dell'autostrada.

Distinti saluti

Gian Guido Naldi

Gabriella Meo