



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

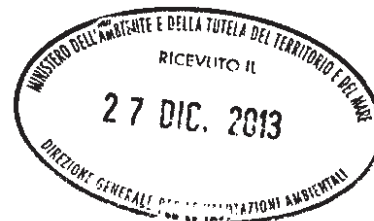
E.prot DVA - 2013 - 0030444 del 30/12/2013

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO ALLEGATO ALLA

PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE (VIA)

INVIATO AL M.A.T.T.M. DAL CONCESSIONARIO

D.L. MIBAC n° 42 DEL 21-1-2001 artt. 26-45



Dr. Agr. Luigi Donini

Via Valli 1 - 40012 Calderara di Reno (BO)

Lo scrivente dr. agr. Luigi Donini, Accademico presso l'Accademia Nazionale dell'Agricoltura, già consulente dell'Università di Bologna, già vicepresidente dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della provincia di Bologna, consigliere di numerosi enti territoriali, con la riapertura dei termini per la presentazione delle osservazioni all'opera ripresenta implementandole le seguenti osservazioni sia alla ARC (Autostrada Regionale Cispadana) che, di seguito, alla bretella progettata per il collegamento Cento-Bondeno ed in premessa alcune considerazioni storiche sul territorio, in particolare della zona compresa fra Reno e Panaro

STORIA DEL TERRITORIO

L'area compresa fra Cento e l'attuale corso del Po era originariamente palude con alcuni canali che consentivano il transito di barche fino a Ravenna ed Aquileia.

In epoca romana pare che nel territorio fra Cento e Bondeno esistesse la città di Ansalaregina, costruita dal re Longobardo Desiderio per la moglie Ansa nel IX secolo d.C. citata da Leandro Alberti ne "Descrizione di tutta Italia" edito nel 1550 a Bologna ove descrive fondamenta di palazzi fastosi e un tessuto urbano di grande importanza. Detta città è menzionata anche in un documento notarile del 1222 redatto dal notaio Donino Tedelendis durante una operazione di posa dei termini di confine tra Modena, Ferrara e Bologna nella zona di Trecentula, odierna Casumaro, con la supervisione ed asseverazione di un notaio)

Tra il XI e XII secolo la "padusa" tra Cento e Bondeno conteneva castelli e ville costruiti da signorotti locali i quali avevano avuto le terre in enfiteusi per poterle redimerle dalle acque e sfruttarle, la proprietà era di Matilde da Canossa

In un documento del 1742 (carta del Chiesa) cita, riportando dati del 1200, che il canalino di Cento esisteva come pure il molino Boschetti.

Nel 1506 venne eretto l'argine Castagno a protezione di Ferrara dal Po che era a sud di Bondeno.

La carta di Giovanni Antonio Magini, redatta nel 1620, riporta dettagliatamente la zona compresa fra Cento e Ferrara in cui si trovano la Chiesa del Tasso il canalino di Cento e altri toponimi

Nel 1774 si costruisce la strada per Sant'Agostino di sotto ed appare sempre il molino Boschetti, Villa Ghisilieri, via Sterpata e iniziò la grande bonifica per colmata della palude fra Poggio Renatico e il vecchio corso del Reno deviato poi in epoca napoleonica

Questi sono i fatti storici reperiti nella raccolta del Prof. Rodolfo Soncini Sessa e sono esposti presso il museo privato di Mirabello. Le fonti sono l'Archivio di Stato di Bologna, Modena e Ferrara oltre ad alcuni privati.

Osservazioni alla Autostrada Regionale Cispadana

Il progetto vede la sua stesura, non ancora definitiva, alla fine di un percorso lungo oltre 30 anni dagli anni '80, realizzato in una piccola parte agli inizi degli anni 2000 e poi oggetto di studi e varie ipotesi progettuali nel periodo successivo.

Tutte le ipotesi formulate per avvallare la necessità dell'opera, erano basate su dati storici, per il flusso di traffico (rilevato nel biennio 2005-2007), per lo sviluppo del territorio, per lo stato dei luoghi e tali sono rimaste anche nella formulazione del progetto oggi sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale.

Occorre precisare che eventi esterni al progetto influenzano notevolmente lo stato dell'ambiente e il quadro socio economico in cui la Autostrada Regionale Cispadana viene ipotizzata e più precisamente:

- La pesante crisi economica che interessa il mondo occidentale ed in particolare l'Europa Meridionale e l'Irlanda non vede ancora la fine e tutte le ottimistiche ipotesi che dal 2008 sono state comunicate alle varie popolazioni, sono rimaste chimere ed in alcuni casi la situazione nazionale è molto sul filo del rasoio, come in Grecia e Irlanda; altre opere pubbliche di grande rilevanza (T.A.V. Italia-Francia) hanno pubblicato studi con tre scenari della evoluzione della situazione economica ossia:
 - Crisi economica risolvibile nel medio termine (5/10 anni)
 - Crisi economica risolvibile nel lungo termine (> 10 anni)
 - Crisi economica perenne che modificherà pesantemente i nostri costumi
- Dai documenti di progetto non si vedono formulati scenari analoghi ed è invece opportuno che siano studiate delle proiezioni per intuire in varie condizioni il futuro dell'opera e le sue reali utilizzazioni, soprattutto per spiegare la valenza economica di un' opera che agli occhi di molti pare non esistere, anche perché lo stesso collegamento si può fare migliorando la viabilità già esistente analogamente a come, negli anni '70, venne realizzata in provincia di Bologna la Trasversale di Pianura, strada con fini identici a quelli di ARC ossia collegamento veloce tra centri abitati importanti (Budrio e San Giovanni in Persiceto) e

servendo aree intermedie industrializzate e fortemente antropizzate (Calderara di Reno Funo -Argelato- San Giorgio di Piano- Centergross- Interporto Bologna etc.), del resto è già in funzione un tronco da Ferrara sud a Sant'Agostino che può essere mantenuto come tratto all'interno dell'opera invece di creare un doppiopione; in pratica si auspica la realizzazione di una strada a scorrimento veloce tra i vari centri urbani più idonea e funzionale alla zona ed alle necessità degli abitanti che consente uno sviluppo armonico tanto della strada che del territorio che così non fruirebbe dell'asse viario solo ai caselli autostradali.

- In conseguenza di quanto sopra esposto vi è già un dato di fatto che incide ed inficia le proiezioni di traffico calcolate a supporto del progetto riferite al biennio 2005-7: la vendita dei carburanti è calata del 10% nell'ultimo periodo e del 20% dall'inizio della crisi, il traffico è diminuito in proporzione, anche quello merci, e non si riesce a vedere nel medio-lungo termine un cambiamento in questo dato di fatto, anzi secondo le tre previsioni di studio della TAV c'è l'ipotesi che neanche nel lunghissimo termine ci possa un'inversione di tendenza e sorge anche una domanda, perché quattro corsie?, la soprannominata Trasversale di Pianura svolge in modo efficiente i collegamenti ed è a due corsie;
- La parte di territorio delle provincie di Ferrara, Modena e Reggio Emilia attraversata dall'opera, ricade all'interno del cratere del sisma del 20 e 29 maggio 2012 che ha arrecato, oltre i lutti e i danni materiali, un profondo ripensamento delle conoscenze geologiche di questa porzione della provincia di Ferrara, in particolare nei comuni di Sant'Agostino e Mirabello con l'avvenuta liquefazione dei suoli, fenomeno non previsto nelle relazioni geologiche allegate al PSC in fase di adozione perché la presenza di sabbie fini e limo escludeva tale rischio, invece si è avuta liquefazione e risalita di fango composto da limo e sabbie fini; nell'immediato ciò comporta una diversa progettazione degli edifici e ritengo anche dei manufatti della Autostrada oggetto delle presenti osservazioni che nella zona prevede un importante ponte sul Cavo Napoleonico, si precisa che la liquefazione è ancora in atto con variazione delle quote dei fabbricati e non si intuisce quanto detto fenomeno possa durare;
- I dati pluviometrici riportati sono stati rilevati in periodi siccitosi come l'autunno-inverno 2011/12 che ha avuto solo 5 mm. precipitazioni nel mese di gennaio 2012 e altre molto sotto alla media nei mesi precedenti e successivi, il monitoraggio delle falde con tale particolare situazione climatica non è indicativo nel lungo periodo, il dato non può essere proiettato come riscontrabile negli anni a venire, del resto tutta l'area ricca di canali artificiali alcuni vecchi di secoli, è sempre stata oggetto di variazioni climatiche che hanno arrecato frequenti

alluvioni, ed esondazioni con allagamenti estesi; l'opera dei consorzi di bonifica è tuttora costante per conservare il franco di coltivazione, che senza il loro intervento, non sarebbe garantito; a questo proposito basta vedere sulla media dei 50 anni quale è il rischio esondazione del fiume Reno, Panaro, Secchia, occorre ricordare che tutta la valle Padana è un territorio di bonifica dove in passato, molto più che oggi la Cultura dell'Acqua era molto più diffusa, attenta e accorta, ancora oggi il reticolo dei canali accuratamente progettato dall'epoca romana in poi è efficiente e con duplice attitudine (scolo ed irrigua) al servizio dell'attività agricola e degli insediamenti urbani anche se da alcuni lustri mantenuto con maggiori difficoltà, nonostante le possibilità enormemente maggiori offerte dalla tecnologia

- All'uopo, per una migliore valutazione dell'impatto dell'opera sarebbe utile allegare studi meteorologici di lungo periodo perlomeno da quando tale materia è diventata scienza e sarebbe interessante divulgare quali accorgimenti sono previsti in progetto per evitare che una strada in rilevato, di fatto è un argine, che taglia in diagonale il territorio, per lo meno nel tracciato di prima proposta, crei a San Carlo e Sant'Agostino una sacca arginata formata da fiume Reno a sud, Cavo Napoleonico ad ovest e ARC a nord, zona che è stata allagata nel 1953 e 1966.
- Il tracciato con curve a largo raggio rende sicuramente la percorrenza più sicura ma non può essere considerato con una erosione di soli 1200 ha di terreno agricolo. In realtà proprio una strada nuova realizzata tagliando il territorio rurale da est ovest senza sovrapporsi a viabilità esistente di fatto erode molta più superficie essendo l'orientamento prevalente dei campi da nord a sud, derivante dall'antica centuriazione romana e secondo le linee di flusso delle acque meteoriche, vengono tagliati in modo irregolare gli appezzamenti creando reliquati di forma irregolare, piccola e scarsamente meccanizzabile, ciò diventa "terra persa" non più coltivabile; perciò lo stralcio di suoli in attualità di coltivazione non è solo quello dell'area di occupazione dell'autostrada, ma forse il triplo.
- Diverso discorso se la nuova viabilità si sovrapponesse a quella esistente migliorandola e adeguandola agli ipotizzati flussi di traffico, su cui si riconfermano i dubbi prima espressi, i reliquati sarebbe decisamente più contenuti e di conseguenza anche i costi per la realizzazione dell'opera.
- Non si conoscono i pareri delle competenti Soprintendenze Regionali, soprattutto quelle per i Beni Archeologici visto che l'importanza storica della zona riportata in premessa.

Osservazioni al nuovo asse viario Cento Bondeno- opera accessoria della Autostrada Regionale Cispadana

- La necessità dell'opera non è facilmente comprensibile; non si ha notizia se i flussi di traffico odierno e in prospettiva fra i due comuni siano stati rilevati ed elaborati, soprattutto tenendo conto della sfavorevole congiuntura economica attuale che non lascia prevedere quando potrà esserci una consistente ripresa del settore secondario e terziario, per esempio oggi il traffico sulla strada Cento – Ferrara, sia quello locale sia quello sulla direttrice nord-ovest verso Bondeno- Mantova, è diminuito del 40% almeno, gli unici dati reperibili sono previsioni di traffico del 2006/7, oggi non attendibili; la viabilità esistente tra i due comuni è più che sufficiente, suddivisa su 3 assi, di cui due di primaria importanza, Cento - Bevilacqua - Santa Bianca – Casumaro - Bondeno, Cento- Sant'Agostino – Mirabello - Vigarano Pieve - Bondeno, e uno secondario, la via lungo il cavo Napoleonico, consente collegamenti rapidi ed idonei anche per traffico tipo A. Le zone industriali esistenti risentono dei problemi economici attuali e il traffico pesante è più calante che crescente, il traffico automobilistico ha il medesimo trend, non si ha notizie se sono state eseguite previsioni di traffico con dati rilevati recentemente, nella attuale fase di recessione, non si conosce la posizioni delle associazioni artigianali/industriali e del trasporto, non si vede l'esigenza di spendere ingente denaro pubblico per qualcosa di poco utilizzato, gli stessi finanziamenti possono avere impieghi di maggior ricaduta per i cittadini in primis per la salvaguardia del territorio in ambito regionale ed in particolare appenninico e costiero, che è uno degli investimenti che da poca visibilità, ma che ha una ricaduta enorme in termini di vite umane, danni e risarcimenti evitati, di tutela di un bene che può essere fruito da tutti e non solo da locali; occorre anche tener presente che il territorio di Bondeno ha altre due importanti direttrici di traffico, verso Mantova e verso Ferrara, con entrambe è collegata anche con una linea ferroviaria che è stata adeguata a traffico merci pesanti ed a cui è stata anche elevata la velocità di esercizio da 90 km/h a 140 km/h, tutto ciò grazie ai lavori di adeguamento della linea F.E.R. fatti pochi anni or sono, ma non si è rilevato su questa linea. quell'aumento di treni soprattutto merci previsto nei collegamenti Mantova - Porto di Ravenna.
- Il tracciato della bretella attraversa un'area di grande fragilità idraulica, dove l'opera dell'uomo, nel corso di 3.500 anni, dal tardo neolitico ad oggi, ha portato all'attuale assetto con terreni ben regimati dalle acque e con un franco di coltivazione valido. Questo lavoro, come tutti gli interventi di bonifica, non è mai ultimato e deve essere costantemente mantenuto ed adeguato ai mutamenti del territorio, quali subsidenza, terremoti e bradisismi

ed incaute opere dell'uomo; in una situazione analoga, un esempio classico è stato l'intervento di pochi anni or sono nei Regi Lagni in provincia Caserta dove un'impermeabilizzazione delle sponde ha creato enormi problemi di drenaggio alla campagna. Nel tratto della bretella in comune di Sant'Agostino, compreso tra via Quattro Torri e la chiesa dei Mosti, la porzione di terreno ove è prevista la nuova strada è compresa, in parte, tra il canalino di Cento e il Cavo Napoleonico, e in questa stretta fascia di campagna esistono altri due canali, Chiodarolo ed Angelino, chiaro segno di un delicato regime idraulico che difficilmente può accogliere profonde modifiche come un'autostrada o una nuova viabilità primaria che comporta una superficie impermeabilizzata di vari ettari con conseguente enorme aumento della velocità di corrivazione dell'acqua meteorica e con più difficoltoso deflusso sotterraneo verso il canalino di Cento, che è l'asta drenante ed adduttrice di tutto il comprensorio, difficoltà dovuta alla maggiore costipazione del suolo derivante dalle esigenze costruttive della strada, inoltre viene stravolta tutta la rete scolante delle aziende agricole esistenti che la mantengono sempre efficiente e che deve essere sempre in tali condizioni; tenuto conto anche della doppia funzione drenante ed irrigua. Questo sistema idraulico dell'area risulta inserito in una zona a rischio di esondazione collocata all'interno di AREA D'INONDAZIONE PER PIENA CATASTROFICA (FASCIA C) normata dall'articolo 31 del PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ferrara, e pertanto, laddove è previsto dal Legislatore la puntuale programmazione per perseguire il livello di sicurezza delle popolazioni e delle aree Tutelate, si determina con l'inserimento della nuova opera un grave rischio e una sostanziale sottovalutazione di progettazione) il delicato equilibrio di tutta l'area compresa fra Cavo Napoleonico e Panaro è dimostrato dai numerosi consorzi volontari esistenti o che tali erano fino a pochi anni fa, per la gestione delle acque di scolo, quali il Consorzio Campodoso in destra Panaro in comune di Finale Emilia e Consorzio Canale di Cento che è sempre stato gestito dai coltivatori e che, ope legis, è passato prima ai Comuni, negli anni '60, e poi agli attuali Consorzi di Bonifica. I recenti tragici avvenimenti accaduti in Liguria, in Sicilia e in Sardegna devono essere da monito per evitare il ripetersi di lavori che risultano poi fortemente dannosi per l'ambiente, non è solo un problema di case costruite in luoghi non adatti, ma anche di strade che possono soffocare il naturale deflusso delle acque o aree impermeabilizzate che aumentano troppo velocemente l'acqua da scolare, gli strumenti urbanistici vigenti classificano questa area, che può essere un'altra sacca senza vie d'uscita per l'acqua poiché risulta arginata ad est dal Cavo Napoleonico, a nord dalla provinciale per

Finale Emilia, ad ovest dalla progettata bretella, come a grave rischio idrologica ed esondazione. L'Ente che ha progettato la bretella stradale dovrebbe avere acquisito anche il parere degli attuali Consorzi di Bonifica competenti per territorio e di allegarlo.

- L'importanza storica di tutta l'area compresa fra il vecchio alveo del Reno quando sfociava in Po e il Panaro è enorme sia dal punto di vista storico, come già accennato in premessa ed anche naturalistico poiché sono presenti specchi d'acqua (maceri) oggi colonizzati da avifauna che qui si riproduce indisturbata.
- Dalla cartografia non so evince come viene mantenuto il transito nella via Ponte Trevisani nel punto del progettato attraversamento della stessa, vi sono proprietà che svolgono attività agricola e commerciale che di fatto rimarrebbero isolate, non solo ma le aziende agricole presenti si troverebbero ad avere il centro aziendale separato dai terreni e non si capisce come sia raggiungibile
- Alla luce di quanto sopra esposto si chiede di rendere noto il parere al tracciato della bretella Cento-Bondeno della Soprintendenza competente dell' Emilia Romagna. Alla quale, qualora l'Ente che propone l'opera non lo abbia richiesto, si rivolgeranno gli estensori delle presenti osservazioni.

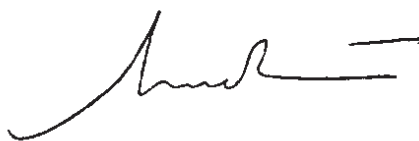
Si auspica l'accoglimento di quanto sopra esposto e si invita il competente Ministero a riesaminare il progetto di A.R.C. considerando anche le osservazioni addotte e valutando se non sia il caso di optare per una soluzione diversa.

Calderara 23-12-2013

Dr. Agr. Luigi Donini

(Accademico presso l'Accademia Nazionale dell'Agricoltura, già consulente dell'Università di Bologna, già vicepresidente dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della provincia di Bologna)

Via Valli 1 – 40012 Calderara di Reno (BO)



Panella Monica

Da: Per conto di: l.donini@epap.conafpec.it [posta-certificata@sicurezzapostale.it]
Inviato: martedì 24 dicembre 2013 12:49
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: 051723644@iol.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: osservazioni via ARC
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (65,8 KB)
Firmato da: posta-certificata@sicurezzapostale.it

Messaggio di posta certificata

Il giorno 24/12/2013 alle ore 12:49:02 (+0100)

il messaggio "osservazioni via ARC"

è stato inviato da "l.donini@epap.conafpec.it"

indirizzato a:

051723644@iol.it

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: opec228.20131224124901.16076.02.1.210@sicurezzapostale.it