

# Osservazioni al progetto preliminare di “Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona-Mantova”

redazione a cura di:

Prof. Antonio Bodini

Dipartimento di scienze Ambientali

Università di Parma

## Compatibilità con i piani paesaggistici, territoriali e urbanistici

1. Nel documento allegato al progetto preliminare si afferma che “emerge una sostanziale compatibilità dell’opera con lo strumento urbanistico sovracomunale”. Tuttavia nella relazione medesima vengono messi in luce diversi elementi di incompatibilità quali l’interferenza del tracciato con quello della Via Postumia, con alcuni corsi d’acqua sottoposti a tutela (Cavo Delmona, Dugale Delmona Tagliata), con percorsi di fruizione paesistico-ambientale, nonché con ambiti di interesse ambientale. Non risulta peraltro motivata l’affermazione secondo cui entrambi i tracciati autostradali si relazionano in modo adeguato con le strategie di valorizzazione e di salvaguardia delle risorse fisico-naturali previste dal PTCP.

2. Mancano elementi di analisi circa la compatibilità del progetto con gli strumenti di programmazione dei Parchi (Piano del Parco) e con la normativa che regola le riserve naturali e i siti di importanza comunitaria. Nel caso tali strumenti non fossero disponibili gli estensori della relazione avrebbero dovuto farne cenno.

## Elementi preliminari di studio di impatto ambientale

### B. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

1. Per quanto riguarda gli elementi costitutivi del paesaggio gli estensori del progetto dichiarano di avere strutturato la relazione usando come riferimento lo schema logico assunto dalla L.R. 18/97 e in particolare delle schede guida da utilizzare per la valutazione dei progetti per quanto attiene le valenze paesaggistiche. Nel seguito della relazione, tuttavia, non sono evidenziati gli elementi di criticità dovuti alla interazione tra progetto e gli elementi costitutivi del paesaggio, ma solo una descrizione di questi ultimi.

2. Nel paragrafo dedicato agli elementi idro-geomorfologici si pone l’accento sul fatto che tra le misure di mitigazione ambientale a riguardo della riserva naturale “Le Bine” è prevista la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale. Ora sarebbe importante specificare se trattasi di una misura di mitigazione oppure di una misura di compensazione. Nel primo caso sarebbe opportuno spiegare che tipo di danno ambientale provocato dal progetto il percorso ciclo-pedonale andrebbe a mitigare. Nel secondo caso bisognerebbe specificare a quale titolo è sancita la compensazione.

3. Le caratterizzazioni paesaggistiche sono di competenza del quadro di riferimento ambientale piuttosto che di quello progettuale nel quale, invece, sono inserite. Ancora una volta si sottolinea che per gli i sistemi ambientali interessati al

progetto un SIA dovrebbe illustrare le criticità degli equilibri esistenti e la loro modifica in relazione alle azioni di progetto.

### C. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

1. Interventi quali il trattamento delle acque di prima pioggia, il contenimento del rumore e delle polveri sono da ascrivere al quadro di riferimento progettuale e non a quello ambientale.

2. Il capitolo riguardante il trattamento delle acque di prima pioggia si basa su una vasta raccolta di riferimenti legislativi e sulla descrizione delle possibili soluzioni tecniche. Tuttavia in un quadro di riferimento ambientale devono essere documentati i livelli di qualità dell'ambiente idrico nel quale si andrebbero potenzialmente a scaricare le acque, evidenziando, inoltre, le variazioni di questi livelli di qualità. Non sembra essere stata predisposta una analisi di questo tipo, ancorché richiesta dalla normativa VIA. Nell'elenco degli elaborati è indicata la presenza di una carta della qualità delle acque, ma non pare che questa informazione sia stata utilizzata secondo le indicazioni espresse sopra.

3. Anche per il paragrafo dedicato alle misure di contenimento del rumore si applicano le considerazioni svolte al punto precedente. In buona sostanza, viene descritta la metodologia impiegata per le simulazioni e si fanno alcune ipotesi generiche sui flussi di traffico da considerare. Manca la parte relativa ai livelli di qualità attualmente esistenti, nonché un riassunto dei risultati della simulazione che permetta di definire le modifiche indotte dall'opera e verificarne la compatibilità con gli standard esistenti. La relazione tecnica facente parte della documentazione territoriale e ambientale (Inquinamento acustico) potrebbe venire in aiuto ma, a parte considerazioni sulla metodologia di indagine acustica e sul vuoto normativo riguardante i livelli sonori in corrispondenza delle fasce di rispetto stradali e autostradali, il resto della relazione propone al lettore una serie di schede tecniche e di mappe dalle quali non è possibile trarre indicazioni circa lo stato attuale e la possibile evoluzione dei livelli di qualità. Questo anche perché la gran parte della documentazione è redatta in lingua tedesca, fatto, questo, da stigmatizzare. Una relazione contenente un'analisi critica dei risultati della simulazione finalizzato a quanto stabilito dalla norma tecnica sugli studi di VIA avrebbe dovuto essere presentata, anche trattandosi di progetto preliminare.

4. Il problema dell'abbattimento delle polveri è affrontato solo attraverso una lista di specie vegetali atte a costituire le siepi necessarie allo scopo. In questo contesto andrebbe specificato in base a quali criteri si dovrebbero allestire le siepi, che tipo di valenza ecologica e di efficacia in rapporto agli obiettivi di abbattimento esse potrebbero avere, l'eventuale valore naturalistico, ecc. Niente di tutto ciò è stato preso in esame e descritto.

5. Il paragrafo riguardante gli interventi su canali e rogge merita di essere considerato per le questioni legate alla riprogettazione delle caratteristiche di alvei di corsi d'acqua e la creazione di zone umide da utilizzare anche in funzione depurativa nei confronti delle acque di prima pioggia. Gli interventi in alveo sarebbero, secondo gli estensori del progetto, finalizzati a una più naturale configurazione, ma non è specificato che cosa si intenda con questo termine né attraverso quale intervento si intenda perseguire questo obiettivi. In ragione del rischio associato agli interventi in alveo si sottolinea che in sede progettuale dovrebbero essere esplicitati in modo chiaro e informativo gli elementi di questa riprogettazione. La stessa cosa dicasi per la creazione di aree umide finalizzate alla fitodepurazione. Non viene elencato alcun criterio ecologico di progettazione per questa aree, il che lascia aperta qualsiasi ipotesi. E' vero che si tratta di un progetto preliminare, tuttavia alcuni elementi di progettazione avrebbero potuto essere inclusi, come del resto è stato fatto per le opere tipicamente ingegneristiche, quali i sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia.

6. Il quadro di riferimento ambientale non tiene conto di tutte le componenti e fattori ambientali interessati dalla realizzazione del progetto (es. nulla è stato detto a riguardo degli ecosistemi). A questo riguardo la relazione sullo stato e recettività dell'ambiente non permette di aggiungere informazioni significative, trattandosi di una semplice

descrizione degli elementi territoriali, senza alcuno sforzo teso ad evidenziarne gli aspetti di criticità in relazione al progetto.

### Consumo energetico

1 In questo documento si afferma che il progetto non sarà causa diretta di incremento di traffico veicolare in quanto la nuova autostrada viene prevista come adeguamento della rete viaria a fronte di situazioni oggettive di congestione già esistenti. L'eventuale incremento del traffico è visto come risultato della pianificazione globale, nazionale ed europea della mobilità. Questo punto di vista desta perplessità in quanto dettato da una visione unidirezionale dei fenomeni causa-effetto, che spesso non trova riscontro nelle dinamiche umane, soprattutto quelle che coinvolgono sistemi complessi di gestione. Così capita che la presenza di una offerta (nuovo percorso autostradale) generi ulteriore domanda (più traffico circolante). Le politiche di pianificazione, a questo riguardo, agiscono certamente da elemento trainante ma il legislatore che le concepisce spesso tiene conto dei trend di sviluppo e vi si adegua. In altre parole quale sarebbe la convenienza a sviluppare il trasporto merci su rotaia una volta che saranno realizzate nuove autostrade? Ecco allora che le politiche di sviluppo dovranno per forza di cose adeguarsi alla presenza di nuove infrastrutture stradali e perpetuare il circolo vizioso di causa ed effetto che viene spesso sottaciuto nella stesura di progetti come quello in esame.

### Analisi della domanda e dell'offerta con le proposte di intervento

1. Allo scopo di valutare il traffico che graverà in futuro sulla nuova infrastruttura è stata stimata la crescita della domanda espandendo al futuro la matrice origine-destinazione secondo varie ipotesi. A tal fine è stata anche realizzata una ricerca comparativa basata su altri studi per stimare l'evoluzione della domanda di trasporto lungo il corridoio Cremona-Mantova. La relazione riporta i risultati degli studi analizzati ma non spiega come questi siano stati analizzati per estrapolare le stime di crescita date all'inizio del paragrafo 3.2.10. e relative alla crescita della Cremona-Mantova.

2. Il paragrafo 4.2 esordisce con la frase "Le matrici, attuali e future, sono state stimate e validate sui valori dei flussi di traffico nell'ora di punta (cfr. precedenti cap.2 e3)...". Non si capisce, rileggendo i capitoli precedenti, a quali valori si faccia riferimento, dato che nel documento si fa un generico cenno a "indagini effettuate ad hoc sul territorio, integrate con stime derivanti da conteggi di traffico rilevati appositamente per la caratterizzazione del traffico nella zona di studio e da conteggi di traffico disponibili attraverso database esistenti".

3. Non è chiaro il percorso logico che ispira l'uso del modello di simulazione, in particolare per quanto riguarda la generazione della matrice origine destinazione a partire da ipotesi sulle relazioni O/D che potrebbero generare i flussi di traffico rilevati. L'assegnazione dei singoli conteggi alle possibili relazioni O/D, certamente da eseguire attraverso l'uso del modello Meplan per la dimensione dell'area di studio e il numero di percorsi possibili, poteva essere descritta in dettaglio per qualche esempio opportunamente selezionato. In tal modo si sarebbe chiarita la logica su cui è impostato il calcolo di simulazione. Alla luce di ciò risultano poco chiari i risultati della simulazione stessa (anche in ragione della scarsa qualità delle Figure) e difficilmente verificabili le considerazioni di sintesi.

4. Secondo gli estensori del progetto l'analisi costi-benefici si pone l'obiettivo di fornire una misurazione sintetica dell'impatto di un progetto sulla collettività per quanto concerne quegli obiettivi sociali che si prestano a misurazioni monetarie. In accordo con ciò sembra di capire che i 400 Milioni di Euro di benefici netti siano a vantaggio della collettività, cosa che rimane piuttosto nebulosa. In una analisi di questo tipo, per i soli aspetti monetizzabili, sarebbe

bene dettagliare come si ripartiscono i benefici tra i diversi attori coinvolti o interessati al progetto, onde evitare di confondere i beneficiari con coloro sui quali vengono scaricati i costi ambientali.

#### Inquinamento atmosferico

1. A commento della analisi dei risultati sulle concentrazioni di NOx si afferma: ‘Più vicino all’obiettivo di qualità è invece la stazione (di monitoraggio, n.d.r.) di Piadena, in cui negli ultimi anni la media delle concentrazioni si è attestata solo poco al di sopra del limite di 30 µgr m<sup>-3</sup>’. La tabella dei valori di concentrazione mostra che questo piccolo scostamento è pari, nel caso migliore, ad un incremento del 30% del valore limite. La definizione ‘poco al di sopra’ sembra quindi fuori luogo.

2. Per le polveri sottili mancano dati relativi alla stazione di Piadena, l’unica rilevante ai fini di una valutazione della qualità dell’aria in relazione al progetto. Tuttavia di recente ARPA Cremona ha condotto una indagine sui livelli di PTS in prossimità di Piadena, rilevando concentrazioni spesso superiori alla soglia di attenzione. Gli estensori del progetto avrebbero potuto integrare i dati presentati con queste nuove acquisizioni.

3. Anche per l’Ozono non sono presentati dati relativi alla stazione di Piadena.

4. Nella relazione non sono dati elementi sufficienti per stabilire l’attendibilità delle stime di traffico relativamente allo scandio futuro, e, di conseguenza, risulta arduo fare delle considerazioni sulle emissioni collegate a queste stime. Va segnalata una anomalia nella Tabella 6.2: per i tragitti facenti capo alla SS10 le colonne dei veicoli leggeri e del TGM sembrano essere scambiate.