



Bologna, 15/05/2020

Protocollo: vedi segnatura.XML

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa della
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

Premesso che

il presidente della Giunta regionale, Stefano Bonaccini, presentando nel novembre scorso, in sede di Patto per il lavoro, il progetto definitivo dell'Autostrada regionale Cispadana ha annunciato la realizzazione di una nuova analisi costi-benefici prima di cantierarla;

il progetto di autostrada Cispadana rientrava originariamente, inizio anni 2000, in un disegno di infrastrutture autostradali, Orte-Mestre, Ravenna-La Spezia, da tempo abbandonato a causa delle ingenti risorse richieste e della insostenibilità ambientale;

il tratto attualmente previsto - dal raccordo con l'autostrada A22 del Brennero nel Comune di Reggiolo fino al comune di Ferrara, più precisamente alla barriera di Ferrara Sud della A13 Bologna-Padova - avrebbe la funzione di collegare il ricco tessuto di aziende presente nella bassa modenese e nel ferrarese con l'autostrada del Brennero, e correrebbe parallelo a diversi tratti di strade a scorrimento veloce già presenti sul territorio (per circa 20 km su un totale di 67 km).

Considerato che

a seguito di precise scelte politiche di Svizzera e Austria che presidiano il passaggio attraverso le Alpi, ormai da oltre 20 anni è in atto lo spostamento del traffico merci diretto verso il nord Europa dalla gomma al ferro;

la stessa Regione Emilia-Romagna ha annunciato in questi giorni investimenti a favore del progetto di potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Ferrara e Rimini, anche nell'ottica di creare un corridoio merci dal porto di Ravenna alla direttrice del Brennero;

i territori interessati dal progetto - bassa modenese, ferrarese, ma anche bassa reggiana e parmense - come testimoniato nelle dichiarazioni di numerosi sindaci necessitano di nuovi collegamenti che facilitino la mobilità locale, mobilità locale che difficilmente può trovare risposta nella nuova autostrada Cispadana con 3-4 accessi e pensata per le lunghe percorrenze;

la realizzazione di un tracciato stradale a scorrimento veloce, in parte già esistente, ottenuto collegando i tratti oggi mancanti, permetterebbe di costruire una via di comunicazione al servizio delle comunità, rispondendo alle esigenze del traffico locale e limitando al contempo sia l'impatto ambientale sia il peso economico dell'opera;

nel tratto tra Ferrara e Reggiolo, rispetto ai 67 km previsti dalla nuova autostrada, sono già presenti 5 km della tangenziale di Finale Emilia, con annesso ponte sul Panaro, più 15 km di strada a scorrimento veloce da Sant'Agostino a Ferrara; mentre nella tratta Reggiolo-Parma, non prevista dal progetto attuale, su un totale di circa 34 km sono già presenti strade a scorrimento veloce per 18 km circa tra Guastalla e Brescello, e per 4 km nella tangenziale di Reggiolo.

Considerato infine che

l'analisi costi-benefici è, per legge, parte integrante dello Studio di Impatto Ambientale della procedura di VIA, dal quale non può prescindere, pur essendo un elaborato a sé stante.



Interroga la Giunta per sapere

- se sia stata avviata l'analisi costi-benefici, e, in caso affermativo, quale soggetto sia stato incaricato di svolgerla;
- quale rapporto essa abbia con la precedente analisi costi-benefici già contenuta nello Studio di Impatto Ambientale, sul quale la Giunta Regionale si è già espressa nella seduta del 15 maggio 2017 (parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo alla variante del progetto di autostrada cispadana, richiesta dalla delibera del Consiglio dei Ministri del 24/11/2016);
- se essa coinvolga opportunamente anche gli aspetti complessivi trattati nello Studio d'impatto ambientale;
- se sia previsto il coinvolgimento della struttura interna della Regione deputata alla VIA e alla VAS (Servizio VIPSA);
- se tale analisi costi benefici prenda in considerazione in termini comparativi un moderno tracciato alternativo che si potrebbe realizzare collegando i tratti a scorrimento veloce già esistenti.

La consigliera

Silvia Zamboni

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni