

**Spett.le**

- **Regione Veneto** – Unità Complessa  
Valutazione di Impatto Ambientale  
Calle Priuli Cannaregio, 99  
**30121 Venezia**
  
- **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale Via C. Colombo 44  
**00147 Roma**
  
- **Ministero per i Beni e per le Attività Culturali** – Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio e l’arte e l’architettura contemporanea  
Via di San Michele 22  
**00153 Roma**

**AUTOSTRADA NOGARA – MARE**  
**Osservazioni del Comitato “Pontecchio Pulita”**  
**con note alla lettura del progetto preliminare**  
**e dello Studio di impatto ambientale**

**Io sottoscritto Fabio Occhiali abitante a Pontecchio Polesine in via Marconi n° 977/3, in qualità di Presidente del Comitato “Pontecchio Pulita” presento la seguente memoria**

**PREMESSO CHE**

- Il nostro comitato, costituitosi il 02.04.2008, ha preso in esame tutta la documentazione in termini di elaborati grafici e allegati. In pochissimi giorni sono state raccolte oltre 250 firme di cittadini contrari alla realizzazione dell’opera così come è stata presentata in progetto.

- In data 04.04.2008 l’Amministrazione Comunale di Pontecchio Polesine ha indetto una assemblea pubblica per informare la cittadinanza delle problematiche inerenti alla realizzazione del tracciato autostradale. A tale assemblea hanno partecipato circa 300 persone. Dopo la presentazione dell’opera da parte delle autorità comunali si è aperta la discussione tra i presenti. Gran parte degli intervenuti hanno espresso la loro contrarietà alla realizzazione dell’opera, così come risulta dal progetto e non si è registrato nessun intervento in favore.

A nome del comitato espongo, quindi, le seguenti osservazioni in merito al progetto preliminare della autostrada Nogara- mare:

- il tracciato autostradale non è giustificato nè dall’attuale volume di traffico nè da un suo prevedibile aumento, una volta ultimata l’opera;
- i volumi di traffico, ipotizzati dai proponenti, pari a 27.000 transiti giornalieri per il 2013 è del tutto sovrastimato;
- considerati i volumi di traffico attuali e quelli oggettivamente prevedibili, una soluzione alternativa all’autostrada sarebbe quella di collegare l’attuale Transpolesana con la Statale Eridania opportunamente sistemata e riqualificata;

- a coloro che fanno osservare che nessuna amministrazione pubblica si fa carico di finanziare una tale alternativa si risponde che anche l'autostrada non potrà prescindere da un intervento pubblico essendo prevista la sua realizzazione come project-financing ( non è un caso che il Presidente Galan nel corso del 2007 abbia invitato il Governo ad inserire in finanziaria €. 500.000.000 e di sobbarcarsi l'onere di ulteriori €. 50.000.000, a carico della Regione Veneto, per la realizzazione dell'opera in oggetto );
- se si devono, comunque, investire fondi pubblici è bene impiegarli per opere che realizzino lo stesso scopo con nessun impatto ambientale e senza stravolgere l'esistenza di intere comunità;
- il tratto Rovigo-Adria, da realizzarsi ex novo, è progettato in rilievo sul piano campagna mediamente di circa 3 metri. Si pensi solo al reperimento di materiali inerti per la realizzazione di un simile "argine" che si snoderà per una lunghezza di circa 30 Km., al problema dell'attraversamento di un numero consistente di fondi agricoli e il loro smembramento, al problema di tutte le abitazioni prossime al tracciato e alla loro svalutazione economica totalmente in capo ai proprietari, alla devastante presenza dell'autostrada per un numero non irrilevante di residenti che si vedono sconvolgere il loro habitat naturale; alla previsione di un numero consistente di caselli che comporteranno innumerevoli problemi di adeguamento della viabilità esistente, infine altri interventi complementari in un'area densamente abitata;
- l'attraversamento dell'autostrada nel Comune di Pontecchio Polesine ( così come posizionato nel progetto preliminare ) comporta la divisione a metà del territorio compromettendo qualunque espansione edilizia futura. Si rifletta sul dato che, da circa 20 anni, la politica di detta comunità è tutta improntata alla realizzazione di condizioni abitative di qualità e non è un caso che nell'arco di questo periodo si sia registrato un aumento della popolazione residente di circa 800 persone. L'autostrada metterà drasticamente la parola "fine" a tale esperienza e di colpo abbasserà la qualità dell'"abitare" di tutta la comunità locale;
- la previsione, poi, del casello autostradale ( a soli 2 Km. da quello di Rovigo Sud ) andrà a congestionare e a stravolgere la viabilità esistente già problematica di suo;
- i tempi concessi ( 30 giorni ) per le osservazioni al progetto preliminare non consentono assolutamente di informare e coinvolgere le comunità locali le quali, in larga misura, ancor oggi non sono consapevoli dell'impatto devastante di tale opera.

#### Tutto ciò premesso

si chiede di interrompere la tempistica dell'iter del progetto, onde permettere alle amministrazioni comunali, interessate all'opera, di informare le loro popolazioni nel modo più completo e consapevole visto e considerato che, là dove ciò è stato fatto, la contrarietà al progetto è stata pressoché totale.

**Sono a presentare le seguenti note:**

**NB: per maggior chiarezza sono stati riportati i riferimenti ai capitoli che compongono il documento "Progetto Preliminare – Studio di Impatto Ambientale – sintesi non tecnica aggiornamento gennaio 2008"**

#### **1.2 introduzione**

“L’autostrada Nogara-Mare dunque, è finalizzata a recuperare il gap infrastrutturale del Veneto, in questo caso potenziando in maniera consistente l’asse mediopadano e transpolesano, come complementare anche all’autostrada A4 e visto nel contesto più generale della realizzazione del Corridoio Europeo V.”

1. l’autostrada è isolata
2. l’autostrada Nogara-Mare è ritenuta un’alternativa valida all’A4 che risulta attualmente congestionata
3. l’autostrada parte da Nogara e non da Mantova, costringendo il traffico proveniente da A4 e da A22 a intasare strade ordinarie e eventuali raccordi con tali nodi, in quanto manca il tratto autostradale di collegamento tra Mantova (uscita dell’autostrada A4) e Nogara (inizio autostrada Nogara-Mare)
4. arriva a Adria → collegamento con E55 non garantito per progetto bloccato
5. drenaggio traffico da A4
  - → aumenta l’inquinamento in una zona con condizioni meteo particolari: scarsa ventilazione, alta umidità atmosferica,
  - → potenziamento asse infrastrutturale Medio padano con strade invece che con ferrovie
    - → stimola diffusione trasporto su gomma (aumenta congestione rete) invece che passaggio a rotaia (vero drenaggio alternativo)
    - → corridoio V è ferroviario non stradale

### **1.3 l’area della Nogara-Mare**

1. le Valli Grandi Veronesi, il Polesine ed il Delta del Po sono grandi spazi aperti (ultimi della pianura veneta) → i caselli portando urbanizzazione, sconvolgeranno tale area e la porteranno nel tempo alla scomparsa
2. area archeologica di notevole interesse
3. corti rurali

## **2.1 IL PROGETTO NEL CONTESTO DELLE MODIFICAZIONI TERRITORIALI**

### **2.1.1. il quadro comunitario**

- Paragrafo 6: “queste infrastrutture assorbono il 40% del traffico merci stradale e più della metà del traffico merci ferroviario” → in europa il 50% del traffico merci è su rotaia;
- Paragrafo 8: “l’aumento di mobilità sia di persone che di merci determinata da questi scenari, non potrà essere assorbito dalle attuali infrastrutture di trasporto della regione” → nel veneto il trasporto merci è prevalentemente (44%) su strada ,(8% rotaia; 41% acqua breve; 4% vie navigabili)
- Paragrafo 13: “esiste uno studio finanziato dalla Unione Europea, che attribuisce carattere plurimodale (acqua ferro) al corridoio stesso”, palese contraddizione: casomai nelle nostre aree sarebbe opportuno incentivare il trasporto acqua ferro, qui non si fa intermodalità ma si propongono ancora strade; → rete ferroviaria locale esistente da ammodernare e potenziare CR-MN-PD e RO-VR, rete fluviale sfruttabile in Polesine e Delta del Po

## 2.3 LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

### 2.3.1. contesto regionale del Veneto

- “la riduzione dell’attuale squilibrio modale” → l’autostrada lo aumenta

### 2.3.2. il piano territoriale regionale di coordinamento del veneto (P.T.R.C.)

- “deve essere assunta come elemento che lascia un segno permanente sul territorio, che è in grado di ridisegnare uno spazio o cambiare e/o rovinare un paesaggio; tali trasformazioni territoriali divengono così l’occasione per sviluppare progetti che richiedono una elevata qualità architettonica oltre che una ricerca di nuove forme da inserire in modo armonico nel paesaggio.” → l’autostrada in rilevato non è certo una struttura in armonia con il paesaggio, tanto più nel territorio di Pontecchio Polesine dove addirittura attraversa il centro abitato, in linea d’aria a meno di seicento metri dal campanile della chiesa; sicuramente l’impatto ambientale per questo comune è catastrofico sotto tutti i punti di vista.

### 2.3.4. il piano regionale dei trasporti

- “l’accessibilità territoriale rappresenta una delle variabili chiave nel determinare il futuro sviluppo del territorio” → per fare ciò è necessario collegare l’autostrada con la viabilità locale: questo si traduce nella necessità di costruire nuove bretelle e raccordarle con i numerosissimi caselli presenti in questa autostrada. Caselli = nuove bretelle = notevole impatto ambientale.
- “il passaggio dei tre corridoi europei (CORRIDOIO 1, CORRIDOIO V, CORRIDOIO DEI 2 MARI) nel territorio Veneto... indispensabile che lo sviluppo dei suddetti assi sia accompagnato dalla realizzazione di infrastrutture complementari..” → purtroppo, nonostante l’analisi critica verso la non diversificazione del trasporto, si indirizzano e sviluppano solo le infrastrutture per la gomma; celato nel “plurale” di “infrastrutture complementari” c’è proprio la tangibile sensazione che questa autostrada rappresenti la punta di un iceberg che man mano che emerge, ci riveli il reale disegno e cioè la costruzione di tutta una serie di strade di collegamento autostrada-centri abitati: cementificazione delle nostre aree rurali.
- “l’aggiornamento dell’asse Transpolesano nella direttrice Cremona – Mantova – Legnago – Rovigo, fino all’allacciamento con la Nuova Romea” → NON E’ GARANTITO! Il progetto della nuova Romea è bloccato.

### 2.3.5. il programma regionale di sviluppo (P.R.S.)

- “esigenza di costruire un sistema di trasporto più equilibrato in termini modali, in modo da poter consentire il perseguimento di uno sviluppo regionale sostenibile.” → se l’equilibrio è rappresentato da questo eco-mostro... si richiama l’attenzione sul fatto che i nostri “vicini” europei investono sul trasporto ferroviario e fluviale, sistemi ben più equilibrati in termini modali, rispetto a quello su gomma.

### 2.4.3. il documento preliminare al P.T.C.P. della Provincia di Rovigo

- “...a completamento del quadro infrastrutturale, sono stati delineati gli obiettivi e le strategie future”
  1. “collegamento Cremona – mare” → il progetto in realtà parte da Nogara e si ferma ad Adria

2. “la Orte-Mestre” → è sospesa e quindi anche il collegamento
3. “..opere di connessione ai paesi” → per la 434 è meglio lasciare gli accessi attuali attorno ai quali si è sviluppato il territorio piuttosto che lavorare con controstrade e caselli. Niente barriere ma sistemi di rilevamento automatico agli accessi esistenti (no riduzione) : meno dispendioso, meno disturbante per cittadini e imprese e i centri abitati.
4. “la realizzazione delle opere di connessione viaria atte alla risoluzione dei problemi connessi con l’attraversamento dei centri urbani” → per il Comune di Pontecchio ironicamente, ammesso che sia possibile ironizzare, potremmo dire che questi problemi non ci sono, visto che l’autostrada passa direttamente per il centro urbano ed è previsto anche un casello in centro urbano!

### 2.9.3. i flussi di trasporto delle merci

- “D’altra parte il gap infrastrutturale che sconta l’area attraversata dall’Autostrada Nogara-mare....rappresenta un vincolo allo sviluppo economico..” → molteplici possibilità al posto dell’autostrada: variante sr10, ferrovie, completamento 434.

### 2.9.5. gli scenari di riferimento

- “...effettuare la stima delle variazioni di accessibilità...” → questa stima è soggettiva da parte dei progettisti dell’autostrada, sarebbe sufficiente il completamento 434 e variante sr10 + ferrovie + piccolo cabotaggio

### 2.10.4.1. traffico deviato “D”

- “costi benefici - analisi del traffico” → viene considerato il traffico di incentivazione (ombra) **ma non il disincentivato** dovuto al pedaggiamento della 434 e riduzione del numero e disposizione degli accessi.
- “per rispettare tale aspetto il traffico d’incentivazione....va considerato come traffico “ombra” e rappresenta un mancato guadagno a causa delle modeste relazioni viarie esistenti” → si conferma che le modeste condizioni viarie esistenti costituiscono incentivazione, perciò un miglioramento e un adeguamento della viabilità esistente sarebbe sufficiente a coprire le esigenze.

## 3 LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

### 3.3.1. il tracciato principale

- “Il tratto in sovrapposizione all’attuale SS 434 Transpolesana.....per la modifica da sistema libero a sistema chiuso a pedaggio”. La nostra osservazione propone il sistema di pedaggiamento dinamico e selettivo che lasci gli stessi accessi che attualmente la Transpolesana presenta. Questo permetterebbe:
  1. di non avere caselli che creano urbanizzazione e quindi consumo di territorio
  2. di disporre di barriere elettroniche di rilevamento agli accessi, con risparmio di 22 km di controstrade di collegamento: il non utilizzo di caselli ma di sistemi alternativi non richiede la necessità di ricucitura del territorio nè di interconnettere la viabilità locale con l’Autostrada

- “Nel tratto da Rovigo ad Adria”: si dice che le scelte progettuali nella definizione del tracciato abbiano tenuto presente le necessità e le caratteristiche del territorio per il rispetto dei centri abitati che vengono toccati, quali Pontecchio, Gavello, Adria etc.. Ciò non vale certo per Pontecchio Polesine, il cui centro abitato viene diviso a metà dal tracciato e ne vengono sconvolti i lineamenti. Il tracciato dell’autostrada dista nemmeno 1 Km dal Municipio, situato al centro del paese, e 853 metri dalla fine del centro abitato!!!

Nel paragrafo 4.9.2 del documento, “**dal Km 60 al Km 66**” si dice “Tra le progressive Km 63+000 e Km 64+000, il tracciato prosegue a sud dell’abitato di Pontecchio Polesine, sviluppandosi in direzione est su terreni agricoli disabitati fino al confine con il comune di Crespino”.

L’Affermazione è assolutamente falsa perché:

1. **IL TRACCIATO SI TROVA ALL’INTERNO DEL CENTRO ABITATO DI PONTECCHIO POLESINE** come sopra già detto!!!
2. **NON E’ VERO CHE A EST DI PONTECCHIO POLESINE LA ZONA E’ DISABITATA**

- **PESANTE RILEVATO:**

nel tratto nuovo Rovigo-Adria, data la conformazione del territorio (numerosi canali, scoli e l’intreccio di strade di viabilità ordinaria), anche se non esplicitamente dichiarato nel documento, sarà necessario un rilevato marcato e costante per sostenere e compattare il tracciato: la previsione del rilevato con quote che si attestano sui 3,5 metri, richiede l’apporto di materiali inerti, oggi in via di esaurimento e la loro compattazione con macchinari le cui vibrazioni si propagano in piano, anche oltre un raggio di cinquecento metri. Questo a sottolineare l’enorme danno per le numerose abitazioni che insistono su questo tratto; una realtà di questo genere stride con la normativa che prevede un indennizzo limitatamente alla fascia dei 60 metri di zona di rispetto dell’autostrada.

Al capitolo 3.5.3 del documento, si ammette “*un forte sbilancio a favore del materiale da approvvigionare per rilevati, calcestruzzi, estratti bitumati*” e si sottolinea la particolare carenza di disponibilità della zona di Padova e Rovigo. Dubbiosa è la fattibilità della reperibilità dei materiali necessari, da altre zone, viste le innumerevoli opere viarie in corso o di prossima realizzazione (passante di Mestre, completamento A22, Romea Commerciale). Il nostro dubbio trova conferma dalla logica delle conclusioni al capitolo 3.5.4.2 in cui si afferma che “in caso di carenza al momento della fase autorizzativa definitiva, sarà richiesta alla Regione l’apertura di cave di prestito”. Quali saranno i materiali disponibili che verranno utilizzati?

- **VIADOTTI:**

Le preoccupazioni derivanti dalla enormità del danno che verrà arrecato al territorio e ai suoi abitanti, sono relative anche alla costruzione dei viadotti.

Pontecchio Polesine: in centro abitato è previsto un viadotto, sopra alla Sp5, di 386 metri che è preceduto da altri due viadotti, il primo sul Canalbianco di 860 metri, il secondo sul Collettore Padano di 125 metri, il tutto in un percorso di 2700 metri. L’esecuzione dei lavori per la costruzione dei piloni reggenti, che in centro abitato di Pontecchio Polesine raggiungeranno quota 8,5 metri di altezza, richiederà

- a. scavi, costruzione di platee, rumori dei cantieri, il tutto veramente sconvolgente per gli abitanti che risiedono a pochi metri di distanza.
- b. il pompaggio di acqua di affioro, visto che il terreno si trova a circa 6 Km dal fiume Po, e mediamente a circa 500 metri dal Collettore Padano e dal Canalbianco, con conseguente compromissione per le abitazioni prospicienti.

Occorre tenere presente che chi ha redatto il documento, nel paragrafo 4.9.2, “**dal Km 60 al Km 66**” SOTTOLINEA CHE “il tracciato prosegue a sud dell’abitato di Pontecchio Polesine (**sempre su aree prevalentemente ad elevato rischio idraulico**)”.

A noi sembra pazzesco che si possa decidere di utilizzare aree a così elevato rischio idraulico e con queste caratteristiche per la realizzazione di un’autostrada.

Sempre in riferimento al tracciato che attraversa Pontecchio Polesine, nel tratto dopo il sottopasso di Via Chiaviche e fino al ponticello sul Fosso Restellin, il rilevato medio è 3,58 metri, in contrasto con quanto risposto durante la presentazione del progetto avvenuta a Nogara il 20/03/08, (ing. Vernizzi - Veneto Strade spa), e cioè che **l’autostrada non è in rilevato**.

Se quanto indicato nella premessa a queste osservazioni non viene accolto (una bretella, alternativa all’autostrada, che colleghi lo snodo “centro Commerciale La Fattoria” all’Eridania), e il territorio di Pontecchio Polesine dovrà subire l’imposizione dell’autostrada, si ritiene indispensabile e di vitale importanza lo spostamento del tracciato fuori dal centro abitato di Pontecchio Polesine, laddove l’argine del rilevato non costituisce una barriera così impattante con il resto del territorio di aperta campagna.

- **CASELLO:**

*“In quest’area immediatamente a sud di Pontecchio, è prevista la realizzazione di un nuovo casello (progressiva km 63 + 170)”*

Premesso che il casello non è previsto a sud di Pontecchio, ma in centro abitato, non se ne vede alcuna utilità a beneficio del paese, visto che lo stesso è stato prescelto come zona di esclusivo insediamento abitativo. Non esistono e non sono previste zone industriali e/o artigianali e quelle dei paesi limitrofi come Guarda Veneta e Polesella, sono già ampiamente servite da Eridania, Statale 16 e altre vie complementari.

- **INQUINAMENTO**

In riferimento al capitolo 4, si prendono in considerazione gli aspetti dell’inquinamento: *“riduzione delle emissioni e concentrazioni”*.

Appare inverosimile detta affermazione, comunque riconducibile al cambio del parco veicolare; ad ogni modo è errato confrontare le emissioni del 2006 sulla viabilità in essere con parco auto vecchio contro le emissioni al 2013 con la Nogara mare realizzata e un parco macchine rinnovato; il confronto avrebbe dovuto essere anche fra le emissioni al 2013 con viabilità esistente e con Nogara mare completata. Le emissioni con l’autostrada per forza di cose devono essere maggiori in quanto a causa delle velocità più elevate il consumo di carburante per chilometro è nettamente superiore e di conseguenza le emissioni ( vedi figura 2.1 pag 19)

Le barriere antirumore non avrebbero alcun effetto data l’altezza dei viadotti e per il fatto che le vibrazioni create dai mezzi in transito, verranno inevitabilmente trasmesse al suolo e alle abitazioni circostanti.

La nostra salute dipende dall’aria che respiriamo, dall’acqua e dagli alimenti che utilizziamo. Il tutto verrà ricavato da un ambiente dove l’inquinamento atmosferico sarà altissimo, a causa della presenza di inquinanti ambientali quali: CO, NOX, FENOLI, BENZENE, ACETALDEIDE, TOLUENE, ecc., legati al dilavamento dell’autostrada. La tecnica di filtraggio descritta al paragrafo 3.3.3.3, avrà uno scarso risultato visto che Pontecchio Polesine si trova in una zona definita Ee (vulnerabilità molto elevata), in cui la falda freatica profonda ha buone qualità chimiche di base, mentre la superficiale è la più vulnerabile.

Queste sono le considerazioni che sono riuscito ad organizzare nei tempi ristrettissimi che ci avete concesso. Ancora una volta si cerca di mettere a tacere le richieste di considerazione e di rispetto del territorio e dei suoi abitanti.

Mi riservo di integrare le osservazioni sopra presentate nei tempi che sono stati comunicati da Veneto Strade, nella persona dell'ing. Vernizzi, in sede di presentazione del progetto il 19 e 20 Marzo 2008.

Pontecchio Polesine, 7 Aprile 2008

IL PRESENTE DOCUMENTO E' COMPOSTO DA 8 FOGLI

---