

Solo questioni di scelte non di cambi normativi

Come Associazione Residenti e Utenti SS45 per la Tutela della Valtrebbia, ci stiamo battendo da anni per la realizzazione di un progetto compatibile con il territorio, per il tratto della SS45 tra Rivergaro e Cernusca, che comprende alcune parti urbanizzate, aree protette contigue al Parco Regionale del Trebbia nel Comune di Rivergaro e un'importante area di tutela paesaggistica di livello nazionale costituita dal Monte Pillerone e Castello di Montechiaro.

In questi ultimi 4 anni, la nostra Associazione ha proposto ripetutamente e in ogni sede, come alternativa all'attuale progetto ANAS in discussione al TAR del Lazio il 29 aprile 2026, un progetto realizzato da ANAS nel 2017!

Tale progetto era in continuità con le scelte progettuali dei tratti già ammodernati a valle di Rivergaro e a monte di Cernusca, ovvero consentiva la svolta a sinistra con intersezioni a raso delle strade laterali, prevedeva l'allargamento della sede stradale e una messa in sicurezza degli accessi con costi inferiori di oltre il 50% rispetto a quelli attuali, durata di realizzazione di gran lunga inferiore ai 5 anni e un deciso minor consumo di suolo considerata l'inesistenza di rotonde ad eccezione di quella già prevista all'epoca a Casino Agnelli.

Il progetto era stato approvato in via definitiva tant'è che sul quotidiano "Libertà" vennero pubblicati gli espropri dei terreni per pubblica utilità e a differenza di quanto spesso dichiarato non esiste alcuna bocciatura da parte della Soprintendenza.

Purtroppo la scelta di ANAS, supportata da diversi politici locali, di sposare la tesi di garantire la sicurezza del tracciato con l'ausilio di 7 rotonde ha comportato necessariamente di ricorrere ad una falsa narrativa volta a far sì che questo progetto potesse essere approvato:

- il progetto del 2017 è stato bocciato da parte della Soprintendenza;
- l'Associazione Residenti e Utenti S.S. 45 per la Tutela della Valtrebbia non vuole ammodernare il tratto Rivergaro – Cernusca ed è contraria al progresso, sono quelli del no a prescindere.

Di conseguenza si confronta il nuovo progetto proposto solo con "l'opzione zero" ovvero il tracciato attuale senza lasciare spazio ad una alternativa quando lo sarebbe previsto nell'iter della VIA.

Parafrasando una nota pubblicità *"ti piace vincere facile"*: ANAS sceglie di tirare un rigore a porta vuota!

Infine vediamo perché siamo contrari all'attuale progetto ANAS.

I costi complessivi da 70 milioni di euro previsti nel 2017 sono lievitati a 197.505.000,00 così suddivisi:

- ✓ 142.360.225,15 per lavori e servizi a base di appalto;
- ✓ 33.199.774,85 per somme a disposizione della stazione appaltante;
- ✓ 21.945.000,00 per oneri di investimento;
- la scelta delle 7 rotonde comporta:
 1. durata dei lavori prevista in circa 5 anni con due cantieri aperti contemporaneamente ad inizio e fine tratto;
 2. enorme consumo del suolo considerato che ognuna delle 7 rotonde ha un diametro di 40 metri;
 3. realizzazione di muri di contenimento dai 5 ai 10 metri di altezza che in diversi casi superano i dodici-tredici metri di altezza richiedendo fondazioni della larghezza di ben 12 metri. Come rileva il CSLP (parere del 29 gennaio 2020) “muri a mensola di simili dimensioni appaiono del tutto avulse dalla realtà progettuale corrente”.
 4. movimentazione di quantità di scavo del cantiere e di materiale proveniente dall'esterno per la formazione dei rilevati stradali pari a un milione di metri cubi di materiale. Si prevedono per il trasporto di 67 viaggi al giorno di camion in andata e ritorno;
 5. grandi quantità di polveri sottili generate dalle attività di lavorazione necessarie per la realizzazione delle rotonde nonché per il trasporto dei materiali;
 6. utilizzo di migliaia di metri cubi di acqua per il controllo delle polveri emesse per il trasporto degli inerti, del materiale di scavo e per limitare il risollevarimento delle polveri, da attuare mediante la bagnatura giornaliera, anche più volte al giorno, della superficie di cantiere di fronte avanzamento lavori e delle strade di servizio. Tanto per avere un'idea necessitano circa 1200 litri di acqua per “bagnare” una sola volta una strada di 100 metri lineari larga 6 metri;
 7. divieto di svolta a sinistra per tutta la tratta Rivergaro – Cernusca che vuol dire maggiore strada da percorrere per questo stesso tratto;
- realizzazione di un viadotto di 180 metri adiacente il fiume Trebbia per “risolvere il problema” di due curve!

Alcune aree successivamente alle osservazioni in fase di VIA sono comunque state declassate e non subiranno interventi se non marginali; parliamo degli abitati di Fabiano, di Quadrelli, dove peraltro sussiste una delle più pericolose intersezioni nonché la salita verso Denavolo che non sarà risolta.

Mentre in località Dolgo rimane un importante allungamento del tratto da percorrere fino alla rotonda esistente a monte di Cernusca per l'uscita verso Piacenza per rispettare il divieto da progetto di svolta a sinistra;

nella tratta di Molinazzo vengono adottate misure fortemente invasive che prevedono espropri selvaggi, taglio di versante, ed una rotonda che non ha motivazioni particolari per risolvere innesti non tenendo conto della densità abitativa e della fragilità del territorio per frana quiescente.

Per questo mostriamo la comparazione tra le due soluzioni progettuali perché ci si renda conto che, non essendo cambiata la normativa per gli ammodernamenti per una strada come questa classificata di livello locale, le scelte possono dettare tracciati e impatti diversi.