

COMUNICATO STAMPA

L'Associazione Residenti Utenti SS45 per la Tutela della Val Trebbia in questi ultimi mesi, ed in particolare dal 29 gennaio 2026, data di aggiudicazione della gara di appalto integrato-misto per i lavori di ammodernamento del tratto Cernusca-Rivergaro della SS45, ha portato avanti un importante lavoro di conoscenza dell'iter procedimentale del progetto 2020-2024 di ANAS.

Fin dal 2023, data di costituzione, l'Associazione si è sempre battuta contro questo progetto la cui realizzazione avrebbe devastanti impatti ambientali, economici e sociali sulla Val Trebbia.

Altrettanto fermamente l'Associazione ha convenuto sulla necessità di ammodernamento del tratto della SS45, sposando le soluzioni contenute nel progetto elaborato da ANAS in house nel 2017 e che era giunto alla pubblicazione, in data 24 ottobre 2017, dell'*Avviso di avvio del procedimento di approvazione del Progetto definitivo e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio*, comprendente l'elenco puntuale delle particelle catastali da espropriare.

Il Progetto 2017 aveva come scelta consapevole e motivata di non procedere all'allargamento della sede stradale nei centri urbani (Fabiano, Casino d'Agnelli, Quadrelli, raccordo con la rotatoria di Travo), finalizzata a minimizzare l'impatto sui residenti e a contenere gli espropri al minimo indispensabile.

Tuttavia l'iter di approvazione del Progetto definitivo 2017 si è arrestato senza che sia stato adottato alcun provvedimento espresso di conclusione, archiviazione o revoca.

Nel 2020, ANAS ha affidato per l'importo di € 513.942,78, mediante gara esterna, la redazione del nuovo Progetto definitivo (c.d. Progetto 2020-2024), che presenta caratteristiche radicalmente diverse rispetto al Progetto 2017:

<u>Parametro</u>	<u>Progetto 2017</u>	<u>Progetto 2020-2024</u>
Costo complessivo	€ 60.000.000	€ 197.505.000
Consumo di suolo	75.000 m ²	355.000 m ²
Rotatorie	1 nuova	6 nuove
Espropri	Minimi (no centri urbani)	Massicci
Tempi realizzazione	900 giorni	1.510 giorni
Corpi illuminanti	38 (esistenti)	219 (nuovi)

Nonostante la tabella di cui sopra il Progetto 2020-2024 è stato trattato come una prosecuzione e variazione del Progetto 2017. Tale qualificazione la troviamo in diversi documenti, ultimo in ordine cronologico il Disciplinare di gara dell'appalto integrato-misto BO 13/24 dove viene riportato:

Ai sensi dell'articolo 15 del D.Lgs. 36/2023, il Responsabile Unico del progetto è l'Ing., nominata con Provvedimento nr. 50 del 21/02/2017 prot. CDG-0092061-I".

L'Associazione ha sempre richiesto in tutte le sedi, anche direttamente ad ANAS, i motivi per i quali è stato accantonato il progetto 2017, ma una risposta valida non è stata mai data.

Studiando bene gli atti pubblicati del Progetto 2020-2024, ci siamo imbattuti nel paragrafo 6.7 *"Il confronto con il precedente progetto"* della Relazione Generale del Progetto 2020-2024.

In questo paragrafo troviamo tre affermazioni che non sono avvalorate dalla documentazione ufficiale, si riportano tali affermazioni e perché non possano in alcun modo giustificare l'abbandono del progetto 2017:

Affermazione n. 1 – “limitata disponibilità del finanziamento”: la Scheda SILOS n. 225 attesta che l'intervento era inserito nel Contratto di Programma MIT-ANAS 2016-2020 con finanziamento interamente disponibile per € 60.000.000,00; **non vi era alcuna “limitata disponibilità finanziaria”**;

Affermazione n. 2 – il Progetto “escludeva dei tratti”: la Relazione illustrativa del Progetto 2017 chiarisce espressamente che la mancata previsione di allargamento nei centri urbani non costituiva una lacuna progettuale, bensì **una scelta tecnica deliberata e motivata finalizzata a minimizzare l'impatto sulle comunità residenti**;

Affermazione n. 3 – il Progetto “demandava a successivi approfondimenti”: la pubblicazione dell'Avviso del 24 ottobre 2017 - con allegato elenco catastale degli immobili da espropriare - dimostra che **il Progetto definitivo 2017 era completo e pronto per essere approvato in Conferenza dei Servizi**; un progetto che “demandasse a successivi approfondimenti” non avrebbe potuto, né avrebbe dovuto, essere posto a base dell'avvio della procedura espropriativa.

ILLEGITTIMITA' POSTE IN ESSERE DA ANAS

- **Non è stato redatto né approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), adempimento che costituisce il presupposto giuridico per l'attivazione della procedura di gara di appalto integrato.**

Il progetto di fattibilità tecnico-economica ha come funzione principale quella di trovare il giusto equilibrio tra i costi dell'opera e i benefici reali per i cittadini, risulta palese che il Progetto 2020-2024 non garantisce nella maniera più assoluta tale equilibrio.

- **Sviamento di potere perpetrato mediante la qualificazione del Progetto definitivo 2020-2024 come mera “variazione” del precedente Progetto del 2017.**

Tale espediente ha consentito ad ANAS S.p.A. e al Commissario di aggirare l'obbligo di avviare un nuovo e autonomo iter programmatico e partecipativo, nonostante il Progetto attuale sia radicalmente diverso da quello originario del 2017 sotto ogni profilo parametrico:

- il costo dell'opera è lievitato da circa 60 milioni di euro a ben € 197.505.000,00;
- il consumo di suolo è quintuplicato, passando da 75.000 mq a ben 355.000 mq, con conseguenti espropri massicci e irreversibili modificazioni dell'assetto paesaggistico della Val Trebbia.

Ciò nonostante, l'Amministrazione ha deliberatamente evitato di sottoporre a comparazione il Progetto 2017 (da considerarsi a tutti gli effetti un progetto autonomo e concluso) con la nuova soluzione 2020-2024.

Infatti negli atti pubblicati del Progetto 2020-2024 nella “Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale” l'unica comparazione che è stata effettuata è il confronto tra il progetto e la cosiddetta alternativa zero, ovvero la conservazione dell'assetto attuale della SS45.

Quindi l'illegittimità compiuta è quella di non aver messo a confronto reali soluzioni tecnologiche, localizzative e dimensionali per individuare quella a minor impatto e maggior beneficio per la collettività.

- **Determinazione di procedere direttamente con il Progetto definitivo 2020-2024 senza l'attivazione del dibattito pubblico obbligatorio.**

Un'opera come la nostra, il cui importo supera ampiamente la soglia di rilevanza per le infrastrutture stradali, **deve obbligatoriamente essere sottoposta a dibattito pubblico.**

Questa importante fase di partecipazione democratica è finalizzata a rendere le scelte infrastrutturali rispondenti ai reali fabbisogni e a prevenire il conflitto sociale.

Tale mancanza è ancora più grave considerato che il Comune di Rivergaro ha espresso il proprio dissenso motivato e non è poi da dimenticare che oltre 100 osservazioni sono state depositate dalla cittadinanza e dalle Associazioni del territorio.

- **Violazione delle prescrizioni ambientali relative alla mitigazione dell'inquinamento luminoso.**

La CTVA (Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale) prima di emettere il proprio parere per l'emissione del decreto di Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ha richiesto ad ANAS:

Il sistema regionale delle Aree Naturali Protette, Siti Rete Natura 2000 e la Rete ecologica costituiscono Zone di particolare protezione ai sensi della normativa regionale vigente in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico. Si ritiene opportuno che l'analisi progettuale, anche in relazione alle interferenze con la fauna selvatica, approfondisca in modo critico quanto formulato in merito agli impianti di illuminazione adottati, per verificarne la corrispondenza ai requisiti normativi e l'interferenza con le specie animali aventi abitudini notturne”.

ANAS ha risposto:

*Il progetto dell'impianto di illuminazione è stato redatto tenendo conto della presenza delle aree naturalisticamente sensibili in vicinanza del tracciato, **con il duplice obiettivo di coniugare la sicurezza stradale e ridurre/non incrementare l'impatto luminoso rispetto alla situazione attuale che vede già la presenza della strada e degli abitati.***

Tuttavia, la Relazione tecnica specialistica redatta dall'Associazione CieloBuio OdV in data 29 giugno 2026 ha evidenziato ben 24 non conformità strutturali nel Progetto illuminotecnico definitivo.

La Relazione riporta che nei comuni di Rivergaro e Travo, il flusso luminoso previsto passa da 114.000 lumen attuali a 1.097.000 lumen del Progetto nel primo comune e da 251.000 lumen attuali a 1.330.000 del Progetto nel secondo.

Tutto quanto sopra riportato è stato già oggetto di Segnalazione ad ANAC (Autorità Nazionale Anti Corruzione) e l'Associazione sta valutando di presentare Esposto alla Procura della Repubblica per le violazioni di carattere penale commesse.

Chiediamo ora che ANAS conceda ad associazioni e cittadini quel confronto negato in questi anni, volto a trovare la soluzione migliore di ammodernamento del tratto Cernusca-Rivergaro della SS45 per l'ambiente, per la mobilità, per i residenti e per lo sviluppo sostenibile della Val Trebbia.