

Motivi Ambientali:

Oggetto: Riassunto delle principali preoccupazioni ambientali e socio-economiche riguardo la Variante alla SS16

Con la presente, desidero sottoporre alla vostra attenzione alcune questioni cruciali relative all'impatto ambientale e socio-economico della nuova Variante alla SS16, che interessa una zona agricola di alta vocazione produttiva e aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale nel Comune di Rimini.

L'opera, che prevede la distruzione di circa 500 ettari di territorio agricolo classificato come "Area agricola speciale", comporterà gravi danni all'ambiente e all'economia locale, segnando la fine di molte imprese agricole, custodi delle poche aree verdi pianeggianti rimaste, fondamentali per l'enogastronomia e il turismo, pilastri dell'economia della zona.

Inoltre, la Variante alla SS16 minaccia di compromettere gravemente le risorse idriche, posizionandosi sopra un bacino di acqua potabile di grandi dimensioni, la "Conoide del Fiume Marecchia", essenziale per l'approvvigionamento idrico dell'area riminese. Questo progetto rischia di impermeabilizzare nuovi suoli, aumentando la vulnerabilità del territorio agli eventi estremi e contaminando le falde acquifere con sostanze tossiche.

L'inquinamento atmosferico associato all'opera, aggravato dalle emissioni di PM10 e PM2,5, pone seri rischi per la salute umana, con effetti che vanno dalle malattie respiratorie e cardiovascolari al cancro. Questi impatti negativi sull'ambiente e sulla salute pubblica sono in netto contrasto con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e con le normative vigenti, come la Legge Regionale n. 24 del 21/12/2017, che mira a limitare il consumo di suolo a saldo zero entro il 2050.

È fondamentale riconsiderare il progetto della Variante alla SS16, esplorando soluzioni alternative che preservino le risorse naturali e agricole del territorio, garantendo un futuro sostenibile per l'ambiente e per le comunità locali.

Traffico:

Recenti documenti elaborati da ANAS nel 2023, in occasione della richiesta di seconda proroga della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) scaduta a marzo dello stesso anno, pongono in evidenza criticità significative. In particolare, si sottolinea una sovrastima del Prodotto Interno Lordo (PIL) - unico parametro utilizzato per ancorare la previsione di incremento di traffico. Contrariamente a quanto previsto, un'analisi condotta da ISFORT evidenzia che le attuali dinamiche di mobilità stanno subendo profonde modifiche rispetto al passato, con una tendenza alla riduzione piuttosto che all'incremento delle previsioni di traffico.

Inoltre, è stato evidenziato che la Variante alla SS16 sarebbe in grado di distogliere dall'attuale SS16 mediamente solo il 20% del traffico - e solo il 30% nella breve tratta fra SS72 e la circonvallazione di Rimini - e il 25% dal traffico dell'A14, che, con l'aggiunta di una terza corsia, ha già aumentato la sua capacità del 50%. Questo pone seri dubbi sulla reale efficacia dell'intervento, che sembra configurarsi più come un doppiopista dell'A14 che come una soluzione ai problemi di traffico e congestione.

Il punto critico da evidenziare è che, piuttosto che allontanare il traffico dall'area urbana, l'intervento è destinato ad incrementarlo, generando nuove quote di traffico a seguito dell'ulteriore estensione dell'offerta infrastrutturale - un fenomeno ben documentato che accompagna spesso la realizzazione di nuove strade. Secondo lo studio citato, al 2030, la nuova SS16 avrebbe un traffico giornaliero medio di 30.000 veicoli, di cui solo 5.000-6.000 sarebbero deviati dall'attuale SS16 e 12.000 dall'A14, generando un surplus di traffico di almeno 12.000 veicoli rispetto agli attuali livelli - il doppio di quelli che verrebbero tolti alla SS16 attuale.

Queste osservazioni sollevano interrogativi fondamentali sull'opportunità di investire risorse pubbliche in un progetto che, invece di contribuire alla riduzione del numero di veicoli in circolazione - obiettivo prioritario per la salvaguardia del pianeta - sembra destinato ad avere l'effetto opposto.

Consumo di Suolo in Emilia-Romagna: Dati ISPRA

Secondo il recente rapporto dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), il consumo di suolo è una problematica sempre più pressante, soprattutto in regioni come l'Emilia-Romagna. Il rapporto mette in luce come il suolo, una risorsa non rinnovabile, sia sottoposto a una pressione crescente a causa dello sviluppo urbano e infrastrutturale.

“Il consumo di suolo continua a **trasformare il territorio nazionale con velocità elevate e crescenti**.

Nell'ultimo anno le nuove coperture artificiali hanno riguardato altri 768 km², il 102% in più del 2021"

"Gli incrementi maggiori in termini di **consumo di suolo netto** avvenuto nell'ultimo anno riguardano Lombardia (908 ettari in più), Veneto (+739 ettari), Puglia (+718 ettari), **Emilia-Romagna (+635 ettari)**"

Riflessioni sul Disastro Ambientale in Emilia-Romagna

Il recente disastro ambientale in Emilia-Romagna, con le sue devastanti alluvioni di maggio 2023, è un esempio lampante dell'importanza di questa direzione. Questo evento ha visto l'allagamento di estese aree, con danni a infrastrutture, agricoltura e habitat naturali, e una stima di danni pari a 8,8 miliardi di euro. Le tragiche conseguenze di questo disastro sono un monito sulle implicazioni dei cambiamenti climatici e sull'urgenza di adottare strategie di sviluppo e pianificazione più sostenibili, in particolare in territori a forte rischio idrogeologico.

Mobilità:

Oggi ci rivolgiamo a voi per affrontare dei temi di cruciale importanza per il nostro futuro e quello delle nostre città: transizione ecologica, sviluppo responsabile e trasporto pubblico e collettivo. Come ogni organismo complesso, anche le città necessitano di organizzazione e innovazione per evolvere. Questo richiede un approccio moderno, soprattutto quando si parla di mobilità urbana.

Attualmente, ci troviamo di fronte a una realtà in cui prevalgono principi di pianificazione urbana obsoleti che favoriscono il profitto a breve termine, attraverso finanziamenti, e promuovono l'uso dell'auto privata, a scapito di un approccio più lungimirante e responsabile. Progetti anacronistici come quello della Variante SS 16 promuovono esplicitamente l'utilizzo del mezzo privato. Questa pratica contribuisce a un circolo vizioso in cui spazi sempre più ampi vengono cementificati e occupati dalle infrastrutture stradali, lasciando poco spazio per aree verdi o terra sfruttabile per opere più coerenti e attuali.

Di conseguenza, si alimenta una situazione, già insostenibile, in cui il singolo preferisce utilizzare il veicolo personale, anche per spostamenti di 200 metri e il trasporto pubblico rimane largamente inutilizzato, un problema aggravato dall'inefficienza dei servizi offerti in molte aree del riminese e dalla difficoltà di circolazione per i mezzi pubblici a causa dell'intasamento dovuto a una modalità di spostamento con 1 macchina per 1 persona. In un contesto di crescente densità abitativa, dove lo spazio è sempre più limitato, questo modello di sviluppo urbano risulta non solo inadeguato, ma ostacola anche il reale progresso verso città più vivibili e sostenibili. Senza un cambiamento significativo in questa tendenza, il vero sviluppo urbano ecocompatibile, rimarrà un obiettivo irraggiungibile.

Appello Finale

In conclusione, è evidente che il progetto della variante SS16, e sviluppi simili, rappresentano un serio passo indietro rispetto agli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale che dovremmo perseguire per costruire un futuro vivibile. Il principio di "Do No Significant Harm" dell'UE, i dati allarmanti sul consumo di suolo in Emilia-Romagna, le continue catastrofi a cui assistiamo, gli effetti del cambiamento climatico in cui giornalmente ci imbattiamo, studi, ricerche e convegni come la Cop28, sottolineano la necessità di un cambio di rotta. Dobbiamo indirizzare gli sforzi verso progetti che rispettino l'ambiente, promuovano la sostenibilità e garantiscano la qualità di vita delle generazioni future. Sembra però che lo stiamo facendo solo a parole, continuando a distruggere, un metro cubo alla volta, il nostro territorio. Speriamo che nella valutazione dei progetti l'amministrazione tenga conto anche dei rischi oltre che dei benefici.