

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Via C. Colombo n. 44 – 00147 Roma



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2014 – 0000660 del 13/01/2014

**Oggetto: Osservazioni alla V.I.A. del progetto di Autostrada Regionale Cispadana.**

In relazione alla procedura di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) che l'autorità in indirizzo sta effettuando sul progetto di realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana proposto dalla Regione Emilia-Romagna, il sottoscritto Sig. Davide Bardasi, nato a Cento (FE) il 16/12/1967, residente a Sant'Agostino (FE) in via Statale, 202 intende presentare le seguenti osservazioni e considerazioni, che aggiornano, integrano e completano le osservazioni e considerazioni precedentemente presentate dallo stesso in data 06/12/2012.

## OSSERVAZIONI GENERALI

### 1) Cambiamenti climatici e conseguenze sul territorio

E' ormai un dato di fatto incontrovertibile il cambiamento climatico in atto che sta purtroppo interessando il nostro pianeta, e le cui conseguenze sono rese via via più evidenti dal verificarsi con sempre maggiore frequenza di fenomeni naturali catastrofici. Eventi quali alluvioni, frane, smottamenti, innalzamento dei livelli delle acque, trombe d'aria, ecc. fanno dire agli esperti che non è più rinviabile un deciso mutamento di rotta rispetto all'attuale modello di sviluppo.

Nel nostro paese in particolare, la totale assenza di una qualsivoglia prevenzione e il perpetuarsi di dissennate politiche di gestione del territorio hanno fatto sì che ogni evento naturale si trasformi quasi sempre in una tragedia. **Limitandosi a considerare il periodo compreso tra il 2000 e il 2013, il bilancio delle alluvioni, inondazioni e frane in Italia è eloquente: senza contare gli eventi di minore entità, si sono verificati oltre 25 eventi catastrofici, con oltre 150 morti. Senza contare i danni economici per la collettività.** Solamente l'ultimo episodio che ha interessato la Sardegna nel novembre del 2013 parla di 16 morti e oltre 2000 sfollati.

La costruzione di una nuova Autostrada in un territorio fragile come la pianura padana, non fa che aggravare ulteriormente la situazione in merito alla cementificazione del nostro territorio.

### 2) Dissesto idrogeologico e costi per la collettività

Lo scorso 19 novembre 2013, in un'intervista al settimanale "L'Espresso", Alessandro Trigila, ricercatore dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) ed esperto di frane e dissesto idrogeologico, fa' una disamina impietosa della situazione italiana, dopo l'alluvione in Sardegna del giorno prima: *"Il rischio non si riesce mai a portare a zero, ma si può far molto per prevenire i danni più gravi. ... È ancora presto per valutare gli effetti del ciclone, capire cosa si sarebbe potuto evitare, ma un dato è certo: il consumo di suolo c'entra, se consideriamo più in generale la situazione sul dissesto idrogeologico a scala nazionale. ... Nel 1956 era urbanizzato il 2,8 per cento del territorio. Oggi è il 7: più di due volte tanto. Consumare il suolo a questa velocità significa aumentare l'esposizione delle persone alle conseguenze dei fenomeni naturali. ... Nel 1961 l'Italia aveva 50 milioni di abitanti, nel 2011 sono diventati 57. Il 12 per cento in più. Nello stesso periodo però le case sono passate da 14 a 27 milioni. Con un aumento di circa il 100 per cento. ... Per prevenire i danni gli interventi si*



possono fare: mettere in sicurezza i letti dei fiumi, costruire argini più forti, de-localizzare i luoghi più esposti, attivare sistemi efficaci di allarme, aggiornare costantemente le carte dei rischi e tenerne al corrente la popolazione.”.

Per quanto riguarda i costi di questi interventi, Trigila prosegue: “Nel 2008 lo stesso Ministero dell’Ambiente aveva valutato in 40 miliardi di euro i fondi necessari a mettere in sicurezza paesi e città. In 15 anni ne sono stati spesi 4,25. Ovvero 300 milioni all’anno: troppo poco. E come se non bastasse nell’ultima legge di stabilità i finanziamenti a questo scopo sono stati ridotti ancora, a un decimo: 30 milioni per il 2014.” Infine, a proposito degli effetti, concreti, del cambiamento climatico: “**Eventi atmosferici gravi come le alluvioni, che prima si ripetevano a grandi distanze di tempo, oggi sono sempre più intensi e ravvicinati. ... Per questo è fondamentale il monitoraggio. ... Quello che sappiamo è che ci sono 12.873 chilometri quadrati di suolo a criticità idraulica, senza nemmeno considerare gli scenari più catastrofici. ... Bisognerebbe essere rigidi, oggi, almeno sui vincoli: vietare di aumentare i rischi nei piani regolatori.**”

Dal documento “Linee guida per la valutazione del dissesto idrogeologico e la sua mitigazione attraverso misure e interventi in campo agricolo e forestale” del febbraio 2013, redatto sempre dall’ISPRA, si evince che **il 13% del territorio nazionale, pari a quasi 4 milioni di ettari di terreno agricolo e forestale, è a rischio erosione e frane.** Un intervento definitivo, pensato su un periodo medio di 10 anni, viene stimato possa pesare sulle casse dello Stato qualcosa come 7 miliardi di euro. Negli ultimi 10 anni, lo Stato italiano ha speso 2 miliardi per i danni causati dalle alluvioni alle aziende agricole e 3,5 miliardi in ordinanze di Protezione Civile, a fronte dei disastri più ingenti. Inoltre, si sono persi qualcosa come 2,5 miliardi di euro in attività economiche a causa della riduzione di produttività del suolo.

In questo quadro, come si giustifica la realizzazione di una Autostrada che taglia in due la pianura padana? Realizzare una nuova Autostrada non fa altro che dirottare i soldi in direzione diametralmente opposta a quella suggerita dall’ISPRA che, è bene ricordarlo, è un Istituto che fa capo al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, lo stesso Ministero al quale sono indirizzate le osservazioni sull’Autostrada Regionale Cispadana.

### 3) Inquinamento atmosferico e salute dei cittadini

Due recenti ampi studi scientifici pubblicati sulla rivista “The Lancet” il 10 luglio 2013, relativi agli effetti nocivi dello smog sulla salute delle persone, portano a due conclusioni: l’inquinamento contribuisce all’incidenza del tumore al polmone in Europa e all’aggravarsi delle condizioni di chi soffre di scompenso cardiaco.

*Il primo studio, sostenuto dalla Commissione Europea, ha cercato le prove di ciò che finora è stato un sospetto: l’inquinamento dell’aria provoca il cancro al polmone. Sono stati esaminati i dati di 17 studi in 9 paesi europei che hanno coinvolto circa 313.000 persone per una media di quasi 13 anni. E’ emersa una relazione significativa fra **PM10 (particolato fine con un diametro inferiore ai 10 micron) e tumore al polmone, con un aumento del rischio pari al 22% per ogni aumento di 10 microgrammi per metro cubo. Per il PM2,5, polveri più fini e in grado di penetrare più profondamente nell’apparato respiratorio, si registra un aumento del 18% per ogni aumento di 5 microgrammi per metro cubo. Gli stessi incrementi di PM10 e PM2,5 sono associati a un aumento di rischio di adenocarcinoma del polmone di oltre il 50%. Per quanto riguarda l’impatto del traffico stradale: un aumento di 4.000 veicoli/km al giorno in un raggio di 100 metri dalla residenza è associato a un aumento dello 0,9% del rischio di cancro al polmone. E’ importante sottolineare che l’effetto cancerogeno si rileva anche al di sotto dei limiti attualmente imposti dall’Unione Europea (40 µg/m<sup>3</sup> per il PM10 e 25 µg/m<sup>3</sup> per il PM2,5). All’indagine hanno partecipato ricercatori dell’Istituto nazionale dei tumori di Milano, l’Università di Torino, l’ARPA dell’Emilia Romagna e l’ASL Roma E. I commentatori, su “Lancet Oncology”, scrivono: “Si stanno accumulando le prove di un legame fra inquinamento dell’aria e tumore del polmone. Anche se il rischio di cancro associato allo smog è molto***

ridotto rispetto a quello associato al fumo di sigaretta, tutti siamo esposti all'inquinamento." E concludono: "Ad esempio, l'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) ha stimato che nel 2004 il fumo ha causato 5,1 milioni di morti e il 71% dei tumori del polmone nel mondo, mentre l'inquinamento atmosferico ha causato 1,2 milioni di morti e l'8% dei tumori polmonari."

Il secondo studio apparso su "The Lancet" si è invece concentrato sugli effetti dello smog a carico del cuore, e in particolare sullo scompenso cardiaco, la condizione, detta anche insufficienza cardiaca, per cui il cuore non riesce più a pompare la quantità di sangue necessaria all'organismo. Per chi ne soffre, hanno dimostrato i ricercatori dell'Università di Edimburgo, **"aumenta il rischio di essere ricoverati in ospedale o addirittura di morire: del 3,52% se il monossido di carbonio aumenta di una parte per milione, del 2,36% se il biossido di zolfo aumenta di 10 parti per miliardo, dell'1,7% se il biossido di azoto aumenta di 10 parti per miliardo, del 2,12% per ogni incremento di 10 µg/m3 di PM2,5 e dell'1,36% per uno stesso aumento di PM10. L'effetto è immediato, e si manifesta anche il giorno stesso in cui aumenta l'esposizione agli inquinanti."** Gli autori hanno stimato che **"se negli Stati Uniti si riducessero le polveri sottili (PM2,5) di 3,9 µg/m3, si conterebbero quasi 8.000 ricoveri in meno per disturbi cardiaci e si risparmierebbero circa 333 milioni di dollari l'anno. Già alcuni mesi fa, sempre su The Lancet, l'inquinamento atmosferico aveva raggiunto la top ten dei rischi per la salute in Europa occidentale (2010 Global Burden of Disease), dopo fattori come fumo, alcol, sedentarietà e dieta scorretta."**

La pianura padana è una delle zone più inquinate dell'intero pianeta, con dei tassi di incidenza delle malattie tumorali, dell'apparato cardiocircolatorio e neurologiche tra i più elevati del nostro paese. Pertanto la costruzione di una nuova Autostrada, a immediato ridosso dei nostri centri abitati, su cui dovrebbero transitare (secondo stime sicuramente per difetto) circa 50000 veicoli al giorno soprattutto pesanti, non farebbe che aumentare il livello di inquinamento dell'atmosfera, causato dall'emissione di polveri sottili prodotte dagli scarichi degli autoveicoli, aggravando ulteriormente le condizioni sanitarie delle popolazioni.

#### 4) Emissioni di anidride carbonica ed effetto serra

Secondo le ricerche condotte da Jason West, ricercatore presso la University of North Carolina, l'innalzamento dei livelli di gas serra, il più importante dei quali è l'anidride carbonica, al 2100 provocherà un numero significativo di morti derivate da **malattie cardiovascolari e polmonari**, queste ultime legate alla presenza di particolato nell'aria e di ozono troposferico (tra i principali componenti dello smog). Si stima siano circa 2,2 milioni le morti evitabili, qualora si procedesse alla riduzione dei livelli di CO2 e degli altri gas serra, tra i responsabili dei cambiamenti climatici.

Secondo le recenti direttive emanate dagli organismi europei, gli stati membri dell'Unione Europea devono nei prossimi decenni ridurre drasticamente le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera, il principale gas ad effetto serra che gli scienziati hanno ormai con certezza individuato essere la prima causa dell'innalzamento della temperatura del pianeta. **Una delle maggiori cause di emissione di CO2 in atmosfera è da imputarsi agli scarichi dei veicoli con motore a scoppio.**

La costruzione di una nuova Autostrada sul territorio nazionale non fa che andare nella direzione diametralmente opposta a quella indicata dall'Unione Europea, di cui l'Italia è uno dei paesi fondatori, ma anche uno dei più inadempienti in quanto a recepimento delle direttive comunitarie.

#### 5) Politiche dei trasporti e conseguenze del trasporto su gomma

In Italia, oltre il 90% delle merci viaggia su gomma, e tale dato ci colloca tra gli ultimissimi posti nei confronti degli altri paesi dell'Unione Europea, molti dei quali hanno ormai puntato con decisione sul trasporto merci su rotaia o via nave.

Secondo l'ultimo rapporto dell'AEA (Agenzia Europea dell'Ambiente), *"l'inquinamento atmosferico nel suo insieme causa 3 milioni di giorni di assenza per malattia e 350 000 morti premature in Europa. Il solo costo sanitario dell'inquinamento prodotto dai mezzi pesanti è pari a 45 miliardi di euro. Il trasporto su gomma, sovvenzionato con fondi pubblici, produce solo in Italia danni per 15,5 miliardi di euro. Quasi la metà di questa cifra viene dai camion che, nel nostro paese, movimentano una percentuale anomalmente alta di merci."*

La riconversione dell'attuale sistema dei trasporti delle merci, basato prevalentemente sul trasporto su gomma, a sistemi meno inquinanti come il trasporto su rotaia e quello su acqua presuppone di interrompere la costruzione di nuove strade, privilegiando il potenziamento delle ferrovie e delle vie d'acqua. Il fatto che l'Italia sia una penisola circondata dal mare per migliaia di chilometri di coste, dovrebbe rendere naturale un grosso impulso al potenziamento del trasporto merci via nave, che rappresenterebbe tra l'altro un grande incentivo occupazionale.

Con questo progetto di costruzione di una nuova Autostrada si sta invece percorrendo in maniera assurda una via totalmente differente, incentivando ancora di più l'uso del trasporto su gomma sia per le merci che per il traffico delle persone.

#### 6) Sviluppo economico indipendente dalle infrastrutture viarie

L'attuale crisi economica mondiale, generata non solo da speculazioni finanziarie, ma dall'estendersi di una produzione globalizzata che ha fatto emergere tutti i limiti dei principi su cui si basa l'attuale sistema produttivo capitalistico, ha reso del tutto assurda e ridicola la motivazione principale con la quale si è fino ad ora giustificata la costruzione di nuove strade nel nostro paese: "le strade portano sviluppo economico nelle aree a bassa industrializzazione e consentono alle nostre aziende di rimanere competitive e di aumentare la propria produzione". Nulla di più falso. **Le aziende oggi possono competere a livello mondiale con le aziende di altri paesi a più basso costo del lavoro solamente investendo in ricerca e innovazione e riconvertendosi a produzioni a più alto contenuto tecnologico**, e non portando in giro per l'Italia su degli autotreni delle merci inutili che non servono più a nessuno.

Sarebbe molto più utile, per il rilancio economico delle nostre zone, dirottare le risorse finanziarie previste per la costruzione dell'Autostrada Cispadana verso il sostegno alla ricerca e sviluppo sia nel pubblico che nel privato, con sostegni concreti alla aziende della nostra Regione.

### OSSERVAZIONI DI METODO

#### 1) Mancato coinvolgimento dei cittadini nel processo decisionale

La decisione di costruire un'Autostrada che attraversa quasi interamente il territorio della Regione Emilia-Romagna a nord della via Emilia, come ormai accade sempre più spesso per decisioni così importanti, è avvenuta da parte delle autorità competenti senza alcun coinvolgimento dei cittadini interessati, che saranno quelli che pagheranno le conseguenze più gravi della realizzazione di questa infrastruttura viaria, sia in termini di costi economici che ambientali. Il progetto o i progetti interessati dalla V.I.A. sono stati accuratamente tenuti nascosti da parte delle autorità regionali, provinciali e comunali, con evidente spregio delle più elementari regole di democrazia e trasparenza delle decisioni, con il chiaro intento di **evitare un serio dibattito tra i cittadini e di impedire ogni intoppo nell'iter decisionale di questa opera pubblica.**

L'unica vera opera di informazione, sia sui dettagli del progetto che sulle conseguenze della costruzione dell'Autostrada Cispadana, è stata svolta dalle associazioni ambientaliste, dai gruppi spontanei di cittadini dei comuni interessati e dalla libera stampa locale e nazionale. **Gli unici incontri pubblici di informazione alle**

popolazioni sono stati organizzati da associazioni e cittadini, e a questi incontri le varie autorità hanno partecipato in maniera sostanzialmente passiva, arroccandosi sempre sulla difensiva.

## 2) Costi dell'opera insostenibili in un periodo di crisi economica

Nell'attuale situazione di crisi economica che sta interessando il nostro paese, con un debito pubblico che a fine 2012 ha clamorosamente sfondato l'astronomica soglia critica dei 2000 miliardi di euro, e continua a crescere in maniera inesorabile, i cittadini italiani sono chiamati ad una continua ed ormai insostenibile serie di sacrifici. Spendere ulteriori soldi pubblici in così rilevante entità per la costruzione di una Autostrada inutile e dannosa appare una decisione assurda, oltre che irresponsabile.

**L'Autostrada Regionale Cispadana costerà oltre 1,3 miliardi di Euro, per una lunghezza totale di quasi 68 Km, il 19% in più del costo medio nazionale per Km di autostrada e circa il doppio del costo medio europeo per Km di autostrada.** Senza contare che, come sempre succede per opere di questo tipo, il costo reale al termine della costruzione lieviterà almeno di due o tre volte rispetto a quanto preventivato. Una spesa ingiustificata, esagerata e inutile.

Si ha quindi la netta impressione che i soldi pubblici in realtà manchino solamente per determinati capitoli di spesa, quali la scuola, la sanità, la ricerca, l'ambiente, la protezione civile, la pubblica sicurezza, l'assistenza sociale, ecc. mentre ve ne siano anche troppi quando si tratta di spenderli per opere inutili e di cui non si sente minimamente la necessità.

## 3) Costi dell'opera a totale carico del bilancio pubblico

La giustificazione portata in più occasioni dalle autorità circa il fatto che, dell'intero costo dell'opera, gli enti pubblici pagherebbero in realtà solamente un terzo dei costi previsti, mentre i restanti due terzi sarebbero finanziati dai privati con il cosiddetto "project financing", è totalmente priva di fondamento. Infatti, un'impresa privata, per definizione, non si imbarca in una spesa di questo tipo senza averne un vantaggio economico: è un principio base dell'economia di mercato. E' evidente che i soggetti privati coinvolti non farebbero altro che anticipare la loro quota di finanziamento, esborso da cui poi rientrerebbero largamente con gli interessi nei decenni successivi, facendo pagare ai cittadini sotto varie forme, quali ad esempio il pedaggio, i costi ora sostenuti.

Quindi la realtà è che questa Autostrada, così come tutte le altre infrastrutture viarie di interesse pubblico, **verrà pagata ancora una volta interamente dai cittadini**, anche se in modo dilazionato nel tempo. Con l'aggravante di fare pagare alle generazioni future i costi di decisioni prese oggi.

## 4) Situazione disastrosa delle strade della Regione Emilia-Romagna

La situazione delle strade statali, provinciali e comunali della nostra Regione, e in modo particolare della Provincia di Ferrara, è notoriamente disastrosa, come può testimoniare qualunque automobilista o ciclista che le percorra quotidianamente. Negli ultimi decenni la manutenzione delle strade esistenti, che sono tra l'altro quelle più utilizzate dai pendolari per recarsi al lavoro, è stata gradualmente abbandonata dalle autorità ai vari livelli, perché non elettoralmente conveniente. Paga di più, in campagna elettorale, vantarsi di avere costruito una nuova Autostrada, piuttosto che dire di avere asfaltato vari Km di strade esistenti.

Che senso ha costruire l'ennesima nuova strada in una situazione generale di degrado delle nostre infrastrutture viarie? La vera opera pubblica prioritaria, in questo momento, invece che costruire una nuova Autostrada, sarebbe il **lancio di un grande piano a medio termine di sistemazione di tutte le nostre strade esistenti, e la realizzazione di una rete di piste ciclabili da costruire a fianco delle strade a maggiore traffico veicolare.** Ciò avrebbe pure delle ricadute ben superiori in termini occupazionali, soprattutto in questo momento di crisi economica e di disoccupazione, soprattutto giovanile, sempre crescente.

## 5) Conseguenze sulla Superstrada Cispadana già realizzata

Il tracciato dell'Autostrada regionale Cispadana in progetto, nel tratto che va dalla rotonda in frazione San Carlo sino a Ferrara, ripercorre pressochè fedelmente lo stesso percorso della superstrada a due corsie Cispadana, costruita durante gli anni '90. **La costruzione della nuova Autostrada comporterebbe pertanto la totale modifica, forse addirittura la demolizione dell'attuale superstrada**, con annessi ponti, cavalcavia, rotonde, svincoli, opere accessorie, ecc.

Che logica c'è nel distruggere una strada costruita poco più di dieci anni fa' per farne un'altra più larga al suo posto? Quale persona intelligente spenderebbe in modo così assurdo i propri soldi privati, per costruire un'opera, distruggerla dopo breve tempo e ricostruirne infine un'altra completamente nuova? Un vecchio detto recita che "fare e disfare è tutto un lavorare", peccato che ciò venga fatto ancora una volta con i soldi dei contribuenti.

## 6) Necessità di un referendum tra i cittadini

La Regione Emilia-Romagna, per supportare la propria decisione di costruire l'Autostrada Cispadana, ha effettuato nel corso del 2012 dei fantomatici sondaggi telefonici, di cui peraltro non sono mai state chiaramente spiegate le modalità e i dettagli: in particolare il numero delle persone che hanno risposto, e soprattutto quale era il livello di informazione sull'argomento delle persone contattate. Da questi sondaggi, secondo la Regione, sarebbe emerso un giudizio sostanzialmente positivo espresso da larga parte dei soggetti interpellati.

Se le cose stanno veramente così, perché allora non si ha il coraggio di **convocare un vero e proprio referendum tra le popolazioni di tutti i comuni interessati al passaggio di tale Autostrada**, per verificare qual è la reale opinione dei cittadini su questa importantissima questione? O si ha forse paura che i cittadini, esprimendosi in modo veramente democratico in una consultazione popolare, lo facciano in contrasto con le decisioni prese dalla Regione, dalle Province e dai Comuni interessati?

## OSSERVAZIONI DI MERITO

### 1) Valutazione di Impatto Ambientale

La Regione Emilia-Romagna, al termine della propria relazione di presentazione del progetto della nuova Autostrada, afferma testualmente che: *"Alla luce dell'analisi svolta in questa sede è possibile concludere che la configurazione progettuale definita per l'autostrada regionale Cispadana, ha evidenziato, anche a fronte di diffusi e diversificati interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale, una complessiva compatibilità ambientale dell'opera nei confronti dei sistemi territoriali (ambientale, insediativo, infrastrutturale, ecc.) in cui si inserisce."*

A questo punto c'è da chiedersi che valore dia la nostra amministrazione regionale allo studio di V.I.A. a cui sono chiamati in questa fase i competenti organismi ministeriali, dal momento che la Regione stessa è già giunta a priori alla conclusione che l'opera è comunque compatibile dal punto di vista ambientale. Con queste premesse, **non viene forse squalificata totalmente questa importante fase di valutazione ambientale dell'opera**, e soprattutto che idea può farsi un cittadino a proposito della serietà con cui vengono portate avanti queste attività di controllo?

### 2) Utilizzo spropositato del territorio agricolo

L'infrastruttura viaria Autostrada regionale Cispadana prevede un utilizzo del territorio pari a circa 570 ettari di terreno, con la costruzione di 57 opere di attraversamento dell'arteria con strade di viabilità comunale e rurale, di cui 38 sottovia, 14 cavalcavia e 5 viadotti. Si tratterebbe di un vero e proprio scempio legalizzato. Come si evince

dal progetto, l'Autostrada Regionale Cispadana, dallo svincolo di Ferrara Sud fino a Parma, correrà in sopraelevata per il 95% del tracciato, ad un'altezza di 2,5 metri sul piano di campagna, con costi economici e ambientali assolutamente ingiustificabili.

**L'Autostrada Regionale Cispadana sconvolgerà inoltre in maniera devastante una gran parte del territorio delle Partecipanze Agrarie centesi, nonostante l'esistenza di un Vincolo di Tutela Storico-Paesaggistica approvato da tutti gli Enti territoriali interessati: Comune di Cento, Provincia di Ferrara, Regione Emilia-Romagna, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Ferrara e Ravenna.**

L'impatto ambientale di una simile opera sarebbe sicuramente molto devastante per il nostro territorio, e i palliativi messi in atto dalla Regione Emilia-Romagna per tentare di mitigare tale impatto e cercare di tranquillizzare le popolazioni, come la piantumazione di qualche albero o la collocazione di qualche pannello fonoassorbente lungo il tracciato, lasciano purtroppo il tempo che trovano.

### 3) Estrema vicinanza agli abitati di Sant'Agostino e San Carlo

Il tracciato dell'Autostrada regionale Cispadana in progetto passa a poche decine di metri a nord dell'abitato di San Carlo, in territorio del comune di Sant'Agostino. Occorre tenere inoltre presente che l'attuale superstrada a due corsie Cispadana, costruita negli anni '90, passa a poche decine di metri a sud dello stesso abitato di San Carlo. Tale superstrada, costruita nel solo tratto che va da Ferrara a Sant'Agostino, svolge attualmente una funzione di tangenziale per gli abitati di Sant'Agostino e San Carlo.

**La frazione di San Carlo, se fosse realizzata pure l'Autostrada Cispadana, si troverebbe ad essere così imbottigliata e racchiusa a tenaglia tra queste due strade a scorrimento veloce, con gravi danni per le popolazioni residenti in termini di inquinamento ambientale, acustico, ecc.**

### 4) Impatto dell'Autostrada sul territorio del Comune di Sant'Agostino

Il territorio comunale di Sant'Agostino, anche a seguito della costruzione nei decenni scorsi della superstrada Cispadana, ha visto un notevole evidente stravolgimento del proprio sviluppo urbanistico e territoriale. L'incertezza nella costruzione prima della Superstrada Cispadana, ora dell'Autostrada Cispadana, e dei relativi svincoli, ha condizionato i piani regolatori del comune di Sant'Agostino per decenni, portando ad uno sviluppo abitativo totalmente irrazionale. Anziché edificare le nuove aree residenziali nel territorio compreso tra le due frazioni di Sant'Agostino e San Carlo, si è finiti per costruire case e fabbriche lungo la strada provinciale 66, intasandola di traffico, ed espandendo l'abitato di Sant'Agostino nelle aree a ridosso del Bosco Panfilia.

**Quello del comune di Sant'Agostino è un territorio estremamente vulnerabile, sul quale insistono varie aree artigianali e industriali, alcuni insediamenti produttivi ad elevata criticità ambientale quali la Ceramica Sant'Agostino e l'industria chimica Chemia con produzione di prodotti chimici di sintesi, in passato interessata da un importante incidente agli impianti, una discarica di rifiuti solidi urbani in località Molino Boschetti origine di problematiche di inquinamento delle acque della falda sotterranea.**

La costruzione di una nuova Autostrada, con ben otto corsie di asfalto, ponti, cavalcavia, caselli, ecc. rappresenterebbe una devastazione irreversibile per il nostro territorio comunale, e una imperdonabile sottrazione di vaste aree di terreno fertile per l'agricoltura delle nostre zone.

### 5) Eventi sismici del 20 e 29 maggio 2012

Il recente terremoto che si è verificato in Emilia-Romagna il 20 e 29 maggio 2012, e che ha avuto tra i comuni più colpiti anche il comune di Sant'Agostino, ha fatto tutti riflettere sulla vulnerabilità delle nostre abitazioni e delle nostre infrastrutture. L'attuale superstrada Cispadana ha subito dei danni per quanto riguarda i cavalcavia e i

ponti, sui quali si sono resi necessari degli interventi di consolidamento e manutenzione. Molti cittadini sono ancora in attesa dei fondi promessi dalle autorità per la messa in sicurezza e la sistemazione delle proprie abitazioni. Come si giustifica una spesa così rilevante per la costruzione dell'Autostrada Cispadana, quando molte famiglie hanno ancora le case danneggiate dagli effetti del sisma?

**Il terreno alluvionale che caratterizza un'ampia fascia del nostro territorio, e sul quale si è evidenziato in occasione del terremoto il fenomeno della liquefazione delle sabbie, ha avuto proprio nella frazione di San Carlo la sua manifestazione più evidente.** A San Carlo si stanno ancora abbattendo le abitazioni, le cui fondamenta sono state indebolite dagli smottamenti del sottosuolo, e non è ancora ben chiaro quale sia la situazione geologica del nostro territorio, che non sembra comunque per nulla idoneo alla costruzione di una Autostrada di questo tipo.

#### 6) Viabilità di raccordo con l'Ospedale di Cona

La recente apertura, in frazione Cona del comune di Ferrara, del nuovo ospedale Sant'Anna, ha comportato per i cittadini dei comuni dell'alto ferrarese la necessità di raggiungere tale ospedale sostanzialmente tramite l'utilizzo dell'automobile personale, visto anche lo stato pietoso in cui si è volutamente ridotto il trasporto pubblico nei nostri territori. L'assenza, dopo quasi un anno e mezzo dalla sua inaugurazione, di un collegamento veloce con l'ospedale di Cona, fa sì che un cittadino di Sant'Agostino che voglia recarsi all'ospedale con i mezzi pubblici impieghi oltre un'ora e mezza, compresi i tempi legati alle coincidenze tra autocorriera e autobus. Il collegamento tra la stazione di Ferrara e l'ospedale è infatti costituito da un autobus urbano che, con oltre 20 fermate intermedie, impiega quasi 45 minuti a percorrere un tratto di appena 10 Km.

In questa situazione di disincentivo dei mezzi pubblici, molti cittadini sono costretti ad optare per i mezzi di trasporto privati, utilizzando la Superstrada Cispadana sino a Ferrara e la Superstrada Ferrara-Porto Garibaldi sino a Cona. Con la costruzione dell'Autostrada Cispadana si **renderebbe obbligatorio per le suddette popolazioni l'utilizzo di una strada soggetta a pagamento di pedaggio per il raggiungimento dell'ospedale**, a differenza delle attuali superstrade, al momento esenti da tale tipo di esborso. Ciò comporterebbe un ulteriore "*ticket aggiuntivo*" da sommare a quelli già pagati dai nostri cittadini, per usufruire di un servizio, quello sanitario, che dovrebbe essere invece il più economico possibile per le persone malate e bisognose di cure.

#### CONCLUSIONE

Per tutte le motivazioni generali, di metodo e di merito sopradescritte, il sottoscritto Davide Bardasi, cittadino del comune di Sant'Agostino, **ritiene assolutamente irresponsabile proseguire con questo scellerato progetto di costruzione di una nuova Autostrada regionale Cispadana sul nostro territorio regionale, e in particolare sul territorio del comune di Sant'Agostino**, ed invita le autorità pubbliche preposte all'assunzione di tale decisione a **respingere definitivamente tale richiesta di costruzione ed esprimere parere negativo ai vari progetti in discussione**. In questo modo ne trarrebbero giovamento la salute dei cittadini, la salvaguardia del nostro territorio, la situazione delle finanze pubbliche e la credibilità delle istituzioni.

DAVIDE BARDASI

Via Statale, 202 – 44047 Sant'Agostino (FE)



Sant'Agostino (FE), 06/01/2014