



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E.prot DVA – 2014 – 0000670 del 13/01/2014

Cento, 3 Gennaio 2014

Raccomandata R.R.

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA

---

Oggetto: Osservazioni alla V.I.A. del Progetto di AUTOSTRADA Regionale Cispadana.

Elenco delle "Osservazioni":

1. l'Autostrada Regionale Cispadana non serve per migliorare la viabilità a sud del Po ma serve solo per spostare, verso il Po, una parte rilevante del traffico veicolare nel tratto più congestionato (249.000 veicoli/giorno, BO-PR) della A1;
2. l'ARC serve solo per spostare un problema, con tutto il suo carico di inquinamento che risulta tra i più elevati della Pianura Padana, dall'autostrada A1 verso il Po;
3. l'ARC, dallo svincolo di Ferrara Sud fino a Parma, correrà in sopraelevata a 2,5 metri sul piano di campagna per il 95% del suo percorso, con costi economici e ambientali assolutamente ingiustificabili;
4. l'ARC 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. Una spesa ingiustificata, esagerata e inutile;
5. l'ARC nasce già vecchia e arretrata in quanto esclude di realizzare l'intermodalità nel trasporto merci-persone, almeno all'incrocio dei 4 internodi con linee ferroviarie di valenza internazionale;
6. l'ARC viene realizzata proprio sopra le faglie attive che hanno prodotto i disastrosi terremoti del 2012 in tutta la "Bassa" e resta molto vulnerabile al rischio sismico;
7. l'ARC frammenterà ancora di più e irrimediabilmente il paesaggio agrario della parte più pregiata della Pianura padana;
8. l'ARC provocherà la demolizione, l'inabitabilità o il danneggiamento di una quantità rilevante di edifici agricoli, artigianali o residenziali, anche storici, che si trovano all'interno del suo tracciato o delle aree di influenza diretta;

9. L'ARC sconvolgerà una parte del territorio (tutelato) delle Partecipanze Agrarie centesi, nonostante il Vincolo di Tutela Storico-Paesaggistica approvato da tutti gli Enti territoriali interessati (Comune di Cento, Provincia di Ferrara, Regione Emilia-Romagna, Soprintendenza ai Beni Storici di BO-FE-RA);
10. L'ARC avrà un impatto pesantissimo sulla fauna e la flora selvatica, sulla biodiversità e sulle reti ecologiche (Rete Natura 2000), in aperto contrasto con la legislazione ambientale della Regione Emilia-Romagna e dell'Unione Europea;
11. L'ARC, in caso di alluvione ed a causa della sua sopraelevazione media a 2,5 metri sul piano di campagna, potrebbe aggravare la situazione a causa del probabile "effetto barriera" che si sviluppa per quasi 68 Km di tracciato incrociando tutti i fiumi, che scendono dal vicino Appennino, soggetti a ricorrenti piene disastrose ed esondazioni. Aumenterà di conseguenza il rischio alluvione su vasti territori, densamente abitati e urbanizzati, e lo stesso dissesto idrogeologico, in una fase di mutamenti climatici mai visti prima d'ora;
12. L'ARC farà aumentare il già grave inquinamento atmosferico ed acustico, compresi i relativi rischi sanitari per i quali l'Italia è già stata condannata dalla UE, con sentenza del 19/12/2012, che classifica la Pianura Padana fra le 3 macro aree più inquinate dell'Unione Europea;
13. il prolungamento, a raso, dell'attuale superstrada "Ferrara-mare" fino a Parma, avrebbe un impatto ambientale ed un rapporto costi/benefici molto più favorevoli rispetto all'ARC. Questa soluzione offrirebbe inoltre un servizio reale di collegamento (non a pagamento) fra i numerosissimi centri abitati presenti nell'area.
14. L'ARC contrasta con il DUP-Documento Unico di Programmazione della Regione Emilia Romagna 2007/2013 (pag.17 e seguenti).
15. Già oggi e senza contare l'ARC, la rete autostradale italiana si colloca al 3° posto fra le grandi nazioni europee, dopo Germania e Francia ma prima della Gran Bretagna, con un traffico di oltre 5 milioni di veicoli/giorno, su un territorio molto più fragile sul piano idro-geologico e molto più urbanizzato e inquinato delle altre nazioni di riferimento. La nuova ARC non migliora la situazione dei trasporti e non innova la logistica in Emilia Romagna.
16. L'ARC (34.000 veicoli/giorno : 67 Km = indice 507), tenuto conto dei volumi di traffico stimati a livello ufficiale e rapportati alla lunghezza della tratta autostradale, si colloca al secondo posto dopo la A1 (Bologna-Piacenza: 249.000 veicoli/giorno : 145 Km = indice 1717) e prima dell'Autobrennero (Modena-Brennero: 43.000 veicoli/giorno : 315 Km = indice 136).
17. Il progetto definitivo colloca l'ARC a sud del Po, fra Ferrara e Parma, in una zona climatica caratterizzata da scarsissima ventilazione, scarsa piovosità e nebbie persistenti. L'inquinamento dell'aria in questa parte della Pianura Padana, già oggi fra i più elevati nell'Unione Europea, subirà un netto peggioramento in tutti i parametri a causa dell'aumento dei volumi di traffico totale (quello proprio e indotto dell'ARC e di quello proprio della viabilità locale).
18. L'inquinamento atmosferico prodotto e indotto dall'autostrada Cispadana, sommato all'inquinamento atmosferico normalmente presente sul territorio, farà aumentare le malattie e i tumori di vario tipo e gravità a carico di una popolazione già molto provata.
19. L'applicazione del mod."Spray", nello scenario progettuale e programmatico (Relazione integrativa alla Progettazione definitiva, pag.18/109) evidenzia un impatto elevato dell'inquinamento prodotto dall'ARC che andrebbe a decadere entro i primi 300 metri di distanza dall'autostrada. La simulazione ottimistica, utilizzata per giustificare il passaggio dell'ARC sul territorio dell'Alto Ferrarese, è falsa perché non considera le condizioni atmosferiche tipiche della zona ed il ristagno degli inquinanti in prossimità del suolo per lunghi periodi.

20. E' fuorviante dichiarare (Relazione integrativa alla progettazione definitiva) che: PM10 - PM2,5 – biossido di Azoto, Benzene e altri pericolosi inquinanti, prodotti dai veicoli in transito sull'ARC e sulla viabilità locale nei territori dell'Alto Ferrarese (in particolare nel Comune di Cento, con una densità abitativa di 550 abitanti/Kmq), rientrano nei limiti di legge. E' noto infatti che, l'immissione diretta dei suddetti inquinanti nell'ambiente produce reazioni indirette (smog fotochimico) e reazioni chimico-fisiche in fase gassosa che producono particolato secondario ed aerosol velenoso. La Relazione definitiva dovrebbe considerare "l'effetto somma" dell'inquinamento su un dato territorio prima di dichiarare che un progetto è conforme.
21. E' fuorviante e falso dichiarare (Relazione alla progettazione definitiva, pag.92 ID 4.5) che: per quanto riguarda la "presenza di recettori, la stima massima dei danni causati dall'ARC si spinge fino a 2 Km dall'autostrada" perché tale dichiarazione è in contrasto con quanto dichiarato riguardo all'applicazione del rassicurante mod. "Spray". E' noto infatti che tutte le autostrade producono continuamente, direttamente e indirettamente, pesante e persistente inquinamento. Negarlo è falso, minimizzarlo può essere criminale.
22. Nella Relazione integrativa al Progetto definitivo (pag.24/109, Tab.4.3-1) si dichiara che le PM10 totali, per la tratta dell'ARC ricadente nel territorio dell'Alto Ferrarese, ammontano a 759,60 ton/anno (511,20 prodotte dal traffico autostradale + 248,40 prodotte dai cantieri). Questo valore rappresenta il 50% dell'inquinamento totale da PM10 sulle quattro provincie ed i 20 Comuni interessati al tracciato dell'ARC e deve essere considerato in tutta la sua pericolosità. Le popolazioni dei 5 Comuni dell'Alto Ferrarese (Cento, Bondeno, S.Agostino, Mirabello e Poggio Renatico) assorbiranno il 50% dell'inquinamento totale da PM10 prodotto dall'autostrada.
23. La costruzione dell'ARC e il conseguente adeguamento della viabilità locale di accesso produrrà la perdita ulteriore e perpetua di centinaia di ettari di fertilissimo suolo agricolo, ottimamente irrigato, con colture specializzate ad alto reddito e rese agrarie fra le più elevate.
24. L'inquinamento da rumore prodotto dall'ARC nella fascia sensibile posta a lato dell'autostrada, nell'intera tratta dell'Alto Ferrarese e particolarmente nella porzione delle Partecipanze Agrarie centesi (ad altissima densità demografica e soggette a Vincolo Storico-Paesaggistico), ai livelli normali dichiarati negli elaborati progettuali dell'ARC, produce: fastidio, molestia, disturbi del sonno, del riposo e affaticamento, fino a provocare danni psichici, neurovegetativi e uditivi (fonte: Ministero dell'Ambiente).
25. L'inquinamento atmosferico, prodotto direttamente dai circa 34.000 veicoli/giorno che circoleranno sull'ARC e sommato al restante inquinamento atmosferico da traffico veicolare, attività produttive e riscaldamento domestico, ha una concentrazione di inquinanti particolarmente dannosa per la salute, l'ambiente, gli ecosistemi ed il valore dei prodotti agricoli vendibili. La quantità e qualità di sostanze nocive prodotte dal traffico veicolare che si deposita al suolo e sulle coltivazioni di alimenti limitrofe all'ARC (foraggi, ortaggi, frutta, vino, miele, itticoltura, allevamento, ecc.) crea un danno economico elevato al valore dei prodotti agricoli vendibili e all'intera filiera agro-alimentare emiliana (Food valley).
26. L'inquinamento atmosferico prodotto direttamente e indotto dall'ARC influisce sull'indice di fertilità del suolo agrario in quanto ne aumenta il livello di acidità con la conseguenza di ridurre: la presenza di microorganismi utili nello strato più superficiale del suolo, la quantità annuale di humus prodotto dai microorganismi, la penetrazione delle acque meteoriche negli strati profondi del suolo. Negli ultimi 50 anni, l'indice di fertilità del suolo agrario in Italia, in modo particolare nei territori più urbanizzati e trafficati, è praticamente dimezzato.
27. Il mix di sostanze chimiche, più o meno dannose, prodotte direttamente dal traffico veicolare stimato sull'ARC, sommato a quello indotto ed a quello proprio della viabilità locale (NOX, CO, NO, C6H6, PM10, PM2,5, PTS, SO2) ha come conseguenza principale quella di produrre danni ai sistemi respiratori degli esseri viventi. Costruire una nuova autostrada in aree già molto inquinate è un vero attentato alla salute delle popolazioni esposte.

28. Gli inquinanti prodotti dal traffico veicolare dell'ARC, sommati a quelli indotti e prodotti sulla viabilità locale, danno origine a piogge acide e nebbie corrosive. Sono prevedibili danni diffusi anche ad edifici e manufatti in genere esposti continuamente a questo tipo di inquinamento. Chi pagherà per questi danni prodotti dall'ARC visto che la Società costruttrice non prevede alcun tipo di risarcimento al riguardo?
29. Il passaggio dell'ARC in prossimità di centri abitati o di singoli edifici ad uso residenziale o produttivo, nell'intero territorio dell'Alto Ferrarese e particolarmente nel territorio delle Partecipanze centesi, provocherà il forte deprezzamento degli edifici e dei Fondi agricoli prossimi all'autostrada a causa dell'inquinamento atmosferico, dell'inquinamento acustico, delle vibrazioni, della corrosione delle parti esterne degli immobili, ecc. Chi pagherà questi danni visto che per accedere ai servizi dell'autostrada tutti dovranno pagare un pedaggio ai proprietari dell'ARC?
30. Per la parte di tracciato dell'ARC riguardante il territorio dell'Alto Ferrarese (dal nuovo ponte sul fiume Panaro al raccordo di Ferrara-Sud), vengono indicati (a pag.91 della Relazione integrativa al progetto definitivo) soltanto i seguenti valori: C6H6 (Cento), NO2-99,8°(FE Sud), SO2-99,7 (FE Sud), mentre non si fa alcun riferimento a tutti gli altri parametri indispensabili alla valutazione dell'inquinamento dell'aria quali: CO, NO2 media annuale, PM10 media annuale e giornaliera, PM10-90,4° percentile medie giornaliere, PM2,5 media annuale e giornaliera.
31. E' inaccettabile dichiarare (a pag.104 della Relazione integrativa alla progettazione definitiva) che "l'impatto dell'ARC non desta preoccupazione per il mantenimento dello stato di salute della popolazione residente e che l'impatto dell'opera, al 2017 e 2030, risulta trascurabile" nonostante il fatto che, in entrambe gli scenari (2017-2030), la medesima "Relazione" preveda aumenti nelle concentrazioni di Benzene, Biossido di Zolfo, PM10 e PM2,5 oltre ad aumenti ancora maggiori nella concentrazione di Biossido di Azoto, Monossido di Carbonio e Ozono.
32. Non viene prevista, nel Progetto definitivo dell'ARC e nella Sintesi in linguaggio non tecnico, alcuna integrazione funzionale con la strategica Idrovia del Po, prevista e promessa da decenni dalla Regione Emilia Romagna e dalle Amministrazioni Provinciali emiliane confinanti col Po, per favorire finalmente l'intermodalità e la multimodalità dei trasporti da Cremona al Mare Adriatico. Nel Progetto definitivo dell'ARC viene negata, di fatto, la possibilità di attrezzare e utilizzare la nuova autostrada con tutte le connessioni, tecnologie e servizi necessari a favorire e sviluppare l'intermodalità e la multimodalità nel trasporto merci-persone. L'intero progetto prevede che tutto debba viaggiare solamente su gomma. Nemmeno agli internodi ferroviari principali è previsto di poter lasciare l'autostrada per utilizzare il treno, almeno nelle lunghe percorrenze. Questo è uno dei tanti motivi che fa dell'ARC un'infrastruttura che nasce già vecchia, tecnicamente arretrata ma comunque costosissima.
33. I livelli di inquinamento atmosferico e acustico prodotti dal traffico veicolare, sia in fase di costruzione che di utilizzo dell'ARC, produrranno danni all'intera catena biologica a causa della continua immissione (e assorbimento) degli inquinanti non eliminabili dagli apparati di difesa di piante e animali, compresa la specie umana.
34. Nella "Sintesi in linguaggio non tecnico" inerente il Progetto definitivo di ARC, riguardo al reperimento in loco degli inerti, viene indicato un solo sito (dei 3 previsti) in grado di fornire un quantitativo sufficiente (?) di inerti in base al relativo PIAE. Solo il sito di Modena è in grado di fornire 14,8 milioni di mc di inerti. I siti di Reggio Emilia e Ferrara non forniranno nulla. Come è possibile licenziare il Progetto definitivo di ARC se, solo per il rilevato stradale, saranno necessari quasi 6 milioni di mc di inerti? E gli inerti per tutte le opere collegate e complementari chi li fornirà? E' augurabile che non sia ancora una volta la malavita organizzata a gestire questo tipo di fornitura.

35. Nella “Sintesi in linguaggio non tecnico” non vengono indicate le singole opere o manufatti che utilizzeranno gli inerti, non vengono indicate né le quantità in mc stimati di inerti, né la qualità degli stessi e nemmeno la singola cava di provenienza e la relativa distanza dal cantiere autostradale (per ridurre al minimo i trasporti e l’inquinamento).  
Non vengono indicate in nessun documento le misure contrattuali di sicurezza da adottare per evitare che, nei sottofondi stradali o dei manufatti o delle rampe, nella costruzione dei manufatti in calcestruzzo, nelle massicciate o sotto le massicciate dei cavalcavia, dei sottopassi e delle opere in trincea, vengano utilizzati o smaltiti illegalmente (e con gravissimo danno per l’ambiente e la salute) rifiuti o sostanze tossico-nocive delle più svariate tipologie e pericolosità, come più volte successo nei cantieri delle “grandi opere” pubbliche e private.
36. Va assolutamente esclusa la possibilità di reperire milioni di metri cubi di inerti di vario tipo aprendo nuove cave in alveo fluviale o in aperta campagna nei territori interessati dall’ARC o in prossimità della medesima (Po, Reno, Panaro, Secchia, Parma, Taro).
37. L’ARC non è prevista, in alcun documento ufficiale ed a nessun livello della pianificazione delle infrastrutture viarie dell’Unione Europea, né come autostrada strategica a se stante, né come collegamento con altre autostrade nazionali. L’ARC risulta di conseguenza un’opera non strategica dal punto di vista infrastrutturale, molto impattante sull’ambiente dei territori attraversati e sulla salute delle popolazioni coinvolte oltre che eccezionalmente costosa.
38. La strada di collegamento fra lo svincolo di Pilastrello dell’ARC (S.P. 69 “Centese”) ha caratteristiche e dimensioni inadeguate a sopportare i volumi di traffico sia attuali che, a maggior ragione, futuri. Corre ad un’altezza media di circa 3 metri sul piano di campagna per quasi la metà del percorso, stretta fra due file di vecchi Platani che fortunatamente sostengono la massicciata stradale e impediscono alla strada di franare nei due canali laterali ai piedi della medesima.  
Su entrambe i lati della strada sono presenti numerosi passi carrai che danno accesso ad abitazioni private o attività artigianali e industriali.
39. La realizzazione di una nuova strada di raccordo fra il casello di Pilastrello e la S.S. 255 nei pressi della rotonda di Bivio Dondini a Cento, con eventuale tracciato rettilineo ad Est del castello di Torre Spada e prosecuzione verso Sud fino alla predetta rotonda di Cento, distruggerebbe definitivamente una delle poche zone agricole centesi su area vasta. Questo eventuale diverso raccordo, a causa della presenza nella zona di costruzioni di vario tipo, si troverebbe ad avere un andamento sinuoso, poco efficiente, molto “sprecone” di prezioso suolo agricolo e comunque di forte impatto ambientale.
40. Qualsiasi soluzione venga adottata per il raccordo con l’ARC, fra lo svincolo di Pilastrello e la rotonda di Cento, è necessario che venga valutata, progettata e realizzata con la massima attenzione e cura ed il minimo impatto ambientale e paesaggistico a causa della presenza nell’area di abitazioni private, aziende agricole importanti, aziende artigianali e industriali importanti oltre alla vicinanza con i centri abitati di Corporeno e Renazzo (la più grossa e importante frazione del Comune di Cento) con la presenza verso il raccordo autostradale di una grande Scuola Media e di un Asilo infantile.
41. Il consumo di suolo in Emilia Romagna è, da molti anni, equivalente ad almeno 10 campi da calcio al giorno e riflette una cultura ed una logica di utilizzo del territorio poco responsabile e assurda. Il consumo di suolo, risorsa finita per definizione e non riproducibile, per la realizzazione dell’ARC non viene dichiarato con precisione in nessun elaborato progettuale ma è del tutto evidente che sarà molto elevato e supererà qualche centinaio di Ha di superficie (pag.168/209 Relazione definitiva al progetto in linguaggio non tecnico).

42. Una Relazione trasparente, chiara e al servizio dei cittadini (dato che si usa il loro territorio e li si inquina pure) dovrebbe elencare, prima di ogni altro elemento, tutti i dati macro del progetto, dalla quantità precisa (Comune per Comune) di suolo cementificato, alla quantità, qualità e provenienza degli inerti utilizzati e, via via, fino alle singole opere di finitura e di riduzione dell'impatto dell'opera a livello ambientale e sanitario.  
Nessuno degli elaborati progettuali presentati ha queste caratteristiche di trasparenza e rispetto per i cittadini e per i loro diritti fondamentali, come il diritto all'informazione, alla salute, alla sicurezza e vivibilità del proprio territorio.
43. La rilevazione delle polveri sottili PM10 (metodica A2, Relazione definitiva in linguaggio non tecnico, pag.159/209) prodotte dal traffico veicolare in prossimità dei cantieri ha una frequenza trimestrale nei 4 anni di durata dei lavori di costruzione dell'ARC. Questa rilevazione viene ritenuta insufficiente perché tende a minimizzare o sottovalutare la portata dell'inquinamento atmosferico prodotto dai cantieri il quale si somma al già elevatissimo inquinamento esistente monitorato in continuo, nei soli centri abitati, dalle centraline dell'ARPA.
44. La metodica del monitoraggio in continuo (metodica A3, Relazione definitiva in linguaggio non Tecnico, pag.159/209) di molti parametri chimici (CO, O3, NO, NO2, NOX, PM10, PM2,5 Benzene, C6H6, BaP, Cd, Ni, As, Hg) per determinare l'inquinamento prodotto dal traffico autostradale, dagli automezzi di cantiere e dal traffico della viabilità locale, è una metodica corretta solo sul piano di letteratura mentre, sul piano reale, risulta invece scorretta e fuorviante in quanto l'inquinamento prodotto sull'ARC si somma all'inquinamento generale e aggrava ulteriormente i rischi sanitari, ambientali e la stessa sicurezza e qualità della vita delle popolazioni esposte.
45. Il traffico veicolare contribuisce per oltre l'80% dell'inquinamento atmosferico. L'inquinamento dell'aria nella Pianura Padana è pesante e presente in ogni stagione dell'anno, d'estate come d'inverno. In estate manca la componente dovuta al riscaldamento domestico, che incide per circa il 20% sul totale, ma la componente dovuta al traffico veicolare diminuisce solo nel mese di Agosto, nel quale aumenta la pressione atmosferica che rende più difficile i movimenti d'aria e la ventilazione e fa comparire un inquinante nocivo: l'ozono.  
L'autostrada non è, come viene purtroppo presentata ai cittadini, un mondo a parte dove tutto è a norma e sotto controllo. Può essere, in taluni casi, un male necessario ma l'ARC non è quello che serve per modernizzare e rendere più efficienti i trasporti in Emilia Romagna.

Circolo LEGAMBIENTE Alto Ferrarese  
Il Presidente  
Massimo Gilli

## DGpostacertificata

---

**Da:** massimo.gilli@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** sabato 11 gennaio 2014 14:09  
**A:** MATTM@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** Osservazioni alla V.I.A. del Progetto di AUTOSTRADA Regionale Cispadana.  
**Allegati:** Osservazioni al progetto definitivo di ARCispadana inviate al Ministero.docx

Si allegano le osservazioni in oggetto, a conferma della raccomandata RR del 3 gennaio 2014 indirizzata a:  
Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio e del Mare Direzione Generale per le valutazioni ambientali Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA

