

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali
Via C. Colombo n. 44 - 00147 Roma

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'Autostrada Regionale Cispadana. Osservazioni al progetto, ai sensi dell'art.24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Considerazioni, valutazioni e osservazioni.

In relazione alla procedura di V.I.A. in oggetto, il sottoscritto Sig. Davide Bagnoli, nato a Castrozza (FE) il 24/11/1987, residente a Sant'Agostino (FE) intende presentare le seguenti osservazioni e considerazioni.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0006883/DVA del 23/03/2017

CONSIDERAZIONI GENERALI

L'ultima edizione pubblicata della "Relazione sullo Stato dell'Ambiente della Regione Emilia-Romagna" (2009), nell'affrontare le diverse problematiche ambientali della nostra Regione, contiene alcune importanti valutazioni largamente condivisibili. Dal 2009, non è stato fatto alcun aggiornamento di tale studio, ma tutto porta a pensare che la situazione ambientale della nostra regione, negli ultimi 8 anni, sia ulteriormente peggiorata sotto diversi aspetti.

Mobilità: "La Regione Emilia-Romagna è impegnata da anni in iniziative e progetti che migliorino la qualità dell'aria e favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico legato al traffico veicolare, a fronte del grande impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici globali. ... Sotto questo profilo, la mobilità delle persone e la mobilità delle merci richiedono importanti interventi riorganizzativi per la salvaguardia della qualità ambientale e la riduzione della congestione ..."

Trasporti: "In particolare la merce trasportata su strada in Emilia-Romagna rappresenta circa il 12% del traffico stradale merci nazionale e presenta un trend crescente di gran lunga superiore al tasso di crescita della ricchezza prodotta dalla nostra regione nello stesso periodo, con una evidente perdita di efficienza complessiva del sistema."

Inquinamento atmosferico: "Considerando gli inquinanti NOx e PM10 si nota come le emissioni in ambito autostradale abbiano un peso pari al 40%, per gli NOx, e del 35% per il PM10. Considerando il contributo alle emissioni di NOx e PM10 per categoria veicolare, si evidenzia un peso preponderante della circolazione dei mezzi commerciali pesanti."

Cambiamenti climatici: "Per quanto riguarda la concentrazione atmosferica dei gas serra, a livello nazionale, i combustibili fossili utilizzati per il trasporto, per il riscaldamento degli edifici, per l'alimentazione di centrali elettriche ed industrie manifatturiere ed edilizie, sono responsabili di circa il 95% delle emissioni di anidride carbonica (CO2), e di circa il 17% di quelle di metano (CH4) e di protossido di azoto (N2O); l'andamento delle emissioni è dunque strettamente correlato ai consumi energetici."

Consumo del suolo: "Con l'urbanizzazione i suoli sono occupati da edifici e infrastrutture per trasporti. ... L'impermeabilizzazione del suolo ("soil sealing") è la forma più intensa di consumo di suolo per urbanizzazione. Essa consiste nella distruzione o copertura del suolo con materiali molto lentamente permeabili (asfalto, cemento). La stessa frammentazione/segmentazione dello spazio rurale, causata dalla dispersione insediativa, determina uno scadimento complessivo dei valori ecologici, produttivi, paesaggistici dei suoli."

Rischio idrogeologico: "Un ulteriore fattore di rischio, connesso alla urbanizzazione intensiva, è stata l'impermeabilizzazione di estese porzioni di territorio, dovuta agli intensi processi di urbanizzazione degli ultimi cinquant'anni, con la conseguente riduzione dei tempi di convazione e della capacità dei terreni di trattenere le acque. Eventi meteorici anche di natura ordinaria provocano così onde di piena improvvise e violente che i sistemi idraulici di pianura, pensati e costruiti per condizioni più favorevoli, non sono più in grado di smaltire."

Impatto sui consumi, inquinamento atmosferico, cambiamenti climatici, consumo del suolo, rischio idrogeologico, impermeabilizzazione del territorio: tutte valutazioni della Regione Emilia-Romagna che portano a bocciare totalmente l'idea stessa di costruzione di un'Autostrada nella nostra regione. D'altro canto, la stessa Regione è impegnata allo spasimo nella volontà di realizzare l'Autostrada Cispadana, entrando così in assoluta contraddizione con se stessa. La Regione spende soldi per degli studi che poi palesemente sconfessa. Qualcuno dovrebbe rendere conto di tale assurda ipocrisia.



CONSEGUENZE DELL'AUTOSTRADA

La costruzione dell'Autostrada Regionale Cispadana, come è costretta ad ammettere la stessa Regione Emilia-Romagna, avrebbe una serie di nefaste conseguenze, che si possono riassumere in tre grossi capitoli:

- 1) aumento del traffico veicolare pesante nelle nostre zone, con connesso aumento dell'inquinamento atmosferico legato alle emissioni di CO₂ e dei gas a effetto serra, con conseguenze nel breve e medio termine sul riscaldamento delle temperature e l'intensificarsi di eventi catastrofici quali alluvioni e inondazioni;
- 2) aumento ulteriore del consumo del suolo, distruzione di un territorio fragile come la pianura padana e delle nostre fertili campagne, con enormi problemi a livello di dissesto idrogeologico del territorio e frane, di cui la nostra Regione è vittima con sempre maggior frequenza;
- 3) aumento dell'inquinamento dell'aria legato alle concentrazioni di PM₁₀ nell'atmosfera, con conseguente incremento dei problemi sanitari per i cittadini: tumori dei polmoni, malattie dell'apparato respiratorio, malattie dell'apparato cardiovascolare, malattie neurologiche

Per quanto riguarda le emissioni di PM₁₀, il Decreto Legislativo 13 agosto 2010 n.155, che recepisce la direttiva dell'UE in materia, stabilisce i seguenti limiti per le concentrazioni di PM₁₀ nell'atmosfera: valore massimo giornaliero di 50 µg/m³, valore massimo media annuale di 40 µg/m³, numero massimo di superamenti annuali consentiti di 35. Analizzando i dati ufficiali dell'ARPAE Emilia-Romagna, relativi alle rilevazioni di PM₁₀ da parte della stazione di monitoraggio della qualità dell'aria di Cento (Fe), sita in Via Parco del Reno, nelle prime 10 settimane del 2017 (dal 1 gennaio al 10 marzo) si sono registrati ben 24 sforamenti della soglia limite giornaliera di 50 µg/m³, con una media del periodo di oltre 47 µg/m³. Basteranno altri 11 sforamenti da qui alla fine del 2017 e il Comune di Cento sarà inadempiente. A quel punto il Sindaco di Cento, che per legge è responsabile della salute dei cittadini del proprio comune, dovrà rendere conto di non avere mosso un dito per fermare questo scempio ambientale.

LA PROPOSTA DI TRACCIATO

Il tracciato dell'Autostrada Cispadana nel territorio centese è stato più volte modificato, sino ad arrivare all'ultima versione, denominata C2C. Occorre ribadire con fermezza che, dovunque passerà l'Autostrada, questa causerà un disastro ambientale e territoriale di dimensioni enormi. L'impatto ambientale, la cementificazione del territorio, lo stravolgimento della viabilità locale, l'inquinamento dell'aria e acustico, non cambieranno qualunque sia il tracciato dell'Autostrada.

Negli ultimi mesi si è assistito ad un teatrino poco edificante da parte delle autorità, in particolare del Sindaco di Cento, che nelle varie assemblee pubbliche svolte nel territorio ha sempre cercato di assecondare le opinioni dei cittadini, pur di salvare la faccia. Ai cittadini di ciascuna frazione del comune di Cento ha detto che il tracciato sarebbe passato lontano dal proprio paese, ripetendo di volta in volta la stessa cosa in tutti i paesi: in realtà, il tracciato C2C passerà vicinissimo a tutte le frazioni centesi. Gli studi scientifici ci dicono che le polveri sottili percorrono decine di chilometri, producendo conseguenze letali sulla salute dei cittadini anche a grande distanza dal punto in cui sono state rilasciate. Lo spostamento del tracciato di qualche centinaia di metri più a sud o più a nord non cambia assolutamente le cose.

OSSERVAZIONI DI METODO

La decisione di costruire l'Autostrada Cispadana è avvenuta 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. Nel sito del Ministero dei Trasporti, nella sezione V.I.A., sono riportate tutte le osservazioni presentate da cittadini e associazioni a partire dal 2012 sino ad oggi. Si tratta di decine di osservazioni ben argomentate, quasi tutte contrarie in tutto o in parte all'autostrada. Nonostante ciò, la Regione prosegue imperterrita nel caparbio perseguimento di questo dissennato progetto.

Una decisione sulla più importante opera pubblica realizzata nella Regione Emilia-Romagna da alcuni decenni a questa parte, dovrebbe essere sottoposta ad un referendum generale tra le popolazioni di tutti i comuni interessati, per verificare qual è la reale opinione dei cittadini su questa importantissima questione. O si ha forse paura che i cittadini, esprimendosi in modo 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) Devastazione del territorio: l'Autostrada Cispadana, con una lunghezza complessiva di quasi 70 chilometri, con decine di opere di attraversamento dell'arteria con strade di viabilità comunale e rurale, tra cui 5 viadotti, 3 cavalcavia di interconnessione, 9 cavalcavia di svincolo, 23 ponti, 14 cavalcavia su viabilità interferite, 20 sottovia, 10 sottopassi, 4 trincee, oltre a 4 autostazioni e 2 aree di servizio con edifici annessi, inciderà profondamente sul territorio delle province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia, massacrando una delle zone a più alto rischio idrogeologico della pianura padana, tagliando strade locali, canali e fossi, sottraendo diverse centinaia di ettari di terreno agricolo molto fertile, con produzioni locali di elevata qualità; l'Autostrada Cispadana correrà in sopraelevata per ben i due terzi del tracciato, ad un'altezza di 2,5 metri sul piano di campagna: un serpentone che stravolgerà la bassa pianura padana per i secoli a venire.
- 2) Devastazione dei terreni della Partecipanza Agraria: l'Autostrada Cispadana attraverserà per diversi chilometri i terreni della Partecipanza Agraria centese, antica istituzione storica e territoriale salvaguardata da vincoli di tutela storico-paesaggistica approvati 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.
- 3) Interessamento del sito Natura 2000: l'Autostrada Cispadana andrà ad interessare il territorio del sito Natura 2000, una rete ecologica costituita da aree di particolare pregio naturalistico, denominati Siti di Importanza Comunitaria (SIC), sulla base di direttive dell'Unione Europea che sono finalizzate alla salvaguardia della biodiversità mediante la tutela e la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri. La Regione Emilia-Romagna pertanto valorizza il proprio ambiente naturale costruendoci sopra un'Autostrada
- 4) Inquinamento ambientale e acustico: la prevista circolazione sull'Autostrada Cispadana di oltre 50000 veicoli al giorno, corrispondenti a 20 milioni di veicoli all'anno, stime largamente per difetto, a ridosso di numerosi centri abitati, produrrà un carico inquinante insostenibile a causa dei gas di scarico, letale per la nostra salute, in una Regione in cui gli sforamenti annuali per le polveri sottili superano ampiamente i limiti fissati dalla normativa europea.
- 5) Incremento del traffico: l'incremento del traffico su gomma conseguente alla costruzione dell'Autostrada, porterà ad un ulteriore aumento dei gas-serra nella pianura padana, una delle dieci aree più inquinate del pianeta, aggravando i problemi legati al riscaldamento del pianeta e alle mutazioni climatiche sempre più evidenti, con buona pace dei solenni impegni presi anche dall'Italia alle conferenze Onu sul clima di Parigi 2015 e Marrakech 2016.
- 6) Costi economici: l'Autostrada Cispadana costerà oltre 1 miliardo e 300 milioni di soldi pubblici, stando alla cifra attualmente preventivata: più del doppio del costo medio per Km rispetto alla media europea; e con l'esperienza che ci deriva dall'aver assistito ad analoghi appalti pubblici, tale cifra finirà per raddoppiare o triplicare; col fallimento nei fatti del cosiddetto "project financing", il costo dell'opera sarà in realtà a totale carico del bilancio pubblico, pertanto l'Autostrada Cispadana verrà finanziata con ulteriori tagli a sanità, scuola, ricerca, cultura, ambiente, con un meccanismo sempre più perverso.
- 7) Viabilità esistente: la situazione delle strade statali, provinciali e comunali della nostra Regione è disastrosa. Negli ultimi decenni la manutenzione delle strade esistenti, che sono quelle più utilizzate per gli spostamenti locali, è stata gradualmente abbandonata perché non elettoralmente conveniente. Paga di più, in campagna elettorale, vantarsi di avere costruito una nuova Autostrada, piuttosto che dire di avere sistemato vari chilometri di strade esistenti. 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.

CONCLUSIONI

Il sottoscritto Davide Bardasi, cittadino del comune di Terre del Reno (FE), per tutte le motivazioni enunciate in precedenza, esprime la più netta contrarietà alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, qualunque sia il progetto di tracciato previsto. Ritiene assolutamente irresponsabile proseguire con questo scellerato progetto di costruzione di una nuova Autostrada sul nostro territorio regionale, ed invita le autorità pubbliche preposte a respingere definitivamente tale richiesta di costruzione ed esprimere parere negativo a qualunque progetto. 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



Sant'Agostino (FE), 19/03/2017