



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

E.prot DVA-2012-0030277 del 12/12/2012

for a living planet®

WWF Italia

Sezione Alto Ferrarese

Via E. Facchini, 32

44047 Sant'Agostino (FE)

Tel: 053284168

Fax: 053284168

e-mail: fbardasi@tiscali.it

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via C. Colombo, 44 – 00147 ROMA

PROCEDIMENTO DI VIA SULLA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE
CISPADANA - OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO

1) Osservazioni generali

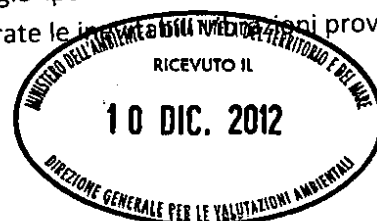
a- Premessa

Il carteggio e gli elaborati informatici del progetto definitivo, data la loro voluminosità e complessità, hanno praticamente reso impossibile a molti cittadini (se non proprio direttamente interessati) a fare delle puntuali osservazioni che sono rimaste opera, in pratica, di esperti o tecnici incaricati appositamente. Ci risulta che gli stessi Comuni, presso i quali sono stati depositati gli elaborati per la consultazione, hanno scarsamente facilitato i cittadini in questa operazione di trasparenza e di democrazia partecipativa. Non ci risulta neppure che le varie Amministrazioni comunali abbiano svolto incontri pubblici chiarificatori sul progetto e sulle conseguenze che avrebbe la costruzione dell'opera sul territorio di competenza. Anche la mancata proroga del termine del 9 Dicembre per presentare le osservazioni, chiesta da vari soggetti, ha rappresentato un ulteriore segnale di verticismo, arroganza e insensibilità delle Autorità responsabili del procedimento nei confronti dei cittadini e delle varie associazioni rappresentative di interessi. Non deve poi stupire che la tanto detestata "antipolitica", che spesso è solamente un grido disperato, mai ascoltato, per chiedere una Politica vera, sia favorita proprio da tali atteggiamenti negativi delle istituzioni nei confronti dei cittadini, considerati alla pari di "sudditi" e non destinatari consapevoli dei servizi pubblici.

Le nostre osservazioni nascono sia da autonome valutazioni e sia dalla lettura della relazione di sintesi del S.I.A. o Studio di Impatto Ambientale in "linguaggio non tecnico", che abbiamo trovato oltremodo prolissa e ridondante, chiaramente finalizzata ad attenuare i dati di criticità dell'opera ai fini di aumentare il consenso sulla sua realizzabilità, voluta ovviamente dal concedente (Regione Emilia-Romagna) e concessionario (A.R.C. S.p.A.).

b- Impatto sull'intero percorso

L'osservazione più importante è relativa all'impatto generale che una nuova autostrada verrebbe a causare alla Pianura Padana già sin troppo antropizzata e classificata dagli esperti una delle più inquinate del mondo. Essa non tollera assolutamente una nuova grande opera che provocherebbe un ulteriore consumo (meglio chiamarlo saccheggio) del territorio urbano e soprattutto agricolo assai fertile e caratterizzato anche da numerosi insediamenti produttivi artigianali, industriali e commerciali, ecc. Tali insediamenti, anziché ricevere benefici dalla nuova arteria, ne riceverebbero soltanto gravi danni anche a causa dell'inevitabile inquinamento dell'aria, acqua, suolo e acustico provocato dal passaggio ipotizzato di 40 – 50.000 veicoli giornalieri. Oltre agli inquinamenti sopra citati vanno poi anche considerate le inquinazioni provocate



da, un traffico di tale intensità (vibrazioni che evocano lo stesso terremoto nella psicologia delle persone già tanto provate dalle recenti e forti scosse di Maggio u.s.) che aggravano ancora di più la stabilità degli edifici abitativi vicini al percorso autostradale, deprezzandone pure il loro valore di mercato.

La decisione di costruire l'autostrada Cispadana è in palese contraddizione con le Direttive Europee che richiamano alla necessità di privilegiare il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale e contrasta anche con quanto afferma lo stesso PRIT dell'Emilia-Romagna (si ricorda che in Italia il trasporto su gomma rappresenta circa l'86% del totale mentre il residuo 14% è costituito dal trasporto ferroviario e su acqua). Abbiamo letto che pure il nostro Ministero dell'Agricoltura ha preso recenti iniziative tendenti ad evitare sempre più il consumo di territorio agricolo, giunto in Italia ormai a livelli insostenibili come evidenziano studi e statistiche ufficiali.

L'infrastruttura autostradale, se realizzata, consumerebbe, cementificherebbe e altererebbe un territorio agricolo fertile esteso quasi 600 ettari (circa 900 campi di calcio!), comporterebbe l'apertura e l'utilizzo di numerose cave di inerti (terra, sabbia e ghiaia) per un loro consumo di milioni di metri cubi, comprometterebbe sempre di più le condizioni del settore caseario e dell'agricoltura, soprattutto quella biologica e di qualità. Inoltre, l'autostrada "taglierebbe" in diagonale, quasi ovunque, il "reticolo storico del territorio", cioè i campi agricoli, alterando il paesaggio, deprezzando il valore dei fondi e rendendo molto difficoltosi i movimenti di mezzi e persone sulle proprietà agricole anche per la presenza dei numerosi sovrappassi, sottovia, ecc.

c- territorio sismico

Il gravissimo sisma del 20 e 29 Maggio 2012 ha evidenziato in maniera purtroppo inoppugnabile che tutto il territorio di circa 70 Km in cui si sviluppa l'autostrada Cispadana (da Ferrara a Reggiolo-Rolo), intersecato da una miriade di strade minori, corsi d'acqua, centri urbani, campagne abitate e insediamenti produttivi, è di una fragilità estrema anche ai fini di possibili nuovi cataclismi e sconvolgimenti. Tale fragilità è aggravata pure dall'emergere, nel sisma di Maggio, del fenomeno nuovo della "liquefazione" delle sabbie sotterranee (per la presenza di numerosi paleoalvei) proprio in luoghi dove è previsto il passaggio dell'autostrada (nella frazione di San Carlo ferrarese in particolare). Rileviamo anche che il progetto definitivo elaborato reca date antecedenti il sisma e dubitiamo assai che esso tenga nel dovuto conto tutti i nuovi elementi di criticità fatti emergere dal sisma stesso.

Riteniamo inconcepibile e oltremodo superficiale che si stia proseguendo l'iter di progetto e costruzione dell'autostrada senza neppure una pausa di riflessione sul disastro avvenuto e senza attendere, almeno, l'esito degli studi specialistici che sicuramente sono in corso dopo il terremoto riguardo alla sicurezza idrogeologica e sismica del territorio. **Sarebbe logico pertanto che il progetto definitivo venisse aggiornato e rifatto alla luce delle nuove conoscenze emerse dal fatto sismico.** La fretta con cui ARC S.p.A. e Regione Emilia-Romagna stanno procedendo nell'iter burocratico costituisce per le popolazioni, duramente provate dal sisma e alle prese con tutti i problemi della lunga e gravissima crisi economica, un ulteriore elemento di sfiducia nelle istituzioni. Esse si vedono imporre una opera devastante e costosa, di dubbia utilità, senza che ci sia stata la minima volontà di ascoltare i loro problemi e sia stato ricercato il loro minimo consenso democratico (alcuni sondaggi effettuati per conto dei proponenti dell'opera sono stati assai superficiali e visibilmente di parte).

2) Osservazioni sul progetto del tratto di autostrada in Provincia di Ferrara, nei Comuni di Sant'Agostino e di Cento (vedere anche cartina allegata)

Basta dare uno sguardo alla planimetria generale del progetto definitivo per notare che il passaggio dell'autostrada nel comune di Sant'Agostino è il più tormentato dell'intero percorso. Oltre al tracciato ufficiale (indicato con Dc nella relazione di sintesi dello Studio di VIA, in linguaggio non tecnico), sono segnati

altri tre tracciati alternativi di cui Da e Db prevedono il passaggio dell'autostrada a ridosso dell'abitato di San Carlo (abit. 2082) mentre quello segnato con Dd, proposto dall'intero Consiglio comunale di Sant'Agostino, è posto in posizione mediana fra l'abitato di San Carlo e la località di Mirabello: esso appare il meno impattante ma presenta anch'esso delle criticità. In particolare, i primi tre tracciati, data la loro grande vicinanza all'abitato di San Carlo, sono oggetto di forte contrarietà, sia da parte delle popolazioni e sia delle forze amministrative e politiche locali. Possiamo pertanto affermare che, in ogni caso, costruire l'autostrada Cispadana in un territorio agricolo fertile e molto antropizzato, con numerosi insediamenti produttivi come in questo caso, è sempre gravemente dannoso per l'ambiente e inviso alle stesse popolazioni dei vari luoghi attraversati. Va ricordato che l'abitato di San Carlo si trova già ora vicino all'asse stradale denominato anch'esso Cispadana, costruito a suo tempo dall'ANAS ed ora denominato SP 70. Non è assolutamente tollerabile che l'intero abitato di San Carlo venga a trovarsi "incastrato" fra due strade importanti e trafficate: a sud la SP 70 (a 500 m dalla piazza) e a nord la futura autostrada Cispadana (a 600 m dalla piazza). Va pure evidenziato che avrebbe gravi e intollerabili conseguenze per il territorio di Sant'Agostino la soluzione di incorporare nel nuovo tracciato autostradale la parte del citato asse stradale SP 70, situato fra i due paesi contigui di San Carlo e il capoluogo Sant'Agostino (abit. 3405 e distante 750 m dalla piazza). Tale tratto di strada provinciale costituisce attualmente per il Comune di Sant'Agostino una indispensabile tangenziale interna fra Sant'Agostino e San Carlo in cui è possibile deviare gran parte del traffico, soprattutto pesante, che transiterebbe abitualmente sull'ingolfata SP 66. Il collegamento con Ferrara, con l'ospedale di Cona e con la parte sud ovest della provincia non può essere reso ancora più difficoltoso dalla presenza di una autostrada a pagamento adatta per i lunghi percorsi, tenendo pure conto della collocazione scomoda dei caselli di Cento e di Poggio Renatico. Negativo per gli habitat e le specie di interesse comunitario è poi anche il passaggio con un mastodontico ponte sul SIC-Z.P.S. IT 4060016 dello scolmatore del fiume Reno o "Cavo Napoleonico". Citiamo anche i preoccupanti problemi (non evidenziati nella relazione di sintesi) dovuti alla vicina presenza nel territorio sia dell'importante S.I.C. IT 4060009 Bosco Panfilia, situato a sud, a 2500 m dal tracciato attuale della nuova opera e sia dell'industria classificata a "rischio di incidente rilevante" Chemia S.p.A., situata sempre a sud, nella frazione di Dosso (Fe), a 2800 m dallo stesso tracciato.

Per quanto riguarda il Comune di Cento (ricordiamo che ha una densità di ben 549 abitanti/kmq), i tre tracciati indicati, situati nei pressi dell'autostazione di Cento (quello scelto e gli altri due alternativi), sono tutti gravemente impattanti per il territorio della Partecipanza Agraria, una storica istituzione o "forma di organizzazione territoriale collettiva medievale" (classificata anche come "area di interesse storico-testimoniale" dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Ferrara) sugli estesi territori agricoli locali tutelata dalla Legge 1497/39. L'attuale progetto autostradale, pur mitigato dagli interventi delle varie Soprintendenze, lo troviamo ugualmente del tutto inaccettabile in quanto prevede la costruzione di un'opera artificiale (un lungo passaggio in "trincea confinata"), completamente estranea alle caratteristiche morfologiche e ambientali del territorio agricolo e del tipico paesaggistico locale.

CONCLUSIONI

a- considerazioni su alcuni aspetti della sintesi dello Studio di VIA "in linguaggio non tecnico"

Molti dati, anche oggettivi, riportati dalla relazione e che noi giudichiamo preoccupanti e non accettabili, vengono invece interpretati dagli estensori come tutti "compatibili" e "sostenibili" dall'ambiente e dalle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana. Addirittura si sprecano, nelle varie conclusioni dei capitoli, affermazioni rassicuranti e incredibili. Tutti i problemi di maggiore sconvolgimento del territorio quali *inquinamento dell'aria, acqua, suolo, acustico, vibrazioni, consumo di suolo, interruzione della viabilità rurale, costruzione di ponti di scavalco di alvei e di strade, cavalcavia, viadotti, sottopassi, svincoli e caselli, attraversamento di paleoalvei e di SIC - ZPS, abbattimento di frutteti, di*

vicinanza di insediamenti zootecnici e caseari, chiusura di maceri, alterazione del paesaggio, conseguenze sul patrimonio storico-culturale”, ecc. vengono dalla relazione di sintesi dello studio di V.I.A. giustificati e minimizzati (anche in forza delle mitigazioni ambientali previste, sicuramente insufficienti) e persino resi attraenti dai numerosi fotomontaggi finali da “oasi felice”. Addirittura si leggono numerose affermazioni ipocrite ed incredibili del tipo:

-“... desiderabilità sociale dell’opera” e “guadagno in salute per le popolazioni” (pag. 28);

-“... non sono state evidenziate, dal punto di vista della salute umana, controindicazioni alla realizzazione dell’opera” (pag.97);

-“... le concentrazioni di inquinanti aerodispersi...non sembrano poter indurre alcuna variazione significativa...dello stato di salute di chi vivrà nei pressi dell’opera stessa” (pag. 126);

- “... si può considerare come minimo/trascurabile il potenziale impatto della componente rumore generata dalla futura Autostrada Regionale Cispadana sullo stato di salute della popolazione residente” (pag. 126).

Relativamente ai sondaggi di opinione dei cittadini sull’opera, commissionati alcuni mesi fa a due società private, sondaggi chiaramente “pilotati” e di parte, si leggono affermazioni come:

-“... diffuso consenso verso la realizzazione dell’opera sia da parte dei cittadini che da parte delle amministrazioni e delle forze economiche e sociali del territorio” (pag. 171). In effetti, il consenso viene in gran parte dalle amministrazioni e dalle forze economiche (illuse sulla famosa “crescita” o per i soldi che verranno fatti “girare”?) ma non tanto dai cittadini che ben poco conoscono il progetto dell’opera, tanto che la relazione ammette:

-“.. in ogni modo, sia i favorevoli che i contrari all’opera chiedono che le informazioni al pubblico su questi temi siano tempestive e trasparenti in modo da consentire ai cittadini di formarsi un’opinione corretta” (pag. 172). Come dicevamo in Premessa, questa informazione è mancata nel passato ma soprattutto in questo momento decisivo del progetto definitivo, che ha visto mettere formalmente a disposizione del pubblico solamente un carteggio quasi inaccessibile al cittadino “medio” e senza che le Amministrazioni pubbliche abbiano fatto, nel breve lasso di tempo riservato alle osservazioni, i dovuti incontri illustrativi nei territori interessati. Altro che “informazioni tempestive e trasparenti”!

b- considerazioni di ordine generale

Tutte le osservazioni sopra riportate, sia generali e sia locali, ai fini della VIA sul progetto autostradale in esame, conducono palesemente alla scelta logica ed inevitabile dell’ **“OPZIONE 0”**, cioè alla contrarietà assoluta alla realizzazione di una grande opera che comporterebbe gravissimi danni ambientali al territorio e alle popolazioni che ritengono giustamente prioritaria la difesa della salute rispetto ad ipotetici benefici economici, tutti da dimostrare. Rileviamo anche che la decisione di fare l’autostrada Cispadana è frutto di una vecchia “cultura e pratica ambientale”, propria delle forze politiche ed amministrative (di ogni colore), che hanno governato sinora l’Italia e la stessa Emilia-Romagna. Tale “cultura” si è sempre dimostrata subalterna alla volontà e agli interessi delle grandi imprese favorevoli all’impiego (e dissipazione) di enormi risorse per realizzare “grandi opere”, quasi sempre devastanti per il territorio e che si prestano facilmente anche ad infiltrazioni mafiose. E’ una “cultura” dannosa per il vero sviluppo del Paese perché si occupa di ambiente soltanto dopo le catastrofi senza mai cercare di prevenirle; va cambiata non solo per ragioni ambientali ma soprattutto per ragioni sociali ed economiche.

Non è con opere come l’autostrada Cispadana che in Italia si favorisce veramente la famosa “crescita” (di che cosa?). Le gravissime calamità “naturali” che nel mondo e in Italia sono sempre più frequenti (ricordiamo le ultime in ordine di tempo della Liguria, Toscana, Veneto e in molti luoghi del sud d’Italia) e che gli studiosi più accreditati attribuiscono senza ombra di dubbio alle variazioni climatiche, cioè al riscaldamento globale della Terra a causa delle negligenze umane nella incuria del territorio, dovrebbero piuttosto essere di monito alle Autorità responsabili a realizzare opere molto più utili ed urgenti per prevenire o mitigare il dissesto idro-geologico sempre più incombente. Anziché costruire una nuova e discutibilissima autostrada in una

Pianura Padana già altamente inquinata e addirittura gravemente sismica, sarebbe invece necessario impiegare le enormi risorse pubbliche previste nella manutenzione della dissestata viabilità ordinaria, nella messa in sicurezza del territorio dalle ormai inevitabili e ricorrenti calamità e nell'utilizzo, in Emilia, delle citate risorse come rimborso dei gravissimi danni provocati a tanti cittadini ed imprenditori dal recente terremoto.

Ci auguriamo vivamente che le Autorità competenti che esamineranno le osservazioni ai fini della V.I.A. sulla autostrada regionale Cispadana:

- a) non cedano a pressioni interessate nel considerare la procedura di V.I.A. come una semplice formalità burocratica di legge per una opera da "fare comunque subito e ad ogni costo" nell'ottica dell'attuale concezione di "sviluppo" e di "crescita" che, ribadiamo, la realtà nazionale, europea e mondiale ha ampiamente dimostrato anacronistica e superata (vale anche in questo caso il famoso detto: "sbagliare è umano ma perseverare è diabolico");
- b) che l'apposita Commissione Ministeriale di V.I.A. svolga, prima di ogni decisione, anche appositi incontri sul territorio con le popolazioni, almeno nei luoghi dove sono presenti le maggiori criticità (i comuni di Sant'Agostino e di Cento sono fra questi), aprendo una istruttoria pubblica;
- c) oltre a valutare le singole e numerose problematiche locali esistenti lungo l'intero percorso di 70 km dell'opera, tengano conto anche delle tante motivazioni sociali ed economiche, che a nostro parere e di tanti cittadini portano ad esprimere un **GIUDIZIO DEL TUTTO NEGATIVO** (senza se e senza ma) sulla **costruzione dell'opera autostradale** di cui non si è mai dimostrata la vera utilità. Va tenuto ben presente che la continua delocalizzazione all'estero di imprese, frutto della famosa globalizzazione mondiale, ha modificato il quadro dei bisogni infrastrutturali trasportistici nazionali e regionali rendendo non più conveniente o inutile un'opera forse giustificabile alcune decine di anni fa.

Una volta costruita, l'autostrada Cispadana rimarrà per sempre e non sarà più possibile a nessuno (neppure alla Magistratura come nel caso dell'ILVA di Taranto!) intervenire per eliminare i danni ambientali irreversibili provocati al territorio, che non possono sin da ora considerarsi "sostenibili". Tale termine assai equivoco e soggettivo, è oggi molto usato dai "poteri forti" e da molti politici, per strappare il consenso degli ignari cittadini sui loro disegni di grandi opere, tanto costose quanto inutili, da cui ricavare non tanto il "bene comune" ma loro inconfessati interessi.

La tutela della salute e dell'ambiente sono beni primari da perseguire in via assolutamente prioritaria. La Cispadana autostrada è un'opera anacronistica e devastante e non va fatta!!

All/cartina con i 4 tracciati alternativi relativi al Comune di Sant'Agostino (Ferrara)

Sant'Agostino, 3 Dicembre 2012

p. WWF- Sezione Alto Ferrarese

Massimo Montanari

Franco Bardasi

Giuseppina Pedroni Zanini Lizzani

Antonella Bardini

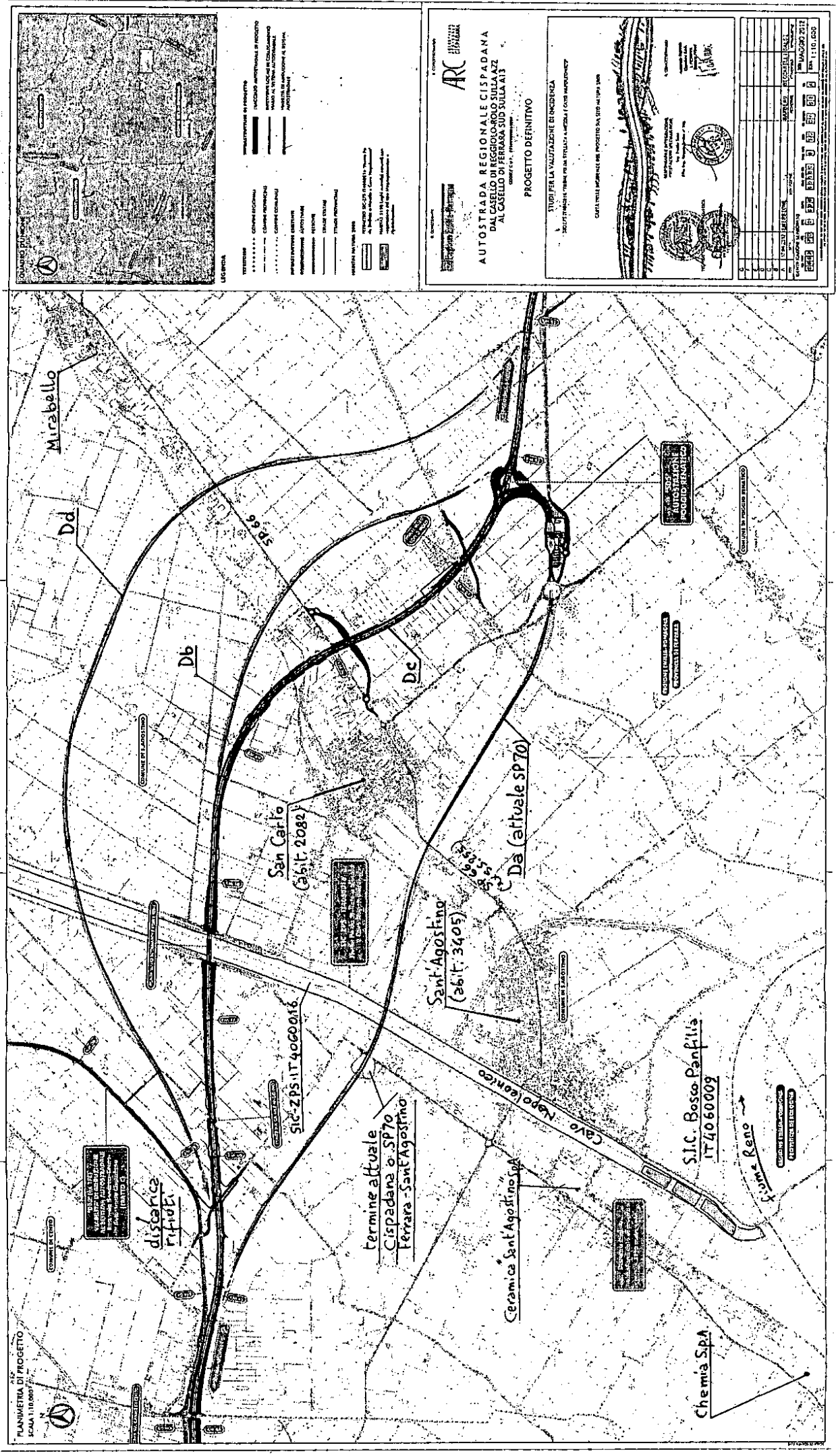
Paolo Bardasi

Marisa Boursoletti

Per comunicazioni:

Franco Bardasi
Via Statale, 200
44047 Sant'Agostino (Fe)
Tel./Fax 0532 84168

E-Mail: <fbardasi@tiscali.it>



Confronto tracciato progetto definitivo Dc con i tracciati alternativi Da, Db e Dd (elaborazione del WWF - Sez. Alto Ferrarese) Comuni di Sant'Agostino (Fe) e di Mirabello (Fe)