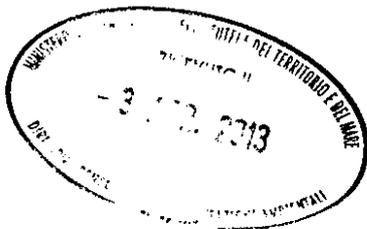




Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot DVA - 2013 - 0008052 del 04/04/2013

MOVIMENTO 5 STELLE
Mirandola -Modena-



Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
via C. Colombo n.44, 00147 Roma;
Ministero per i Beni e le Attività Culturali,
via di San Michele n.22, 00153 Roma;

Oggetto:osservazioni sull'impatto ambientale del progetto autostrada Cispadana

Del Movimento 5 Stelle di Mirandola MO
referente ,Razzaboni Benvenuto,via per concordia 38, 41037 Mirandola -MO-

1) Osservazioni sul consumo del territorio_

Esiste un'ulteriore conseguenza derivante dalla costruzione di nuove infrastrutture viarie: il paesaggio rurale, storico o recente, viene infatti alterato e spesso danneggiato. Va ricordato che il paesaggio non costituisce solo una componente estetica del territorio, ma rappresenta pur sempre una valenza economica in quanto bene pubblico puro. Non mancano in letteratura studi e ricerche,effettuati anche dalla Regione Veneto, che stimano il valore monetario del paesaggio rurale. Danneggiare quindi tale componente significa arrecare un danno che non è solo rivolto ai diretti interessati, cioè gli imprenditori agricoli, che ne sono i conservatori e/o i trasformatori, ma anche alla collettività nel suo complesso che dal paesaggio trae beneficio.

Gli economisti agrari e ambientali stimano al riguardo la perdita per la collettività conseguente a tali eventi che non giustifica la differenza tra ricavi privati e costi sociali. Queste operazioni di entrate e uscite ambientali hanno trovato crescenti attuazioni nella contabilità di Stati europei e da qualche anno anche nella contabilità italiana (in questo caso ancora in via sperimentale). Tali procedure si affermano nella misura in cui si accetta che la ricchezza nazionale non è più rappresentabile dal solo prodotto interno lordo, ma anche da altre componenti denominate beni e servizi

immateriale che concorrono sempre più a far conseguire il cosiddetto benessere sociale (non strettamente economico). Il richiamo è ancora alle esternalità positive che non sono riconosciute, in termini di prezzo, dal mercato. Un esempio per tutti è il caso delle foreste italiane che occupano all'incirca 8 milioni di ettari. Il prodotto materiale dell'attività economica dei boschi (legname, piccoli frutti, funghi ecc.) così come compare nella contabilità nazionale è pari a circa 390 milioni di euro. La stima dei vari benefici arrecati dagli stessi boschi (attività anti erosione dei suoli, depurazione dell'acqua e dell'aria, attività ricreative, sportive, culturali ecc.) supera i 2 miliardi di euro.

2) Osservazioni costi e opportunità

Le precedenti considerazioni possono aiutare a far percepire l'esistenza di un danno e suggerire un progetto alternativo alla costruzione della autostrada Cispadana. Il progetto alternativo può essere la soluzione proposta dalle province di Modena, Reggio E e Ferrara e poi avallata nel 2004 dalla Regione Emilia Romagna. Il progetto consisteva nel costruire una strada a scorrimento veloce a una corsia per senso di marcia, tale progetto risulterebbe meno impattante per il territorio e notevolmente più economico come già preventivato al costo di 220 milioni di euro circa e già in parte costruita come la tratta Uccellino Ferrara – Sant'Agostino e raccordando poi le parti mancanti fra tutte le tangenziali (già costruite) dei comuni di Finale E., San Felice, Mirandola, si completerebbe in parte la strada cispadana. Inoltre per terminare questo progetto manca il tratto Mirandola – Reggiolo per il quale era già stato precedentemente finanziato con 44 milioni di euro, così si potrebbe risolvere le necessità logistiche del territorio. Inoltre optando per una strada aperta come quella presentata dalle province non si avrebbe la necessità di costruire altre strade complementari di attraversamento, viceversa si optasse per la costruzione di un'autostrada chiusa.

3) Osservazione sull'inquinamento ambientale

Riteniamo controproducente realizzare un'autostrada in una zona altamente inquinata, come si evince dai dati dell'Arpa sulla qualità dell'aria che nei periodi invernali ha dei picchi giornalieri di CO₂ di gran lunga superiori ai limiti massimi consentiti dalle direttive europee. Per questo siamo stati richiamati dalla Comunità Europea come unico paese che non è rientrato nei parametri previsti dal protocollo di Kyoto del 20 -20 -20.

Inoltre il giudizio dell'E.e.a (European Environment Agency) è tutt'altro che lusinghiero; in esso si legge che dopo un biennio di crescita delle proprie emissioni (+2% tra 2009 e 2010), l'Italia è tornata a ridurle, ma in percentuale più modesta rispetto alla media europea (-1,5%, secondo le stime nazionali, circa otto milioni di tonnellate in meno di gas che alterano il clima).

Questo non basta ad allinearci agli obiettivi secondo i quali avremmo dovuto arrivare all'appuntamento con un taglio di almeno ulteriori 11 milioni di CO₂.

Il risultato è che rispetto al -6,5% che avremmo dovuto mettere a segno nel periodo 2008-2012 (sul 1990), nel 2011 abbiamo raggiunto il -1,9%.

Adirittura nei settori produttivi non sottoposti all'Eu E.t.s, le emissioni sono aumentate del 6,3%. Considerati anche il settore agricolo e gli sforzi del Governo che intende avvalersi dei meccanismi flessibili di Kyoto, il gap si riduce, ma resta comunque troppo alto. Il nostro Paese non rispetterà quindi il numero di quote di emissioni assegnate per il 2011 e al momento, come ammonisce l'E.e.a (European Environment Agency), non ha nemmeno comunicato come intende acquistare gli ulteriori crediti necessari.

Inoltre dobbiamo rilevare che la governance della Regione Emilia Romagna

contraddice gli impegni sottoscritti nel PRIT 2010/2020 dove si impegna a un cambiamento del metodo del trasporto sostituendo il traffico su gomma con il traffico su ferro

Concludendo pensiamo che questa opera non si debba fare per i motivi sopra elencati

Ringraziando la commissione per l'attenzione porgiamo distinti saluti

Movimento 5 Stelle Mirandola -MO-
rif .Razzaboni Benvenuto via per concordia 38 Mirandola -MO-
tel.3488908010



In fede Razzaboni Benvenuto

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Razzaboni Benvenuto".

Mirandola 27/03/2013

**“AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA.
DAL CASELLO DI REGGIOLO- ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI
FERRARA SUD SULLA A13”.**
**PROGETTO DEFINITIVO: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE, SINTESI
DELLO S.I.A. IN LINGUAGGIO NON TECNICO.**
maggio 2012

**OSSERVAZIONI sui contenuti dello studio di impatto ambientale in
relazione alla variante D proposta all'interno del territorio
comunale di Sant'Agostino (Fe)**

Di Stefania Agarossi, Via Chiesa 22, 44047 San Carlo (Fe)
C.F. GRSSFN69R66D548Y

OSSERVAZIONE 1

**Sulla non coevità, attendibilità e completezza, in riferimento all'area del
Comune di Sant'Agostino (Fe), dei dati illustrati nel SIA**

PREMESSA- Nell'ambito della VIA il S.I.A. dovrebbe essere lo strumento centrale della VIA che fornisce gli elementi tecnici sugli impatti ambientali dell'opera pertinenti a valutare la sua compatibilità con il contesto ambientale.

Come ricordato, il SIA è “finalizzato ad offrire un quadro di conoscenze, organico e riassuntivo, rispetto ai contenuti della documentazione tecnica ed ambientale predisposta dalla Società “Autostrada Regionale Cispadana SpA” (di seguito per brevità, ARC SpA), quale titolare della concessione autostradale, nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dell'opera”¹

Da parte sua, “ Si ritiene utile precisare che la Valutazione di Impatto Ambientale costituisce il procedimento tecnico amministrativo a cui è demandato il compito di operare la valutazione preventiva delle implicazioni indotte dalle azioni di un determinato progetto sull'ambiente, sia nella relativa fase di costruzione che di successivo esercizio e funzionalità operativa, al fine di informare la formulazione di un giudizio complessivo, avente altresì valore autorizzativo integrato in campo ambientale e paesaggistico. La VIA, pertanto, per il ruolo intersettoriale e specifico che deve necessariamente assumere nel processo autorizzativo di un progetto offre il contesto istruttorio maggiormente efficace per garantire la completezza e la qualità del giudizio a supporto della decisione. In essa infatti, convergono in modo integrato tutte le valutazioni di compatibilità di carattere ambientale ed anche le valutazioni afferenti al patrimonio culturale ed al paesaggio”².

In questo ambito “L'autorità competente, a cui è delegata la procedura di Valutazione dell'Impatto ambientale e l'adozione del provvedimento conclusivo, è

¹ File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 5.

² File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 5.

il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) il provvedimento conclusivo di VIA è, altresì, espresso di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC)³.

OSSERVAZIONE – Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA⁴), sintesi dello S.I.A in linguaggio non tecnico, che è stato presentato in data 10 ottobre 2012, nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA⁵), è datato maggio 2012. Data che costituisce il punto di riferimento e estremo cronologico dei rilievi e rilevamenti tecnici su cui si basa il progetto presentato nell'ambito dello studio di Impatto Ambientale afferente all'area del Comune di Sant'Agostino (Fe) dove, secondo l'indicazione e richiesta di ARC, si propone di far passare l'autostrada regionale Cispadana alternativa Db.

³ File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 5.

⁴ **Nell'ambito della VIA il S.I.A. è lo strumento centrale della VIA che fornisce gli elementi tecnici sugli impatti ambientali dell'opera pertinenti a valutare la sua compatibilità con il contesto ambientale.** Secondo quanto previsto dalla normativa il S.I.A. si articola in tre "quadri": Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale, Quadro di Riferimento Ambientale. **Il S.I.A. dovrebbe contenere tra l'altro un quadro delle condizioni del contesto** (ad esempio: relazione naturalistica), un confronto degli impatti ambientali prodotti da varie alternative progettuali, la descrizione delle misure previste per mitigare e per monitorare gli impatti ambientali. **I contenuti del S.I.A. in genere comprendono indicatori ambientali, carte tematiche, mappe con inserimento del progetto e delle opere ausiliarie, schizzi, foto e restituzioni grafiche del sito ante e post l'intervento stesso.** Il S.I.A. normalmente si avvale di diverse tecniche per organizzare le informazioni e gerarchizzare l'esposizione, facendo uso di metodiche di rappresentazione come liste, matrici, diagrammi ecc. Per la redazione dei punti più specialistici del S.I.A. e per valutarne i contenuti vengono normalmente consultati esperti. Le consultazioni del pubblico integrano il giudizio degli esperti per valutare in modo partecipato la compatibilità del progetto in esame. L'autorità competente per la VIA, per garantire la partecipazione dei cittadini può anche richiedere che sia fatta un'inchiesta pubblica, soprattutto per progetti di una certa complessità.

⁵ **La procedura di VIA è un insieme di:**

- dati tecnico-scientifici su stato, struttura e funzionamento dell'ambiente;
- dati su caratteristiche economiche e tecnologiche dei progetti;
- previsioni sul comportamento dell'ambiente e interazioni tra progetto e componenti ambientali;
- procedure tecnico-amministrative;
- istanze partecipative e decisionali (partecipazione pubblica);
- sintesi e confronto fra costo del progetto e dei suoi impatti e benefici diretti/indiretti del progetto.

Nella VIA sono valutati e computati impatti ambientali diretti o indiretti, a breve o lungo termine, permanenti o temporanei, singoli o cumulativi.

La VIA viene effettuata considerando i seguenti fattori ambientali, anche in correlazione tra di loro:

- essere umano, fauna e flora;**
- suolo, acqua, aria, fattori climatici e paesaggio;**
- beni materiali e patrimonio culturale.**

È evidente che, dovendo confrontare in termini monetari benefici e danni apportati da un progetto a questi fattori, un aspetto molto delicato è l'attribuzione di un valore economico ad essi. Per fare un esempio semplificato, nella VIA di una attività molto inquinante andrà dato un valore all'aumento dei posti di lavoro così come al probabile aumento di malattie nei residenti, ed i due valori andranno confrontati.

Si rileva quindi come questo SIA, inerentemente alla “fotografia” che viene fatta e proposta al del territorio del Comune di Sant’Agostino a MATTM e MIBAC, e sulla quale si basa tutto l’impianto progettuale e la valutazione di impatto ambientale, di fa riferimento e illustra una situazione territoriale e ambientale presisma non più esistente.

Si rileva altresì che, quand’anche Arc fosse in grado di dimostrare di aver rifatto i rilievi e misurazioni tra il 20 e il 31 maggio 2012, che in ogni modo tali misurazioni e rilievi avrebbero valore nullo in quanto facenti riferimenti ad una situazione non ancora stabile e ancora sismicamente e ambientalmente in evoluzione. Il tale lasso di tempo, infatti, risultava ancora attivo sia lo sciame sismico conseguente alle scosse del 20 e 29 maggio 2012, sia ancora in essere il fenomeno della liquefazione delle sabbie.

In base a tali evidenze tutto quanto è contenuto all’interno di questo Studio di impatto Ambientale, testi, dati, valutazioni, fotografie, mappe, risulta fare riferimento o a un contesto territoriale e ambientale misurato e valutato antecedentemente il sisma, o in un momento di altissima instabilità geologica, territoriale e ambientale.

Ciò significa che questo SIA, sia per quanto riguarda l’analisi condotta nelle aree del cratere del Sisma 2012, e sicuramente nell’ambito dello studio degli impatti ambientali dell’opera pertinenti a valutare la sua compatibilità con il contesto ambientale nel Comune di Sant’Agostino (Fe), non è conforme o aggiornato sulla base di dati e rilievi condotti in relazione alla nuova situazione ambientale e territoriale post sisma. E soprattutto non è in grado di presentare corretti dati e corretti strumenti di valutazione per dare luogo al processo autorizzativo in essere.

A seguito del sisma del 20 maggio 2012 tutta la zona che dovrebbe essere interessata dal passaggio della alternativa Dc, e designata da ARC come “preferibile”⁶, è stata gravemente danneggiata con crolli diffusi e gravi lesioni, sia a quasi tutti gli edifici nell’area dell’abitato di San Carlo (fe) sia nell’ambito dell’area circostante la sede dell’alternativa Db.

Questo territorio e area è stata inoltre interessata da imponenti ed estesi fenomeni di liquefazione delle sabbie di grande intensità. Fenomeni che hanno causato cedimenti strutturali in strade e edifici, sprofondamenti, rotazioni, inclinamenti e totale inagibilità della maggior parte degli edifici interessati. Questo fenomeno ha diffusamente caratterizzato questo territorio, minato la stabilità di strade e edifici, stravolto e mutato la configurazione geologica locale di suolo e sottosuolo, mutato gli equilibri idrogeologici, la carta del rischio territoriale e ambientale, i criteri e fattori da tenere in conto anche nel momento della valutazione della fattibilità o meno di una grande opera come la Cispadana. Tema, argomento, stato di fatto, nuova condizione e dato di valutazione, di cui non vi è minima traccia all’interno di questo SIA.

Questa nuova caratteristica territoriale e ambientale avrebbe dovuto imporre a ARC il dovere e responsabilità di procedere a ulteriori accertamenti e sondaggi del sottosuolo per verificarne la stabilità e capacità portante dell’infrastruttura per la

⁶ File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 33.

quale ha presentato progetto definitivo. O almeno di chiedere una proroga dei tempi di consegna per poter procedere ad una nuova operazione di rilevazione di dati tecnici al fine di verificare o meno il permanere della validità delle valutazioni proposte e sulle quali si è basato tutto l'impianto progettuale e cantieristico di questa grande opera.

Invece, nonostante il sisma del 20 maggio e gli estesi fenomeni di liquefazione propri della zona, in spregio alla nuova realtà, tacendo la nuova situazione instauratasi, ARC ha presentato il progetto considerato definitivo come se nulla fosse accaduto, come se nulla fosse cambiato, continuando a individuare, senza procedere ad alcuna verifica, il medesimo tracciato del progetto preliminare come soluzione migliore. E continuando a omettere nel quadro valutativo, non si sa per quale motivo, la presenza di realtà e infrastrutture territoriali, naturali, storiche artistiche, e ambientali di rilevante importanza, quali ad esempio il Seicentesco Oratorio Ghisilieri, il Complesso Ghisilieri, il circuito pedonale e ciclistico locale, siti a ridosso del tracciato alternativa Db, che risulteranno in futuro altamente compromessi o resi non più fruibili dalla popolazione a seguito della costruzione della Cispadana.

In questo SIA non si cita il sisma, e i nuovi indici di riferimento e rischio di cui bisogna tenere conto per comprendere appieno l'impatto ambientale che sarà - vedi ad esempio il caso delle vibrazioni da cantierizzazione e da transito - non vengono utilizzate o compaiono misurazioni o rilievi post sisma, e non si tiene conto della nuova situazione geologica e idrogeologica instauratasi in tutta l'area del cratere del Sisma. E in nessun modo non si prende in considerazione l'incidenza del fenomeno della liquefazione delle sabbie come potenzialmente pregiudicante l'impianto progettuale, cantieristico e edificatorio della Cispadana in questa particolare zona.

Ancora, viene presentato un piano percorsi cantieri che non tiene conto dell'attuale situazione della viabilità secondaria post-sisma. Situazione ad esempio caratterizzata, dal 20 maggio, dall'inagibilità del Ponte sul CER in via Martiri (di competenza provinciale), la chiusura di un tratto di via Martiri, la deviazione del traffico attraverso il parcheggio adiacente al Cimitero di Sant'Agostino e la reimmissione del traffico sulla statale. Nonché, sempre a San Carlo (Fe), la chiusura della strada il costeggia del Cavo Napoleonico ai non residenti, da via Luneda verso Bondeno, a causa della sua impraticità. O ancora, i danni rilevati in Via Chiesa e relative limitazioni alla viabilità corrente.

Viene presentato uno studio sull'impatto delle vibrazioni - sia quelle da cantierizzazione, sia quelle da futuro transito veicolare su autostrada - che fa riferimento ad una situazione in assenza di esiti strutturali (strade e edifici) da sisma.

Nella fattispecie, per quanto riguarda la caratterizzazione vibrazionale degli edifici adiacenti il tracciato autostradale di progetto (F.6.3.3) si rileva che:

- non risultano essere stati fatti rilievi recenti in relazione alla situazione post sisma

- Vengono presi come riferimento due punti di check vibrazioni assolutamente inadeguati a verificare puntualmente l'effettivo impatto delle vibrazioni nelle aree a maggiore rischio e densità abitativa. E si rileva come non sia stato preso in considerazione o scelto un check point nel tratto che passerà a ridosso del centro abitato di San Carlo, del complesso Ghisilieri, o dell'Oratorio Ghisilieri. Area quest'ultima in cui sono presenti sia edifici fortemente lesionati dal sisma, sia edifici di grande importanza architettonica e storica, anch'essi fortemente lesionati dal sisma. E tutti, ancora in attesa delle necessarie e quanto opportune opere di consolidamento, tutela e salvaguardia dai rischi di crolli peggioramenti da vibrazioni.

Questo SIA non permette dunque, in riferimento al caso specifico dell'alternativa Db della Cipspadana, di correttamente "operare la valutazione preventiva delle implicazioni indotte dalle azioni di un determinato progetto sull'ambiente, sia nella relativa fase di costruzione che di successivo esercizio e funzionalità operativa, al fine di informare la formulazione di un giudizio complessivo, avente altresì valore autorizzativo integrato in campo ambientale e paesaggistico" (cfr Relazione Sia, pag. 5) . Questo perché l'analisi presentata non è formulata sulla base dell'attuale situazione geologica e territoriale post terremoto, ma bensì su quella ante terremoto.

Si richiede pertanto la sospensione del processo autorizzativo, almeno sino a quando ARC non ripresenterà adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico, nonché uno studio di impatto ambientale realizzato sulla base di dati aggiornati, coerenti che restituiscano la reale situazione territoriale locale.

Nello specifico, si chiede che ARC proceda ad adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico al fine di verificare come:

- i parametri e le soluzioni cantieristiche ed edilizie proposte risultino ancora idonee o meno al nuovo assetto territoriale e geologico.
- i parametri e soluzioni progettuali e cantieristiche proposte risultino coerenti e in regola sia con l'attuale normativa e legislazione adottata per le aree sismiche, i nuovi standard edilizi e di adeguamento sismico richiesti dal nuovo grado di sismicità riconosciuto al territorio del nostro Comune;
- il presente studio e progetto risulti coerente con le ultime linee guida ministeriali in merito al tema della consumazione del territorio, mitigazione rischio sismico, idrogeologico, idraulico, tutela dell'ambiente sul territorio interessato.
- Il piano economico presenti una acclarata copertura economica e finanziaria per quanto riguarda il computo, il linea con i prezzi attuali di mercato, in merito agli indenizzi dovuti e relativi a espropri, danni alle strutture e strade da vibrazione, danni per perdita di valore delle aziende e della produttività presente e futura, danni ambientali.

OSSERVAZIONE 2

1) Sulla credibilità e fondatezza delle considerazioni fatte in relazione all'analisi dei rischi- benefici dell'autostrada, relativamente al fattore "Rumore".

(SIA, F.3. Analisi del processo di definizione del Tracciato – Sui fattori ambientali critici" pag. 28)

Si osserva come non sia corretto individuare come "rilevanti [...] tre fattori che non entrano in gioco nella valutazione delle emissioni: estensione complessiva della rete stradale, in Km, su cui l'energia totale emessa si distribuisce, distanza media dei recettori dalle linee-sorgente, numero di recettori prossimi all'infrastruttura in esame"⁷.

Per questo motivo l'affermazione "Cumulando quindi i tre effetti suddetti, tutti avente segno concorde verso una riduzione della immissione sonora, si conclude che in termini di immissione percepiti dalla popolazione la realizzazione dell'infrastruttura di progetto porterà a benefici cospicui, con riduzione del livello medio di esposizione della popolazione al rumore e del numero minimo di esposti"⁸ non può essere considerata valida e degna di considerazione.

2) Sulla credibilità e fondatezza delle considerazioni fatte in relazione all'analisi dei rischi- benefici dell'autostrada, relativamente al fattore "Salute pubblica e benessere"

Si osserva come non sia corretto per contraddizione stessa dei termini considerare come evidenze motivazioni ipotetiche.

Quindi la considerazione "Una viabilità più sicura, quale quella di un asse autostradale, potrebbe influenzare positivamente la sicurezza stradale. Il completamento dell'asse ciclabile nei comuni studiati rappresenterebbe un forte incentivo all'utilizzo della bicicletta per le medi [sic!] distanze; tale fenomeno si assocerebbe ad un guadagno di salute per la popolazione"⁹ non è da considerarsi valida e degna di considerazione e attenzione. Anche perché attualmente, non esiste né un progetto relativo al completamento dell'asse ciclabile, né una copertura finanziaria per poterlo realizzare.

Si nota infine che in entrambi i casi tali considerazioni non trovano alcun riscontro di beneficio per la tratta dell'autostrada incidente il territorio del Comune di Sant'Agostino, dove non sono previste adeguati strumenti di mitigazione del rumore dei veicoli, né alcun completamento della pista ciclabile.

OSSERVAZIONE 3

Sulla non opportunità del tracciato proposto come definitivo (DC) sul territorio del comune di Sant'Agostino

(SIA, F.3.1.2, "Descrizione sintetica della (sic!) alternative di progetto studiate", pag. 33)

⁷ File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 28.

⁸ File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 28.

⁹ File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 28.

(cfr. Allegato 1 Cispadana San Carlo (Fe) e Allegato 2 Cispadana San Carlo (Fe))

Si osserva come ARC non illustra le motivazioni che la porta ad affermare che “tra le soluzioni piano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso i comuni di S. Agostino, Poggio Renatico e Mirabello (Fe) , l’alternativa Dc risulta preferibile”¹⁰.

E non viene spiegato, anche a livello sintetico, il motivo della scelta, necessità e opportunità di creare un tracciato (DC)¹¹.

Pur rispondendo al vero l’affermazione che tale alternativa DC è stata elaborata sulla base di precise istanze avanzate dal Comune di Sant’Agostino (Fe) nell’ambito della Conferenza dei Servizi Preliminare¹², si osserva come tale alternativa risulti altamente peggiorativa rispetto alla precedente proposta - in sede preliminare - dell’alternativa “DA”.

Il tracciato DC implicherà infatti ulteriore e massiccia consumazione del territorio. E discostandosi di poche centinaia di metri dal sedime storico della Cispadana già realizzata (tracciato DA) comporterà lo strozzamento dell’abitato di San Carlo tra il sedime storico della Cispadana e il nuovo tracciato proposto¹³. **(cfr. mappa Allegato 1 Cispadana San Carlo (Fe) e Allegato 2 Cispadana San Carlo (Fe))**

Adottare e scegliere il tracciato DC porterà alle seguenti conseguenze:

- ulteriormente e massiccia cementificazione del territorio,
- distruzione di un ingente numero di ettari di suolo agricolo fertile,
- costrizione tra due corridoi cementificati e grandi arterie stradali del centro abitato di San Carlo (1500 abitanti)
- significativo depauperamento del potere produttivo del suolo agricolo nell’ambito delle aziende agricole interessate dall’esproprio dei terreni.
- Perdita del circuito ciclistico locale (unica realtà e infrastruttura sportiva presente sul territorio della frazione San Carlo)
- Esposizione a causa di non adeguati strumenti di mitigazione ambientale, del centro abitato di San Carlo (Fe) a causa dell’azione dei venti dominanti provenienti da Verona, a una continua esposizione alle polveri sottili trasportate dal vento.

¹⁰ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 33.

¹¹ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 37-38: “Dopo il canale di Cento il tracciato entra nel territorio comunale di Sant’Agostino, con un lieve raccordo di flesso prosegue con andamento Ovest-Est discostandosi dal sedime storico della Cispadana già realizzata da Via Quattro Torri, allontanandosi da quest’ultimo fino ad una distanza massima di 450 metri in corrispondenza dell’abitato di Buonacompra, Attraversando lo Scolmatore Reno con un nuovo ponte di lunghezza pari a 240 m composto da 3 campate. Successivamente il tracciato curva verso Sud-Est, per tornare con un ampio raccordo di flesso sul sedime esistente della Cispadana intorno al km 54+000.”

¹² Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A. pg. 47.

- - Esposizione agli effetti devastanti che in inverno opererà l'inversione termica su un'area, quella del centro abitato di San Carlo, 1500 abitanti, altimetricamente più bassa rispetto al suolo di calpestio di due grandi arterie stradali che la circonderanno a breve.
- - Inquinamento delle acque piovane che verranno veicolate nelle canalizzazioni irrigue dei campi coltivati circostanti.
- - Indebolimento e depauperamento dell'indice di sicurezza di un territorio terremotato e a elevato rischio di alluvione, (ritorno a 25 anni), poco mantenuto come in tutto il resto d'Italia, intersecato dal percorso del Reno, del Cavo Napoleonico e del CER, dove la presenza di una autostrada chiusa a 6 corsie limiterà in maniera consistente le esistenti vie di accesso e di fuga attraverso lo sbarramento in diversi punti della viabilità secondaria ed accessoria al momento al servizio del territorio e dei suoi abitanti.
- - Per non parlare del fatto che questa variante cancellerà del tutto la vivibilità e il futuro di questo centro abitato nonché l'unico polmone verde esistente attorno al paese e da questa parte del territorio comunale, e l'unico circuito e percorso ciclistico e pedonale esistente e al servizio della nostra comunità.

Se verrà autorizzato questo tracciato, il Comune di Sant'Agostino vedrà attraversato il proprio territorio non da una, ma bensì da due imponenti arterie stradali a distanza ravvicinatissima: la regionale Cispadana (tracciato DA) e l'Autostrada Cispadana (Tracciato DC).

Soluzione ambientalmente e territorialmente non sostenibile, almeno nella formula di progettazione, realizzazione, mitigazione e compensazione ambientale proposta.

Secondo quanto comunicatoci durante l'incontro con l'Unione Agricoltori dello scorso inverno 2011, per realizzare il tracciato DC rispetto al tracciato DA saranno necessari circa 40 milioni di euro in più.

Si invita quindi con la presente a riflettere sull'opportunità invece di investire tali risorse economiche su una diversa progettazione, che veda il riutilizzo del sedime storico della Cispadana ,(tracciato DA) adottando soluzioni costruttive (vedi trincea o galleria artificiale o altro) in grado di ridurre al minimo l'impatto e il disturbo ambientale. Soluzione che, permetterebbe sia la costruzione della Cispadana, sia di economizzare al massimo il depauperamento ambientale dell'area interessata, proponendo una adeguata sostenibilità ambientale degli interventi.

Nel caso poi venga riconsiderato il tracciato DA si propone, quale elemento di valutazione anche una proposta di modifica della viabilità accessoria del tracciato DA per alleggerire l'impatto del traffico pesante, la seguente variante per ovviare allo sfogo del traffico pesante su via Frutteti e Risorgimento, arterie principali che passano per il centro del paese di San Carlo: progettare la viabilità accessoria del traffico pesante su via Luneda, strada esterna al centro abitato.

OSSERVAZIONE 4

**Sulla conformità del progetto agli strumenti di Pianificazione/
Programmazione vigenti e ai calcoli derivanti dalle norme ambientali: sulla**

necessità e importanza di ricalcolare e aggiornare, su dati e rilievi acquisiti in data post sisma e liquefazione delle sabbie, la soluzione di progetto che tratta dell'interferenza del tracciato dell'Autostrada Cispadana nel momento dell'attraversamento dello scolmatore del Reno o Cavo Napoleonico (SIA, F.4. "Descrizione sintetica della conformità del progetto agli strumenti di Pianificazione/Programmazione vigenti e ai vincoli derivanti dalle norme ambientali", F.4.1. Elenco sintetico dei Piani Analizzati, pag. 44-45)

In via generale si riscontra che il presente SIA fa sempre e comunque riferimento ad una situazione normativa e a strumenti di pianificazione e programmazione, creati, e relativi, ad un ambito e contesto ambientale presisma.

E per questo motivo, dato il mutamento della carta del rischio territoriale, necessita un quanto mai urgente e opportuno lavoro di adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico, in relazione alla nuova situazione di fatto del territorio.

- SULL'INTERFERENZA DELL'AUTOSTRADA CISPADANA QUANDO ATTRAVERSA LO SCOLMATORE DI BACINO RENO O CAVO NAPOLEONICO. (SIA, F.4.1, pag. 44-45) :
Preso atto dei danni provocati dal Sisma e dal fenomeno della liquefazione delle sabbie nel territorio del Comune di Sant'Agostino e in corrispondenza dello Scolmatore di Reno o Cavo Napoleonico, preso atto dell'innalzamento e preso atto che ARC non ha proceduto ai rilievi del caso, si richiede quindi che ARC presenti adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico al fine di verificare e comprovare il sussistere o meno, dopo il sisma e i mutamenti geologici e idrogeologici verificatisi, della compatibilità e coerenza idraulica del progetto. Il tutto in riferimento alla valutazione dell'attuale rischio sismico - nel comune di San'Agostino (Fe) e aree limitrofe - delle aree edificate, edificabili o dove dovrebbero essere costruite nuove infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico, quali ad esempio l'autostrada Cispadana.

-SUL PIAE della Provincia di Ferrara, (SIA, F.4.1., pag. 46): In merito al PIAE della Provincia di Ferrara si scrive "Il PIAE della Provincia di Ferrara, ancorché elaborato in tempi molto recenti, non individua, nell'ambito dei propri fabbisogni di materiali, una quota di materiale specificatamente destinata alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana. La Provincia di Ferrara ha concordato, con una parte dei Comuni, che il PIAE possa assumere il valore e gli effetti del piano comunale delle attività estrattive (PAE)"¹⁴.

Si osserva che ai fini di un SIA e VIA tale informazione non è completa, non illustra con quali comuni la provincia ha concordato che il PIAE possa assumere il valore e gli effetti del piano Comunale delle attività estrattive (PAE) e non illustra le misure che verranno prese con i comuni non aderenti.

Si richiede quindi a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico.

¹⁴ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 46.

OSSERVAZIONE 5

sull'affermazione "Non si rilevano però particolari contrasti e di problematiche in termini di compatibilità con gli strumenti comunali. In relazione alla configurazione proposta si ritiene, perciò, motivata la compatibilità del tracciato rispetto alle previsioni dei Piani Comunali; ciò anche in ragione del fatto che tali alternative sono state elaborate sulla base di precise istanze avanzate dai comuni interessati nell'ambito della Conferenza di Servizi Preliminare ed indicate nel relativo Verbale conclusivo, di cui si è detto nell'ambito della sezione introduttiva del presente Quadro di Riferimento Programmatico."

(SIA, F.4.1., pag. 47)

Si osserva che per quanto riguarda il tracciato che interessa il Comune di Sant'Agostino e proposto come definitivo da ARC tale affermazione non è corretta. È vero che ARC ha elaborato una alternativa al tracciato DA sulla base di precise istanze avanzate dal Comune di Sant'Agostino. Tuttavia l'alternativa proposta DC è ancora più devastante, depauperante, ambientalmente non sostenibile, e non trova alcun consenso da parte del Comune di Sant'Agostino. Si osserva inoltre che Il Comune di Sant'Agostino ha dichiarato i motivi per i quali il tracciato DC non si considera fattibile e ha inoltrato una proposta che non è stata recepita.

Si osserva che ARC continua a presentare come definitivo il tracciato DC senza segnalare e tenere in alcun conto i vincoli di tutela naturalistica e storico-monumentali che invece sono presenti nella zona.

E non citandoli rendono incompleto lo SIA, e quindi non correttamente valutabile all'interno del processo di VIA.

Per questo motivo si richiede a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico.

OSSERVAZIONE 6

Sull'interferenza , nel comune di Sant'Agostino, tra il progetto dell'Autostrada Cispadana e gli esistenti vincoli di tutela naturalistica e storico-monumentali. E sulla necessità di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico in ragione degli esiti sismici, nonché della nuova situazione territoriale e carta del rischio, che registra la presenza di danni rilevanti sia nell'ambito delle aree soggette a vincoli di tutela naturalistica sia nell'ambito delle aree e edifici storici soggetti a vincoli di tutela storico- monumentale.

(SIA, F.4.2 " Vincoli di tutela naturalistica e storico monumentali", pag. 48)

Im merito a tale ambito, si osserva, in via generale, come:

- 1) gli studi di incidenza, poiché condotti al più tardi a maggio 2012, cioè in periodo presisma, non risultano aggiornati alle nuove caratteristiche territoriali post sisma, quindi non sono in grado di portare alla conclusione dell'assenza di incidenze negative.

- 2) nell'elenco delle aree soggette a vincoli di tutela naturalistica e storico-monumentale viene omessa la presenza di realtà ambientali e paesaggistiche rilevanti e oggetto di tutela.

In particolare, si riscontra come:

SUI VINCOLI DI TUTELA NATURALISTICA:

- 1) Non risulta che ARC abbia presentato uno studio aggiornato su dati e rilievi tecnici che fanno riferimento alla situazione post sisma in merito al reale e attuale valore e incidenza dell'impatto ambientale dell'attraversamento dell'autostrada Cispadana, mediante il tracciato alternativa DC, dell'area **IT4060016 - SIC-ZPS - Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico**, in zona San Carlo (Fe).

Per quanto riguarda infatti l'interferenza costituita dal Tracciato DC nei confronti del SIC -ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico", e relativo Sito di Natura 2000, tenendo presente che il tracciato DC comporterà la costruzione sul Cavo Napoleonico di un di ponte 240 metri e tre campate, si osserva che non sia corretto asserire che il passaggio del tracciato DC " non comporta incidenze negative, né per la fase di cantiere che di esercizio, tali da condizionare anche parzialmente entrambi i siti Natura 200, nei relativi aspetti di tutela e conservazione paesaggistica, vegetazionale e faunistica".

A questo proposito si riprende quanto pubblicato sul sito della Regione Emilia Romagna (ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/siti/it4060016), che esplica con chiarezza l'importanza del sito in oggetto e la sua ricchezza vegetazionale e faunistica che verrà distrutta tramite la costruzione del ponte sul Cavo Napoleonico sul territorio del Comune di Sant'Agostino: "Derivato da un originaria localizzazione presso Porporana-Isola Bianca per una ventina di chilometri lungo il Fiume Po, il sito è stato infine esteso per circa centoventi chilometri di ambienti ripariali a includere la riva destra del Po alle radici del Delta (85 km), la confluenza del Panaro a partire da Bondeno (9 km) e infine il Cavo Napoleonico dal Reno (presso Sant'Agostino) fino al Po stesso (18 km). Questo complesso sito (SIC e ZPS) è il più esteso della regione per quanto riguarda le componenti ripariali-golenali della pianura presso il litorale ed ha un ineludibile significato strategico (insieme col simmetrico veneto di sinistra idrografica Po) per la tutela dell'importantissima ittiofauna che dall'Adriatico tende a risalire il Grande Fiume e a popolare le acque dolci della pianura più grande dell'Europa meridionale.

Non lontano dalla periferia nord della città di Ferrara, presso il glorioso borgo fortificato di Stellata, si trova un nodo caratteristico del Fiume Po. Si può dire che all'incirca da qui inizia il Delta: al di là della grande ansa corrispondente alla confluenza del Panaro, infatti, si trova Ficarolo, storica località dalla quale in seguito alle rovinose "rotte" del XII secolo, gli originari rami Volano e Primaro cedettero il posto al nuovo corso che approfondì il reticolo deltizio, guidando al mare le acque del Grande Fiume lungo quello che è, grosso modo, l'attuale corso. Larghe anse e profonde golene caratterizzano un tratto ancora relativamente ben conservato, all'altezza di Porporana, fino a includere per intero l'Isola Bianca, una delle più grandi e antiche isole fluviali del Po, esistente a partire dal XV-XVI secolo. Tale segmento comprende gli ambienti fluviali più significativi, localizzati

per circa 11 km di lunghezza da Occhiobello fino oltre Pontelagoscuro (sulla sponda ferrarese) e S. Maria Maddalena (sulla sponda rodigina). Si tratta di un'ampia zona golenale (sulla riva destra del fiume si trovano la Golea Bianca, la Golea di Vallunga e la Colombara), al termine della quale si trova l'Isola Bianca col suo importante bosco igrofilo ripariale (Oasi di protezione 42 ha). Il sito prosegue per Ro e Berra, dove dal Po di Venezia si separa il principale ramo deltizio emiliano, il Po di Goro, che il sito segue attraverso Ariano fino a Mesola (ultima roccaforte estense a valle della quale convenzionalmente si estende il Delta vero e proprio). Il lungo percorso si snoda tra il confine regionale a nord, impostato grossomodo sulla mezzeria del fiume, e il colmo dell'argine maestro – pedonale e ciclabile – sospeso tra golene, ambienti ripariali e vaste distese agricole per lo più derivate dal completamento della grande bonifica ferrarese (1872–1930). I terreni sono prevalentemente sabbiosi e occupati schematicamente per quasi metà da acque dolci (correnti fluviali e, in parte, stagnanti), per un quarto da boschi di salici e pioppi (in golena sostituiti da pioppeti colturali) e per il rimanente quarto da praterie e colture erbacee di tipo estensivo. La pressione antropica sul sito è molto elevata (alta densità abitativa, agricoltura, lavori di sistemazione idraulica, frequentazione turistica). Sette habitat d'interesse comunitario (tre d'acqua dolce, due di prateria umida e due forestali di tipo ripariale planiziaro), occupano complessivamente poco meno di un quarto della superficie del sito.

Vegetazione

Lembi di vegetazione spontanea, prevalentemente legnosa, sono limitati a tratti ripariali e golenali e all'isola fluviale dove predominano le specie igrofile tra le quali Pioppo bianco, Salice bianco e Frassino ossifillo (*Fraxinus oxycarpa*) sono le più comuni. Non mancano Pioppo nero, Olmo, Gelsi, qualche Ontano nero, salici arbustivi ed altre specie attrezzate ad improvvise risalite del livello di falda. Bordure a megaforbie igrofile, pratelli effimeri in plaghe periodicamente allagate, siepi e qualche incolto (le golene hanno per lo più colture "a perdere") completano un mosaico ambientale mutevole e fortemente condizionato sia dalle attività dell'uomo sia dal comportamento del fiume. Basti pensare ai ghiaioni o sabbioni che i periodi di magra fluviale lasciano emergere, importanti per certa vegetazione tuttavia effimera e per la nidificazione di alcuni uccelli. Aggruppamenti di Brionia e Luppolo, distese di *Aristolochia rotunda*, viluppi di *Clematis viticella* e *C. flammula* sono gli ultimi resti di una vegetazione planiziaro-ripariale quasi totalmente scomparsa ma ancora sporadicamente osservabile: gli esemplari di Farnia, la quercia regina di questi ambienti, sono sporadici e isolati. Tra le specie vegetali rare e minacciate, occorre citare la presenza storica del Campanellino di palude (*Leucjum aestivum*) e della Vandellia palustre (*Lindernia procumbens*). Non più rinvenute in tempi recenti (Vandellia dal 1911, campione d'erbario conservato all'Orto Botanico di Ferrara), sono ambedue ancora ricercate nel quadro di un'indagine floristica a tutt'oggi fortemente lacunosa e che vede *Gratiola officinalis* in forte rarefazione. Tra le specie rintracciabili, in un potenziale elenco di specie da tutelare figurano *Galium palustre*, *Tulipa sylvestris*, *Nimphaea alba* e almeno tre orchidee (*Ophrys sphegodes*, *Orchis tridentata*, *O. morio*) segnalate nell'Atlante regionale della Flora protetta.

Fauna

Tra le quattordici specie ornitiche di interesse comunitario segnalate, Martin pescatore, Nitticora, Garzetta e Tarabusino sono nidificanti (splendida la garzaia di Ardeidi arboricoli all'Isola Bianca). Le altre specie utilizzano l'area come sito di alimentazione (fiume) o sosta durante gli spostamenti migratori e dispersivi che seguono il periodo riproduttivo (Ardeidi, alcune specie di Accipitriformi, Rallidi e Sternidi). E' riportata la presenza minima di oltre venti specie migratrici, la maggior parte della quali nidificanti entro il sito (Acrocefalini di canneto, Silvidi e Turdidi degli ambienti di macchia e siepe, Torcicollo, Tortora, Upupa) o nell'immediato intorno (varie specie antropofile come ad esempio Rondine, Balestruccio e Rondone, si alimentano nei pressi e lungo le rive del fiume, come diversi Caradriddi limicoli. Sterna comune e Fraticello, entrambe specie di interesse comunitario, potrebbero nidificare in corrispondenza delle isole di suolo nudo che emergono durante le magre estive, ma risentono negativamente dell'eccesso di pressione antropica.

Tra i vertebrati minori, è di interesse comunitario la presenza della Testuggine palustre (*Emys orbicularis*); è rappresentativa la diffusione del Rospo smeraldino. Per quanto depauperata, la fauna ittica in questo tratto del Po è ancora ricca e comprende anche nove specie di interesse comunitario: Storione comune (*Acipenser sturio*), Storione (*Acipenser naccari*) specie endemica, Cheppia (*Alosa fallax*), Lampreda di mare (*Petromyzon marinus*), Barbo (*Barbus plebejus*), Savetta (*Chondrostoma soetta*), Lasca (*Chondrostoma genei*), Cobite comune (*Cobitis taenia*), Pigo (*Rutilus pigus*), tra le quali gli storioni risultano specie prioritarie. Sono presenti inoltre il raro Storione ladano (*Huso huso*) e il Triotto (*Rutilus erythrophthalmus*), specie endemica italiana. Tra gli invertebrati, è rilevante la presenza dell'Odonato *Stylurus flavipes*, libellula tipica dei tratti planiziali dei fiumi ed indicatrice di rive ben conservate. La gestione della fauna locale deve tenere in conto il controllo di specie esotiche naturalizzate (*Myocastor coypus*, *Procambarus clarkii*, *Trachemys scripta*), la cui diffusione può costituire un fattore di minaccia rilevante per flora e fauna locali."

Si osserva che in realtà gli interventi di progetto comporterà incidenze negative, sia per la fase di cantiere che di esercizio, che condizioneranno e comprometteranno definitivamente nei relativi aspetti di tutela e conservazione paesaggistica vegetazionale e faunistica tale Zona a Protezione Speciale del Cavo Napoleonico, poiché distruggeranno parte rilevante di questo habitat. A questo proposito si vedano le disposizione di legge Deliberazione G.R. n. 1224 del 28 luglio 2008 "Misure di conservazione per la gestione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS)" (B.U.R. n. 138 del 7.8.08).

2) Non viene citato e nemmeno preso in esame l'impatto ambientale nel momento dell'attraversamento, mediante il tracciato alternativa DC, **dell'area di Rispetto e ripopolamento della Fauna A.T.C.FE/1, istituita recentemente dalla Provincia di Ferrara**, proprio a ridosso del complesso Ghisilieri. Azione che devasta un ancora integro paesaggio rurale per il quale esistono i presupposti di Tutela Ambientale ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

SUI VINCOLI DI TUTELA STORICO MONUMENTALI: si rileva come:

1) nella relazione di accompagnamento al progetto di variante visionata (codice documento CDSP FE - 02-04-01), fra i monumenti di interesse archeologico, storico, culturale **preso in considerazione il "Complesso Ghisilieri"** identificato nelle vecchie tavole IGM come Palazzo Ludergnani di proprietà degli ascendenti diretti della sottoscritta, e catastalmente al foglio 21 del Comune di Sant'Agostino, particella 29 sub 1 e 2 .

Tale complesso, oggetto di tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004, è caratterizzato da un'ampia caratteristica dimora centrale, costruita nel 1500 come Casino di caccia, circondata ancora attualmente da un secolare parco di oltre 4,00 ettari; residenza estiva della famiglia senatoriale bolognese dei Ghisilieri, si è sviluppata nel secolo successivo ed è già presente in una mappa del 1674.

All'angolo sud-est del parco si eleva il seicentesco Oratorio Ghisilieri, vincolato ai sensi degli art. 1.3-3-13 del D.Lgs. n. 490 del 29.10.99, splendido ed unico esempio del barocco italiano sul territorio in avanzata fase di restauro, progettato dal noto maestro bolognese Agostino Barelli, arricchito degli affreschi di Biagio Boni e dell'Aldrovandini, ricco di reliquie e quadri, polo culturale per l'intero Comune. Sorto su un precedente Oratorio di esso sono state scoperte ampie vestigia oggetto di approfondite e lunghe ricerche da parte della Soprintendenza ai Beni archeologici di Bologna.

All'angolo opposto si erige un possente manufatto a pianta esagonale irregolare, incorporante precedenti pilastri alto medioevali , resti di una probabile Torre di guardia sulle paludi.

Nelle sue adiacenze una "ghiacciaia" interrata a forma d'uovo, uno dei pochi esempi rimasti intatti in tutto il ferrarese.

Negli altri angoli una scuderia a forma concava con residui di affreschi, ed edifici rurali su un corpo pentagonale con un forno di rara bellezza architettonica.

L'ipotetico tracciato che prevede anche la terza corsia, passa ad alcune centinaia di metri da tali monumenti vincolati e tutelati.

La competente Soprintendenza interpellata non ne sa nulla.

Oltretutto si rileva come questi edifici e realtà storico monumentali, in seguito al sisma 2012 risultano ora essere fortemente lesionate dal sisma e dagli effetti della liquefazione delle sabbie, nonché ancora in attesa di recupero e adeguamento sismico per consolidarne stabilità e sicurezza.

Condizione quest'ultima che li espone a maggior rischio di incidenza negativa nel momento della costruzione di una autostrada a poche centinaia di metri (cfr. vibrazioni da cantierizzazione e da esercizio). Incidenza negativa di cui non si trova traccia di analisi.

2) non si tenga nella dovuta considerazione il valore storico di Via Chiesa, una delle principali direttrici di espansione e delimitazione del centro abitato di San Carlo, nonché parte del tracciato dello storico circuito ciclistico di San Carlo. Si osserva che tutto ciò è stato fatto presente a ARC nelle Osservazioni presentate dal Comune di Sant'Agostino e depositate in sede di Conferenza dei Servizi Preliminari (Sant'Agostino, li 17/5/2011, protocollo n. 5729, Regione Emilia Romagna: Giunta , PG.2011 0122368 del 17/05/2011). Si osserva che ARC non ha recepito nulla di tutto ciò. E non ha dato alcuna risposta in merito.

Ancora si osserva come, dopo il sisma, questa via risulta gravemente lesionata in seguito al fenomeno della liquefazione delle sabbie, tanto che la circolazione è limitata a 30 km orari sia per la grave situazione di dissesto sia per cercare di limitare al massimo l'incidenza negativa delle vibrazioni generate passaggio di veicoli nei confronti degli edifici presenti nei pressi di suddetta strada: vedi abitazioni civili, Oratorio Ghisilieri e Complesso Ghisilieri.

Si osserva quindi come il tracciato DC, interferendo pesantemente con questi importanti e preziosi insediamenti storici e elementi di interesse storico e testimoniale (viabilità storica e panoramica), porterà ai seguenti esiti destruenti:

- Comprometterà e lederà definitivamente la conservazione e tutela sia del complesso architettonico e paesaggistico seicentesco denominato "complesso Ghisilieri", oggetto di tutela ai sensi del D.LEgs.42/2004, formato da un' ampia dimora padronale del Cinquecento, circondata da un parco secolare di 4 ettari e da tutta una serie di pertinenze architettoniche seicentesche di estremo valore storico, architettonico, paesaggistico e ambientale,
- comprometterà e lederà la conservazione e tutela dell'Antico Oratorio Ghisilieri, da cui il paese stesso ha preso nome. L'Oratorio è uno dei più importanti monumenti del ferrarese, forse l'unico esempio di stile barocco italiano sul territorio della provincia, insediamento storico e Bene culturale vincolato ai sensi degli art. 1.3-3-13 del D. Lgs. N. 490 del 29.10.99.
- Taglierà e smembrerà e distruggerà in via definitiva l'unico reticolo della viabilità storica e panoramica di questa parte del Comune di Sant'Agostino, costituito dalla 4 vie principali che si irradiavano dal centro dell'abitato: via Frutteti, Via Chiesa/via Luneda, via Statale/via Risorgimento, Via Martiri della Libertà. E nel caso specifico di via Chiesa e Luneda distruggerà l'asse viario che portava a una delle 4 Madonnine poste ai limiti dei 4 punti cardinali del centro abitato di San Carlo (negli anni sessanta furono donate alla comunità sancarlese quattro Madonnine su colonna, che furono posizionate in corrispondenza dei 4 punti cardinali e di quelle che allora erano le quattro Queste Madonnine sono particolarmente importanti per la comunità che continua a tutt'oggi a venerarle compiendo delle processioni e recitando il rosario). Il tracciato DC interferisce infatti con via Chiesa, interseca e preclude la viabilità su via Chiesa e Via Luneda, impedisce di raggiungere la Madonnina posta all'incrocio tra Via Chiesa e Via Luneda. Viene così distrutto l'unica viabilità storica e paesaggistica del centro abitato di San Carlo.
- Renderà inutilizzabile e distruggerà lo storico e unico circuito ciclistico del Comune di Sant'Agostino, che si sviluppa A San Carlo su via Frutteti, Chiesa, Luneda e Cavo Napoleonico.
- Renderà inutilizzabile e distruggerà il percorso naturalistico storico, paesaggistico e naturale composto dal circuito ciclistico stesso e utilizzato da gran parte della popolazione di San Carlo per fare movimento e attività fisica.
- Comprometterà e attraverserà l'area di rispetto e ripopolamento della fauna A.T.C. Fe/1 istituita recentemente dalla Provincia di Ferrara, proprio a

ridosso del Complesso Ghisilieri. Inoltre devasta un ancora integro paesaggio rurale per i quali esistono i presupposti di Tutela Ambientale ai Sensi del D. Lgs 42/2004.

Si richiede quindi a ARC, data la gravità del danno ambientale e paesaggistico di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico. Nonché presentare alternativa di tracciato in grado di preservare tutte le evidenze storiche, architettoniche e elementi di interesse storico e testimoniale (viabilità storica e panoramica) afferenti al centro abitato di San Carlo e al territorio di competenza.

Per i sopracitati motivi si richiede quindi a ARC di presentare, in merito alle evidenze territoriali di valore sia naturalistico sia storico-monumentale di cui sopra, adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico al fine di verificare il reale impatto ambientale, computato non in riferimento alla situazione presisma, ma in riferimento a questa nuova situazione territoriale contraddistinta dalla presenza di estesi e significativi danneggiamenti da sisma sul territorio, con particolare riferimento alle infrastrutture idrauliche e agli edifici storico monumentali adiacenti alla sede dell'alternativa DC dell'autostrada Cispadana.

OSSERVAZIONE 7

Sulla necessità, data l'avvenuta configurazione di una nuova situazione territoriale post sisma, di riprogrammare il processo di cantierizzazione in modo di poter ottimizzare le percorrenze dei messi operativi, da e per le aree di conferimento dei materiali.

(SIA, F.5.1, pag. 49)

In riferimento alla tematica di cui sopra, visto che il quadro della viabilità locale è mutato in seguito ai danneggiamenti dovuti al sisma, si richiede a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico al fine di verificare, nell'ambito Operativo 2¹⁵ la persistenza o meno della validità e delle condizioni d'esercizio del progetto relativo a tempi e modi della cantierizzazione.

OSSERVAZIONE 8

Sull'assenza di un capitolo dedicato alla tematica e studio di impatto ambientale delle vibrazioni sonore e del terreno esito della cantierizzazione, costruzione Autostrada e flusso veicolare futuro in una zona terremotata.

(SIA, F.5, pag. 51)

A causa del terremoto tutti gli edifici, sia del centro abitato di San Carlo sia della zona attorno al centro abitato di San Carlo hanno riportato gravi danni e lesioni.

¹⁵ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 50.

Ciò sia a causa delle scosse sia a causa degli esiti geologici della liquefazione delle sabbie.

In tale situazione un importante fattore di rischio e aggravio delle lesioni e dell'agibilità degli edifici è costituito dall'effetto delle vibrazioni, sia sonore sia del terreno.

E tali vibrazioni sono esiti e risultati propri da cantierizzazione, da passaggio mezzi pesanti, da passaggio futuri fruitori dell'autostrada. E questo sia nella prima fase operativa (cfr. pag. 50) che comporterà la "realizzazione di piste di cantiere coincidenti con il sedime degli stradelli di servizio della nuova infrastruttura, che si sviluppano in affiancamento alla recinzione autostradale" e che prevede anche "la sovrapposizione dei percorsi di cantiere con le viabilità maggiori e minori esistenti"(cfr. pag. 51), sia nel momento della seconda fase operativa.

Si osserva che in tale elaborato presentato come progetto definitivo di Studio di Impatto ambientale non viene affrontato in alcun modo o punto la tematica dei danni ambientali e strutturali agli edifici adiacenti alla viabilità maggiore e minore esistente sul territorio e causati da 44 mesi di vibrazioni da passaggio dei mezzi pesanti in fase di cantierizzazione o di costruzione dell'autostrada stessa (cfr. tabella a pag. 51).

Non viene presentata una proposta di piano preventivo che illustri come si abbia intenzione di ridurre al minimo l'entità delle vibrazioni.

Non viene introdotto il concetto di indennizzo dei danni da vibrazione.

Non viene chiarita l'entità e la natura dell'indennizzo da danno da vibrazione.

Si richiede pertanto che venga prodotta relazione e progetto relativamente a questa tematica, nonché relazione e preventivo riguardo l'ammontare della cifra accantonata a bilancio per i futuri indennizzi economici che dovranno essere riconosciuti a fronte dei danni causati dalle future vibrazioni a terzi e ai proprietari dei terreni interessati dal fenomeno delle vibrazioni da passaggio di mezzi pesanti, opere di cantierizzazione e passaggio degli automezzi sull'autostrada, danno ambientale da vibrazione.

Si richiede quindi a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico.

OSSERVAZIONE 9

Sul Piano dei Percorsi dei mezzi di Cantiere. Sulla necessità di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico nei riguardi dello stato post sisma della viabilità esistente nel Comune di Sant'Agostino (SIA, F.5.4, pag. 60)

In seguito al sisma, all'interno del territorio del Comune di Sant'Agostino (Fe) sia la viabilità maggiore e minore esistente ha subito estesi e rilevanti danni sia ai sedimi stradali che ai ponti.

Si richiede pertanto a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico al fine di verificare che il Piano dei percorsi dei mezzi dei cantiere presentato a maggio 2012, in piena attività sismica, risulti ancora accettabile e sostenibile.

La pianificazione del piano di trasporti deve infatti essere elaborato basandosi su dati e rilievi tecnici che fanno riferimento al contesto territoriale.

E il contesto territoriale di maggio 2012 (data di riferimento del presente SIA) non esiste più, e quindi non può essere considerato attendibile.

Si richiede pertanto ad ARC la rielaborazione della pianificazione del piano dei trasporti basandosi “sulla caratteristiche della viabilità locale” e “sulla localizzazione delle emergenze storico-testimoniali e delle sensibilità ambientali”¹⁶, che tengano conto dell’attuale e reale situazione post sisma. Ciò al fine di “sviluppare un piano di viabilità dei mezzi di cantiere “ in grado di sviluppare e “ridurre significativamente l’interferenza dei mezzi operativi sia nei confronti delle viabilità ordinarie locali che dei centri abitati presenti sul territorio”¹⁷

Necessario infatti “scegliere i percorsi più adatti, ovvero prevedere potenziamenti infrastrutturali mirati a ridurre le interferenze fra cantieri e viabilità esistente, arrivando a fornire, così, un criterio oggettivo di economicità e di salvaguardia ambientale”¹⁸

E soprattutto verificare che i dati emersi dall’analisi della situazione della viabilità post sisma siano in grado di escludere ad esempio, in relazione alla prima fase operativa, che tali tragitti “ in ragione delle supposte modeste quantità movimentate, possano compromettere, con la loro frequenza, le attuali caratteristiche ambientali o possano incrementare significativamente il carico di traffico sulla viabilità esistente”¹⁹

OSSERVAZIONE 10

Sulla necessità e opportunità, in seguito al verificarsi di una nuova situazione territoriale post sisma, di procedere a un nuovo censimento dei ricettori acustici ed alla determinazione del loro gradi di sensibilità considerando i seguenti aspetti.

(SIA, F.6. Descrizione sintetica dello stato di fatto dei luoghi interessati dall’intervento, F.6.2 RUMORE)

In tale ambito si richiede a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico che abbia valore di aggiornamento nei confronti sia della nuova situazione post sisma instauratasi post maggio 2012, sia della normativa vigente per le aree terremotate.

OSSERVAZIONE 11

¹⁶ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 60.

¹⁷ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 50.

¹⁸ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 60.

¹⁹ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 61.

Sulla necessità e opportunità, in seguito al verificarsi di una nuova situazione territoriale post sisma, di verificare di nuovo le potenziali risposte di ciascun ricettore a sollecitazioni di carattere vibrazionale (VIB7 e VIB8)²⁰
(SIA, F.6.3. Vibrazioni, pag. 73)

In tale ambito si richiede a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico che abbia valore di aggiornamento nei confronti sia della nuova situazione post sisma instauratasi post maggio 2012, sia della normativa vigente per le aree terremotate.

OSSERVAZIONE 12

Sulla tipologia e ubicazione delle due postazioni di misura vibrazioni individuate per il territorio del Comune di Sant'Agostino.
(SIA, F.6.3. Vibrazioni, pag. 73)

In merito alla tematica di cui sopra si rileva come le due postazioni in oggetto:

- VIB7 - Località Ponte Alto, Via dei Pioppeti - Sant'Agostino (Fe)
- VIB8 - Località San Carlo, Corso Italia (SP.66) - Mirabello (Fe)

Siano entrambe due postazioni posizionate in due punti assai lontani dal punto di maggiore incidenza delle vibrazioni. (cfr. mappa Allegato 2 Cispadana San Carlo (Fe))

Si rileva inoltre come il VIB8 non sia posizionato in località San Carlo ma bensì Mirabello, essendo Corso Italia strada del centro abitato di Mirabello, sito assai meno interessato dal problema delle vibrazioni rispetto al centro abitato di San Carlo.

L'autostrada variante Dc passerà infatti a ridosso del centro abitato di San Carlo e non a quello di Mirabello!!!!!!

Si richiede quindi, che per correttezza e completezza di dati venga individuata una postazione di misurazione vibrazioni in località San Carlo, prendendo come punto di riferimento le vie del centro abitato stesso, quelle che si troveranno più vicine sia ai luoghi della cantierizzazione sia al sedime dell'autostrada in esercizio.

Solo infatti in tale maniera potrà essere correttamente calcolata l'incidenza negativa delle vibrazioni nei confronti di edifici, strade, e argini la cui stabilità e sicurezza risulta oggettivamente e definitivamente minata da fenomeno della liquefazione delle sabbie e dalle lesioni strutturali esito del sisma.

OSSERVAZIONE 13

²⁰ Cfr. File 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, pg. 73, Tabella F.6-5 - ubicazione postazioni di misura vibrazioni.

Sui livelli vibrazionali acquisiti e sul rispetto dei livelli normativi.

(SIA, F.6.3.4), pag. 75

Poiché i livelli vibrazionali acquisiti fanno riferimento alla situazione presisma (maggio 2012) o comunque ad una situazione ancora in essere e recente riferimento a edifici integri e non ancora lesionati dal terremoto, con la presente si richiede a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico che abbia valore di aggiornamento nei confronti sia della nuova situazione post sisma instauratasi post maggio 2012, sia della normativa vigente per le aree terremotate e ad alto rischio sismico, quale quella del Comune di Sant'Agostino (fe) è recentemente diventata.

OSSERVAZIONE 14

Sull'analisi dello stato del suolo e sottosuolo e acque sotterranee del sito dove dovrebbe passare il tracciato dell'alternativa Dc della Autostrada Cispadana.

(SIA, F.6.5, " Suolo e sottosuolo", pag.79 e F.6.7 " Acque Sotterranee", pag. 86)

Anche in tale ambito il presente Sia, datato maggio 2012, fa riferimento a dati presisma. E questo in riferimento anche ai dati forniti dal Servizio Geologico, sismico e dei Suoli della Regione Emilia Romagna.

La documentazione presentata risulta quindi obsoleta e non attendibile, in quanto non tiene conto della nuova situazione territoriale post sisma.

Il fenomeno della liquefazione delle sabbie e il sisma hanno mutato la situazione e ora sono molti di più e diversi i fattori da tener presente.

Si richiede pertanto a ARC di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico che abbia valore di aggiornamento nei confronti sia della nuova situazione post sisma instauratasi post maggio 2012, sia della normativa vigente per le aree terremotate e ad alto rischio sismico, quale quella del Comune di Sant'Agostino (Fe) è recentemente diventata.

Stefania Agarossi,
27 marzo 2013

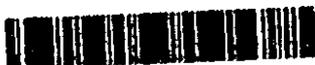


Prot. n° 5729

Sant'Agostino, li 17/05/2011

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA
PG.2011. 0122368
del 17/05/2011
MIT.: COMUNE DI SANT'AGOSTINO

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
All'att.ne Ing. PAOLO FERRECCHI
V.le Aldo Moro, 30
40121 Bologna



Oggetto: Autostrada Regionale Cispadana – Osservazioni depositate in sede di Conferenza dei Servizi Preliminare

Premesso:

- che con Delibera n. 57 del 30/07/2010, ribadendo quanto già espresso nelle Delibere consiliari del 29/11/2006 e del 10/03/2008, il Consiglio Comunale di Sant'Agostino si è espresso in maniera non favorevole all'ipotesi progettuale preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana pervenuta nel giugno 2010, una volta completata la procedura di gara per l'affidamento della concessione;
- che con la Delibera di cui sopra il Consiglio proponeva lo spostamento del tracciato autostradale in posizione equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello e chiedeva:
 - l'adozione di necessarie misure di mitigazione per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico e sonoro;
 - l'eliminazione della bretella di collegamento su Via Frutteti, zona centrale dell'abitato di San Carlo;
 - il mantenimento del tratto di strada Cispadana attualmente realizzato come circonvallazione di viabilità interna tra gli agglomerati di Sant'Agostino e San Carlo;
- che con nota prot. 17225 del 31/12/2010 la Regione Emilia-Romagna ha convocato il Comune di Sant'Agostino alla Conferenza dei Servizi sul Progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana fissata per il giorno 28/01/2011 e contestualmente è pervenuta all'Ente copia degli elaborati del progetto stesso.

Avendo condotto un'attenta analisi del progetto preliminare pervenuto, anche attraverso una Commissione Consigliare di studio sull'autostrada Cispadana che ha consultato associazioni di cittadini, rappresentanti di categorie produttive, tecnici specialisti, medici, legali, amministratori s'intende esprimere le seguenti osservazioni in merito:

1. TRACCIATO AUTOSTRADALE:

Come riportato nelle Delibere Comunali di Sant'Agostino n. 3/2008, n. 71/2008 e n. 57/2010, citate in premessa, si chiede lo spostamento del tracciato del tratto insistente sul territorio di

Sant'Agostino in modo che risulti equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello con l'utilizzo di adeguati sistemi di protezione sonora e atmosferica per proteggere entrambi gli abitati.

2. VIABILITA' ACCESSORIA:

La circonvallazione nord-est di Sant'Agostino, così come proposta dal concessionario, deve essere eliminata e si chiede di mantenere in essere il tratto del tracciato della cispadana attuale (SP 70), opportunamente collegato al casello autostradale di Poggio Renatico.

Le motivazioni che ci inducono a ipotizzare la sopradescritta variazione del tracciato autostradale e delle opere complementari proposte nel progetto preliminare sono le seguenti:

- il territorio di San Carlo ad oggi è già interessato dalla presenza della Strada Provinciale SP70. Si ritiene che il criterio progettuale da adottare per il posizionamento corretto di una nuova arteria estremamente impattante quale un'autostrada debba essere quello di allontanarsi il più possibile dai centri abitati esistenti ed inoltre di non creare una cesoia tra gli abitati dello stesso comune che necessariamente presentano interconnessioni per la fruizione dei servizi pubblici presenti sul territorio.

Alla luce della sopra riportata considerazione, si ritiene che il posizionamento da noi proposto soddisfi le condizioni succitate, in quanto suggerisce un passaggio in posizione equidistante tra i centri abitati di San Carlo e Mirabello, interessando una zona di confine tra i due comuni a bassissima densità urbana e a destinazione esclusivamente produttiva.

E' evidente che l'ipotesi sopra riportata è di particolare buonsenso in quanto, se venisse confermata la posizione del tratto autostradale del progetto preliminare, o venissero proposte altre alternative non equidistanti tra San Carlo e Mirabello (ad esempio il passaggio nei pressi di Via Lunedì), il centro di San Carlo verrebbe comunque ad essere investito da un insostenibile impatto ambientale causato dal traffico, e si andrebbe ad aggiungere a quello già determinato dall'attuale SP70 che verrebbe ad aumentare a causa delle mutate condizioni di viabilità.

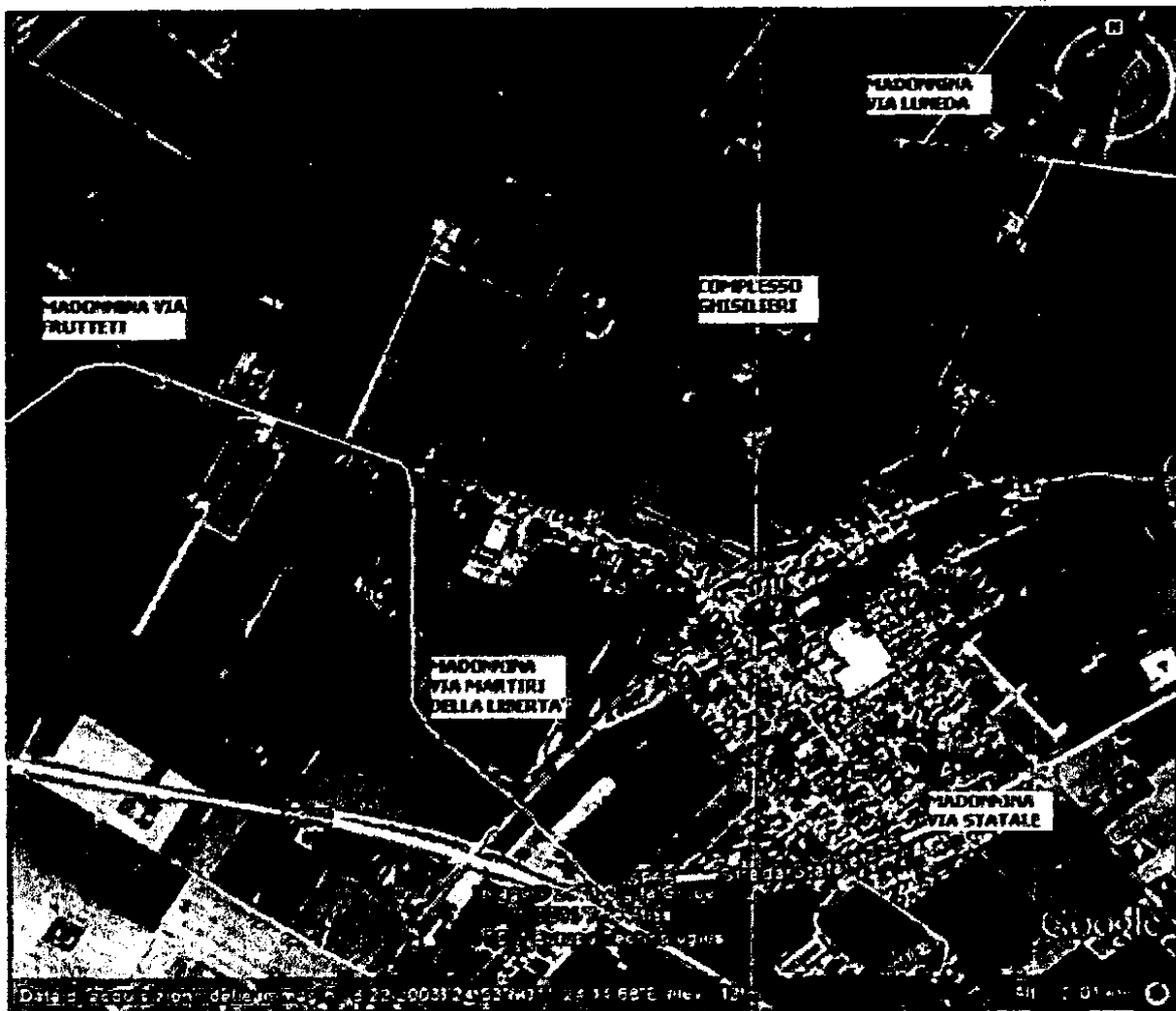
Le ripercussioni sulla qualità dell'aria e sull'impatto acustico sarebbero molto pesanti;

- il PIAE provinciale prevede che nel PAE (Piano Attività estrattive) del Comune di Mirabello sia inserito un sito di cava posizionato in adiacenza del Cavo Napoleonico e nei pressi del confine tra i Comuni di Sant'Agostino e Mirabello. La posizione di questo sito risulta particolarmente strategica rispetto allo spostamento del tracciato autostradale da noi proposto, sito in posizione equidistante tra i centri abitati di San Carlo e Mirabello, accorciando i tragitti dei mezzi di cantiere per il trasporto delle materia prime. Questa soluzione ha quindi aspetti positivi sia dal punto di vista economico per la diminuzione dei costi di cantiere, sia dal punto di vista dell'impatto ambientale e della tutela della sicurezza dei cittadini, per i quali inoltre risulterebbero sicuramente attenuati i disagi;



- la direzione prevalente di provenienza dei venti è quella dal settore Nordest. Il posizionamento del tracciato autostradale proposto dal progetto preliminare comporterà quindi il trasporto dei fattori inquinanti sul vicinissimo abitato di Sant'Agostino, che dista solo poche centinaia di metri. Lo spostamento del tracciato in posizione equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello permetterà invece l'allontanamento degli inquinanti a circa due chilometri dagli insediamenti abitativi, attenuando così le ripercussioni negative che a distanze inferiori si avrebbero. Tale soluzione non aggrava la condizione del Comune di Mirabello in quanto la direzione dei venti risulta a loro favorevole;
- l'attuale tracciato interferisce in diversi punti con le linee delle condutture principali della SNAM che percorrono il territorio, in particolare con la condotta Poggio Renatico-Alessandria. Lo spostamento da noi proposto consente di evitarle creando quindi un miglioramento sia dal punto di vista tecnico in quanto si alleggeriscono le problematiche da affrontare, che dal punto di vista economico in quanto si limitano gli interventi di protezione e/o spostamento delle linee del gas esistenti;
- a livello urbanistico è prevista un'espansione del paese sia in prossimità del nastro autostradale che della circonvallazione in progetto (FE02) in quanto naturale completamento dell'abitato esistente.
Tale sviluppo deriva anche dal fatto che i vincoli idrogeologici del territorio di Sant'Agostino (il Reno, il Cavo Napoleonico, il CER, ecc...) non lasciano altre alternative all'espansione.
Si sottolinea anche che la percezione del territorio da parte della popolazione, confermata dallo sviluppo che negli ultimi decenni hanno avuto i due centri di San Carlo e Sant'Agostino e dalla realizzazione delle relative opere pubbliche di interconnessione (piste ciclabili, ecc...), è quello di un territorio unico senza soluzione di continuità tra i due abitati, destinati a diventare un'unica entità territoriale;

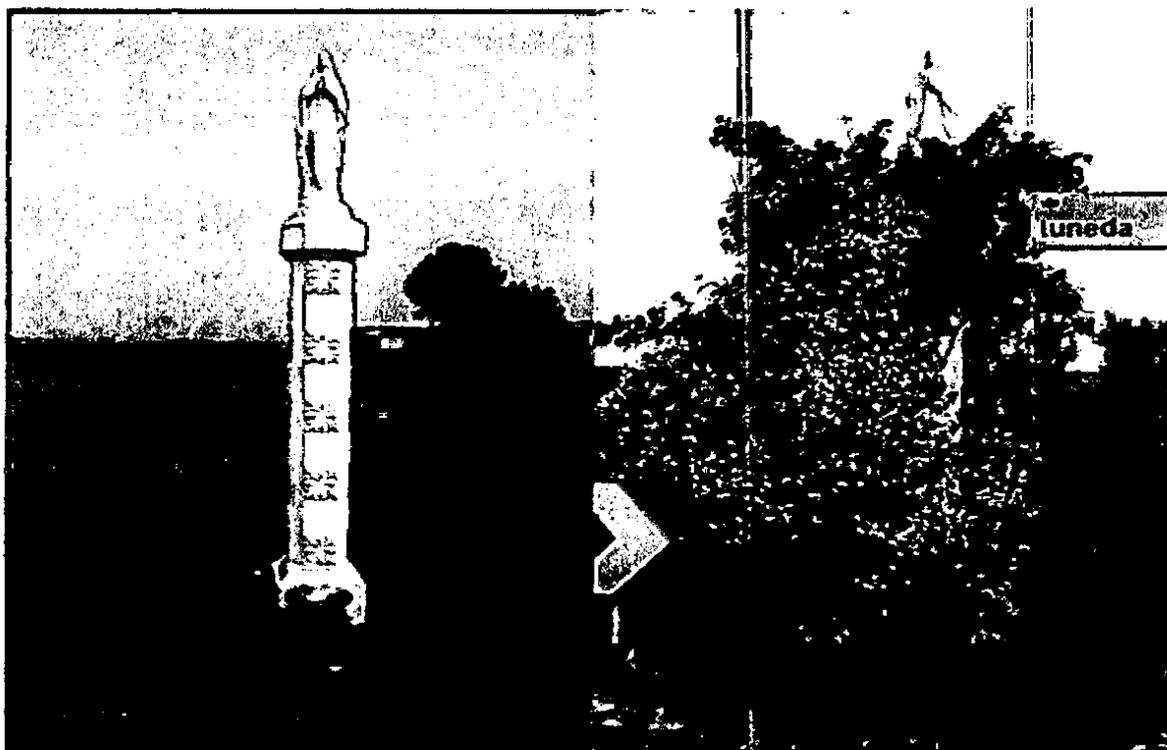
- sul territorio è presente il Bosco della Panfilia che è un SIC (Sito di Interesse Comunitario) e di conseguenza tutelato a livello europeo. E' un'area verde di oltre 80 ettari formatasi circa trecento anni fa in un'ansa golenale del fiume Reno. All'interno della macchia crescono diverse specie arboree e sono presenti numerose specie di animali, la cui componente predominante è data dagli uccelli, sia stanziali che migratori. Vista l'importanza a livello comunitario di quest'area risulta necessario attuare la massima tutela del sito e del suo ecosistema. Lo spostamento a nord del tracciato in posizione equidistante tra i centri abitati di San Carlo e Mirabello, come da noi richiesto, si presenta quindi come alternativa assolutamente migliorativa rispetto al progetto preliminare proposto;
- l'intervento FE02 del progetto preliminare interferisce pesantemente sul circuito turistico dell'abitato di San Carlo, che presenta i seguenti punti nodali:
 - poco distante dal centro, sorge il complesso seicentesco Ghisilieri, formato dalla Villa e dall'oratorio dedicato a San Carlo (denominato Chiesa vecchia o ex Oratorio Ghisilieri). La Villa era l'ex casino di caccia della famiglia. L'oratorio è uno dei più importanti monumenti del ferrarese, forse l'unico esempio di stile barocco italiano sul territorio della provincia. Oltre all'importanza e alla particolarità architettonica, la chiesa è inoltre dotata di preziosi affreschi seicenteschi che sono affiorati durante i recenti lavori di recupero eseguiti.



Inoltre negli anni sessanta furono donate alla comunità sancarlese quattro Madonnine su colonna, che furono posizionate in corrispondenza dei quattro punti cardinali e di quelle che allora erano le quattro vie principali che si irradiavano dal centro dell'abitato: Via Frutteti, Via Chiesa/Via Lunedì, Via Statale/Via Risorgimento, Via Martiri della Libertà. Queste Madonnine sono particolarmente importanti per la comunità che continua tutt'oggi a venerarle compiendo delle processioni e recitando il rosario;

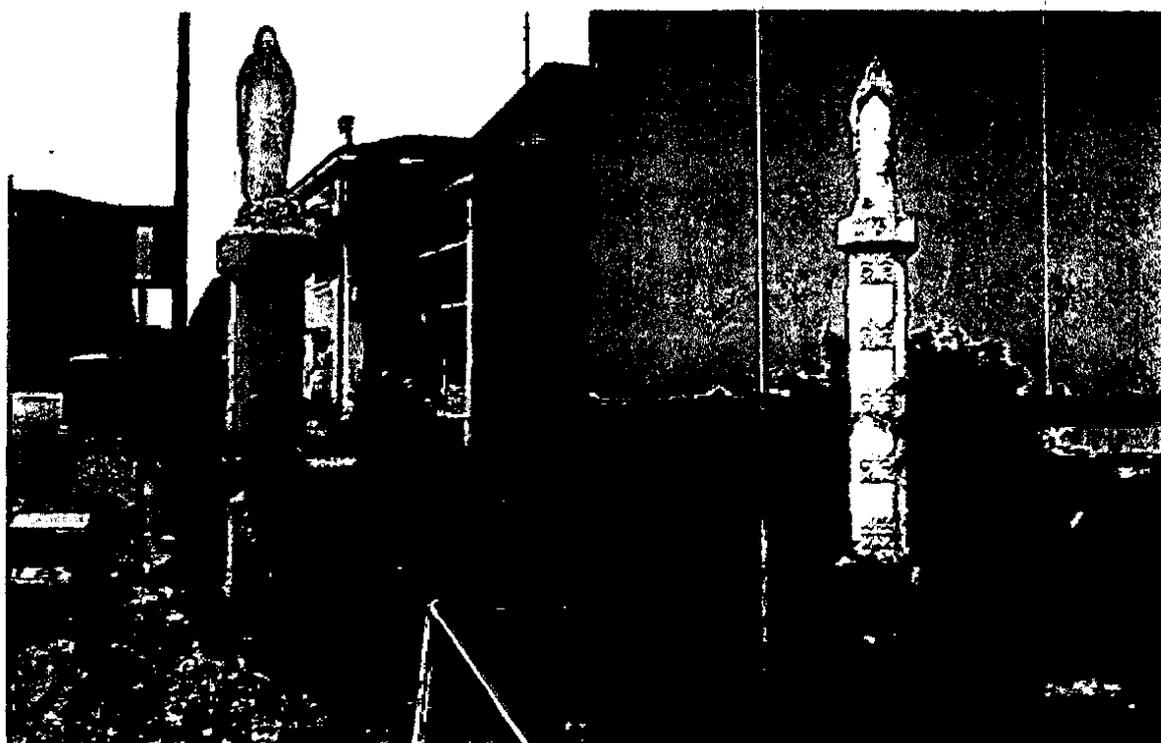


Chiesa Vecchia (ex Oratorio Ghisilieri)



Madonnina di Via Frutteti (Ovest)

Madonnina di Via Luneda (Nord)



Madonnina di Via Statale (Est)

Madonnina di Via Martiri della Libertà (Sud)

- l'attuale circuito ciclistico del territorio, che si sviluppa sulle Vie Frutteti, Chiesa, Luneda e Cavo Napoleonico (segnato in giallo nell'immagine seguente), si sovrappone parzialmente

all'intervento FE02 del progetto preliminare (evidenziato in rosso), determinando l'inevitabile inutilizzo di una parte del circuito in conseguenza dell'elevato aumento di traffico previsto sulla Via Frutteti. Il circuito ha aumentato negli anni la propria importanza nel contesto delle gare anche a livello nazionale che continuano a svolgersi annualmente. Tra i nomi importanti che hanno partecipato si ricordi ad esempio Francesco Moser. Il Comune di Sant'Agostino ha investito molto in questa attività sportiva ritenendola meritevole di salvaguardia, oltre al fatto che è particolarmente sentita dalla popolazione e risulta una risorsa importante per la socializzazione dei giovani del territorio; si aggiunge che il circuito è utilizzato anche da moltissimi cittadini come percorso vita naturale, in quanto dislocato in adiacenza al centro di San Carlo e quindi molto facile da raggiungere. La soluzione da noi proposta preserva quindi la naturalezza e salubrità del percorso, in quanto dilata in modo notevole le distanze dal tracciato autostradale;



- il Comune di Sant'Agostino, negli ultimi decenni, ha investito molte delle proprie risorse per la realizzazione di opere pubbliche funzionali al collegamento tra i centri di San Carlo e Sant'Agostino, che nel tempo sono diventate catalizzatore delle attività del tempo libero per la popolazione giovane, adulta e non più giovane del nostro territorio. Questi tragitti, ormai diventati un percorso vita naturale, vengono percepiti come elemento costituente del territorio alla stregua di altri elementi architettonici e paesaggistici.

Il progetto preliminare dell'autostrada prevede una cesura del principale percorso ciclo-pedonale sopradescritto determinando quindi un punto di particolare pericolosità alla sua fruizione che sarebbe quindi fortemente disincentivata al passaggio. I due centri verrebbero così irrimediabilmente separati e verrebbe tolta alla popolazione una delle più importanti risorse di benessere e socializzazione posseduta dal territorio;

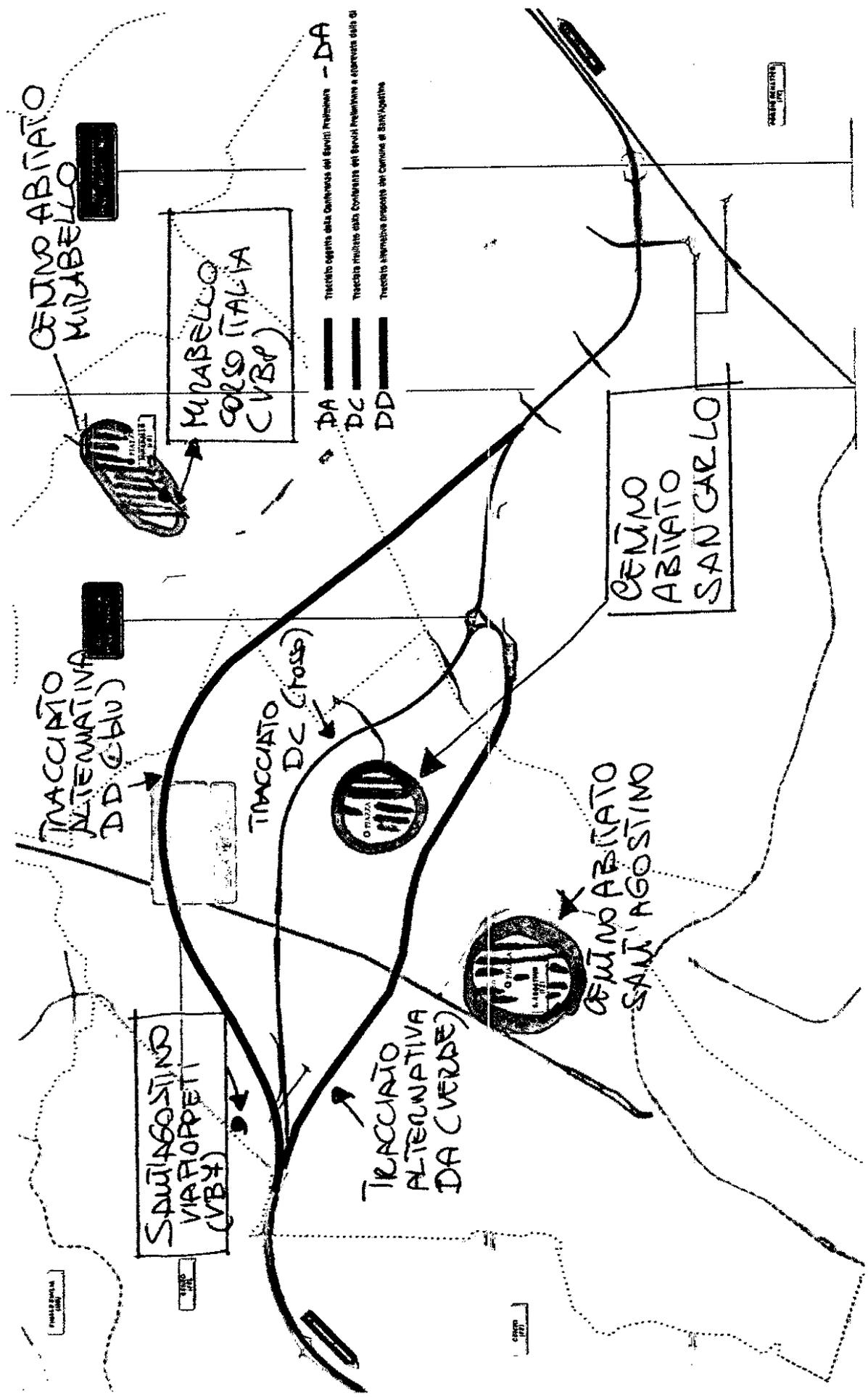
➤ da un punto di vista economico la proposta da noi avanzata consente:

1. di evitare i costi di demolizione dell'attuale tracciato cispadano (SP70) da poco realizzato e per il quale sono stati spesi notevoli soldi pubblici;
2. di evitare i costi di realizzazione del tratto previsto dal concessionario, comprensivo delle relative 4 rotatorie;
3. di conservare una viabilità locale utile al territorio e alle attività produttive e commerciali dell'Alto Ferrarese nel suo complesso.

IL SINDACO
Fabrizio Coselli



ALLEGATO 2

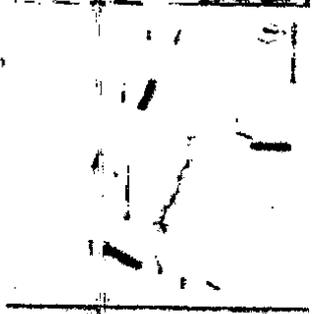


A) 2510 Selezione

Barra laterale

Q-

Cerca



[3806_PD_0_000_0MA00_0_MA_FQ_12_A Fotomosaico 5

A)

cedente Successivo

Ridimensiona

Sposta

Testo

Selezione

MA LUVE DA

