RELAZIONE CRITICA SUL PASSANTE DI MEZZO

La tesi della relazione è la seguente:

liberare la città di Bologna dall'attraversamento dell'autostrada A14 con i suoi 27 milioni di autoveicoli in transito ogni anno.

Ne consegue che il Passante di Mezzo, ovvero l'allargamento in sede dell'A14 e della tangenziale, con un traffico di 56 milioni di veicoli all'anno nel 2015 e 61 milioni nel 2025 (dati della Regione), è da respingere con fermezza, "senza se e senza ma".

Il transito di 56 milioni di veicoli all'anno scarica in atmosfera, oltre a migliaia di tonnellate di altri inquinanti, circa 180 tonnellate di polveri sottili cancerogene (PM10 e PM 2,5) e un ettaro di alberi ne assorbe solo 23 Kg. Quindi i 130 ettari di fascia boschiva assorbono 3000 Kg di polveri sottili ovvero tre tonnellate.

Il rapporto 3 a 180, meno del 2%, dimostra che, pur con un'ampia mitigazione di barriera verde, non si fa altro che nascondere lo smog sotto un tappeto di chiome arboree ([vedi il documento del dott. Giovanni Nespoli](#)).

Se il Passante Nord, nella sua versione corta del 2012, era per i dieci comuni interessati "la nostra Val Susa", il Passante di Mezzo è per gli abitanti di Bologna "la nostra Resistenza" alla confermata e non arginata invasione di auto e tir.

Sul nodo viario che attraversa Bologna dagli anni Sessanta hanno ragione:

1. Gli agricoltori e le loro associazioni che chiedono di non consumare terreno agricolo.
2. I dieci comuni interessati dalla costruzione del Passante Nord lungo Km 41 (non i passanti corti di 30-28-24 Km...). Essi hanno una popolazione complessiva di 145.762 abitanti e un territorio agricolo di Km quadrati 510,31. L'autostrada A14 che li porterebbe un traffico di attraversamento di almeno 27 milioni di veicoli all'anno (dati della Provincia nel 2012 e dell'Assessore al traffico regionale nel 2015) inquinerebbe il loro territorio danneggiando l'ambiente in cui vivono o in cui sono andati a vivere uscendo da Bologna, troppo inquinata.
3. La città di Bologna con i suoi 386.000 residenti più la popolazione universitaria di almeno altri 40.000 residenti, che subisce da 50 anni un attraversamento dell'autostrada nazionale A14 più il traffico congestionato della tangenziale, con un traffico veicolare complessivo di 56 milioni di veicoli all'anno che crescerà al 2025 a 61 milioni di veicoli all'anno.

L'inquinamento su Bologna è sempre più velenoso e colpisce direttamente 173.354 bolognesi dei quattro quartieri più vicini all'asse viario (Navile: 67.800 residenti; San Vitale: 47.475; San Donato: 32.006; Borgo Panigale: 26.073).

Ma la Giunta Merola ha deciso di privilegiare gli agricoltori e i dieci paesi citati e, di conseguenza, ha deciso di penalizzare Bologna, il comune più popoloso, cancellando il Passante Nord e optando per l'allargamento IN SEDE dell'attuale tracciato viario, il cosiddetto Passante di Mezzo.

Naturalmente con le opportune opere di mitigazione... una sorta di foglia di fico per coprire la vergogna di questa scelta palesemente ingiusta. (Nota 1)

Sul nodo viario che attraversa Bologna dagli anni Sessanta hanno invece torto:

1. La Società Autostrade per l'Italia che con il suo contratto di 40 anni (1998-2.038) sottoscritto dal Governo Prodi o D'Alema, con l'autorizzazione successiva della Comunità Europea nel 2010, ha presentato vari progetti di Passante Nord fino a quello breve che ha fatto giustamente indignare i 10 comuni interessati che, in questo modo, hanno avuto la causa occasionale per rifiutare tutto il progetto, nonostante avessero approvato quello lungo di 41 Km negli anni precedenti. Chi sono gli azionisti di Autostrade? Chi li influenza in questi loro continui cambiamenti di terreno da espropriare?

È possibile che il Comune di Bologna debba cedere la sua autonomia decisionale ad una società esterna come Autostrade? Senza la risposta a questi interrogativi perché non impugnare questo contratto capestro di 40 anni, pagare una penale e cambiare l'interlocutore che farà quello che i bolognesi decideranno e non viceversa?

Nota 1: Sulla cancellazione del passante nord presentiamo questa informazione.

Nell'articolo di Valerio Varesi del 12.11.2015, pubblicato su la Repubblica, si legge questa dichiarazione del sindaco Merola:

“Il piano territoriale provinciale (PTCP) non è più l'espressione delle esigenze attuali. Lo era di una città in espansione, mentre oggi pensiamo a concentrare nel capoluogo, puntando sul trasporto pubblico e sul risparmio del suolo”.

Due valutazioni:

1 – Merola considera dunque Bologna il capoluogo. Domanda: perché non ha considerato così Bologna quando ha dato ragione ai 10 paesi interessati dal passante nord e alle associazioni degli agricoltori e ha mantenuto l'autostrada A14, potenziata, in mezzo alla città capoluogo?

2 – “Concentrare nel capoluogo” e gassificarlo è un errore senza senso e senza futuro. E così, invece che celebrare la Decrescita felice, assisteremo al Decesso felice dei cittadini bolognesi.

2. E accanto a Renzi hanno torto le istituzioni della Regione, della Città Metropolitana (ex- Provincia) e del Comune che si sono piegati al diktat del governo renziano.
3. Gli industriali e i costruttori che, pur di mantenere su Bologna il finanziamento di 600-700 milioni di euro per i lavori di allargamento, mitigazione e opere di adduzione, subiscono silenziosi questa scelta diventandone così complici e non affiancano i comitati che si oppongono al Passante di Mezzo (nota 23)
4. Romano Prodi che, dal Presidente del Consiglio nel 2007, aveva accettato di costruire il passante nord lungo 41 Km e oggi sta in silenzio.

I sostenitori dell'allargamento in sede obiettano: così abbiamo salvato 400 ettari di terreno agricolo (Merola) Così abbiamo impedito una ferita autostradale di 41 km di terreno vergine (Bonaccini).

E chi può condannare questa scelta?

Tutti vorremmo salvare il terreno agricolo dalla cementificazione, ma tutti vorremmo parimenti impedire che qualche essere vivente possa essere colpito da malattie mortali.

Come se ne esce?

Estirpando il tumore e il tumore è la A14, autostrada di interesse nazionale che attraversa la città a 2-3 Km dalle Due Torri.

Ancora sullo slogan "no al consumo di suolo", ribadiamo che non è calando un adagio dell'ambientalismo più radicale che si risolvano i problemi di tutta una comunità e ricordiamo che la città di Bologna è il capoluogo della regione italiana agricola per antonomasia. Bologna non è il capoluogo della Liguria, dove sacrificare 400 ettari di terreno fertile, ovvero 4 Km quadrati, potrebbe porre un serio problema. Soltanto la città metropolitana di Bologna ha una superficie di 3702 Km quadrati e, di questi, il 47% è terreno agricolo, ovvero 1740 Km quadrati, soltanto in piccola parte antropizzati.

Inoltre, considerando lo sviluppo verso nord dell'anello autostradale, in continuità con il terreno agricolo dell'area metropolitana di Bologna si trova il terreno agricolo della città metropolitana di Ferrara, ovvero altri 2.635 Km quadrati di pianura fertile scarsamente antropizzata.

Nota 2: La presente relazione è stata scritta in data 21 maggio 2016 ed aveva individuato nelle associazioni degli agricoltori i mandanti dell'affossamento del Passante Nord fin dalla comparsa del progetto nel 2002/03.

In data 26 maggio 2016 il Corriere di Bologna ha pubblicato un articolo di Velonà dove si legge che "per anni, le associazioni economiche bolognesi hanno perorato...la realizzazione del Passante Nord"... ma "il retroscena dietro il Passante è ancora più tortuoso.." perché gli imprenditori bolognesi "non hanno inserito esplicitamente nel manifesto indirizzato al futuro sindaco un appello a rilanciare il vecchio progetto del Passante Nord? PERCHE' LE ASSOCIAZIONI DEGLI AGRICOLTORI SI SONO OPPOSTE".

I Km quadrati totali di terreno agricolo sono dunque 4.375 e, pur togliendo 375 Km quadrati di superfici coperte da città, paesi e strade, restano circa 4.000 Km quadrati di terreno agricolo.

Ai sostenitori del dogma “no al consumo di suolo”, replichiamo pertanto che il rapporto fra 4 Km quadrati e 4.000 è 1/1.000.

Si può pertanto assimilare il terreno agricolo di questo nostro comprensorio territoriale a un panda in via di estinzione?

Infine su questo slogan dogmatico, replicato come un mantra, siamo costretti a rispondere con un altro slogan:

“no al consumo di polmone” e accusiamo il sindaco Merola di aver fatto pendere l’ago della bilancia a favore di 400 ettari di terreno agricolo quando sull’altro piatto della bilancia si trovavano le vite di 400.000 abitanti del comune di cui è sindaco.

La storia di Bologna valuterà questa sua scelta e la condannerà.

I sostenitori dell’allargamento in sede trovano un nuovo avversario anche in coloro che affermano la necessità di un cambiamento dalla gomma al ferro. Costoro sostengono il rafforzamento del sistema ferroviario metropolitano, unito all’aumento del trasporto pubblico con autobus e invocano l’avvento delle auto elettriche.

Bene. Anche su questo punto siamo tutti favorevoli.

Costoro sono sì contrari all’allargamento della tangenziale e dell’autostrada, ma non si capisce perché vogliono lasciar passare la A14 in mezzo alla città di Bologna.

È sicuramente la loro radice ambientalista a far sì che optino per lo status quo della A14, per non consumare suolo.

A costoro rispondiamo che dall’inizio della cultura occidentale all’elemento della terra si affiancava l’elemento dell’aria. Come può un ambientalista preoccuparsi soltanto della terra e non dell’aria?

Lasciare la A14 in sede significa fare assorbire a 400.000 residenti bolognesi gli inquinanti causati da 56 milioni di veicoli l’anno che diventeranno 61 milioni nei prossimi dieci anni.

Un terzo elemento che l’ambientalista deve salvaguardare è l’acqua e sarebbe bene memorizzare i recenti dati dell’Ispra: l’Emilia Romagna è la terza regione in Italia per pesticidi nei corsi d’acqua; in Emilia è positivo l’84% dei prelievi. Veleni sono stati rilevati anche nelle falde sotterranee.

Ridurre di 4 Km quadrati le coltivazioni con pesticidi non è poi così drammatico per l’ambiente.

Ricordiamo infine che nell’Enciclica “Laudato Si’” Papa Francesco celebra “le virtù ecologiche” ma subito ammonisce “Non si può prescindere dall’umanità” e ancora: “Non c’è ecologia senza un’adeguata antropologia”.

È giunto il momento di entrare nel merito politico della decisione di abbandonare il Passante Nord. (Nota 3)

Il sindaco di Calderara di Reno e assessore alla mobilità metropolitana, Irene Priolo, nell'assemblea di lunedì 16 maggio, al quartiere San Donato, ha informato che nel 2015 ha partecipato a circa 20 assemblee sul tema del Passante Nord e tutte queste erano contrarie alla sua attuazione.

Non ha chiarito però da chi siano state promosse.

È ipotizzabile che i promotori siano stati i dieci paesi interessati al passaggio del Passante Nord; gli agricoltori colpiti da espropri dovuti al Passante Nord e gli ambientalisti.

Chiediamo noi: che risposta poteva attendersi?

Perché non sono state organizzate almeno 9 assemblee nei 9 quartieri di Bologna sul medesimo tema, prima di decidere?

Perché si è pensato che soltanto costoro rappresentassero l'opinione pubblica? Era evidente che costoro costituivano il cosiddetto popolo del NIMBY (not in my backyard) ovvero "non dietro casa mia".

E ancora:

quanto hanno pressato le associazioni agricole sui 10 comuni citati?

Questi sindaci sono stati in grado di reggere alle pressioni insistenti e/o prepotenti dei singoli agricoltori contrari all'esproprio?

Oppure hanno ceduto e hanno scaricato questa impotenza decisionale sulla città capoluogo?

Renzi, quando è venuto a Bologna per benedire il passante di mezzo, il 15 aprile 2016, ha detto:

"i soldi c'erano anche per l'altro progetto ma abbiamo scelto questo perché meno impattante e più efficace e perché abbiamo ascoltato i sindaci".

Obiettiamo:

perché non sono stati ascoltati i presidenti dei quartieri del comune di Bologna e in particolare i 4 quartieri interessati da vicino dall'attraversamento dell'asse viario che, da soli, superano la popolazione dei 10 comuni della Bassa bolognese?

I cittadini di Bologna si fidavano del loro sindaco e non avevano chiesto la convocazione di dibattiti assembleari sul Passante Nord: era scontato che venisse costruito.

All'opposto il sindaco Merola ha tradito spregiudicatamente la loro fiducia.

Nota 3: evitiamo di analizzare la similitudine tra l'alleanza politica del PD e del sindaco Merola con SEL per bloccare il Passante Nord nel 2015 e quella del PCI e del sindaco Imbeni con i Verdi per bloccare la variante di valico sulla A1 Bologna-Firenze negli anni Ottanta. La storia dimostra che questo blocco ritardò soltanto i lavori. È però interessante immaginare che forse il ricorso storico si ripeterà.

Da parte sua, il Presidente del Consiglio Renzi, consapevole di avvelenare la città per almeno tre generazioni, le ha poi dato una carotina sostenendo che Bologna è “la Dotta” conosciuta in tutto il mondo per la sua università.

Poteva risparmiarci questa sua ipocrisia perché, perdurando l'inquinamento pesante dell'aria della città, anche i cervelli di chi la rende famosa nel mondo ne restano colpiti.

Lo Yesman di Renzi a Bologna è stato il sindaco Merola, sollecitato dal segretario del PD locale Critelli. Nell'intervista rilasciata il 20 maggio al Corriere di Bologna, Merola rispondendo alla domanda dell'intervistatore, ha detto:” Il rimpianto è stato quello di dover stare chiuso nel palazzo e andare troppo a Roma per colpa della crisi e di stare poco in mezzo alla gente”.

E aggiungendo, nel corso dell'intervista:” faccio campagna da solo e questo è un male per la democrazia”.

Queste sono, a nostro parere, due giustificazioni non richieste in quanto dimostrano che, sotto le pressioni del governo di Roma, ha dovuto decidere da solo di rinunciare al Passante Nord, senza sentire la gente bolognese e questo “è un male per la democrazia”.

Ricordiamo che Merola ricopre un doppio ruolo: sindaco del comune di Bologna e sindaco della Città Metropolitana di Bologna, quella che ha sostituito la Provincia dal 2015. Se l'incarico di presidente della Provincia fosse rimasto distinto da quello di sindaco di Bologna, con la presidente Draghetti questo colpo di mano non sarebbe stato possibile, dal momento che già nel 2009 affermò che nel suo programma il Passante Nord era un impegno fondamentale e indisponibile.

Potremmo però chiedere alla ex presidente Draghetti come mai non sia riuscita, nel suo doppio mandato, a far costruire il Passante Nord che era stato approvato anche dagli stessi dieci comuni interessati con un accordo/ protocollo.

E il sindaco Cofferati cosa ha combinato nel merito?

Niente.

Merola era il suo assessore all'Urbanistica e quando afferma che “per 20 anni non si è fatto niente sul tema passante” gli ricordiamo che per gli ultimi 10 anni di questi 20, è stato un alto rappresentante istituzionale: assessore all'Urbanistica per 5 anni e sindaco per altri 5.

Ricordiamo inoltre che fino a luglio 2014 fa era un convinto sostenitore del Passante Nord.

Nell'assemblea alla Croce Coperta di lunedì 2 maggio, alla richiesta di spostare la A14 dal centro della città, Merola ha risposto: “È un errore madornale consumare 400 ettari di terreno agricolo”, manifestando così una improvvisa folgorazione sulla via dell'ecologia. La difesa dei 4 Km quadrati, presentati retoricamente come 400 ettari, è stata di fatto un alibi per coprire la decisione verticistica dettata dal governo renziano nazionale.

Abbiamo già ricordato che Bologna non è Genova e che è il capoluogo della

regione più agricola d'Italia.

A questo proposito è bene sottolineare che, prima della decisione formale di Merola del 12 novembre 2015, si era svolto, nella facoltà di Ingegneria, un convegno sul Passante Nord (in quel mese il Passante Nord era ancora definito Passante) in data 5 novembre, organizzato e dunque finanziato dalle associazioni degli agricoltori. Si può immaginare l'esito!

In tale sede sono emersi pareri come:

“il Passante Nord non è soltanto inutile ma anche dannoso”.

Andrea Flora di Confagricoltura spiega che il Passante “costringerà alla chiusura molte aziende agricole”.

Il professor Paolo Diotallevi ha promosso l'allargamento del sistema tangenziale-autostrada, proposto dagli esperti anti-Passante (Nord)”.

Ha poi aggiunto “mi si dica dove sono i punti deboli, mi sembra una soluzione molto valida perché non spreca suolo, non acquisisce nuovi terreni, è meno costoso del Passante (Nord)”.

Al professore Diotallevi e al professor Monti che ha dichiarato: “il Passante (Nord) oggi non ha senso” domandiamo: è mai possibile che non vi importi niente dell'inquinamento atmosferico ed acustico che continuerà a gravare sulla città di Bologna?

Ed è a questo tipo di tecnici dell'Università di Bologna che Merola vorrebbe affidare il ruolo terzo, sopra le parti, nel condurre la discussione di 4 mesi con i cittadini per migliorare l'allargamento in sede della A14 e della tangenziale?

Chi finanzierà questi tecnici?

Ancora una volta le associazioni dei coltivatori?

Le dichiarazioni del professor Diotallevi e del professor Monti sono state riportate dall'articolo della giornalista Mara Pitari pubblicato sul Il Corriere di Bologna in data 6 novembre 2015.

Merola e le sue giunte comunali e metropolitane hanno vantato questa apertura alla discussione sul cosiddetto Passante di Mezzo come una novità nel nostro paese.

A questo proposito è bene ricordare che nell'assemblea del 16 maggio scorso al Pilastro, alla fattoria di San Donato, un cittadino ha chiesto al sindaco Merola se, nel caso dopo i 4 mesi di confronto risultasse maggioritaria una soluzione alternativa all'allargamento in sede, come il Passante Nord oppure il Passante Sud, egli la avrebbe accettata.

La risposta di Merola è stata inequivocabile: no.

Ovvero, discutiamo 4 mesi sulla mia proposta e basta.

Ha gettato così la maschera e si è rivelato un demagogo presuntuoso.

Non si possono ingannare i cittadini imponendo loro una discussione su scelte già fatte.

Quella di Merola e del segretario PD, Critelli, è stata una decisione feudale più che democratica, presa senza un confronto con la popolazione del comune di Bologna attraverso la convocazione di assemblee di quartiere.

Dopo aver approvato il Passante di mezzo con questa inspiegabile forzatura, Critelli, Merola e l'assessore al Traffico per il Comune di Bologna, Colombo, hanno cercato dunque di mascherare il tradimento proponendo la via apparentemente democratica di un confronto di 4 mesi con i cittadini su questa soluzione che va contro la loro salute e la qualità della loro vita.

Dopo il danno, la beffa.

Io sindaco del comune di Bologna ti impongo una soluzione che ti penalizza, però discuto con te come preferisci che continui a "gassificarti": vuoi qualche albero in più? Una galleria un po' più lunga? Una parete fonoassorbente più estesa?

Questo atteggiamento è tipico di una leadership autoritaria e paternalistica, non di una leadership democratica che offra pari opportunità di discussione.

Si invitano pertanto i Comitati del NO a non accettare un tavolo di confronto dall'esito già scontato se non per contestarlo sempre in modo radicale. E' inoltre indispensabile continuare nella raccolta di firme, anche online, e contattare tutti i soggetti contrari e le personalità politiche e culturali di Bologna.

Per chi invece ritenga doveroso partecipare disciplinatamente a queste "recite" ricordiamo che citare l'Università come referente super partes è un secondo inganno, come ha dimostrato il convegno di Ingegneria di Bologna del 5 novembre.

I tecnici sopra le parti vanno cercati altrove, fuori da Bologna e forse anche dall'Italia, come si è fatto per alcuni direttori di grandi musei italiani.

L'assessore metropolitano alle Infrastrutture, Priolo, ha sostenuto che Merola ha pensato alla Città Metropolitana di cui è sindaco e la Città Metropolitana ha 1 milione di abitanti.

Affermazione vera. Il Passante Nord altera il territorio della città metropolitana ma, cancellandolo, si mantiene tutto l'inquinamento sulla città di Bologna di cui Merola è pure sindaco.

Come può Merola continuare a "gassificare" i cittadini di Bologna e chiedere loro il voto per un secondo mandato di sindaco?

Merola è perfettamente consapevole di questa forzatura quando, nelle assemblee, ripete in modo compulsivo e patetico: "io ci metto la faccia...".

Se fosse convinto di aver effettuato una scelta giusta per il comune di Bologna non avrebbe bisogno di giustificarsi.

È evidente la scissione tra i due ruoli ricoperti dalla stessa persona, di sindaco del comune, dove trova la conferma nell'elezione diretta, e di sindaco della Città Metropolitana, che invece gli è stato conferito automaticamente nel momento in cui, all'inizio del 2015, la Provincia è stata sostituita dalla Città Metropolitana. Resta l'interrogativo del perché Merola abbia privilegiato questo secondo ruolo non confermato da alcuna votazione.

Un'ultima domanda: come se ne esce?
Con un atto di solidarietà.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità attribuisce allo smog l'8% dei casi di decessi per cancro al polmone.

Il danno dell'inquinamento esiste ed è ineliminabile, anche se forse riducibile, per le generazioni future nella città metropolitana e nel comune di Bologna. La soluzione realistica è ridurre il danno dividendolo salomonicamente in due: il danno della tangenziale su Bologna e il danno dell'autostrada nazionale A14 fuori dalla città.

È un imperativo categorico che gli amministratori di Bologna non possono rimuovere.

Si può discutere se i 27 milioni di veicoli della A14 siano dirottati a nord oppure a sud, ma la A14 deve uscire dall'attraversamento della città, come è già avvenuto in quasi tutte le grandi città italiane ed europee.

La discussione per i prossimi quattro mesi dovrebbe essere questa:

poter decidere fra tre soluzioni possibili già individuate: Passante Nord, Passante di Mezzo, Passante Sud. A queste si possono aggiungere altre proposte, anche attraverso un concorso di idee progettuali.

Questa sarebbe democrazia.

Concludiamo infine con un appello agli abitanti dei dieci paesi interessati e agli agricoltori.

Ai cittadini dei dieci paesi ricordiamo che i cittadini di Bologna sono molti di più e dovrebbero avere uguali diritti alla salute.

Agli agricoltori più indignati per gli espropri siamo costretti a ricordare le malattie all'apparato respiratorio che colpiscono l'8,2% dei cittadini bolognesi. Alla insopportabile provocazione retorica della "ferita autostradale di 41 Km di terreno vergine" noi reagiamo contrapponendo i polmoni vergini di 41 bambini.

Gli espropri potranno poi essere saldati con somme proporzionate e con la leva fiscale, mentre un tumore ai polmoni provoca la morte nella maggior parte dei casi oppure riduce la vita ad una sopravvivenza dolorosa e segnata da invalidità.

Gli agricoltori espropriati continueranno a vivere, gli ammalati di tumore no (Nota 4).

Soltanto con una ripartizione equa del danno si potrà creare un rapporto armonioso nel territorio fra il comune centrale e quelli periferici e l'esito potrebbe essere l'aumento di una convinta partecipazione attiva alla vita politica per evitare altre fratture democratiche nel futuro.

Maurizio Magli

Bologna, 21-26 maggio 2016

Nota 4: Il recente, radicale, contrasto tra l'Ing. Simone e il Sig. Galli pubblicato dal giornalista Vittorio Monti nel Corriere di Bologna nelle date 23 e 25 maggio, ha confermato almeno tre fatti oggettivi:

1. "Tutte le organizzazioni professionali agricole" hanno richiesto e finanziato il corso alla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna in data 5 novembre 2015 per promuovere il Passante di Mezzo.
2. Il prof. di Ingegneria Diotallevi, che moderava l'incontro, ha avallato il Passante di Mezzo con parole inequivocabili pubblicate dalla giornalista Mara Pitari del Corriere di Bologna in data 6 novembre 2015, venendo meno a quanto detto dall'Ing. Simone che nella lettera del 23 maggio scriveva: "una istituzione accademica e scientifica verrebbe meno alle proprie finalità ove avallasse qualsiasi voglia ipotesi..."
3. Gli agricoltori, con le loro associazioni, rappresentano una lobby che pur di demolire il progetto del Passante Nord ha usato come alibi gli slogan dell'ambientalismo ecologista, piegando in modo spregiudicato questa nobile cultura al loro più egoistico e riprovevole interesse di parte.

Non esiste solo la terra intesa come possesso ma esiste anche l'aria che è di tutti.