

Spett.

**Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

**Direzione Generale per le Valutazioni ambientali**

Via Cristoforo Colombo N °44, 4400147 ROMA.

Spett.

**Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo**

Via del Collegio Romano N° 27, 00186 , ROMA

**Oggetto:** Osservazioni in merito al progetto Autostrada Regionale Cispadana

La/Il sottoscritto/a , Sig.ra /Sig.re. Simona Ghelli ..... CF..

e residente a Strada Morelli - Cento FE , in Via..

**premesse**

che lo scrivente è comunque contrario al progetto autostradale sia per quanto riguarda le motivazioni che lo hanno generato che a qualsiasi soluzione di tracciato venga individuato in tutto lo sviluppo dell'opera ed in particolare alla soluzione eventualmente individuata per l'attraversamento del fiume Panaro conseguenza della prescrizione n. 1.b del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di impatto ambientale, così come sostituita il 23 dicembre 2015 nella riunione di approfondimento istruttorio presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e fatta propria con delibera del 15 febbraio 2016.

**Pertanto propone opposizione**

al progetto in oggetto per le motivazioni ed evidenze fornite di seguito.

Sottolineo che l'autostrada Cispadana, come da quadro di riferimento progettuale in Allegato 2 (variante cavalcavia via Maestra Grande), è progettata secondo le tradizionali tecniche, viadotto di altezza variabile da 4 a 6 m. e pertanto impattarebbe numerose abitazioni in prossimità della frazione di Pilastrello , via Monsignore di Sotto, via Minelli, via Tassinari, con distanze dai bordo esterno della carreggiata da pochi metri a distanze inferiori a 150 mt.

Va inoltre sottolineato che tale progetto deve essere rigettato per le seguenti ragioni:

**1°) Vincolo paesaggistico** esistente ed attivo sui terreni della Partecipanza agraria di Cento (FE) che tiene conto di una disposizione dei terreni in morelli e tra morelli, unica in Europa e risalente all' epoca delle prime divisioni. Intorno agli anni 1100-1200.

**Densità per Km<sup>2</sup> di circa 550 abitanti, molto elevata**

**2°) Studi epidemiologici di diversi autori** hanno collegato i livelli di inquinamento, in prossimità delle autostrade o di strade ad elevato traffico, ed in particolare il particolato PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> ad un aumentato rischio di eventi **cardiovascolari (aumento della calcificazione coronarica)**

- **Inquinamento atmosferico al cuore la questione** : Tim S. Nawrot, Abderrahim Nemmar, Abenoit Nemeryl Eur Heart Journal (2006) 27(19): 2269-2271
- Changes in Residential Proximity to road traffic and the risk of death from Coronary heart diseaser: Wen Qi Gan, Lillian Tamburic, et altri: Epidemiology Vol. 21, Number 5, September 2012 , 642-649

- Residential exposure to traffic associated with coronary atherosclerosis B.Hoffman MD, et alri Circulation July 31, 2007, 489-496
- Studio degli effetti sulla salute da esposizione all' inquinamento della tangenziale di Mestre. Paola Anello, Laura Cestari et Altri e&p anno 39 luglio-agosto 2015, 251-260

**Da questi studi emerge che la concentrazione delle polveri sottili raggiunge valori di fondo a circa 300 m dal bordo della carreggiata.**

**3°) Per quanto riguarda la Possibilità di ridurre l'impatto ambientale costruendo l'autostrada in galleria e/o in trincea.**

A tale proposito si deve considerare la presenza di falde acquifere ad alcuni metri dalla superficie e la presenza dell' effetto liquefazione delle sabbie:

Francesca Cinti e Paolo Marco De Martini: I terremoti dell'Emilia 2012, l'effetto della liquefazione e le conoscenze sismiche pregresse.

Dobbiamo poi considerare l'abbattimento degli inquinanti presenti nella galleria. Quali sono i costi di una tale bonifica? Sono stati considerati nel lambito del progetto.

Non sarebbe più conveniente dal punto di vista energetico, nei trasporti, considerare la straordinaria efficienza dei treni, specialmente per le merci. Spostarsi su rotaia significa ridurre dell'80% il consumo energetico rispetto all' uso di mezzi di trasporto a combustibili fossili

**4°) Trasporti in Europa : Statistiche e tendenze EEA (Agenzia europea per l'ambiente)10/02/2017 e EEA segnali 2016:** Di seguito alcuni punti salienti

Obiettivi di riduzione:

L'Unione europea ha fissato vari **obiettivi per la riduzione dei gas serra** da parte del settore dei trasporti.

Nel libro bianco pubblicato nel 2011, la Commissione europea ha stabilito come **obiettivo per il 2050 una riduzione del 60% rispetto ai livelli del 2009**. Questo significa che i livelli attuali devono essere ridotti di due terzi.

I trasporti devono anche contribuire agli obiettivi complessivi dell'UE per le riduzioni delle emissioni di gas serra entro il 2020 e il 2030 con percentuali del 20 e 30 %.

**5°) Febbraio 2017, La giunta Regionale dà il via libera al progetto di legge fissando la quota massima di espansione (uso del suolo) per ogni Comune al 3 % (oggi all'11%).**

*L'Assessore Donnini: " Il nuovo testo dopo il confronto con i territori, gli amministratori locali di tutte le provincie, le associazioni di categoria, ambientaliste e i professionisti per una svolta culturale del nostro modello di sviluppo"*

**Pertanto la soluzione migliore da adottarsi è quella di migliorare il traffico leggero con il completamento delle strade a scorrimento veloce, in parte già realizzato. Per il trasporto merci è**



ALLEGATO 2

