

NB. Questo documento (il testo della presente mail) verrà inviato anche in formato PDF

*ALLEGATI

*

(In allegato Alla presente mail - Documento integrale completo di grafiche in pdf - bassa risoluzione "Osservazioni e proposta variante C2C light.pdf").

*

*

**

*In allegato in successive 2 email ***a parte, *medesimo oggetto:*

Documenti integrale completo di grafiche in pdf - alta risoluzione diviso in due file:

**

1/ Osservazionivariante C2C MARZ.17.pdf

**

2/ Propostavariante C2C MARZ. 17.pdf

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le
Valutazioni e le Autorizzazioni
Ambientali

Divisione II Sistemi di

Valutazione Ambientale,

Via Cristoforo Colombo 44, 00147

Roma;

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

(Ministero dell'Ambiente)

Spett.

Ministero dei Beni e delle

Attività Culturali e del Turismo

Via del Collegio Romano, 27,

00186 Roma, Italia

mbac-sg@mailcert.beniculturali.it

(Ministero dei Beni Culturali)

Oggetto: Osservazioni sulla variante di tracciato C2C del progetto

Autostrada Regionale Cispadana alla V.I.A.

*Luciano Gallettia nome proprio e come coordinatore del Comitato di cittadini "NO C2C" *

Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 24 commi 1, 2, 3,4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

**

**

*Il sottoscritto Sig. Luciano Galletti C.F. *GLLLCN51C23C469V**

Residente in ?Via Borgatti, 4 - 44045 Dodici Morelli?- Cento /Fe?

*A nome proprio e come coordinatore del Comitato di cittadini "NO C2C" *

*che si firmano in calce in numero di 124 FIRMATARI *

*riportati su 13 fogli acquisiti da originali via scanner, *

1- OSSERVAZIONI

TRACCIATO C2C NON CONDIVISO

in opposizione al progetto ed al tracciato in oggetto per le seguenti motivazioni:

Sintesi delle Osservazioni e degli elementi critici dell'autostrada cispadana e, segnatamente del tracciato C2C.

(In allegato *Documento integrale **completo di grafiche* in pdf - bassa risoluzione *"Osservazioni e proposta variante C2C* light.pdf").

In allegato a parte, Documenti integrali completi di grafiche in pdf - alta risoluzione diviso in due file:

**

1/ Osservazionivariante C2C MARZ.17.pdf

**

*2/ Proposta****variante C2C MARZ. 17.pdf*

**

* Il progetto autostrada Cispadana, così come concepito negli ultimi 10 anni, non serve a Cento, al ferrarese o alla bassa modenese, ma a decongestionare la A1 e la A4 e ad traffico EST OVEST d'Europa..

* Da alcuni mesi sentiamo con sempre più frequenza gli Amministratori regionali, affermare la necessità di una politica del territorio a salvaguardia dell'ambiente e della salute, mentre di fatto si procede ad approvare soluzioni, tipo la CISPADANA, che vanno nella direzione diametralmente opposta, sia per la sua concezione di Autostrada, costruita sul tracciato di un progetto di strada nata per favorire il traffico locale, e conseguentemente per le soluzioni abnormi adottate nei singoli tratti, tipo il C2C.

* Il passaggio in superficie ed in particolare il tracciato C2C significherebbe certamente una ulteriore aggressione grave alla salute in un'area di alta concentrazione di abitanti, impattati sia direttamente, che indirettamente..

* Il tracciato C2C è una soluzione devastante per il territorio, per l'ambiente, per le attività agricole, non porta sviluppo e crescita per le imprese del territorio, ma danni incalcolabili al patrimonio immobiliare, alle residenze ed ai residenti.

* *l'analisi del costo*dell'attuale tracciato sembrano non tenere nella giusta considerazione i danni diretti e indiretti provocati dal tracciato C2C ai ricettori nella fascia a 250mt e non menziona alcun costo per espropri e rimborsi di danni. Tanto meno potranno mai compensare i danni materiali e immateriali ed i costi futuri di impatto ambientale e sanitario .

* *La valutazione di

VIA*nellaQRPM_2_1_1_8_-_Ricettori_PTRQA_Ferrara-TAV_8 - Carta dei Ricettori - ULTIMA RELAZIONE TRACCIATO C2C.ATTUALE FASCIA DI IMPATTO ANALIZZATA - 150 MT da bordo carreggiata (area gialla) - CdS e normativa vigente prevede come minimo analisi ricettori a 250 mt da bordo carreggiata, *rispetto *alla TAVOLE\OP-02

Partecipanze\CDSP-OP-02.03.14- Carta dei Ricettori PRIMA RELAZIONE TRACCIATO C2C.FASCIA DI IMPATTO ANALIZZATA - 250 MT da bordo carreggiata (area arancione) -500 MT da bordo carreggiata (area gialla) e *La riduzione della fascia di VIA a 150 m. dall'asse stradale, se confermata, servirebbe adichiarare un impatto inferiore

a quanto previsto dalla normativa vigente e praticamente a dimezzare il n. dei ricettori impattati*. *_L'affermazione e le analisi tendenti a dimostrare che il tracciato C2C e cosiddetto "Tracciato condiviso" sarebbe il meno impattante, partono da questo errato presupposto._*

* Una classificazione in classe III comporterebbe per un tracciato come collocato e configurato, degli interventi di mitigazione diretta e indiretta a costi a crescita esponenziale per rientrare nei limiti fissati per livelli limite di rumore e inquinamento. Pare che si sia optato per una classificazione in classe IV, in modo da alzare i limiti di inquinamento acustico e atmosferico, e risparmiare sui costi di costruzione-mitigazione a scapito dei ricettori.*__*

* L' Errata (a ns. parere) classificazione ambientale del territorio e dell'abitato, in classe IV invece che almeno in classe III come riportato nel piano di classificazione acustico del comune di Cento (CARTOGRAFIA COMUNE CENTO-WebSIT - Ambito S.r.l.), e la conseguente maggior esposizione ad inquinamento acustico e atmosferico, comporta un forte alla salute delle persone ed una drastica svalutazione di tutti i valori immobiliari. L'impatto del rumore (vedi le mappature delle isofoniche sotto riportate) fino a 55 db(A) si estende oltre i 500 metri dal bordo della carreggiata, mentre l'analisi effettiva dei ricettori è limitata a 150 metri .*Anche con le mitigazioni* previste da progetto la fascia dei 55 db(A) si estende fino a 500 mt. in varie parti del tracciato e supera anche i 600 mt in zona CASELLO, investendo tutta la borgata di Pilastrello e buona parte della Frazione di Buonacompra.

* Notare che l'impatto rumore si estende ben al di là della fascia di 250 mt (da vincolo del CdS e da carta dei ricettori della prima relazione di ARC) da bordo carreggiata, mentre ancora una volta, l'analisi dei ricettori dell'ULTIMA relazione di ARC è limitata a 150 metri dal bordo della carreggiata, con l'evidente scopo di ridurre LA DICHIARAZIONE DI IMPATTOe del numero di ricettori effettivamente impattati.

* *MONITO della ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ*

* E' proprio di questi giorni il *MONITO della ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ*. L'allarme è stato lanciato dall'OMS che vuole sensibilizzare i giovani

<<http://www.francesoir.fr/lifestyle-bien-etre/smartphones-oreillettes-et-casques-audio-les-jeunes-font-souffrir-leurs-oreilles-journ%C3%A9e-nationale-audition-9-mars-acouph%C3%A8nes-sant%C3%A9-musique-volume>>ad

un ascolto più responsabile: *massimo 60 decibele per non più di due ore al giorno* con le cuffiette nelle orecchie.

* SALUTE: OMS-SOS RUMORE, ANCHE RISCHIO INFARTO (ANSA) - ROMA, 8 OTT - Un cittadino europeo su cinque e' regolarmente esposto a livelli di inquinamento acustico notturno tali da poter danneggiare gravemente la salute, con un aumento del rischio di infarti e disturbi mentali. A lanciare l'allarme e' l'Ufficio regionale per l'Europa dell'Organizzazione mondiale della sanita' (Oms), che ha messo a punto delle nuove linee guida proprio per tutelare la salute dei cittadini da quella che viene definita come una crescente minaccia

ambientale.

- * LE LINEE GUIDA ANTI-RUMORI NOTTURNI, LIMITE A 40 DECIBEL: Il nuovo limite al rumore notturno fissato dall'Oms nelle linee-guida e' pari ad una esposizione media annuale che non ecceda i 40 decibel (db).
- * *Gli effetti del rumore, avverte l'Oms, possono addirittura provocare patologie premature, infarti e decessi.*I gruppi più a rischio sono rappresentati dai bambini, dagli anziani e dai malati cronici. Un pericolo, avvertono gli esperti Oms, finora sottovalutato e che "non e' stato considerato e controllato alla stregua di altri fattori di rischio ambientali".
- * Non si comprende quali siano le analisi aggiornate e le schede dei ricettori relativo al tracciato C2C visto che il documento alla recente relazione identifica solo 4 ricettori su un TOTALE di OLTRE . Si evidenziano inoltre palesi discrepanze fra le foto allegate e le schede tecniche in relazione allo stato degli immobili (Ad. Es. Immobili ricostruiti dopo il terremoto definiti in stato "cattivo").
- * *Le Distanze dalla sede stradale riportate nelle schede dei ricettori*, nella "Relazione SPA Partecipanze" *sembrano essere calcolate dal centro strada invece che dal confine del bordo della carreggiata* , come previsto dal CdS e dalle normative vigenti in termini di VIA . La sezione del rilevato, con un'altezza del tracciato variabile da 4 a 8 mt, si estende da 10 a 30 m. metri per parte. Ciò significa che nella relativa tabella, bisogna considerare/togliere tale valore nella colonna delle distanze, con la conseguenza di impattare al 100% quasi tutti i ricettori attualmente classificati a distanze di 10-30 mt.
- * Visto che la infrastruttura autostradale viene dichiarata come predisposta per 6 corsie, con conseguente allargamento di tutte le quote del manufatto, ci si chiede se la VIA è stata effettuata sulla versione a 4 o a 6 corsie. Nel primo caso la VIA attualmente presentata non sarebbe valida nella prospettiva di allargamento della infrastruttura per ospitare le 6 corsie.
- * Per la struttura del manufatto e per la sua collocazione, sviluppo altimetrico e consumo di suolo, il progetto autostrada Cispadanae, segnatamente il tracciato C2C, è incompatibile con il territorio nel quale è inserito. Non rispetta infatti le tutele ambientali ed il vincolo di pregio naturalistico e paesaggistico, del territorio delle Partecipanze Agrarie (Legge-quadro sulle aree protette del 6 Dicembre 1991 n. 394)..
- * Se i dati rilevati e stimati ed elaborati sull'impatto, venissero valorizzati in termini oggettivi, con i medesimi criteri utilizzati per gli altri tracciati (C2A e C2B) , il tracciato C2C sarebbe facilmente classificabile come la più impattante in assoluto delle 3 varianti di progetto presentate.
- * il tracciato C2C, se venisse mai realizzato, diventerebbe oggetto di commiserazione, dai ns. figli, dalle generazioni che verranno e dal mondo intero, per tutti coloro che con responsabilità dirette ed indirette hanno contribuito e/o consentito a scelte che si possono definire solamente irresponsabili.
- * il tracciato C2C, se venisse mai realizzato, implicherebbe seriamente

il rischio della emarginazione completa e definitiva da qualsiasi attività agricola dei terreni della Partecipanza che, nel corso dei secoli, avevano consentito la sopravvivenza di centinaia di famiglie, e nell'ultimo secolo, hanno favorito lo sviluppo dell'ingegno e dell'industria nel centese.

- * Concordiamo con le osservazioni critiche e i contenuti espressi nella bozza di relazione delle CONSULTE CIVICHE di BUONACOMPRAE XII MORELLI per/ribadire l'impossibilità di realizzare il passaggio in superficie del tracciato C2C sulle terre della Partecipanza Agraria di Cento nella località di Pilastrello e XII Morelli e la impossibilità di apportare opere di mitigazione ambientale in ragione della collocazione del tracciato e delle caratteristiche del territorio attraversato. /
- * Concordiamo con le osservazioni critiche di merito e di metodo espresse dalla Partecipanza Agraria di Cento in relazione alla analisi comparata fra tracciati C2A-C2B-C2C delle valutazioni di reversibilità e Non reversibilità, e relative conclusioni.
- * Concordiamo con le posizioni ripetutamente espresse dal MIBACT e dalle sue strutture periferiche in relazione alla scelta della galleria come unica soluzione tendente a ridurre l'impatto. (vedi lettera protocollata allegata nel Documento integrale).

*Ma...*come "ultima ratio"*..*

*Abbiamo presentato circa 5 anni fa e riproponiamo ora *

un PROGETTO ALTERNATIVO IN GALLERIA ai tracciati C2C e C2B .

2 - LA PROPOSTA

**

*PASSAGGIO IN GALLERIA DELL'AREA DELLE PARTECIPANZE, *

*compresa (con sottopasso di) VIA RIGA E VIA MAESTRA GRANDE. *

Vedi elaborati grafici. (nei documenti integrali allegati)

Premesso quanto affermato nelle considerazioni conclusive di cui sopra, AFFERMIAMO ed abbiamo dimostrato con le osservazioni critiche che

NON ESISTE UNA PROPOSTA ALTERNATIVA POSSIBILE E DIGNITOSA SE NON SI PASSA IN GALLERIA.

NON E' STRUTTURALMENTE POSSIBILE MITIGARE IL TRACCIATO C2C.

**

La ns. posizione è ed è sempre stata, quella di offrire, ma anche di chiedere, la massima collaborazione e lealtà alle istituzioni presenti sul territorio e nazionali, per ottenere una soluzione che abbia almeno le caratteristiche della "decenza" e che consideri cittadini e ambiente impattati dal C2C, di serie A, come per il resto del territorio centese. Purtroppo la ns. esperienza con la precedente amministrazione hanno avuto esito totalmente negativo nonostante gli impegni presi e le promesse. Ci riproviamo con gli attuali amministratori, di maggioranza e di opposizione ed in particolare con l'attuale Sindaco, che ha dimostrato, ancor prima di essere eletto, la massima attenzione e condivisione, non solo delle preoccupazioni dei cittadini impattati dal tracciato C2C, ma anche dell'ipotesi del progetto alternativo da noi elaborato, con passaggio in galleria della maggior parte del territorio di attraversamento delle partecipanze agrarie.

**

PREMESSA

Purtroppo nel dibattito sul tracciato del segmento C, amministratori e tecnici incaricati pare si siano adoperati troppo spesso per sconsigliare e addirittura dichiarare la non fattibilità tecnica della galleria, adducendo le più disparate motivazioni: dal problema delle falde basse e di eventuali allagamenti per eventi atmosferici estremi alle caratteristiche geologiche del territorio interessato in casi di sismicità forte. Non ultimo adducendo problemi di costo del manufatto. Le risposte sono rubricate in pareri e fatti qui sotto segnalati. Gli italiani sono esportatori in tutto il mondo delle migliori tecnologie per infrastrutture viarie, comprese le gallerie vere, e non una semplice e breve galleria di superficie quale quella in discussione. Purtroppo è un fatto che molte infrastrutture stradali italiane siano servite anche per seppellire rifiuti industriali di ogni genere. In caso di eventi atmosferici estremi, è meglio una galleria allagata che un intero territorio allagato a causa di una barriera di cemento alta da 4 a 8 mt.

Si riporta in allegato alla presente la risposta ufficiale del Soprintendente Malnati (di cui al protocollo n. 13256 del 15/12/2016) alla ns. richiesta di chiarimenti rispetto alle posizioni espresse dal MIBACT che ha sempre sostenuto la soluzione in galleria in contrasto con le posizioni espresse da ARC e Regione ER (fino alla apparente e recente capitolazione del MIBACT decretata in CDM...).

Si richiama e si rimanda alle posizioni, dichiarazioni ed osservazioni dell'Ente territoriale più importante del centese, la Partecipanza Agraria di Cento, da sempre sostenitrice del rispetto del vincolo paesaggistico e favorevole come soluzione estrema al passaggio in galleria.

Fattibilità della galleria

Sotto il profilo della fattibilità della galleria, basta riferirsi al primo tracciato ufficiale il C2A proposto da ARC, dove appunto veniva proposto la soluzione in tunnel, ma in una posizione (sotto Maestra grande, ma sopra la via Riga) dove si complicavano le cose senza ridurre gli impatti ed apportare benefici sostanziali.

L'assunto che il punto migliore per passare Via Riga ed il Canale delle Acque Basse fosse adiacente al punto di maggior vicinanza fra i due è stato probabilmente il presupposto sbagliato che ha bloccato e snaturato tutta la progettazione del tracciato sui terreni della partecipanza. Come si vede dalla cartografia allegata basta spostarsi di 400 m. per aprire la progettualità a diverse soluzioni meno impattanti.

La proposta qui avanzata si colloca in posizione mediana rispetto ai tre tracciati sottoposti al VIA. Come tale non esce dal corridoio originariamente individuato.

Tale collocazione consente di alzare la posizione del casello (e/o l'inversione dello stesso) favorendo una soluzione del casello e delle vie di adduzione più compatibile e con drastica riduzione dell'impatto per Pilastrello e Buonacompra.

Sempre sotto il profilo della fattibilità e della scelta della galleria, si rimanda alle soluzioni adottate in vari punti della A31 e del passante di Mestre (solo per citare le più recenti e vicine a noi), per vedere come progettisti ed amministratori che hanno fra gli obiettivi da

raggiungere , anche la riduzione dell'impatto per cittadini e ambiente, possano trovare delle soluzioni di compromesso valide e di buon senso. Un vecchio tracciato della cispadana a scorrimento veloce in *una cartografia di fine anni '70 dove il passaggio individuato coincide esattamente con uno dei due tracciati proposti dal presente elaborato.*
*Caratteristiche comuni ai tracciati alternativi presentati nelle grafiche allegate. *

Ossia, per ciascuna delle alternative proposte tipo C2N-GT o C2M-GT.

- * Passaggio in galleria artificiale per tutto il tratto impattante l'area della Partecipanza Agraria, accompagnato da trincea all'uscita dal casello e nel tratto imminente il sovrappasso del Canale Acque Basse; tratti in galleria artificiale da estendere anche a monte della Maestra Grande.
- * Inversione (o meno) del casello a Pilastrello rispetto a soluzione C2C - in relazione alla soluzione che verrà adottata per le vie di adduzione e collegamento.
- * Sovrappasso del Canale Acque Basse nella fascia (indicativamente fra via Guazzaloca e Via Pirani) dove la distanza fra Via Riga e Canale Acque Basse é max, ossia di ca. 400 m o più.
- * Passaggio su canale acque basse alieeve rilevato (vedi possibili accordi fra regione e consorzio da formalizzare che pare acconsenta al passaggio ad altezza ribassata purché il gestore dell'autostrada provveda alla manutenzione del manto erboso e dell'invaso nel tratto interessato dalla sezione dell'autostrada) (*).
- * Tenere conto della altimetrie (dislivelli positivi del terreno area partecipanza e di Via Riga rispetto al livello del Canale Acque Basse) per mantenere ridotte le pendenze richieste per passaggio in galleria, in linea con quella prevista dal codice della strada (fino al 6%) e non necessariamente il 2,5% previsto dal progetto ARC.)

(*) Il Canale Acque Basse non svolge la funzione di invaso di espansione. Di fatto anche in condizioni di estrema sofferenza del territorio per piogge abbondanti , non è stato mai occupato oltre il primo invaso.

ESEMPLIFICAZIONE TRACCIATI ALTERNATIVI ()*

*C2M-GT e C2M-GT in **GALLERIA + TRINCEA**

Elaborazione e note a cura di Luciano Galletti-Cento/FE.

/() Proposte solo come "ULTIMA RATIO"/*

/rispetto a Cispadana ..a scorrimento veloce o tracciato autostradale tutto a NORD./

*LEGENDA**Schermata 2017-03-13 a 18***

Schermata 2017-03-13 a 18

VISTA PAESAGGISTICA alternative tracciato in galleria-trincea-C2C

VISTA PAESAGGISTICA alternative tracciato in galleria-trincea-C2C

*Insintesi i *Vantaggi e *gli obiettivi fondamentali del progetto:**

*

Vantaggi

- * Possibilità di ECO GALLERIA. Trattamento inquinanti + fito-depurazione
- * Drastica riduzione dell'impatto in termini di inquinamento acustico e atmosferico sia nel tratto di attraversamento dell'area delle partecipanze, sia nell'ampia area del casello e vie di adduzione.

- * Forte riduzione dell'impatto economico negativo sugli immobili e sul terreno agrario della fascia interessata dal tracciato (compreso la parte di Finale Emilia).
 - * Si potranno ...aprire le finestre...di casa propria (Libertà negata ai più dal tracciato C2C)
- *1/ Compatibilità sociale, ambientale e territoriale:*
- * Impatto sui ricettori estremamente ridotto (oltre il 90%) sui ricettori nel territorio della partecipanza fra Casello, Via M. Grande e Via Riga
 - * Eliminazione del sovrappasso e sottopasso di Monsignore di sotto e di Via Minelli che, assieme al rilevato fino a 8 m. in attraversamento dei terreni della partecipanza, Via Riga e canale, costituiscono lo scenario peggiore del tracciato sia in termini di caratteristiche tecniche della infrastruttura, sia in termini di quantità e qualità dell'impatto
 - * Semplificazione e Spostamento a nord del casello di ca 400 m. con conseguente forte riduzione dell'impatto sui ricettori dell'abitato di Pilastrello (Alberone e Dodici Morelli) e Buonacompra.
 - * Forte riduzione degli impatti (e costi) sociali, sanitari ed economici negativi rispetto al presente tracciato sia a regime che durante la lunga e pericolosa fase di cantierizzazione:
 - o per i danni diretti e indiretti provocati ai ricettori nella fascia a 250mt
 - o per i danni materiali e immateriali ed i costi futuri di impatto ambientale e sanitario provocati dal tracciato preliminare corrente.
 - o Mantenimento della qualità ed del valore degli immobili e delle residenze interessate dal tracciato preliminare corrente
 - * Forte riduzione di consumo del territorio.
 - o Il passaggio in galleria oltre a ridurre da ca. 50-80 mt a ca 30-35 mt la sezione trasversale di intervento, consentirebbe l'utilizzo del materiale di scavo della galleria per le sezioni in rilevato, eliminando la necessità di apertura di cave per l'asportazione ed il deposito temporaneo del terreno equivalenti a ca 400.000 metri cubi (e di 40.000 Camion per il trasporto del materiale) solo per il tratto di terreno delle Partecipanze..
 - o Inoltre si potrebbe evidenziare che il terreno soprastante la galleria potrebbe essere utilizzato per la fitodepurazione delle acque di raccolta.
 - * Forte riduzione dell'impatto ambientale sul territorio e sulla salute dei cittadini.
 - * L'attraversamento in galleria recupererebbe l'assenso pieno del Ministero Beni culturali/Belle Arti e la salvaguardia del territorio e relativi abitanti. (vedi lettera, allegata in calce, della Soprintendenza di Bologna).
- *2/ Compatibilità economica e tecnica*
- * Il tracciato proposto dovrebbe ridurre i costi complessivi del manufatto
 - o riduzione della lunghezza del tracciato di ca. 1 km.
 - o riduzione e semplificazione dell'area del casello e delle vie di adduzione
 - o eliminazione di viadotti e sottovie

- o consente di passare il CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE ad un'altezza inferiore. Le proposte sono localizzate nei punti di massima distanza e di massimo dislivello fra Via Riga ed il CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE tali da rendere possibile il trapasso da galleria a ponte con pendenze compatibili con il Cds.
- o riduzione dell'impatto sul terreno agricolo per quantità e qualità
- o eliminazione o riduzione di cave per asporto terreno e relativo terreno agricolo
- o riduzione o dei costi di logistica e trasporto materiali
- o riduzione degli interventi di mitigazione ambientale diretti e indiretti
- o drastica riduzione dei costi diretti di esproprio
- o Mantenimento della qualità ed del valore degli immobili e delle residenze interessate dal tracciato preliminare corrente

*Documentazione **non allegata, ma disponibile.***

Documentazione aggiuntiva, considerazioni tecniche ed economiche sui progetti sottoposti al VIA .

Documentazione aggiuntiva, elaborati sui progetti alternativi presentati al Comune di Cento a partire dal Marzo 2012. Tutta la corrispondenza intercorsa in sede tecnica e politica.

Corrispondenza con le sedi di Ferrara e Bologna della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio e Ministro Franceschini.

**

DODICI MORELLI, 28/03/2017

Luciano Galletti

Firmafirma lg.jpg

**

*A nome proprio e come coordinatore del Comitato di cittadini "NO C2C" *

*che si firmano in calce in numero di 124 FIRMATARI *

*riportati su 13 fogli acquisiti da originali via scanner, *

**

OSS firme cispadana-2017_01.pdf

OSS firme cispadana-2017_02.pdf

OSS firme cispadana-2017_03.pdf

OSS firme cispadana-2017_04.pdf

OSS firme cispadana-2017_05.pdf

OSS firme cispadana-2017_06.pdf

OSS firme cispadana-2017_07.pdf

OSS firme cispadana-2017_08.pdf

OSS firme cispadana-2017_09.pdf

OSS firme cispadana-2017_10.pdf

OSS firme cispadana-2017_11.pdf

OSS firme cispadana-2017_12.pdf

OSS firme cispadana-2017_13.pdf

*ALLEGATI

*

(In allegato Alla presente mail - Documento integrale completo di grafiche in pdf - bassa risoluzione "Osservazioni e proposta variante C2C light.pdf").

*

*
**
*In allegato in successive 2 email ***a parte, *medesimo oggetto:*
*Documenti integrale completo di grafiche in pdf - alta risoluzione
diviso in due file:*
**
1/ Osservazionivariante C2C MARZ.17.pdf
**
2/ Propostavariante C2C MARZ. 17.pdf
**

**QUI NON SI PASSA
NON SIAMO CITTADINI
DI SERIE "B"**

ALBERONE

XII MORELLI

ALBERONE

**PILASTRELLO
BUONACOMPRA**

su ns CASE e TERRENI

Una MONTAGNA alta da 4 a 8 mt di ??? e CEMENTO

**CISPADANA
TRACCIATO C2C**

SOMMARIO

1- OSSERVAZIONI CRITICHE
 PLANIMETRIA RICEVITORI TRACCIATO C2C.
 C2C: Note sui dati di impatto ambientale previsto a regime.
 IMPATTO FISICO - INQUINAMENTO ATMOSFERICO - INQUINAMENTO
 ACUSTICO - IMPATTO ACUSTICO SECONDO RELAZIONE ARC.
 MONITO della ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITA
 Alcune considerazioni conclusive

2 - LA PROPOSTA
 PASSAGGIO IN GALLERIA DELL'AREA DELLE PARTECIPANZE
 VIA RIGA E VIA MAESTRA GRANDE
 Proposta solo come "ULTIMA RATIO" rispetto a Cispadana
 a scorrimento veloce e tracciato autostradale tutto a NORD.
 ESEMPLIFICAZIONE TRACCIATI ALTERNATIVI(*)
 C2MGT e C2MGT in GALLERIA + TRINCEA

*A cura di Luciano Dr. Galletti - Coordinatore e Portavoce del Comitato NO-C2C
 cittadini di Alberone, Dodici Morelli, Pila Strello, Buonacompria direttamente impattati dal tracciato autostrada Cispadana C2C*

1- OSSERVAZIONI CRITICHE

PLANIMETRIA RICETTORI TRACCIATO C2C.

TAVOLE\OP-02 Partecipanze\CDSP-OP-02.03.14

Carta dei Ricettori PRIMA RELAZIONE TRACCIATO C2C. FASCIA DI IMPATTO ANALIZZATA 250 MT da bordo carreggiata (area arancione) - 500 MT da bordo carreggiata (area gialla)

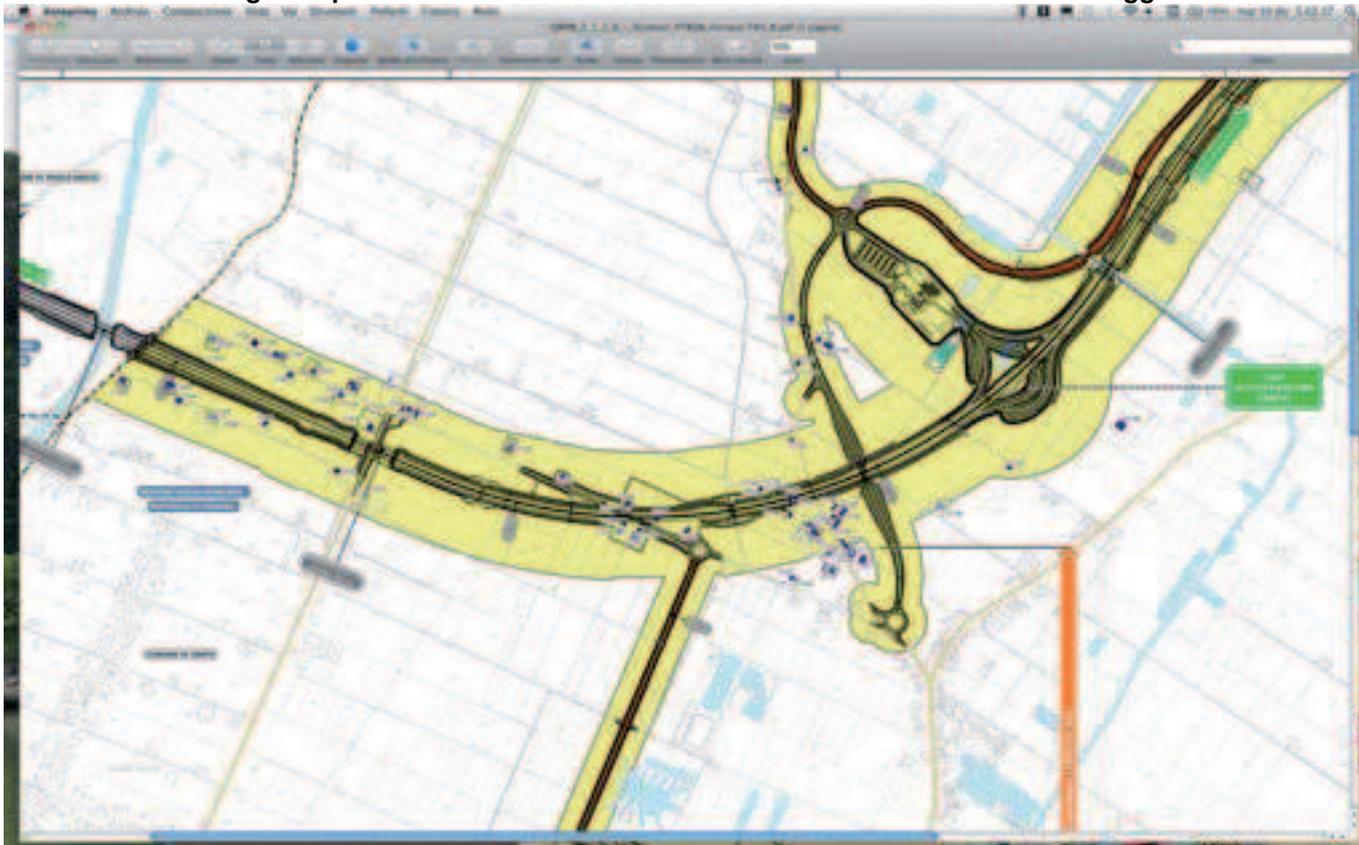


QRPM_2_1_1_8_-_Ricettori_PTRQA_Ferrara-TAV_8

Carta dei Ricettori - ULTIMA RELAZIONE TRACCIATO C2C.

ATTUALE FASCIA DI IMPATTO ANALIZZATA - 150 MT da bordo carreggiata (area gialla)

CdS e normativa vigente prevede come minimo analisi ricettori a 250 mt da bordo carreggiata



La riduzione della fascia di VIA a 150 m. dall'asse stradale, se confermata, servirebbe a dichiarare un impatto inferiore a quanto previsto dalla normativa vigente e praticamente a dimezzare il n. dei ricettori impattati. L'affermazione e le analisi tendenti a dimostrare che il tracciato C2C e cosiddetto "Tracciato condiviso" sarebbe il meno impattante, partono da questo errato presupposto.

C2C. NOTE sui dati di impatto ambientale previsto a regime.

IMPATTO FISICO (Dati stimati in base a documenti ARC)

Frazioni/Località impattate direttamente : **4 (Alberone, XII Morelli, Buonacompra, Pilastrello)**

Case impattate fra 10 e 250 mt : **150-180 ca.**

Case sommerse o semisommerse: **15**

Altezza rilevato stradale: **Da 4 a 8 MT ca (+3-4 mt di pannelli mitigazione)**

Occupazione suolo - sezione a terra (larghezza del manufatto): sezione a terra da **45-50 a 90-100 mt.**

Occupazione suolo - area sezione a terra da **800 mila ad 1 Milione di mq.**(con casello e vie adduzioni)

Volume medio del rilevato per ogni metro lineare di autostrada : **400 mc per un totale di 1,2 -1,5 milioni di mc equivalente a 120-150 mila camion-tir di materiali.**

Viadotti e sottovia. 3 + 3 (Via Monsignore, Maestra Grande e Riga)

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Il Centese si inserisce già in una delle aree più inquinate del pianeta. L'analisi anche di un solo parametro evidenzia come i dati registrati dalla stazione di CENTO superino dalle 40 alle 80 volte all'anno i valori limiti obiettivo per la difesa della salute umana

O3 - Numero di superamenti del valore obiettivo per la salute umana (120 µg/m³) per anno

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Villa Fulvia</i>			36	27	69	60	43	19	41
<i>Cento</i>				41	88	65	46	46	77
<i>Ostellato</i>			68	23	71	58	43	23	46
<i>Gherardi</i>	58	35	71	36	63	76	59	n.d.	80

Inquinanti aggiuntivi portati dall'autostrada, secondo la stessa relazione ARC.

- 13 tonnellata co2 al giorno al km
- 155 kg NOx al giorno al km
- 1,5 kg di polveri sottili (PM10) al giorno al km (500kg anno)

Altri inquinanti da traffico veicoli non calcolati: polveri di pastiglie freni, residui di pneumatici, altro

INQUINAMENTO ACUSTICO

Limiti rumore secondo la legge vigente. Vedi classe di appartenenza III (aree di tipo misto)

In un'area ad alta densità residenziale (oltre 500 ab./kmq) la classificazione minima utilizzabile è la classe di appartenenza III (aree di tipo misto) che prevede per legge i seguenti limiti.

L'art. 2 comma 1 lett. e della Legge Quadro n° 447/1995 definisce come valore limite d'emissione "il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora misurato in prossimità della sorgente stessa". I valori limite d'emissione sono riportati nell' Allegato Tabella B del DPCM 14/11/1997 (vedere Tabella 1), e sono riferiti alle sorgenti fisse e mobili (art. 2 comma 1 DPCM 14/11/1997). Tali valori sono legati, al periodo di riferimento (diurno / notturno) e alle classi di destinazione d'uso del territorio esposte nella Tabella A del suddetto DPCM;

Tabella 1

Classe d'appartenenza	Periodo Diurno (6:00- 22:00)	Periodo Notturno (22:00- 6:00)
<i>I (aree particolarmente protette)</i>	45dB(A)	35dB(A)
<i>II (aree prevalentemente residenziali)</i>	50dB(A)	40dB(A)
<i>III (aree di tipo misto)</i>	55dB(A)	45dB(A)
<i>IV (aree di intensa attività umana)</i>	60dB(A)	50dB(A)
<i>V (aree prevalentemente industriali)</i>	65dB(A)	55dB(A)
<i>VI (aree esclusivamente industriali)</i>	65dB(A)	65dB(A)

Nel comma 3 punto a, si specifica che "i valori limite d'immissione **assoluti** sono determinati con riferimento al **livello equivalente¹ di rumore ambientale²**". In questo caso il livello ambientale è riferito al tempo di riferimento

¹

TR (D.M. 16/3/98 Allegato A punto 11): diurno dalle 6 alle 22, notturno dalle 22 alle 6. I valori limite d'immissione sono riportati nell'Allegato Tabella C del DPCM 14/11/1997 in funzione della classe di destinazione d'uso del territorio (vedere Tabella 2) esposte nella Tabella A dello stesso DPCM. Per i ricettori all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto sussiste un duplice vincolo:

- Per il rumore complessivo prodotto da tutte le sorgenti diverse dalle infrastrutture di trasporto valgono i valori limite assoluti d'immissione derivanti dalla classificazione acustica attribuita alle fasce
- Per il rumore prodotto dalla specifica infrastruttura di trasporto (strada, ferrovia, proiezione al suolo delle rotte di sorvolo degli aeromobili) valgono i valori limite assoluti di immissione stabiliti dal corrispondente decreto attuativo ed in particolare:
o Per le ferrovie il D.P.R. del 18/11/198 o Per il rumore aeroportuale il D.M. 31/10/1997 o Per il rumore stradale D.P.R. n°142 del 30/3/2004

Tabella 2

Classe d'appartenenza	Periodo Diurno (6:00- 22:00)	Periodo Notturno (22:00- 6:00)
I (aree particolarmente protette)	50dB(A)	40dB(A)
II (aree prevalentemente residenziali)	55dB(A)	45dB(A)
III (aree di tipo misto)	60dB(A)	50dB(A)
IV (aree di intensa attività umana)	65dB(A)	55dB(A)
V (aree prevalentemente industriali)	70dB(A)	60dB(A)
VI (aree esclusivamente industriali)	70dB(A)	70dB(A)

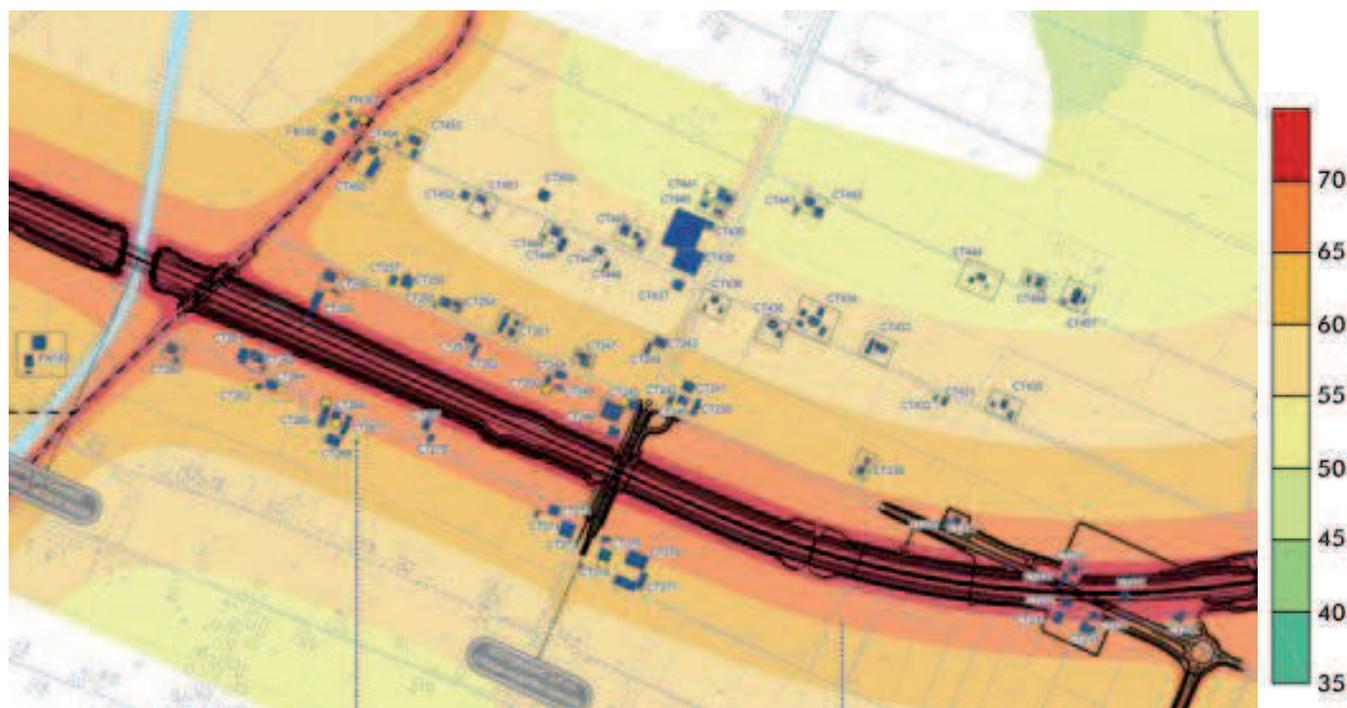
IMPATTO ACUSTICO SECONDO RELAZIONE ARC.

L'impatto del rumore (vedi le mappature delle isofoniche sotto riportate) fino a 55 db(A) si estende oltre i 500 metri dal bordo della carreggiata, mentre l'analisi effettiva dei ricettori è limitata a 150 metri .

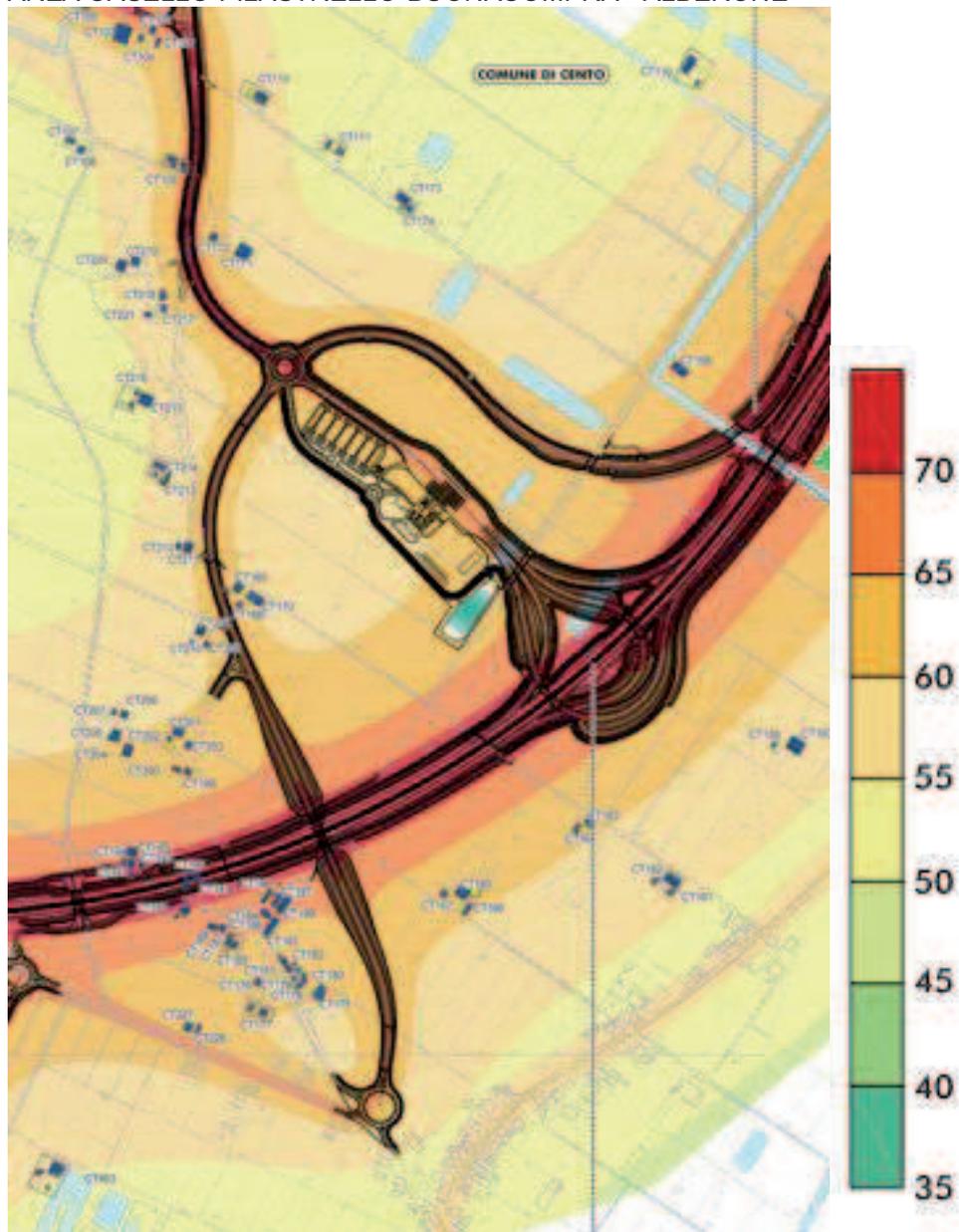
Anche con le mitigazioni previste da progetto la fascia dei 55 db(A) si estende fino a 500 mt. in varie parti del tracciato e supera anche i 600 mt in zona CASELLO, investendo tutta la borgata di Pilastrello e buona parte della Frazione di Buonacompra.

Notare che l'impatto rumore si estende ben al di là della fascia di 250 mt (da vincolo del CdS e da carta dei ricettori della prima relazione di ARC) da bordo carreggiata, mentre ancora una volta, l'analisi dei ricettori dell'ULTIMA relazione di ARC è limitata a 150 metri metri dal bordo della carreggiata, con l'evidente scopo di ridurre LA DICHIARAZIONE DI IMPATTO e del numero di ricettori effettivamente impattati.

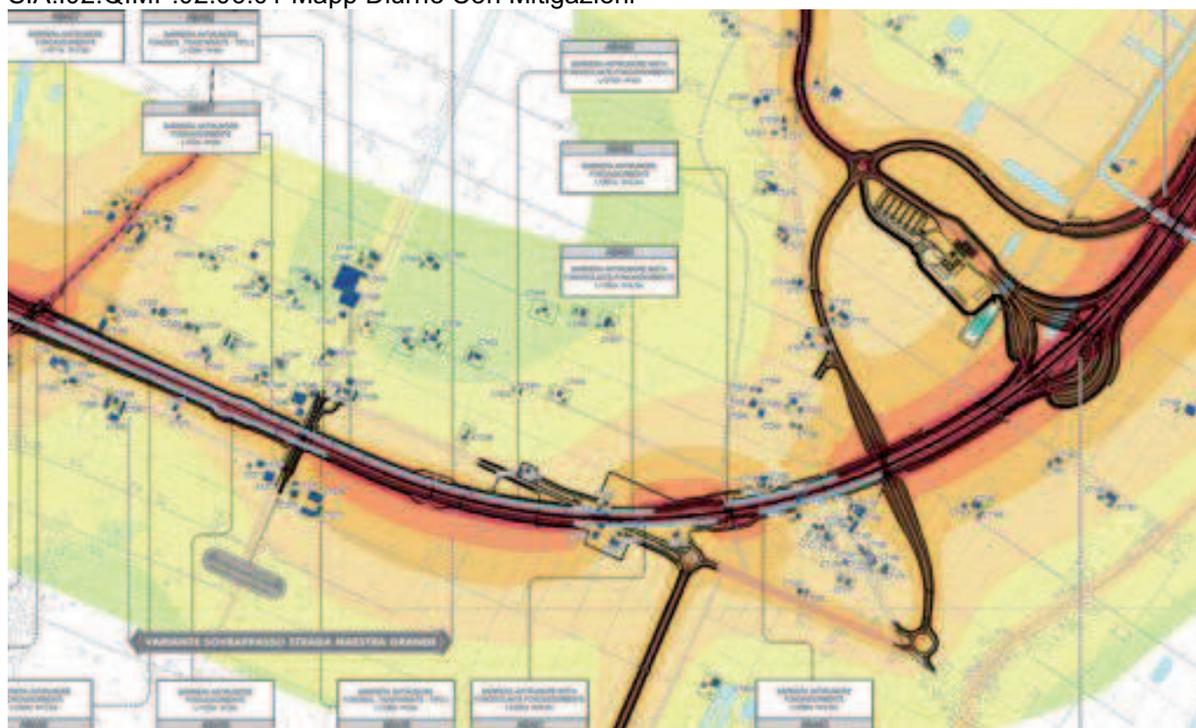
SIA.I02.QPRG.04.01 Mapp Diurno No Mitigazioni – Livello di rumore LEQ diurno in DB (A)
MAPPATURA DELLE ISOFONICHE - Area partecipanze DODICI MORELLI – ALBERONE



AREA CASELLO PILASTRELLO-BUONACOMPRA - ALBERONE



SIA.I02.QIMP.02.06.01 Mapp Diurno Con Mitigazioni



MONITO della ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ

E' proprio di questi giorni il **MONITO della ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ**. L'allarme è stato lanciato dall'OMS che vuole sensibilizzare i giovani ad un ascolto più responsabile: **massimo 60 decibel e per non più di due ore al giorno** con le cuffiette nelle orecchie.

SALUTE: OMS-SOS RUMORE, ANCHE RISCHIO INFARTO (ANSA) - ROMA, 8 OTT - Un cittadino europeo su cinque e' regolarmente esposto a livelli di inquinamento acustico notturno tali da poter danneggiare gravemente la salute, con un aumento del rischio di infarti e disturbi mentali. A lanciare l'allarme e' l'Ufficio regionale per l'Europa dell'Organizzazione mondiale della sanita' (Oms), che ha messo a punto delle nuove linee guida proprio per tutelare la salute dei cittadini da quella che viene definita come una crescente minaccia ambientale.

LE LINEE GUIDA ANTI-RUMORI NOTTURNI, LIMITE A 40 DECIBEL: Il nuovo limite al rumore notturno fissato dall'Oms nelle linee-guida e' pari ad una esposizione media annuale che non ecceda i 40 decibel (db).

Gli effetti del rumore, avverte l'Oms, possono addirittura provocare patologie premature, infarti e decessi. I gruppi piu' a rischio sono rappresentati dai bambini, dagli anziani e dai malati cronici. Un pericolo, avvertono gli esperti Oms, finora sottovalutato e che "non e' stato considerato e controllato alla stregua di altri fattori di rischio ambientali".

Notare Tabella 3-39. tratta da ultima relazione ARC nella analisi dei ricettori su C2C.

Rispetto a quanto riportato in TAB. 1 e TAB. 2, rigo "classe di appartenenza III (aree di tipo misto)", ARC alza il limite di 5-10 DB-A a seconda del ricettore e della valutazione delle sorgenti di rumore da 55 a 65 diurno e da 45 a 55 notturno.

Che questo dipenda da una classificazione (Classe IV) di appartenenza meno favorevole, e volutamente dispregiativa dell'area della Partecipanza Agraria?

Cod.	N.	Ricett.	Limiti Ante Operam		Limiti Ante Operam		Limiti DPR 142 nuova viabilità		Livelli sola Nuova Viabilità prog.		Livelli sola Nuova Viab. prog. con mitigaz.		Limiti Concors. Esercizio		Livelli Concors. Esercizio		Livelli Concors. Esercizio con Mitigaz.	
			Diur.	Nott.	Diur.	Nott.	Diur.	Nott.	Leq.d	Leq.n	Leq.d	Leq.n	Diur.	Nott.	Leq.d	Leq.n	Leq.d	Leq.n
3	1390	CT254	60	50	49.3	44.5	65	55	65.8	58.5	53.3	48.0	65	55	65.9	58.5	54.4	48.4
1	1391	CT255	60	50	49.7	44.6	65	55	66.3	59.0	53.8	48.3	65	55	66.3	59.0	54.9	48.7
1	1392	CT256	60	50	51.5	45.3	65	55	66.1	58.8	54.2	48.5	65	55	66.2	58.9	55.8	49.2
3	1393	CT257	60	50	52.1	45.6	65	55	66.4	59.1	55.9	49.7	65	55	66.5	59.2	57.2	50.3
1	1394	CT258	60	50	54.3	46.7	65	55	69.6	62.2	58.2	51.8	65	55	69.7	62.3	59.5	52.2
3	1395	CT259	70	60	54.5	46.9	65	55	73.8	66.4	63.4	56.3	70	60	73.9	66.4	63.9	56.5
1	1396	CT260	60	50	62.6	53.3	65	55	67.8	60.4	58.8	52.9	65	55	68.0	61.1	64.2	55.8
3	1397	CT261	60	50	56.1	48.0	65	55	71.2	63.8	58.7	52.0	65	55	71.4	63.9	60.1	52.7
1	1398	CT262	60	50	54.7	47.0	65	55	71.1	63.7	58.5	51.8	65	55	71.2	63.7	59.5	52.3
3	1399	CT263	60	50	53.4	46.3	65	55	67.7	60.3	55.2	49.2	65	55	67.8	60.4	56.8	50.0
8	1400	CT264	60	50	52.7	45.9	65	55	68.6	61.2	55.9	49.7	65	55	68.7	61.3	57.1	50.3
1	1401	CT265	60	50	50.0	44.7	65	55	68.4	61.0	55.6	49.5	65	55	68.4	61.0	56.2	49.8
4	1402	CT266	60	50	49.5	44.5	65	55	68.3	60.9	55.5	49.5	65	55	68.4	61.0	56.1	49.7
3	1403	CT267	60	50	49.1	44.4	65	55	68.4	61.0	55.6	49.5	65	55	68.4	61.0	56.0	49.7
3	1404	CT268	60	50	49.0	44.4	65	55	66.1	58.8	53.4	48.0	65	55	66.2	58.8	54.1	48.3
1	1405	CT269	60	50	47.3	43.9	65	55	72.1	64.7	60.2	53.3	65	55	72.1	64.7	60.3	53.4
3	1406	CT270	60	50	47.0	43.9	65	55	70.3	62.9	58.1	51.5	65	55	70.3	62.9	58.2	51.6
1	1407	CT271	60	50	46.4	44.3	65	55	67.5	60.1	57.6	51.1	65	55	67.5	60.2	57.7	51.3
1	1408	CT272	60	50	46.9	44.6	65	55	68.5	61.1	58.8	52.1	65	55	68.5	61.2	58.9	52.3
1	1409	CT273	65	55	48.5	45.5	65	55	67.5	60.1	58.7	52.0	65	55	67.5	60.2	58.9	52.3
4	1410	CT274	65	55	48.5	45.6	65	55	66.5	59.2	60.0	53.2	65	55	66.6	59.3	60.2	53.4
3	1411	CT275	65	55	49.3	46.1	65	55	67.7	60.3	60.7	53.7	65	55	67.7	60.4	60.9	54.0
3	1412	CT276	60	50	48.2	44.4	65	55	67.4	60.0	62.3	55.2	65	55	67.4	60.0	62.4	55.3
4	1413	CT277	60	50	45.8	44.3	65	55	64.6	57.4	59.9	53.1	65	55	64.6	57.4	60.0	53.2

TABELLA 3-39 LIMITI E LIVELLI CALCOLATI POST OPERAM E POST MITIGAZIONE PRESSO I SINGOLI RICETTORI

Cosa suggerisce ARC in caso di difficoltà a mantenere l'inquinamento acustico al di sotto dei parametri di legge, con gli interventi di mitigazione proposti nel progetto?.



**AUTOSTRADA
REGIONALE
CISPADANA**

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA
dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
SINTESI DELLO S.I.A. IN LINGUAGGIO NON TECNICO

RELAZIONE

F.8.2.2: Interventi diretti sull'edificio

Nel caso gli interventi diretti alla fonte (pavimentazione stradale) o quelli indiretti sul cammino di propagazione (barriere antirumore) non consentano di portare al generalizzato e totale rispetto dei limiti di rumorosità, è possibile provvedere ad un ulteriore intervento di mitigazione diretta sull'edificio ricettore.

Lo scopo di questi interventi è quello di migliorare l'isolamento acustico dell'involucro edilizio, in modo che, almeno al suo interno, si raggiungano valori sufficientemente bassi di rumorosità.

In particolare gli interventi attuabili consistono in:

- Sostituzioni dei serramenti esterni con serramenti nuovi, conformi alle prescrizioni del DPCM 5/12/1997
- Installazione di sistemi di ventilazione e/o raffrescamento, che consentano di mantenere all'interno dei locali chiusi condizioni di confort termoisometrico in tutte le stagioni, evitando così la necessità di dover aprire le finestre per arieggiare i locali.
- Chiusura o insonorizzazione di aperture, griglie, prese d'aria, ed ogni altro eventuale "ponte acustico" presente nell'involucro edilizio.

L'assieme degli interventi suddetti dovrebbe portare al raggiungimento di un valore dell'isolamento di facciata, $D_{2m,0,1}$ pari ad almeno 40 dB, e dunque conforme alle prescrizioni del citato DPCM 5/12/1997.



Alcune considerazioni CONCLUSIVE

LA NS. POSIZIONE..... ed una proposta come "ultima ratio"

**Siamo innanzitutto per "si cispadana - no autostrada",
ossia per il recupero e completamento del precedente progetto di Cispadana a scorrimento veloce.**

Tanto più affermiamo l'impossibilità di realizzare il passaggio in superficie sulle terre della Partecipanza Agraria di Cento nella località di XII Morelli, Pilastrello, Alberone e Buonacompra.

Osservazioni ed Elementi critici dell'autostrada cispadana e, segnatamente del tracciato C2C

- Il progetto autostrada Cispadana, così come concepito negli ultimi 10 anni, non serve a Cento, al ferrarese o alla bassa modenese, ma a decongestionare la A1 e la A4 e ad traffico EST OVEST d'Europa..
- Da alcuni mesi sentiamo con sempre più frequenza gli Amministratori regionali, affermare la necessità di una politica del territorio a salvaguardia dell'ambiente e della salute, mentre di fatto si procede ad approvare soluzioni, tipo la CISPADANA, che vanno nella direzione diametralmente opposta, sia per la sua concezione di Autostrada, costruita sul tracciato di un progetto di strada nata per favorire il traffico locale, e conseguentemente per le soluzioni abnormi adottate nei singoli tratti, tipo il C2C.
- Il passaggio in superficie ed in particolare il tracciato C2C significherebbe certamente una ulteriore aggressione grave alla salute in un'area di alta concentrazione di abitanti, impattati sia direttamente, che indirettamente..
- Il tracciato C2C è una soluzione devastante per il territorio, per l'ambiente, per le attività agricole, non porta sviluppo e crescita per le imprese del territorio, ma danni incalcolabili al patrimonio immobiliare, alle residenze ed ai residenti.
- l'analisi del costo dell'attuale tracciato sembra non tenere nella giusta considerazione i danni diretti e indiretti provocati dal tracciato C2C ai ricettori nella fascia a 250mt e non menziona alcun costo per espropri e rimborsi di danni. Tanto meno potranno mai compensare i danni materiali e immateriali ed i costi futuri di impatto ambientale e sanitario .
- Una classificazione in classe III comporterebbe per un tracciato come collocato e configurato, degli interventi di mitigazione diretta e indiretta a costi a crescita esponenziale per rientrare nei limiti fissati per livelli limite di rumore e inquinamento. Pare che si sia optato per una classificazione in classe IV, in modo da alzare i limiti di inquinamento acustico e atmosferico, e risparmiare sui costi di costruzione-mitigazione a scapito dei ricettori.
- L' Errata (a ns. parere) classificazione ambientale del territorio e dell'abitato, in classe IV invece che almeno in classe III, e la conseguente maggior esposizione ad inquinamento acustico e atmosferico, comporta una forte svalutazione di tutti i valori immobiliari,così come della vita delle persone.
- Le Distanze dalla sede stradale riportate nelle schede dei ricettori, nella "Relazione SPA Partecipanze" sembrano essere calcolate dal centro strada invece che dal confine del bordo della carreggiata , come previsto dal CdS e dalle normative vigenti in termini di VIA . La sezione del rilevato, con un'altezza del tracciato variabile da 4 a 8 mt, si estende da 10 a 30 m. metri per parte. Ciò significa che nella relativa tabella, bisogna considerare/togliere tale valore nella colonna delle distanze, con la conseguenza di impattare al 100% quasi tutti i ricettori attualmente classificati a distanze di 10-30 mt.
- Visto che la infrastruttura autostradale viene dichiarata come predisposta per 6 corsie, con conseguente allargamento di tutte le quote del manufatto, ci si chiede se la VIA è stata effettuata sulla versione a 4 o a 6 corsie. Nel primo caso la VIA attualmente presentata non sarebbe valida nella prospettiva di allargamento della infrastruttura per ospitare le 6 corsie.
- Per la struttura del manufatto e per la sua collocazione, sviluppo altimetrico e consumo di suolo, il progetto autostrada Cispadana e, segnatamente il tracciato C2C, è incompatibile con il territorio nel quale è inserito. Non rispetta infatti le tutele ambientali ed il vincolo di pregio naturalistico e paesaggistico, del territorio delle Partecipanze Agrarie (Legge-quadro sulle aree protette del 6 Dicembre 1991 n. 394)..
- Se i dati rilevati e stimati ed elaborati sull'impatto, venissero valorizzati in termini oggettivi, con i medesimi criteri utilizzati per gli altri tracciati, il tracciato C2C sarebbe facilmente classificabile come la più impattante in assoluto delle 3 varianti di progetto presentate
- il tracciato C2C, se venisse mai realizzato, diventerebbe oggetto di commiserazione, dai ns. figli, dalle generazioni che verranno e dal mondo intero, per tutti coloro che con responsabilità dirette ed indirette hanno contribuito e/o consentito a scelte che si possono definire solamente irresponsabili.
- il tracciato C2C, se venisse mai realizzato, implicherebbe seriamente il rischio della emarginazione completa e definitiva da qualsiasi attività agricola dei terreni della Partecipanza che, nel corso dei secoli, avevano consentito la sopravvivenza di centinaia di famiglie, e nell'ultimo secolo, hanno favorito lo sviluppo dell'ingegno e dell'industria nel centese.

Concordiamo con le osservazioni critiche ed i contenuti espressi nella bozza di relazione della CONSULTA CIVICA DI BUONACOMPRA.

Nella premessa

.....Riteniamo che su tutte le grandi opere strategiche, come la Autostrada Regionale Cispadana, debbano essere effettuati approfonditi studi sull'impatto ambientale, fornite informazioni tempestive e corrette e garantite le condizioni per la più ampia partecipazione dei cittadini, così come previsto dalla vigente normativa in materia ambientale, a livello sia nazionale che regionale. Questa è una delle motivazioni principali che ci ha spinti a sviluppare questo documento, che ha come obiettivo non certo quello realizzare le condizioni migliori perchè lo stesso progetto sia realizzato massimizzando il risultato per i cittadini in primis, quei cittadini che, tutti i giorni, dovranno convivere con gli "effetti" che si avranno sul territorio.

Vogliamo quindi parità di diritti tra chi realizza il progetto ed i cittadini che si troveranno a dover convivere con lo stesso!...

e.. Nelle conclusioni

1 - la non idoneità dei collegamenti stradali di adduzione del traffico al Casello di Cento...

2 - l'impossibilità di realizzare il passaggio in superficie delle terre della partecipazione Agraria di Cento nella località di Pilastrello e XII Morelli.

3 - la non idoneità delle opere di mitigazione ambientale in ragione della collocazione del tracciato e delle caratteristiche del territorio attraversato.

Ma... come "ultima ratio"..

Siamo anche quelli che hanno proposto circa 5 anni fa un PROGETTO ALTERNATIVO IN GALLERIA ai tracciati C2C e C2B .

Un progetto alternativo di tracciato autostradale cispadana, presentato e affidato a Lodi, Sindaco di Cento, circa 5 anni fa (e rinnovato il 3/5/16) che ebbe il parere tecnico positivo del consulente incaricato dal comune di Cento, Ing. Drufluca e l'impegno di LODI a sostenerlo in Regione.

Promessa e impegno purtroppo completamente disattesi. Grave non solo per avere negato una seria opportunità di attenzione e salvaguardia a cittadini ambiente e territorio, ma anche per avere ripetutamente tradito la fiducia di quanti avevano confidato nel sindaco, e nelle istituzioni. Dopo Quasi 5 anni, l'assessore Donini avrebbe affermato di non avere mai ricevuto alcuna proposta simile da parte del Comune di Cento. E che se fosse arrivata tale proposta, oggi potremmo avere un'altra soluzione per il passaggio dell'autostrada nel territorio contese.

Qui sotto due bozze esemplificative del progetto-tracciato elaborate il 10/03/2012.



2 – LA PROPOSTA

PASSAGGIO IN GALLERIA DELL'AREA DELLE PARTECIPANZE, compresa (con sottopasso) VIA RIGA E VIA MAESTRA GRANDE. Vedi elaborati grafici.

Premesso quanto affermato nelle considerazioni conclusive di cui sopra, AFFERMIAMO ed abbiamo dimostrato con le osservazioni critiche che

NON ESISTE UNA PROPOSTA ALTERNATIVA POSSIBILE E DIGNITOSA SE NON SI PASSA IN GALLERIA. NON E' STRUTTURALMENTE POSSIBILE MITIGARE IL TRACCIATO C2C.

La ns. posizione è ed è sempre stata, quella di offrire, ma anche di chiedere, la massima collaborazione e lealtà alle istituzioni presenti sul territorio e nazionali, per ottenere una soluzione che abbia almeno le caratteristiche della "decenza" e che consideri cittadini e ambiente impattati dal C2C, di serie A, come per il resto del territorio contese. Purtroppo la ns. esperienza con le precedenti amministrazioni di Comune e Partecipanza, hanno avuto esito totalmente negativo.

Ci riproviamo con gli attuali amministratori, di maggioranza e di opposizione ed in particolare con l'attuale Sindaco, che ha dimostrato, ancor prima di essere eletto, la massima attenzione e condivisione, non solo delle preoccupazioni dei cittadini impattati dal tracciato C2C, ma anche dell'ipotesi del progetto alternativo da noi elaborato, con passaggio in galleria della maggior parte del territorio di attraversamento delle partecipanze agrarie.

PREMESSA

Purtroppo nel dibattito sul tracciato del segmento C, amministratori e tecnici incaricati pare si siano adoperati troppo spesso per sconsigliare e addirittura dichiarare la non fattibilità tecnica della galleria, adducendo le più disparate motivazioni: dal problema delle falde basse e di eventuali allagamenti per eventi atmosferici estremi alle caratteristiche geologiche del territorio interessato in casi di sismicità forte. Non ultimo adducendo problemi di costo del manufatto.

Le risposte sono rubricate in pareri e fatti qui sotto segnalati.

Gli italiani sono esportatori in tutto il mondo delle migliori tecnologie per infrastrutture viarie, comprese le gallerie vere, e non una semplice e breve galleria di superficie quale quella in discussione.

Purtroppo è un fatto che molte infrastrutture stradali italiane siano servite anche per seppellire rifiuti industriali di ogni genere.

In caso di eventi atmosferici estremi, è meglio una galleria allagata che un intero territorio allagato a causa di una barriera di ?????? e cemento alta da 4 a 8mt.

Si riporta in allegato alla presente la risposta ufficiale del Soprintendente Malnati (di cui al protocollo n. 13256 del 15/12/2016) alla ns. richiesta di chiarimenti rispetto alle posizioni espresse dal MIBACT che ha sempre sostenuto la soluzione in galleria in contrasto con le posizioni espresse da ARC e Regione ER (fino alla recente capitolazione decretata in CDM...).

Si richiamano e si rimanda alle posizioni, dichiarazioni ed osservazioni dell'Ente territoriale più importante del centese, la Partecipanza Agraria di Cento, da sempre sostenitrice del rispetto del vincolo paesaggistico e favorevole come soluzione estrema al passaggio in galleria.

Fattibilità della galleria

Sotto il profilo della fattibilità della galleria, basta riferirsi al primo tracciato ufficiale il C2A proposto da ARC, dove appunto veniva proposto la soluzione in tunnel, ma in una posizione (sotto Maestra grande, ma sopra la via Riga) dove si complicavano le cose senza ridurre gli impatti ed apportare benefici sostanziali.

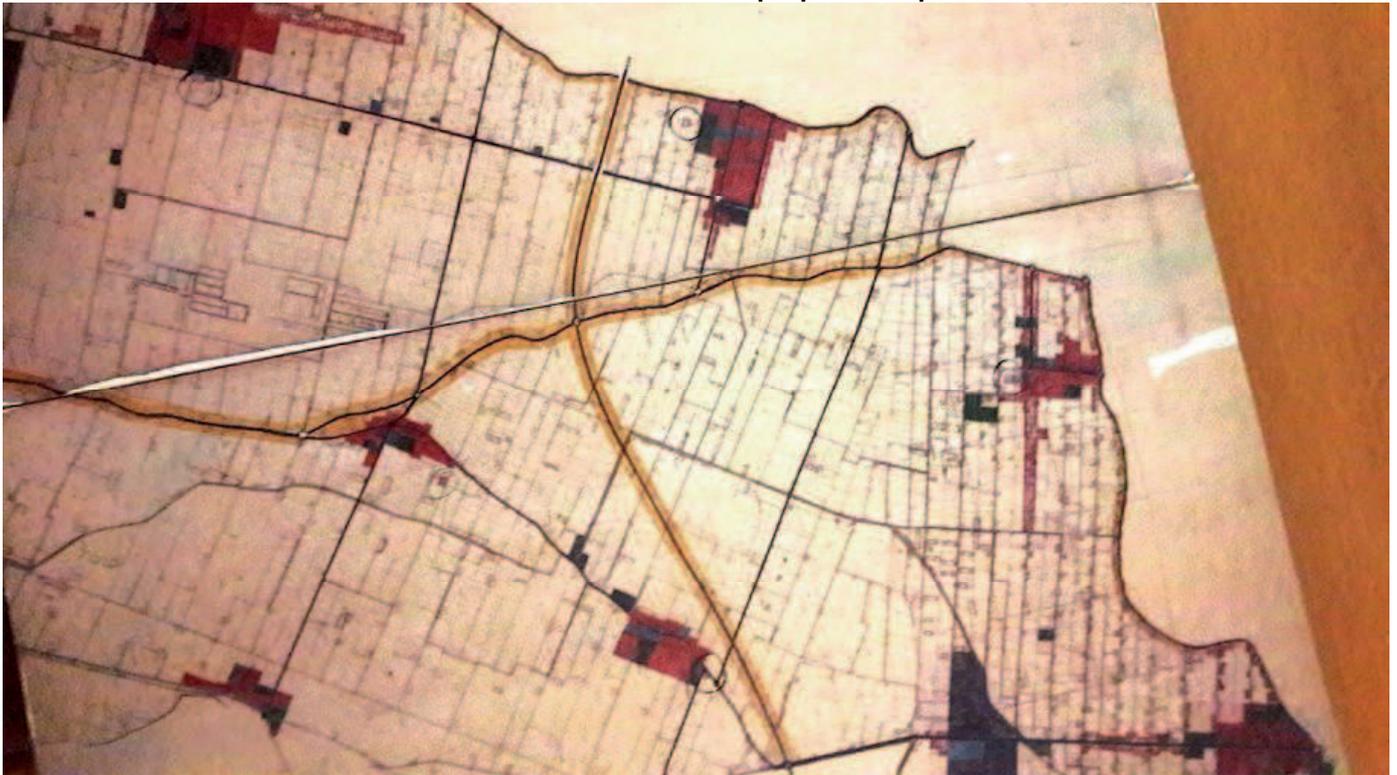
L'assunto che il punto migliore per passare Via Riga ed il Canale delle Acque Basse fosse adiacente al punto di maggior vicinanza fra i due è stato probabilmente il presupposto sbagliato che ha bloccato e snaturato tutta la progettazione del tracciato sui terreni della partecipanza. Come si vede dalla cartografia allegata basta spostarsi di 400 m. per aprire la progettualità a diverse soluzioni meno impattanti.

La proposta qui avanzata si colloca in posizione mediana rispetto ai tre tracciati sottoposti al VIA. Come tale non esce dal corridoio originariamente individuato.

Tale collocazione consente di alzare la posizione del casello (e/o l'inversione dello stesso) favorendo una soluzione del casello e delle vie di adduzione più compatibile e con drastica riduzione dell'impatto per Pilastrello e Buonacompra.

Sempre sotto il profilo della fattibilità e della scelta della galleria, si rimanda alle soluzioni adottate in vari punti della A31 e del passante di Mestre (solo per citare le più recenti e vicine a noi), per vedere come progettisti ed amministratori che hanno fra gli obiettivi da raggiungere, anche la riduzione dell'impatto per cittadini e ambiente, possano trovare delle soluzioni di compromesso valide e di buon senso.

Un vecchio tracciato della cispadana a scorrimento veloce in **una cartografia di fine anni '70** dove il **passaggio individuato coincide esattamente con uno dei due tracciati proposti dal presente elaborato.**



Caratteristiche comuni ai tracciati alternativi presentati nelle grafiche allegate.

Ossia, per ciascuna delle alternative proposte tipo C2N-GT o C2M-GT.

- Passaggio in galleria artificiale per tutto il tratto impattante l'area della Partecipanza Agraria, accompagnato da trincea all'uscita dal casello e nel tratto imminente il sovrappasso del Canale Acque Basse; tratti in galleria artificiale da estendere anche a monte della Maestra Grande.
- Inversione (o meno) del casello a Pilastrello rispetto a soluzione C2C – in relazione alla soluzione che verrà adottata per le vie di adduzione e collegamento.
- Sovrappasso del Canale Acque Basse nella fascia (indicativamente fra via Guazzaloca e Via Pirani) dove la distanza fra Via Riga e Canale Acque Basse é max, ossia di ca. 400 m o più.
- Passaggio su canale acque basse a lieve rilevato (vedi possibili accordi fra regione e consorzio da formalizzare che pare acconsenta al passaggio ad altezza ribassata purché il gestore dell'autostrada provveda alla manutenzione del manto erboso e dell'invaso nel tratto interessato dalla sezione dell'autostrada) (*).
- Tenere conto della altimetrie (dislivelli positivi del terreno area partecipanza e di Via Riga rispetto al livello del Canale Acque Basse) per mantenere ridotte le pendenze richieste per passaggio in galleria, in linea con quella prevista dal codice della strada (fino al 6%) e non necessariamente il 2,5% previsto dal progetto ARC.)

(*) Il Canale Acque Basse non svolge la funzione di invaso di espansione. Di fatto anche in condizioni di estrema sofferenza del territorio per piogge abbondanti , non è stato mai occupato oltre il primo invaso.

ESEMPLIFICAZIONE TRACCIATI ALTERNATIVI(*) C2M-GT e C2M-GT in GALLERIA + TRINCEA

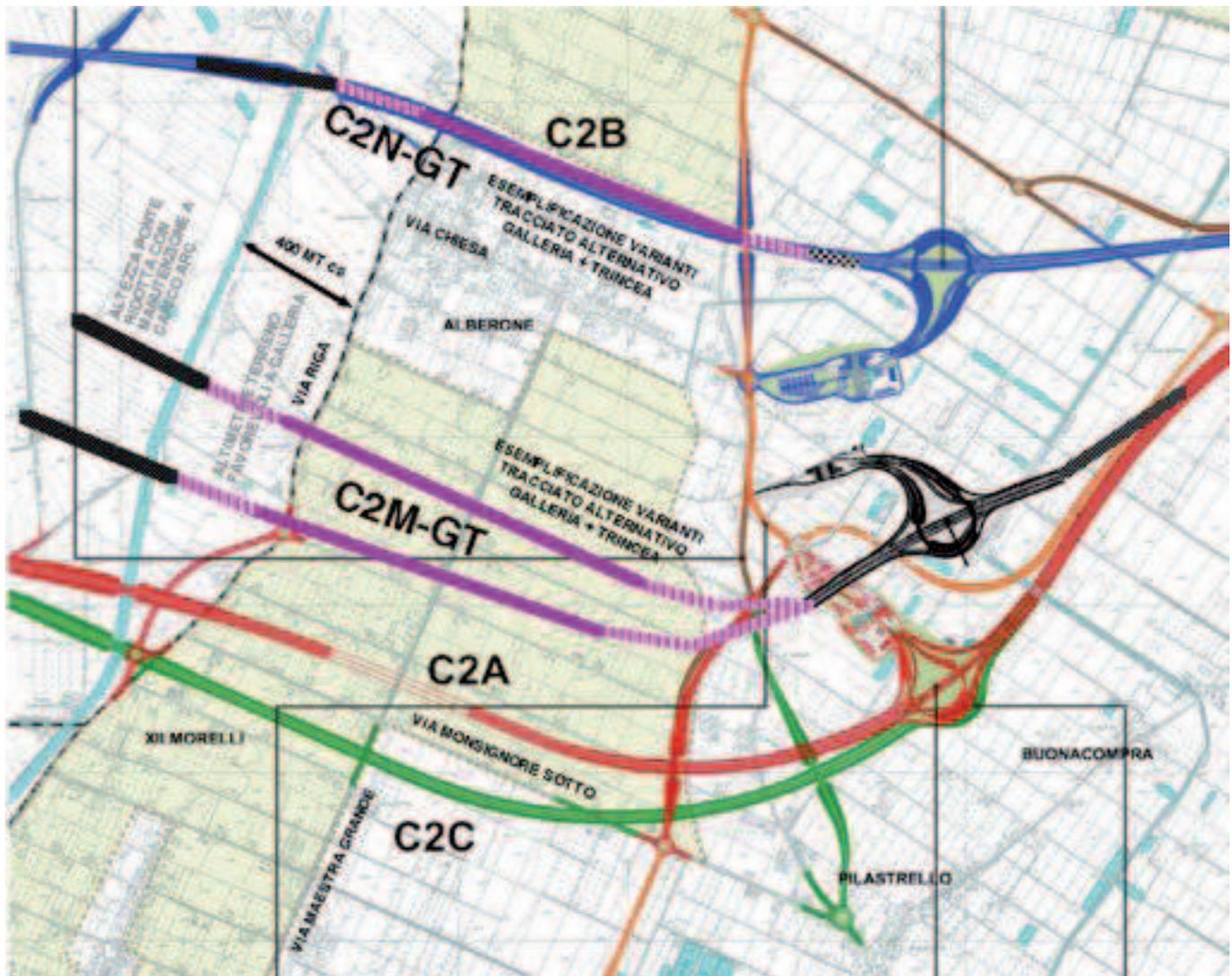
Elaborazione e note a cura di Luciano Galletti-Cento/FE.

(*) Proposte solo come "ULTIMA RATIO"

rispetto a Cispadana ..a scorrimento veloce o tracciato autostradale tutto a NORD.

LEGENDA

	GALLERIA		TRINCEA
C2N-GT = C2 NORD Galleria+Trincea. C2M-GT = C2 MEDIO Galleria+Trincea.			



VISTA PAESAGGISTICA alternative tracciato in galleria-trincea-C2C



In sintesi i Vantaggi e gli obiettivi fondamentali del progetto:

Vantaggi

- Possibilità di ECO GALLERIA. Trattamento inquinanti + fito-depurazione
- Drastica riduzione dell'impatto in termini di inquinamento acustico e atmosferico sia nel tratto di attraversamento dell'area delle partecipanze, sia nell'ampia area del casello e vie di adduzione.
- Forte riduzione dell'impatto economico negativo sugli immobili e sul terreno agrario della fascia interessata dal tracciato (compreso la parte di Finale Emilia).
- Si potrannoaprire le finestre...di casa propria (Libertà negata ai più dal tracciato C2C)

1/ Compatibilità sociale, ambientale e territoriale:

- Impatto sui ricettori estremamente ridotto (oltre il 90%) sui ricettori nel territorio della partecipanza fra Casello, Via M.Grande e Via Riga
- Eliminazione del sovrappasso e sottopasso di Monsignore di sotto e di Via Minelli che, assieme al rilevato fino a 8 mt in attraversamento dei terreni della partecipanza, Via Riga e canale, costituiscono lo scenario peggiore del tracciato sia in termini di caratteristiche tecniche della infrastruttura, sia in termini di quantità e qualità dell'impatto
- Semplificazione e Spostamento a nord del casello di ca 400 m. con conseguente forte riduzione dell'impatto sui ricettori dell'abitato di Pilastrello (Alberane e Dodici Morelli) e Buonacompra.
- Forte riduzione degli impatti (e costi) sociali, sanitari ed economici negativi rispetto al presente tracciato sia a regime che durante la lunga e pericolosa fase di cantierizzazione:
 - per i danni diretti e indiretti provocati ai ricettori nella fascia a 250mt
 - per i danni materiali e immateriali ed i costi futuri di impatto ambientale e sanitario provocati dal tracciato preliminare corrente.
 - Mantenimento della qualità ed del valore degli immobili e delle residenze interessate dal tracciato preliminare corrente
- Forte riduzione di consumo del territorio.
 - Il passaggio in galleria oltre a ridurre da ca. 50-80 mt a ca 30-35 mt la sezione trasversale di intervento, consentirebbe l'utilizzo del materiale di scavo della galleria per le sezioni in rilevato, eliminando la necessità di apertura di cave per l'asportazione ed il deposito temporaneo del terreno equivalenti a ca 400.000 metri cubi (e di 40.000 Camion per il trasporto del materiale) solo per il tratto di terreno delle Partecipanze..
 - Inoltre si potrebbe evidenziare che il terreno soprastante la galleria potrebbe essere utilizzato per la fitodepurazione delle acque di raccolta.
- Forte riduzione dell'impatto ambientale sul territorio e sulla salute dei cittadini.
- L'attraversamento in galleria recupererebbe l'assenso pieno del Ministero Beni culturali/Belle Arti e la salvaguardia del territorio e relativi abitanti. (vedi lettera, allegata in calce, della Soprintendenza di Bologna).

2/ Compatibilità economica e tecnica

- Il tracciato proposto dovrebbe ridurre i costi complessivi del manufatto
 - riduzione della lunghezza del tracciato di ca. 1 km.
 - riduzione e semplificazione dell'area del casello e delle vie di adduzione
 - eliminazione di viadotti e sottovie
 - consente di passare il CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE ad un'altezza inferiore. Le proposte sono localizzate nei punti di massima distanza e di massimo dislivello fra Via Riga ed il CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE tali da rendere possibile il trapasso da galleria a ponte con pendenze compatibili con il CdS.
 - riduzione dell'impatto sul terreno agricolo per quantità e qualità
 - eliminazione o riduzione di cave per asporto terreno e relativo terreno agricolo
 - riduzione o dei costi di logistica e trasporto materiali
 - riduzione degli interventi di mitigazione ambientale diretti e indiretti
 - drastica riduzione dei costi diretti di esproprio
 - Mantenimento della qualità ed del valore degli immobili e delle residenze interessate dal tracciato preliminare corrente

Documentazione non allegata, ma disponibile.

Documentazione aggiuntiva, considerazioni tecniche ed economiche sui progetti sottoposti al VIA

Documentazione aggiuntiva, elaborati sui progetti alternativi presentati al Comune di Cento a partire dal Marzo 2012.

Tutta la corrispondenza intercorsa in sede tecnica e politica.

Corrispondenza con le sedi di Ferrara e Bologna della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio e Ministro Franceschini.



Bologna, 23 DIC. 2016

Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Cod. Fisc. 8013100379

La presente nota è inviata solo tramite E-MAIL
ai sensi dell'art. 47-Di. L. n. 49/2009

Spett. le Dott. Luciano Galletti
Via Borgatti, 4
44045 Dodici Morelli – Cento (FE)

galletti.lg@mi.it

Prot. N. 13256
Class. 34.13.01/476

Par. Architetto _____
Allegati _____

Risposta al Foglio del 13/12/2016 Prot. N. _____
Pervenuta il 13/12/2016 Prot. N. 12672

OGGETTO: Progetto definitivo di Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo - Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13. Rinvio procedura ai sensi del D. lgs. n. 152/2006 ss.mm.ii. (VIA)

Con riferimento all'opera in oggetto, nell'accusare ricevuta delle osservazioni e delle proposte formulate, si precisa che la posizione degli uffici periferici in merito durante l'iter del procedimento si può chiaramente evincere dagli estratti delle note elencati di seguito:

- nota n. 17452 del 25/10/2013 della SBAP Ravenna (Parere sul Progetto Definitivo): Si dichiara che la realizzazione della galleria risolve il problema della incidenza paesaggistica e risulta di minore impatto rispetto all'attraversamento in rilevato. Parere ripreso dalla DR nella nota n. 16270 del 29/10/2013: "la realizzazione della galleria da estendere il più possibile come soluzione, sarebbe risultata di minore impatto rispetto all'attraversamento in rilevato".
- nota n. 15600 del 23/6/2014 della Direzione Generale del Ministero (Pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto definitivo): " il progetto preliminare teneva conto di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della partecipazione veniva risolta con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta. Nel progetto definitivo si prevede l'attraversamento sopraelevato. La realizzazione della galleria risolveva il problema della incidenza paesaggistica, mentre la nuova soluzione rappresenta un taglio e una separazione non risarcita all'interno del territorio tutelato".
- nota prot. n. 58/E del 14 luglio 2017 di SABAP BO "Per il tratto interessato l'attraversamento del territorio della Partecipanza si fa presente, in primo luogo, che gli uffici periferici di questo Ministero avevano indicato come soluzione percorribile e più volte auspicata l'attraversamento in galleria dell'area tutelata. Tale soluzione per altro non risulterebbe praticabile dal punto di vista tecnico".

Distinti saluti,

IL SOVRINTENDENTE

Luigi Malvasi