



## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*

Cento, 29 marzo 2017

Prot. N. cfr.file SEGNATURA.XML  
del cfr.file SEGNATURA.XML  
Allegati: 1

**Spett.le**  
**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del**  
**Territorio e del Mare**  
**Direzione Generale per le Valutazioni e**  
**Autorizzazioni Ambientali**  
**Via C. Colombo n°44**  
**00147 Roma**

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Oggetto: Procedure di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana dal Casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13.**  
**Osservazioni al Progetto Definitivo ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.**

Con riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana dal Casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, con la presente il sottoscritto Fabrizio Toselli in qualità di Sindaco pro Tempore del Comune di Cento

### **PRESENTA**

ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., le allegate osservazioni dell'Amministrazione Comunale al Progetto Definitivo redatto da ARC s.p.a., fornendo contestualmente nuovi elementi conoscitivi e valutativi ritenuti utili per il miglioramento della soluzione proposta in relazione all'attraversamento da parte del tracciato e della relativa viabilità di adduzione del territorio comunale.

L'Ufficio Tecnico Comunale resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento e/o integrazione in merito alla presente nella persona del Responsabile del Servizio OO.PP. e Mobilità Arch. Beatrice Contri al tel. 051/6843271

IL SINDACO  
Fabrizio TOSELLI



## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*

### **“Attraversamento del territorio della partecipazione agraria” Osservazioni alla variante del progetto Cispadana**

#### **1. L'attraversamento della Partecipanza**

Con riferimento alla documentazione integrativa richiesta dalla DPCM del 24 novembre 2016 relativa al tema “Attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria”, pervenuta al Comune di Cento in data 31/1/2017, **si osserva quanto segue:**

La soluzione prospettata riprende il tracciato C2C in quanto incidente per un tratto inferiore a altre alternative esaminate, e questo nonostante i problemi che tale soluzione comporta, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

1. presenza di rilevato alto per gran parte del tratto in attraversamento della zona vincolata Partecipanza, dal valore massimo in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Emissario Acque Basse (circa 8 metri), ai 4,5 metri in corrispondenza della via Maestra Grande;
2. la pesante interferenza con un nucleo di edifici sito in corrispondenza del sovrappasso della via Monsignore;
3. l'impossibilità di allineare correttamente il sovrappasso della Finalese da realizzare sull'autostrada con la variante alla via Nuova, con conseguente necessità di raccordare i due tratti con uno schema 'a baionetta' decisamente inefficiente e incompatibile con geometrie e funzioni della via Monsignore di Sotto<sup>1</sup>.

Si ritiene in sostanza che **tale soluzione persegua solo formalmente la riduzione del conflitto con la Partecipanza data la minore estesa insistente sul territorio vincolato, ma che in realtà mantenga appieno il forte impatto sul paesaggio da tutelare in ragione di un rilevato decisamente 'pesante', oltre a presentare tutte le altre criticità sopra ricordate.**

---

<sup>1</sup> La carreggiata di via Monsignor di Sotto è ampia meno di 6 metri, senza banchina e fiancheggiata da ambo i lati da fossi profondi oltre un metro non protetti da barriere di ritenuta. E' impossibile ipotizzare che su tale sezione possa transitare in sicurezza un carico di traffico come quello previsto.



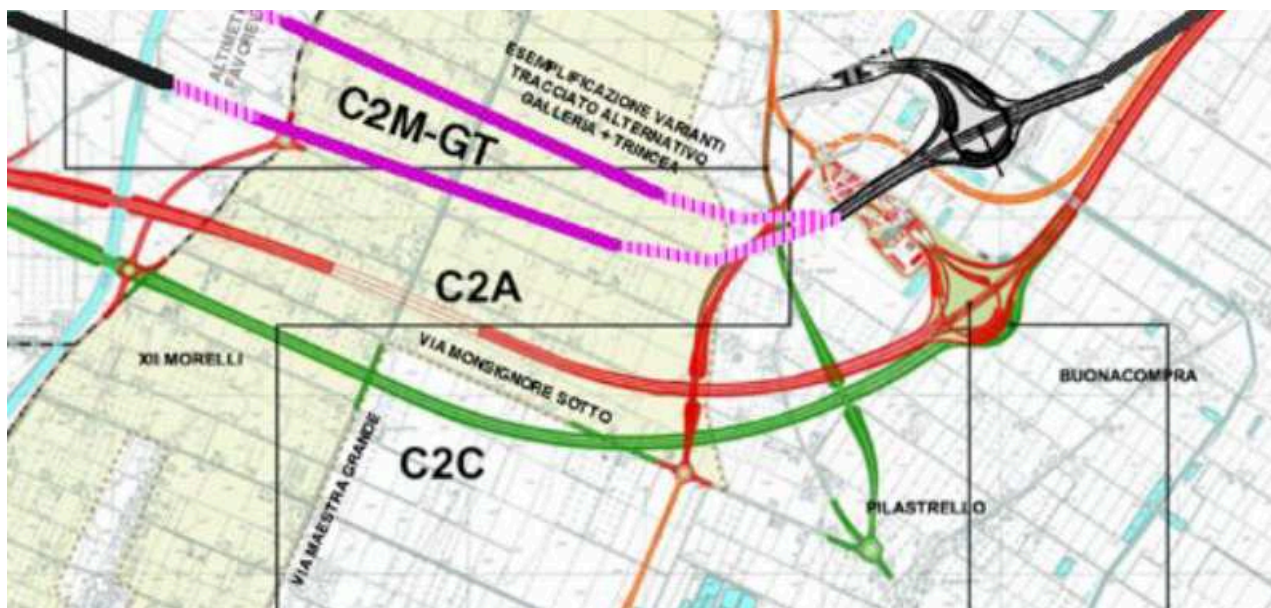
## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*



*La via Monsignore di Sotto*

Si esprime pertanto una **netta preferenza per una ipotesi basata sul tracciato C2A**, già a suo tempo proposto e valutato da ARC, **che prevede un passaggio spostato leggermente più a nord e la realizzazione di un tratto in galleria posto a sottopassare la via Maestra.**  
In questo modo verrebbe a essere se non annullato, fortemente ridotto il rilevato limitato al tratto di passaggio del Canale.



*I tracciati C2C e C2A, e ipotesi di passaggi più a nord*

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.P.R. 445/2000 e dell'art. 20 del D. Lgs 82/2005 e s.m.i.  
Il documento originale è conservato in formato elettronico su banca dati del Comune di Cento.



## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*

Tale ipotesi dovrebbe comunque essere **integrata con il prolungamento il tratto in galleria per riportarsi sino al limite del territorio vincolato, trasformandola in una semplice trincea profonda da coprirsi per tratti anche consistenti in corrispondenza dei passaggi maggiormente delicati, significativi e/o dove occorra garantire una piena ricucitura della trama del territorio, così da ridurre le problematiche relative a sicurezza, areazione, illuminazione ecc., oltre che ovviamente diminuire i costi di realizzazione e gestione.**

Tale ipotesi presenta in definitiva i seguenti vantaggi:

1. netta riduzione dell'impatto del rilevato/muri di contenimento del tracciato, limitandolo al tratto di discesa dal ponte sul canale emissario sino al punto di inizio della rampa discendente verso la galleria (circa 400 metri);
2. eliminazione del sovrappasso+sottopasso previsto per la soluzione dell'interferenza con via Maestra, che verrebbe lasciata indisturbata (il sottopasso prevede una pendenza al 5%, valore che già pone difficoltà notevoli al passaggio di ciclisti anziani..);
3. eliminazione di ogni impatto visuale e acustico dell'opera dal termine della rampa di discesa del ponte sul Canale Emissario sino al limite est dell'area soggetta al vincolo della Partecipanza;
4. possibilità di realizzare la variante di Pilastrello alla Finalese correndo al limite dell'area vincolata con un tracciato a raso posto in asse con la variante alla via Nuova, evitando in tal modo sia il sovrappasso dell'autostrada, sia il raccordo 'a baionetta' sulla via Monsignor di Sotto altrimenti previsti nell'alternativa C2C;
5. realizzazione di un normale incrocio a raso della variante Finalese con via Monsignore di Sotto;
6. piena efficacia funzionale della variante della via Nuova, con particolare riferimento alla sua funzione di adduzione all'autostazione di Cento;
7. eliminazione dell'impatto diretto del tracciato sul nucleo edificato posto lungo la via Monsignore di Sotto;
8. allontanamento del traffico convogliato dalla variante di Pilastrello - traffico molto intenso, dell'ordine dei 2400 veicoli nell'ora di punta - dall'abitato medesimo.

**Si è fatto qui riferimento alla ipotesi di tracciato C2A in quanto già proposto e sviluppato da ARC, con la conseguente garanzia di fattibilità che ne consegue.**





## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
Ufficio del Sindaco

Si osserva tuttavia che un ulteriore spostamento verso nord, come ipotizzato dalla Consulta Civica Buonacompria/Pilastrello, potrebbe sfruttare una maggiore altezza del piano campagna rispetto al canale emissario, con conseguente ulteriore riduzione delle dimensioni - e del relativo impatto - del rilevato.

Ovviamente anche in questo caso la richiesta da parte della scrivente Amministrazione è quella di realizzare tutta la parte interferente con le abitazioni (tra via Maestra Grande e via Riga) in galleria o in trincea.



In subordine, **qualora per motivi non noti all'osservante Comune di Cento, il tracciato C2A fosse da ritenersi non più praticabile**, si chiede di rivedere il tracciato C2C adottando la stessa modalità di cui sopra, e cioè **scendere in trincea profonda con setti di copertura dopo l'attraversamento del Canale Emissario**, passando in sottopasso sia la via Maestra Grande che la variante della via Nuova, per riportarsi dopo quest'ultima a reso campagna.

Si osserva per inciso come tale ipotesi apra la possibilità di mantenere la continuità del tracciato storico della Finalese, senza quindi spezzare le relazioni locali interne a Pilastrello.



## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*

Si chiede, infine, qualunque sia la soluzione finale che verrà adottata, di **rivedere le modalità adottate per affrontare gli impatti più diretti con gli edifici, in particolare di civile abitazione**, non ritenendosi accettabile l'ipotesi di realizzare opere di mitigazione acustica sugli edifici (i.e. serramenti ecc.); **tali modalità** infatti o sono in grado di garantire il ripristino di un accettabile clima acustico in facciata, o **devono riconoscere l'esistenza di un danno da indennizzare in modo adeguato ovvero prevedere la rilocalizzazione**.

Da ultimo, in considerazione della attuale disponibilità operativa di tecniche di esazione free flow e dei consistenti risparmi che tali tecniche consentono, sia in termini di costi o investimento e operativi che in termini di occupazione di suolo, si ritiene opportuno valutare con maggiore attenzione la possibilità di adottarle per il progetto Cispadana e, conseguentemente, per il casello di Pilastrello.

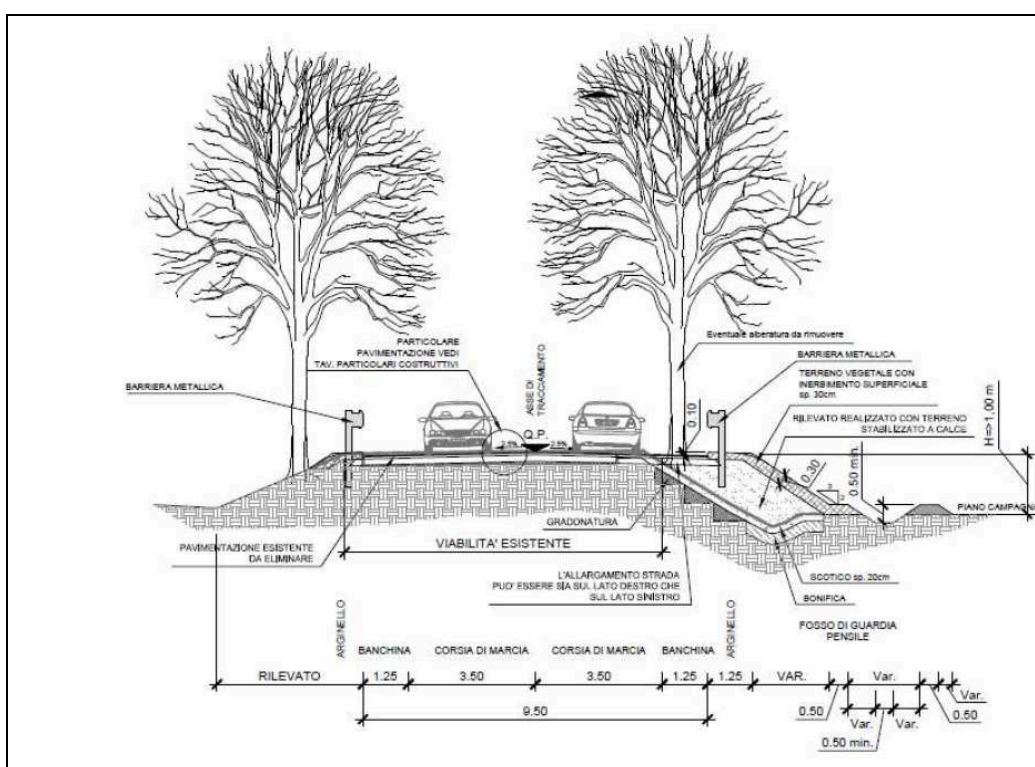


## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
Ufficio del Sindaco

### 2. Il percorso di adduzione lungo la via di Mezzo

Una seconda considerazione, già a suo tempo avanzata e discussa, riguarda la decisione di realizzare il potenziamento del collegamento con Renazzo/Cento con il casello attraverso una variante solo parziale alla via Nuova spinta da Pilastrello sino all'altezza della via Canne. Dalla via Canne verso sud il progetto riprende il tracciato della via Nuova, potenziata attraverso un suo risezionamento in sede.



*Il risezionamento in sede della via di Mezzo*

Il Comune di Cento aveva proposto in alternativa di estendere la variante all'intero tracciato, sulla base di una serie di considerazioni estesamente documentate che qui si riassumono:

- l'eliminazione del forte impatto procurato sui numerosi edifici - in prevalenza residenziali - allineati lungo il tracciato dal notevole traffico attratto (dell'ordine dei 1.200 veic/h per direzione nei periodi di punta);
- l'eliminazione della conseguente necessità di dover lasciare i numerosi e ravvicinati punti di immissione laterale alle proprietà, con evidente beneficio per fluidità e sicurezza<sup>2</sup>;

<sup>2</sup> Si ricorda che la normativa prevede una distanza minima tra gli accessi di 300 metri, distanza impossibile da mantenere nel tratto edificato.





## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*

- la maggiore efficacia trasportistica, i cui maggiori benefici rispetto alla variante parziale proposta sono stimabili nell'ordine del milione di euro all'anno<sup>3</sup>;
- la diversificazione del punto di innesto sulla via Modenese rispetto alla attuale rotatoria con via Ferrarese, già oggi decisamente critica<sup>4</sup>;
- la modesta differenza nei costi -1.5 milioni di euro- differenza che potrebbe ulteriormente ridursi data la maggiore delicatezza e incertezza dell'allargamento in sede (un possibile problema è a esempio legato alle caratteristiche di portanza del tracciato esistente<sup>5</sup>, oltre ovviamente all'impatto procurato sulle proprietà esistenti)

Da ultimo, la realizzazione della variante generale renderebbe possibile riutilizzare il sedime esistente per usi locali e per la mobilità dolce, e risparmierebbe un tracciato storico caratterizzato da elevati qualità ambientali e paesaggistiche.



*Nel tratto della SP.6 in prossimità di via Alberelli la presenza di un nucleo edificato rende arduo l'allargamento della piattaforma ed impossibile la messa a norma degli accessi.*

<sup>3</sup> In particolare il nuovo tracciato consente di mantenere il limite di velocità a 90 km/h, mentre il potenziamento in sede obbliga a ridurre tale limite a 70 km/h con riduzioni a 50 km/h per lunghi tratti. Da questo dipende anche la maggiore potenzialità attrattiva dell'opera e la maggiore efficacia economica.

<sup>4</sup> Principali aspetti critici di tale rotatoria sono il grande diametro che aumenta le velocità di percorrenza e ne riduce la capacità, la presenza di 5 bracci, con conseguente maggior complessità delle manovre, il mancato rispetto dell'angolo minimo (70°) ammissibile tra rami consecutivi, qui ridotti a 47° tra via Modena e via Ferrarese ed a 43° tra la via di Mezzo e la SP.66, l'insufficiente geometria delle corsie di accesso, in particolare di quella della via di Mezzo.

<sup>5</sup> Già oggi via di Mezzo presenta diffusi cedimenti nella pavimentazione, evidentemente poco adatta ai carichi transitanti.





## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*



*L'alberata che caratterizza la SP.6*

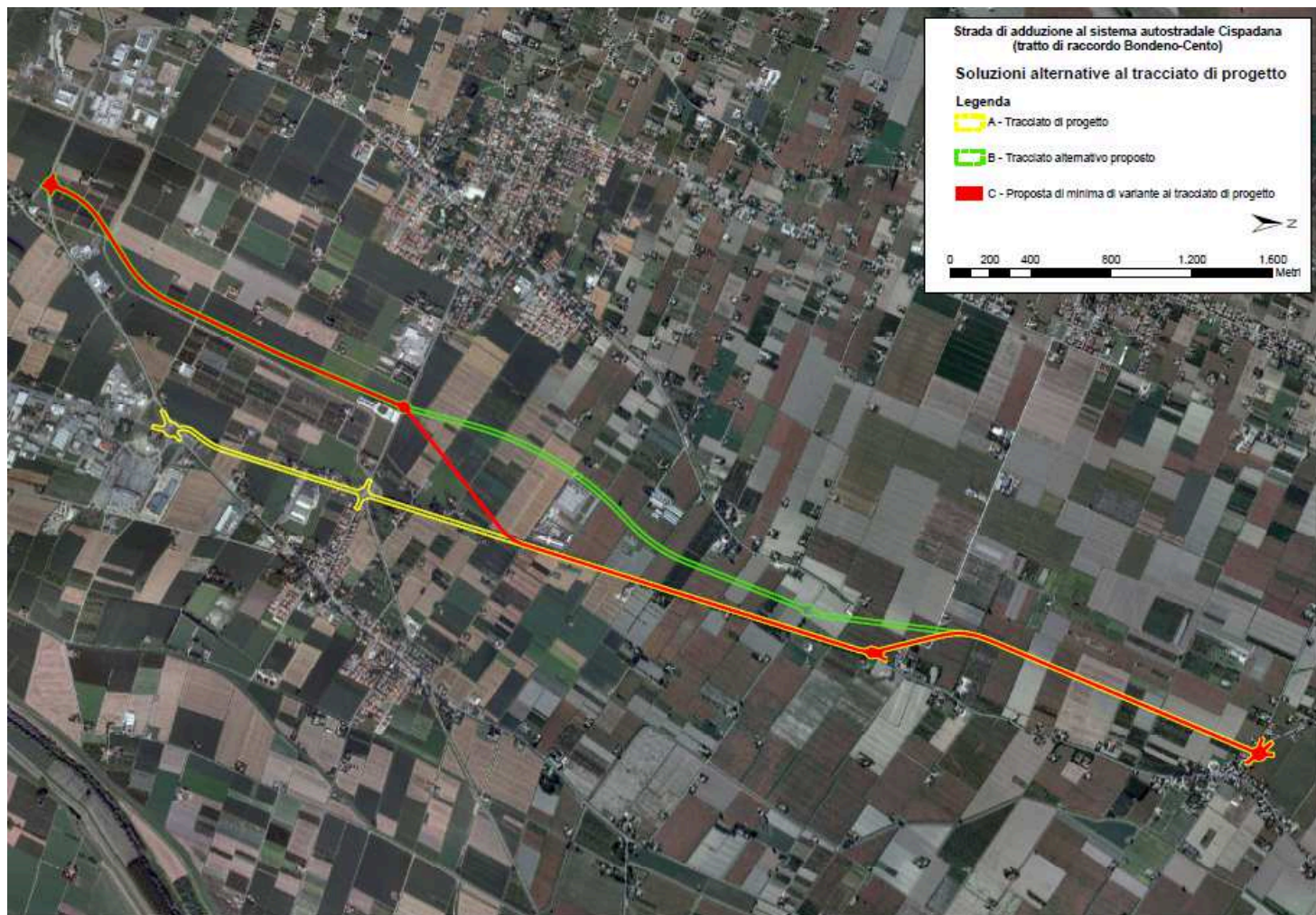
Una ipotesi alternativa, intermedia tra le due, prevede infine di mantenere il risezionamento della sola parte centrale, e di inserire un secondo tratto in variante nella sola tratta finale.





## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*



*Possibili tracciati in variante generale/parziale alla via di Mezzo*

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.P.R. 445/2000 e dell'art. 20 del D. Lgs 82/2005 e s.m.i.  
Il documento originale è conservato in formato elettronico su banca dati del Comune di Cento.

Via Provenzali 15 - 44042 Cento (FE) Italia – Tel. 051 6843260  
Fax 051 6843259 c.f. 81000520387  
[www.comune.cento.fe.it](http://www.comune.cento.fe.it) - [comune.cento@cert.comune.cento.fe.it](mailto:comune.cento@cert.comune.cento.fe.it)



## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
Ufficio del Sindaco



*Stima modellistica dei flussi di traffico previsti  
per la variante generale della via di Mezzo*

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.P.R. 445/2000 e dell'art. 20 del D. Lgs 82/2005 e s.m.i.  
Il documento originale è conservato in formato elettronico su banca dati del Comune di Cento.





## COMUNE DI CENTO

Provincia di Ferrara  
*Ufficio del Sindaco*

### 3. La frazione di Buonacompra

Una terza considerazione riguarda infine il percorso di adduzione che provenendo da Sant'Agostino lungo la SP.34 viene inoltrato su via Orologi attraversando Buonacompra con un breve tratto "a baionetta" sulla Bondenese.

Questo attraversamento interessa luoghi sensibili della frazione: la chiesa, la piazza, l'area verde, producendo un impatto negativo sui residenti.

Da qui la proposta di realizzare un collegamento diretto tra la SP.34 e la SP.13 in direzione nord in modo da evitare l'attraversamento della frazione e "incentivare" l'utilizzo della complanare alla cispadana per accedere al casello e alla viabilità che vi si incrocia.



*L'aggiramento di Buonacompra*

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.P.R. 445/2000 e dell'art. 20 del D. Lgs 82/2005 e s.m.i.  
Il documento originale è conservato in formato elettronico su banca dati del Comune di Cento.