

m ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007578.29-03-2017

Spett. Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, direzione generale per le valutazioni ambientali Via C.Colombo n° 4400147 ROMA

Spett. Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo via del collegio Romano, 27 00186 Roma

Osservazione in merito alla variante di tracciato C2C del progetto regionale cispadana:

Sottoscrivo pienamente l'osservazione del COMITATO NO C2C descritta nel documento allegato.

Distinti saluti, Dino Galletti

QUI NON SI PASSA

NON SIAMO CITTADINI DI SERIE "B"

CISPADANA TRACCIATO C2C



SOMMARIO

1 - OSSERVAZIONI CRITICHE

PLANIMETRIA RICETTORI 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 SANITÀ
 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(*)
 C2M-GT e C2M-GT in GALLERIA + TRINCEA

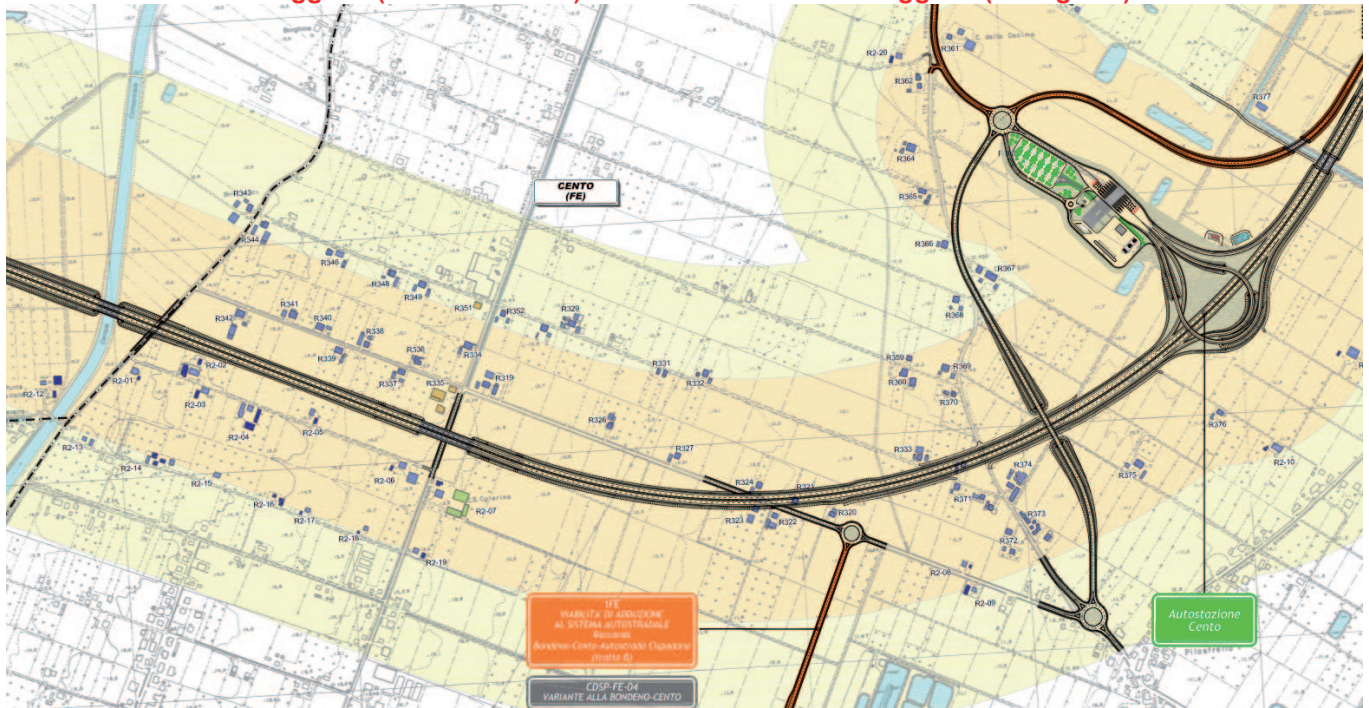
A cura di Luciano Dr. Galletti - Coordinatore e Portavoce del Comitato NO-C2C
 cittadini di Alberone, Dodici Morelli, Pilastrello, Buonacompria direttamente impattati dal tracciato autostradale Cispadana C2C

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)

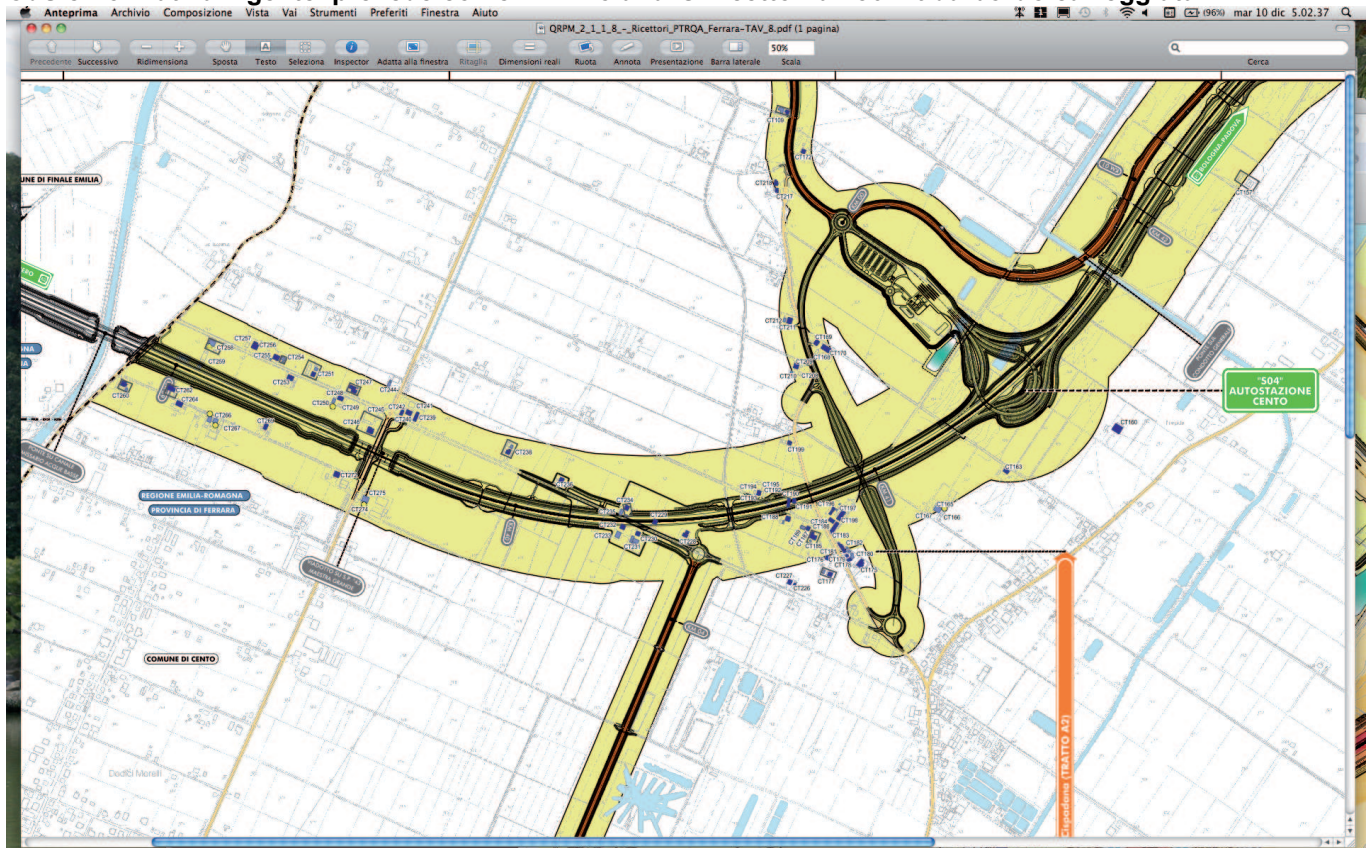


QRPM_2_1_1_8 - Ricettori_PTRQA_Ferrara-TAV_8

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
Villa Fulvia			36	27	69	60	43	19	41
Cento				41	88	65	46	46	77
Ostellato			68	23	71	58	43	23	46
Gherardi	58	35	71	36	63	76	59	n.d.	80

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

- 13 tonnellate CO₂ al giorno al km
- 155 kg NO_x 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>I (aree particolarmente protette)</i>	50dB(A)	40dB(A)
<i>II (aree prevalentemente residenziali)</i>	55dB(A)	45dB(A)
<i>III (aree di tipo misto)</i>	60dB(A)	50dB(A)
<i>IV (aree di intensa attività umana)</i>	65dB(A)	55dB(A)
<i>V (aree prevalentemente industriali)</i>	70dB(A)	60dB(A)
<i>VI (aree esclusivamente industriali)</i>	70dB(A)	70dB(A)

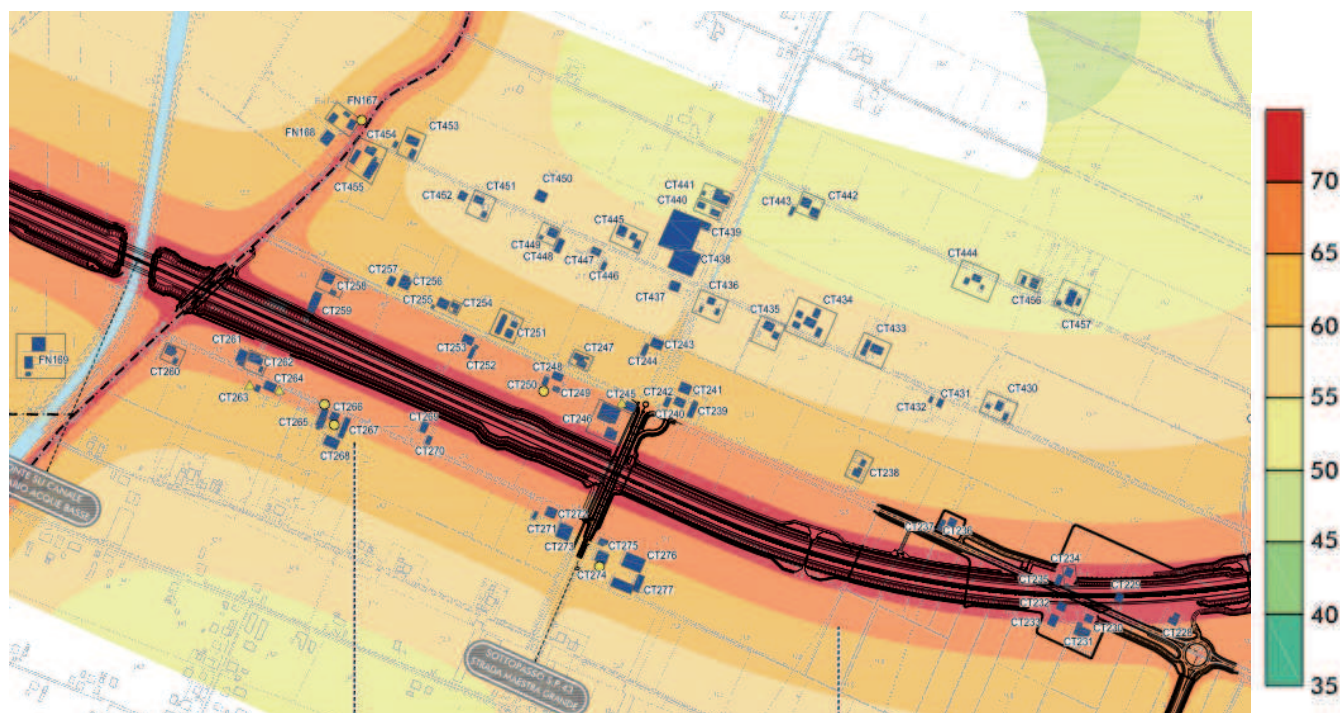
IMPATTO ACUSTICO SECONDO RELAZIONE ARC.

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 .

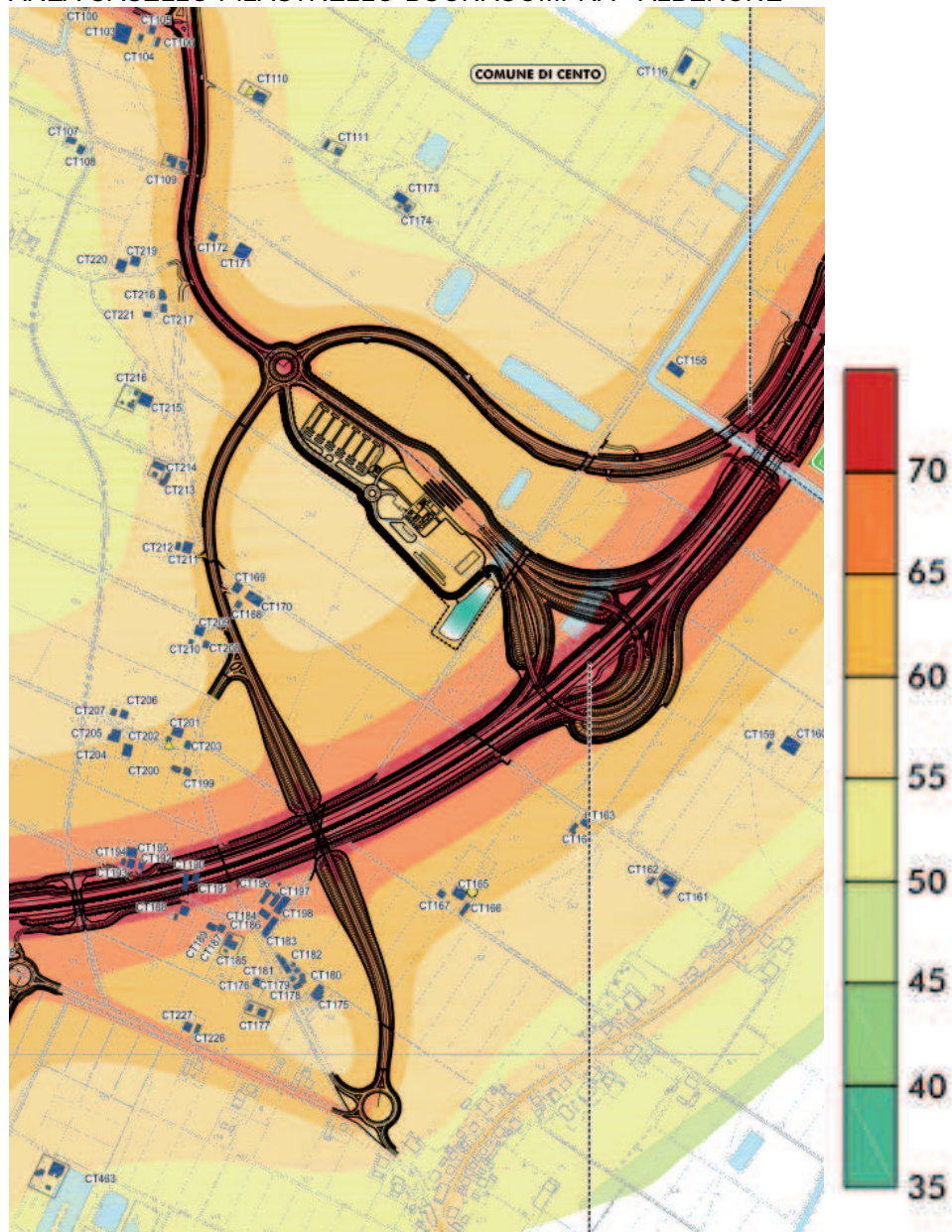
Anche con le mitigazioni previste da progetto la fascia dei 55 db(A) si estende fino a 500 mt. in varie parti del tracciato e supera anche i 600 mt in zona CASELLO, investendo tutta la borgata di Pilastrello e buona parte della Frazione di Buonacompra.

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.

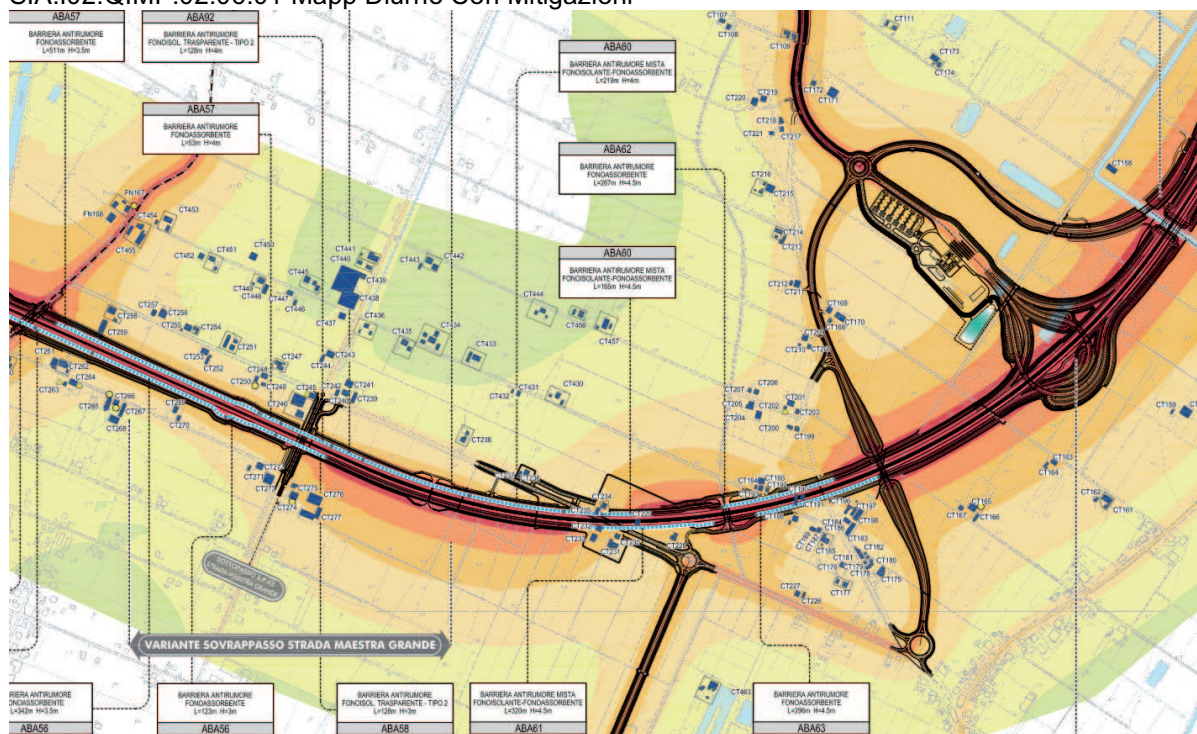
SIA.I02.QPRG.04.01 Mapp Diurno No Mitigazioni – Livello di rumore LEQ diurno in DB (A)
MAPPATURA DELLE ISOFONICHE - Area partecipanze DODICI MORELLI – ALBERONE



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	51.6	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	59.8	52.9	65	55	68.9	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
5	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	46.2	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?.

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 termoigrometrico 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, $D_{2m,NT}$ 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. Druifuca 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.

