



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0008776 del 12/04/2012

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
 Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
 via Cristoforo Colombo, 44  
 00147 ROMA

Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea  
 via di S. Michele, 22  
 00153 ROMA

Regione Emilia Romagna - Direzione Generale Ambiente e Difesa del Suolo – Servizio Valutazione Impatto Promozione Sostenibilità Ambientale  
 Viale della Fiera, 8  
 40127 BOLOGNA



e.p.c.

Comune di Imola  
 Via Mazzini n. 4  
 40026 IMOLA (BO)

Provincia di Bologna  
 Via Zamboni n. 13  
 40126 BOLOGNA

**OGGETTO: OSSERVAZIONI all'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto relative all'ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione per Ravenna. Integrazioni alla documentazione progettuale richieste dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.**

I sottoscritti **Elena BACCI, Ezio PIAZZA, Claudio BRAGAGLIA e Paola PIAZZA**, in qualità di proprietari di immobili posti a Imola (Bo) in **via Sellustra n. 36**, individuati al Catasto del Comune di Imola al Foglio 81, mappali 10, 49 e 58 (nell'Elenco Ditte di Autostrade per l'Italia S.p.A. con il N. Ordine 3, Commessa 111437), oggetto di acquisizione di terreno e realizzazione di barriera antirumore a ridosso del fabbricato individuato con il mappale 10. Facciamo presente che nel fabbricato, di cui al mappale 10, viviamo e risiediamo;

ai sensi dell'Avviso al Pubblico pubblicato il 6 febbraio 2012 su un quotidiano nazionale e alla conseguente opportunità di presentare osservazioni al progetto di ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione per Ravenna;

**visti** gli elaborati integrativi al progetto e allo studio di impatto ambientale depositati presso il Comune di Imola (Bo) a partire dal 7 febbraio 2012;

*Broccati  
 Elena  
 Paola  
 Ezio  
 Claudio*

*[Handwritten signatures]*

## OSSERVANO

che la proposta progettuale è lesiva della "vivibilità" degli alloggi dal momento che ne condiziona qualunque attività conseguente. Anche se le misurazioni effettuate rientrano nei dB di giorno e portano i "ricettori residenziali" oltre i limiti di notte, costringono purtroppo i residenti a tenere chiuse le finestre dei locali giorno e notte, estate e inverno. Le motivazioni della proprietà sono dettate solo dai disagi che deriverebbero dall'ulteriore avvicinamento della corsia autostradale, anche in presenza della barriera, perché:

1. la realizzazione della quarta corsia avvicina ulteriormente l'immobile residenziale all'autostrada;
2. l'esproprio dell'area di proprietà arriva a lambire il fabbricato residenziale anche se la barriera antirumore è posta a 2 metri dall'edificio.
3. l'esproprio del fabbricato a servizi vede "ritagliato" un "dente" proprio in prossimità dell'edificio stesso. È evidente che tale ritaglio è stato prodotto per evitarne l'acquisizione e l'abbattimento parziale;
4. la stessa barriera, per le caratteristiche suesposte, oscura notevolmente i locali, posti al Piano Terra e al Piano Primo dell'edificio, rendendoli difformi dalle Norme del Regolamento Edilizio e d'Igiene del Comune di Imola dal momento che non rispettano più i parametri della superficie illuminante (conforme, invece, al momento del rilascio del titolo edilizio);
5. la barriera impedisce una visibilità, anche se non edificante, dello spazio circostante;
6. la barriera impedisce, di fatto, la vivibilità dell'edificio residenziale al Piano Primo e l'utilizzo dei locali posti al Piano Terra nella parte prospiciente l'autostrada;
7. la stessa realizzazione della barriera può generare problemi di staticità dell'edificio esistente considerata la vicinanza a cui dovrebbero essere effettuati gli scavi o le palificate di fondazione;
8. i risultati delle misure effettuate (V1 - Valutazione del disturbo negli edifici), pur rientranti nei parametri e, quindi nella conformità UNI 9614, dimostrano comunque la presenza di un oggettivo problema per un edificio che, costruito precedentemente all'Autostrada A 14, ha visto prima le due corsie realizzate a oltre 30 m di distanza, poi la terza corsia riducendolo a 15 m e, oggi, addirittura a ridosso delle corsie stesse;
9. l'eliminazione dell'attuale passo carraio (lato Autostrada), anche se sostituito dalla stessa Società Autostrade con uno analogo "strabello" di accesso, non consente di ripristinare l'accessibilità diretta dal momento che viene ribaltato l'ingresso agli alloggi;
10. il deprezzamento dell'immobile conseguente alla:
  - a. realizzazione della barriera alta oltre 5 m con conseguente riduzione della visibilità;
  - b. barriera ravvicinata con conseguente creazione di "vicolo" stretto e buio;
  - c. mancanza di vivibilità oggettiva dei locali;

*Boacci*  
*Boacci*  
*Boacci*

- d. eliminazione dell'attuale accesso carraio all'area con il suo spostamento nella parte retrostante dell'edificio con conseguente ribaltamento del fronte ingressi;
- e. vicinanza irragionevole con le corsie di marcia dell'Autostrada.

#### OSSERVANO INOLTRE

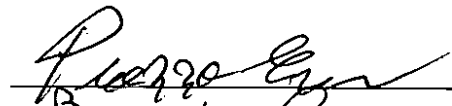
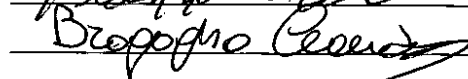
che la proposta progettuale **non è certamente funzionale** anche **alla stessa Società Autostrade per l'Italia S.p.A.** ed è seriamente **problematico per i proprietari dell'immobile** dal momento che, dalla lettura del Progetto Definitivo (Tav. 1/4 del Piano Particellare), si evince che:

- a. la prosecuzione "naturale" della "linea" di progetto autostradale avrebbe compromesso una parte consistente dell'immobile di servizio esistente, con la conseguente parziale demolizione dell'edificio, oltre a lambire (dalle tavole sembra addirittura sovrapporsi marginalmente anche all'edificio residenziale) generando comunque problemi anche di carattere statico sul resto dell'edificio. L'eventuale demolizione, totale o parziale, sarebbe comunque stata oggetto, per la Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A., di un costo superiore e, per questo, interviene lambendo il fabbricato residenziale e crea una "risega" per il fabbricato di servizio;
- b. esiste un palese restringimento proprio in corrispondenza dell'immobile di servizio;
- c. esiste un leggero coinvolgimento dell'edificio residenziale in termini di acquisizione anche se la barriera è più distante dall'edificio;
- d. tale restringimento non è neppure funzionale alla realizzazione della barriera antirumore per evitare la demolizione dei fabbricati esistenti;
- e. è evidente il disagio delle proprietà così come esplicitato precedentemente, all'indennizzo naturalmente per l'ulteriore disagio arrecato.

Pertanto, conseguentemente all'eventuale accoglimento dell'osservazione, la proprietà si rende disponibile a valutare l'ipotetica demolizione di tutti i fabbricati. In tal caso si tratta di definire un adeguato indennizzo finalizzato al reperimento di nuovi alloggi per i residenti già esistenti sul mercato immobiliare imolese o, in alternativa, la realizzazione di un nuovo edificio in un lotto di completamento residenziale analogo all'esistente.

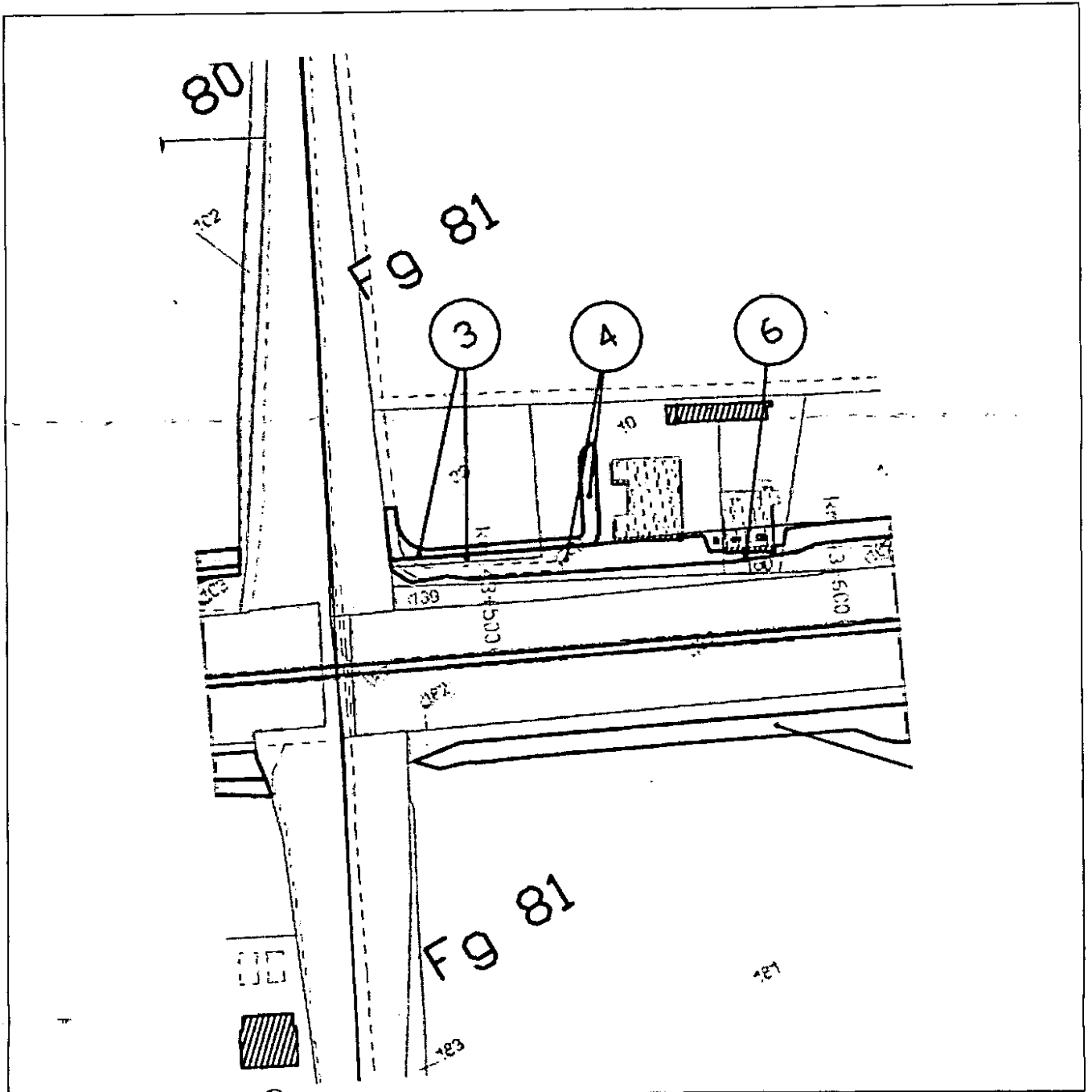
Per quanto di competenza, inviano distinti saluti.

  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_

Allegati: 1. estratto Tav. 1/4 del PROGETTO DEFINITIVO - Espropri - Piano Particellare - di Autostrade per l'Italia S.p.A. con l'area occupabile dal proseguimento "naturale" della linea autostradale (colore fucsia);

Imola, 2 aprile 2012



Bracci Elena Pardo  
Prof. Bracci