

Perrone Raffaele

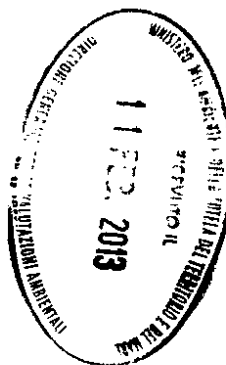


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Da: comune.cento@cert.comune.cento.fe.it
Inviato: venerdì 8 febbraio 2013 14.07
A: arc-spa@legalmail.it; DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it
Cc: piacquadio.c@comune.cento.fe.it
Oggetto: INOLTRO PROT. 2012/52244 - PROGETTO DEFINITIVO - RICONSIDERAZIONE TRATTO IN RILEVATO - VIABILITA' DI ADDUZIONE - RISOLUZIONE COLLEGAMENTO SP 13 SP 34 [iride]139434[iride] [prot]2013/6912[/prot]
Allegati: _prot201252244_pdf_00183885-0.pdf; datiiride.xml

E.prot DVA-2013-0003700 del 12/02/2013

Protocollo n. 6912 del 08/02/2013 Oggetto: INOLTRO PROT. 2012/52244 - PROGETTO DEFINITIVO - RICONSIDERAZIONE TRATTO IN RILEVATO - VIABILITA' DI ADDUZIONE - RISOLUZIONE COLLEGAMENTO SP 13 SP 34 Origine: PARTENZA Destinatari, MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE, REGIONE EMILIA ROMAGNA, AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA SPA



COMUNE DI CENTO (FE)

Prot. N. 52244 - 2012 - 01/5

Data: 21/12/2012



OSSERVAZIONE N.1

OGGETTO: RICHIESTA DI RICONSIDERAZIONE DELL'ALTEZZA DEL TRATTO IN RILEVATO DELL'AUTOSTRADA

La presente osservazione interessa in tratto di autostrada insistente sull'intero territorio comunale. Dal confine con il Comune di Finale Emilia (fine del tratto del ponte previsto sul canale emissario delle acque basse Palata - Reno km 38880,191 circa), vedi fig. 1, fino al confine con il Comune di Sant'Agostino (in corrispondenza della fine del ponte sul Canale di Cento km 44114,036) vedi fig. 2. Premesso che la relazione generale denomina come "a raso" lo sviluppo del rilevato con altezza inferiore a m 2,5 e come "rilevato" quello superiore a tale altezza si può quindi affermare che il tratto preso in considerazione si sviluppa quasi interamente in rilevato, talvolta raggiungendo altezze ragguardevoli. Tenuto in considerazione che i dislivelli maggiori tra il rilevato dell'autostrada e il piano di campagna si hanno ovviamente laddove sono situate le intersezioni con la viabilità ordinaria (in particolare sottovia su SP 41 via Riga vedi fig.1, viadotto su SP 46 via Maestra Grande, vedi fig. 3), tuttavia il rilevato dell'autostrada rispetto al piano di campagna rimane comunque di entità considerevole.

È evidente che un assetto planoaltimetrico siffatto comporta ripercussioni negative generali sull'assetto territoriale e sulla percezione visiva della zona interessata dal passaggio del tratto dell'autostrada preso in considerazione. In particolare:

- interruzione degli attuali corridoi ecologici;
- compromissione della permeabilità territoriale della zona necessaria per accesso e transito;
- creazione di una vera e propria barriera fisica che determinerebbe un'invasività percettiva di entità importante.

A questi vanno aggiunti ulteriori elementi di vulnerabilità dell'area in questione:

- il tratto rilevato dell'autostrada insiste nei pressi di un centro abitato con un'alta concentrazione di edifici residenziali e di conseguenza popolazione residente. La compromissione dell'elemento visuale, già intrinseco nell'insediamento dell'opera, viene quindi ad essere ancora più accentuato;
- il tratto di autostrada preso in considerazione passa nell'area Partecipanza Agraria (sottoposta a particolare disciplina di tutela ai sensi dell'art. 23 comma 1 lettere "a" e "b" del PTPR) compromettendone l'alto valore dell'area dal punto di vista storico, paesaggistico e identitario.

Lo scopo della presente osservazione è pertanto quella di chiedere di rivedere nel tratto in questione l'altezza del rilevato dell'autostrada e, ove le condizioni lo permettano, di ridurre al minimo tale

altezza in modo da non compromettere la fruizione visiva e il valore dell'elemento territoriale che tale zona rappresenta non solo per il Comune di Cento ma per l'intera Regione.

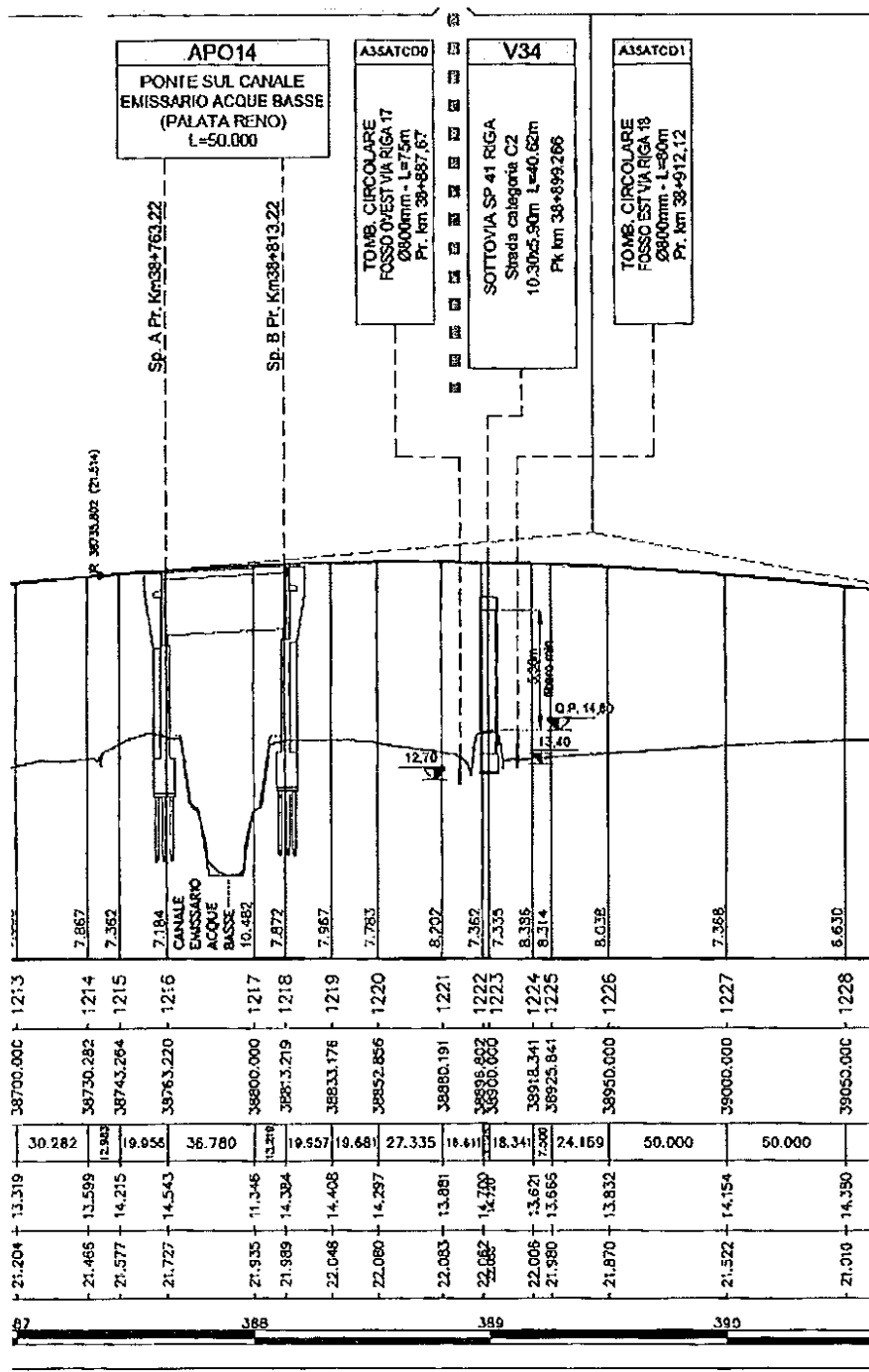


Fig.1 Confine comunale Finale Emilia (MO) – Cento (FE)

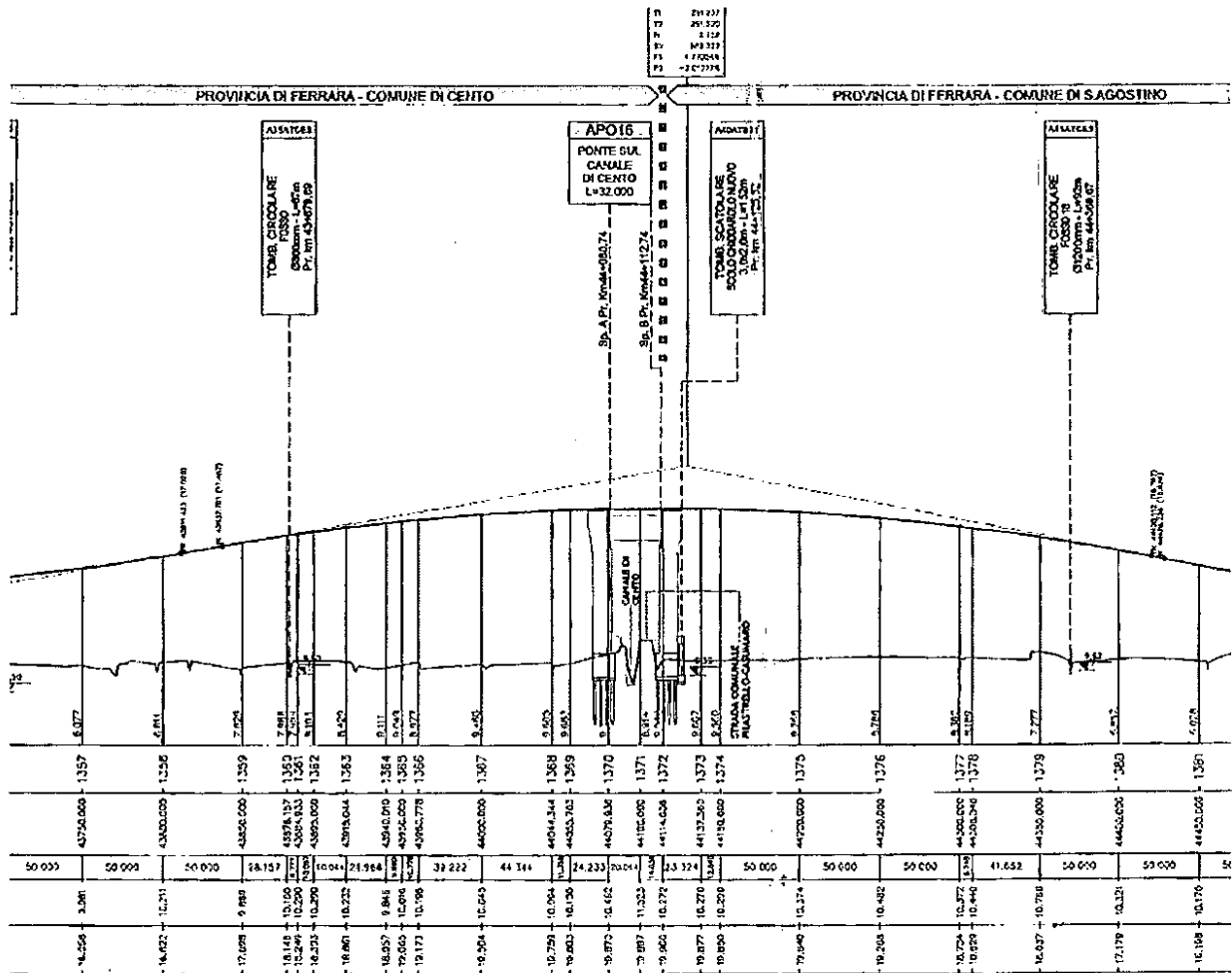


Fig. 2 confine comunale Cento – Sant'Agostino

L=110 L=110 L=110 L=110		P=1	
T3	20000.000	R	20000.000
PFOS	2650.825	T1	83.287
Q	17.403	T2	83.472
	-0.83197K	R	0.218
		S4	180.781
		P3	-0.120026
		P2	-1.032278

DI FERRARA - COMUNE DI CENTO

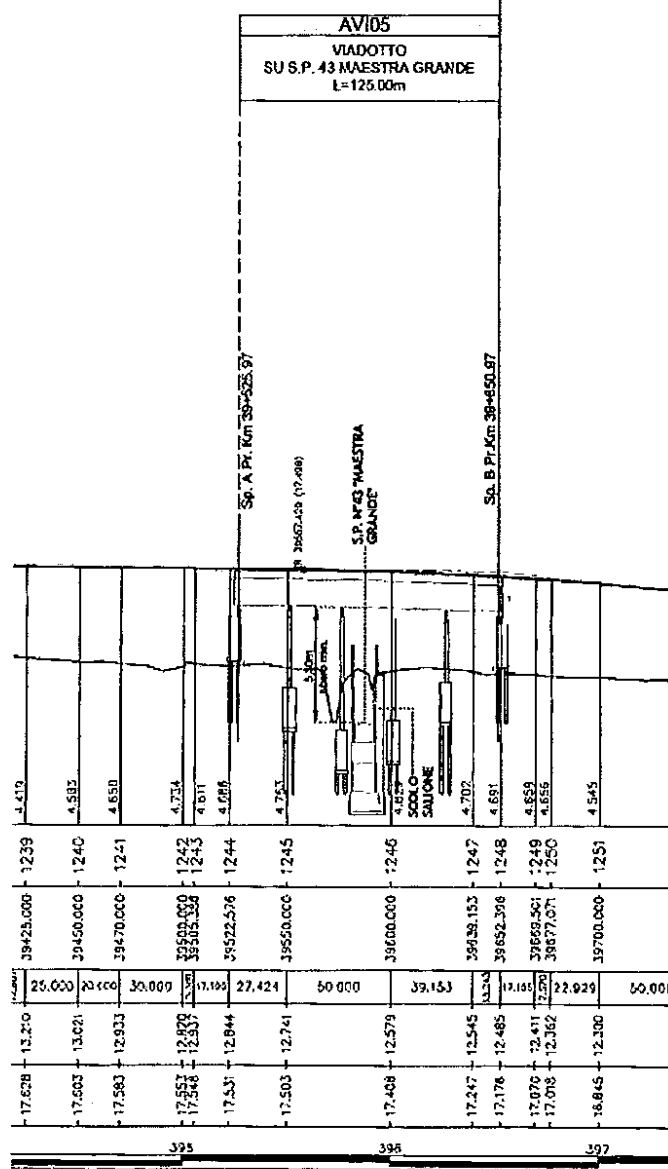


Fig. 3 Viadotto SP 46 - Via Maestra Grande

OSSERVAZIONE N. 2

OGGETTO: OSSERVAZIONE SULLA VIABILITÀ DI ADDUZIONE D04-08 RACCORDO BONDENO-CENTO-AUTOSTRADA CISPADANA: DALLA VIA MODENA A PILASTRELLO

Premessa

Il progetto prevede, tra le opere di adduzione finalizzate a migliorare l'accessibilità alla nuova infrastruttura ed a ottimizzarne l'efficacia nel più generale contesto della viabilità regionale ed interregionale, il potenziamento del collegamento Bondeno-Cento-Autostrada.

Tale potenziamento risulta peraltro già da tempo inserito dalla Provincia di Ferrara tra le opere strategiche per l'adeguamento della viabilità provinciale.

L'osservazione si riferisce nello specifico alle tratte A1 ed A2 del raccordo, cioè del collegamento tra la rotonda tra la SP.6 e SP.66 a Cento ed il casello autostradale.

L'attuale contesto viabilistico

Il Comune di Cento è posto lungo l'importante itinerario della SP.66 che collega Modena con Ferrara (ex ss.255).

Tale itinerario, collocato in posizione intermedia tra la A22 Modena-Brennero e la A13 Bologna-Padova, risulta, contrariamente ad altre grandi direttrici di viabilità ordinaria, poco protetto dal sistema della grande viabilità autostradale e continua pertanto a dover recitare un ruolo fondamentale a livello regionale ed interregionale.

Poco a nord del nucleo urbano principale l'itinerario viene intersecato dal futuro asse della Cispadana che, collegando direttamente le due suddette autostrade tra Ferrara e Reggiolo, modificherà profondamente il sistema dell'accessibilità del territorio Centese.

A supporto di tale nuovo sistema va considerato il citato itinerario nord-sud che il PTCP di Ferrara identifica nel collegamento tra la Transpolesana, la Cispadana e l'asse della Via Emilia attraverso Badia Polesine-Ficarolo-Bondeno-Finale Emilia-S.Giovanni in Persiceto.

L'analisi topologica della rete evidenzia come la viabilità principale:

- ospiti itinerari di collegamento interurbano ed interprovinciale importanti;
- provveda a molte delle connessioni tra frazioni e tra queste ed il nucleo centrale;
- rappresenti la matrice principale di molti degli sviluppi urbanistici all'esterno del nucleo principale, siano essi concentrati nei nuclei frazionali che radi.

Tale sovrapposizione di funzioni è destinata ad indurre elementi di criticità nel sistema, tra cui:

- l'impossibilità di garantire prestazioni adeguate per gli spostamenti di più lungo raggio, soprattutto per motivi di inadeguatezza delle sedi viarie (via Nuova, via Finalese, via Bondencese), di sicurezza nell'approccio ai nodi e nelle traverse urbane. Non vi sono invece

problematiche legate a fenomeni di congestione, con la sola eccezione del nodo Statale/Ferrarese/Modena (vedi figura 4);

- l'impatto negativo del traffico sui nuclei urbani interessati (in particolare Renazzo, Corporeno, Torre Spada);
- la pericolosità dei punti di snodo non attrezzati (Pilastrello, l'intero tracciato della via Modena);
- la presenza di alcuni tratti di rete locale che, ancorché dotati di prestazioni più che modeste, vengono utilizzati per completare le connessioni interne alla maglia principale o per realizzare itinerari di by pass (via Chiesa in frazione Alberone, via Lamborghini, via XII Morelli, vie Canne/Monsignore di sopra, via Orologi/SP 34)

Da un esame ancorché superficiale delle caratteristiche della rete stradale interessata, emerge poi immediatamente il sottodimensionamento generalizzato della rete viaria anche laddove impegnata da funzioni di collegamento primario.

In pratica, tolto il tratto della SP.66 tra l'intersezione con la via Giovannina e la rotatoria Ferrarese che presenta una piattaforma di 10,50 metri assimilabile alla categoria C1, nessun altro tratto stradale dispone di dimensioni almeno ascrivibili alla categoria più bassa prevista dalla normativa vigente, cioè alla locale extraurbana F2 per la quale è comunque richiesta una carreggiata di 8,50 metri, corrispondente a due corsie da 3,50 metri e due banchine da 1,25 metri.

L'ampiezza media più frequente della maglia considerata è infatti compresa tra i 6 ed i 7 metri, dimensione già decisamente critica, soprattutto in presenza di veicoli pesanti. Tale caratteristica è in particolare quella della via Nuova, interessata dal progetto di adduzione.

Il progetto presentato e le sue criticità

La realizzazione della Cispadana è destinata a modificare profondamente gli attuali equilibri del sistema.

L'effetto a scala vasta sarà principalmente quello di riportare sulle due aste autostradali della A22 e della A13 gli itinerari preferenziali di accesso al territorio centese; tale effetto, letto alla scala locale, porta a prefigurare un forte ricarico di traffico sugli itinerari di adduzione allo svincolo collocato a nord di Pilastrello.

Il progetto prevede, per realizzare il potenziamento del collegamento tra il casello del Pilastrello e Cento, il risonamento in sede della SP.6 via Nuova tra Cento e Torre Spada (tratto A1, di circa 3 km) sino all'intersezione con via Canne. La rotatoria intermedia esistente con via Alberelli viene conservata come in atto.

Dall'intersezione con via Canne, attrezzata con rotatoria, si prosegue con un tratto di nuova realizzazione (tratto A2) sino a via Monsignor di Sotto che aggira ad ovest i maceri esistenti a Torre Spada, evitando di attraversare il nucleo abitato. Lungo tale tratto viene intersecata la via Renazzo, dove è prevista un'altra rotatoria.

Il collegamento termina con una rotatoria sulla via Monsignor di Sotto per riprendere più a nord con una seconda rotatoria dove si innesta il viadotto che, superando l'autostrada, porta al casello ed all'itinerario verso Bondeno.

In definitiva il progetto di potenziamento del collegamento prevede un tratto in variante per il solo primo tratto di aggiramento di Torre Spada, mentre sceglie il risonamento dell'attuale via Nuova per il percorso restante.

Inoltre non disegna una continuità diretta tra tratto a sud della autostrada e tratto a nord, ma la inserisce in un breve tratto di percorso 'a baionetta' sulla via Monsignor di Sotto.

Più in dettaglio il progetto si articola come segue:

1. La rotatoria sulla SP.66

Il tracciato parte dalla rotatoria esistente tra via Modena e via Nuova, che viene mantenuta nelle sue attuali condizioni. Tale rotatoria presenta in realtà numerosi elementi di criticità che ne compromettono la funzionalità, ed in particolare:

- 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 Nuova e la SP.66
- l'insufficiente geometria delle corsie di accesso, in particolare di quella della via Nuova (vedi fig.5)

Sono tutti elementi che rendono già oggi il traffico difficoltoso nelle ore di punta, pur in presenza di volumi di traffico non elevatissimi.

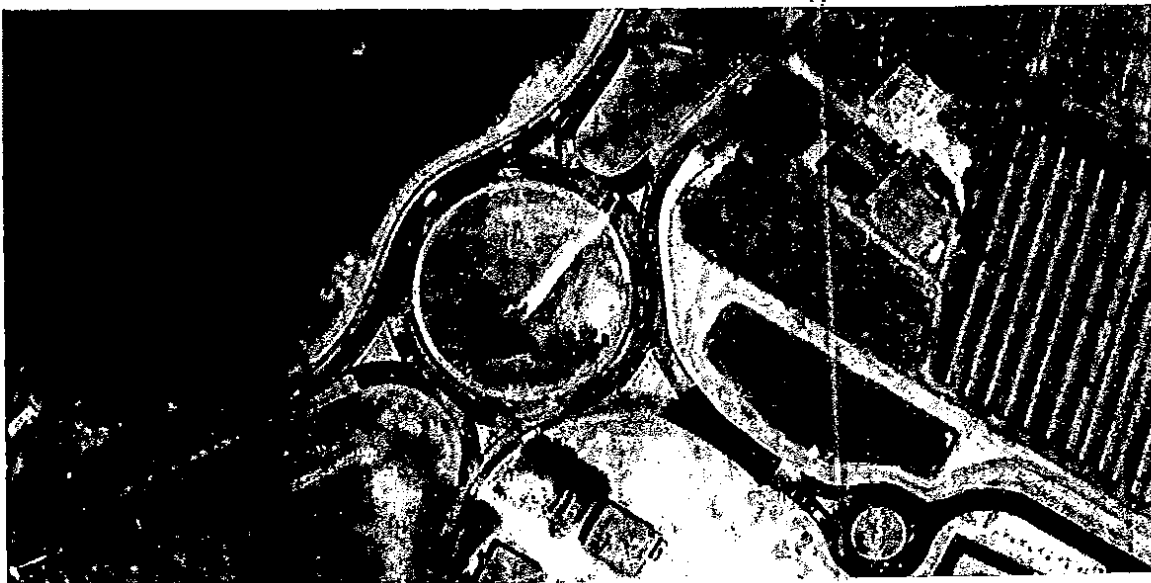


Fig.4 L'attuale assetto della rotatoria di innesto della SP.6, inizio del progetto. Si notano gli insufficienti angoli esistenti tra immissioni consecutive

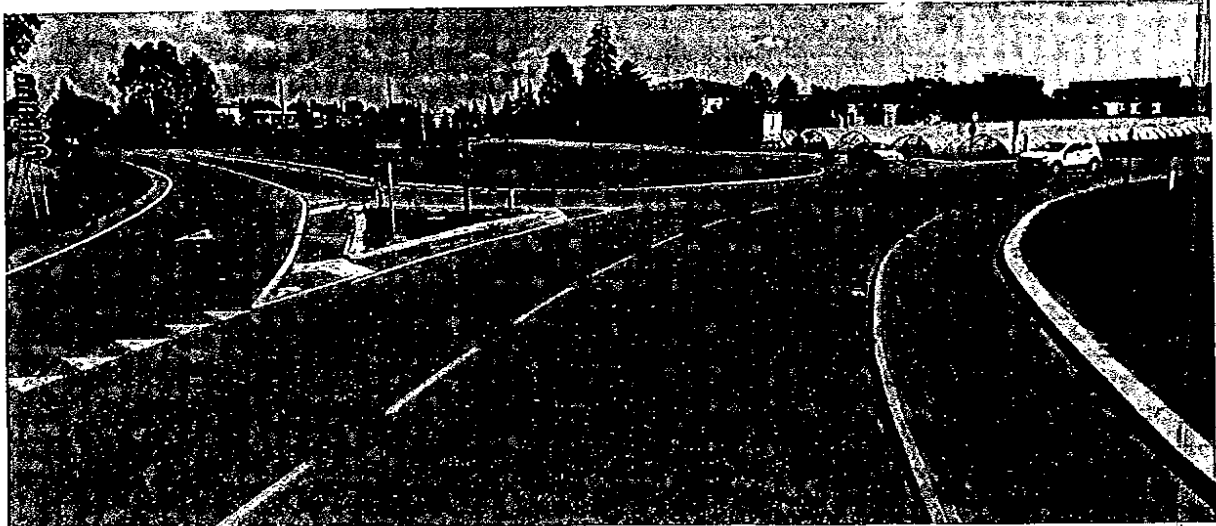


Fig 5 L'immissione della SP.6 sulla rotatoria iniziale, dalle geometrie decisamente inadeguate

2. Dalla SP.66 alla via Alberelli

Il tracciato successivo verrebbe rizezionato sino alla categoria C2, portandolo dagli attuali 7 metri ai 9,5 metri da normativa, più gli eventuali spazi accessori. Nella relazione progettuale è anche asserito quanto segue (doc.5194_PD_0_D00_D0000_0_00_RG_01_A.doc, pag.11):

"Anche se non sono stati evidenziati negli elaborati specifici, il progetto è stato realizzato nell'ottica di garantire e ripristinare gli accessi esistenti nella stessa posizione, qualora la distanza sia conforme a quanto indicato dalle norme e la geometria non comporti pericolo per gli utenti, altrimenti gli stessi potranno essere riuniti in appositi stradelli"

Si tratta di indicazioni che è arduo veder applicate per molti tratti della SP.6, (via Nuova) ad esempio in prossimità dell'intersezione con la via Alberelli dove l'allargamento porterebbe il margine della carreggiata a filo delle abitazioni e non vi sarebbe modo di intercettare gli accessi che si susseguono a distanza di pochi metri l'uno dall'altro¹ (vedi fig.6).

La rotatoria con via Alberelli, che pure presenta geometrie poco adatte al nuovo rango della strada, verrebbe invece conservata, contrariamente a quanto previsto nel progetto preliminare.

¹ Si ricorda che la normativa prevede una distanza minima di 500 mt. tra le intersezioni e di 300 mt tra gli accessi.



Fig. 6 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.

3. Dalla via Alberelli alla via Renazzo

Si tratta di un lungo tratto (circa 3 km) caratterizzato da numerose intersezioni (circa 15), una doppia alberatura di platani praticamente ininterrotta, ed è affiancata nel primo tratto da due canali, che dovranno essere l'uno spostato e l'altro deviato per un tratto di 300 mt (vedi fig. 7).



Fig. 7 L'alberata che caratterizza la SP.6

Il progetto prevede il risezionamento della strada, con l'abbattimento di un filare².

In realtà l'abbattimento riguarda entrambi i lati, dato che l'allargamento viene di volta in volta collocato ad est o ad ovest in funzione delle abitazioni presenti.

Il passaggio tra i due lati avviene con flessi a curvatura molto ampia (5250 mt.) al fine di garantire il rispetto della norma relativa allo sviluppo minimo; questo però si traduce in un

² La relazione non specifica se l'abbattimento prevede, come dovrebbe, la rimozione completa dei ceppi.

sostanziale mantenimento dell'assetto rettilineo, per il quale non sarebbe invece rispettata la norma relativa allo sviluppo massimo.

Nonostante il risezionamento e la posa delle barriere di ritenuta, la velocità di progetto è eguale a quella attuale di 70 km/h, con riduzioni puntuali a 50 km/h.

Non si conseguirebbero pertanto miglioramenti rispetto alle attuali prestazioni cinematiche dell'itinerario.

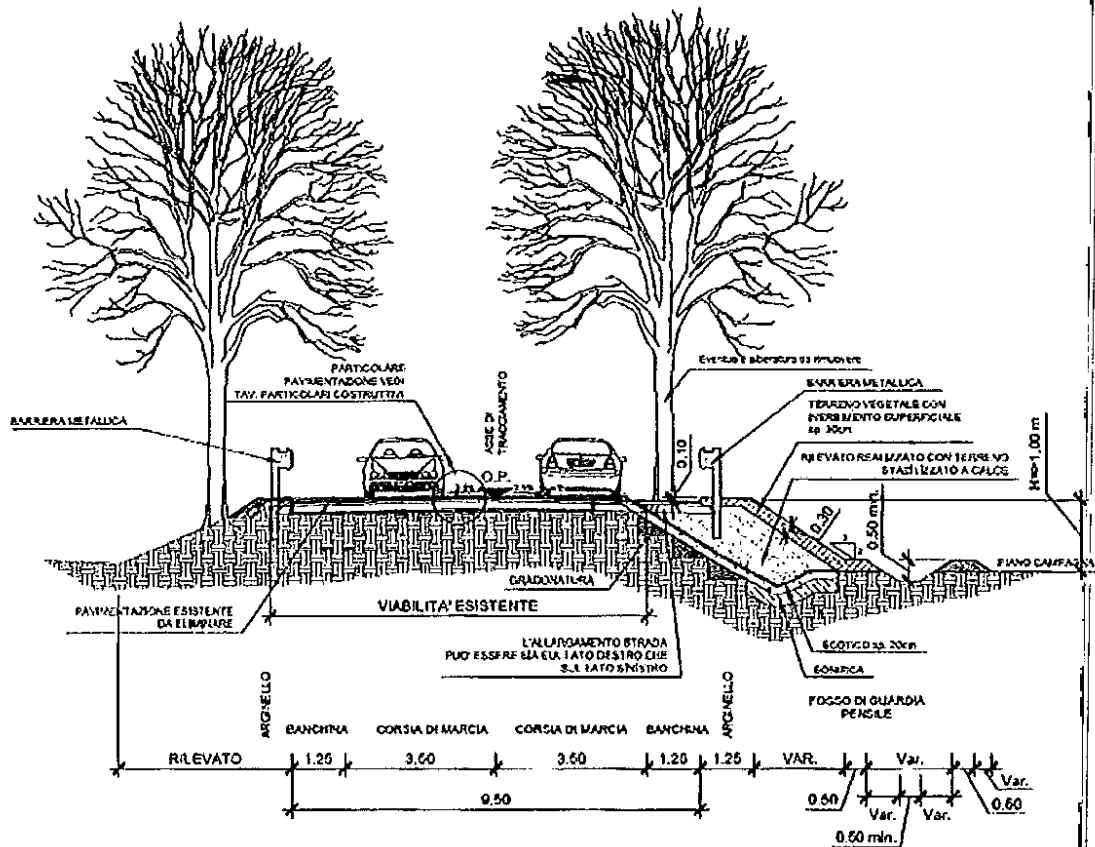


Fig. 8

Un secondo ordine di osservazioni è relativo alla modalità di ricostruzione della piattaforma, che prevede di mantenere l'attuale sovrastruttura stradale limitandosi al rifacimento dello strato di usura. Questo mantiene pertanto inalterati gli attuali problemi di scarsa portanza della strada esistente, aggravandoli in ragione di probabili cedimenti differenziali rispetto alla parte ricostruita in allargamento (vedi fig. 8).

4. Dalla via Alberelli alla via Renazzo

Il tratto è realizzato su nuova sede, e non presenta particolari problemi. Esso prevede una rotonda intermedia a regolare l'intersezione con la via Renazzo e termina con una rotonda realizzata sulla via Monsignor di Sotto.

di capacità (non si interviene sull'assetto dei nodi esistenti e si introduce la strozzatura del percorso a baionetta sulla via Monsignor di Sotto).

A fronte dunque dei notevoli costi sia diretti che indiretti del progetto, non si recupererebbe un asse con prestazioni adeguate al ruolo che ad esso deve poter essere attribuito.

Oggi infatti nessuno degli itinerari che innervano il territorio di Cento presenta caratteristiche geometriche e funzionali minimamente adeguate alle funzioni svolte. Il "deficit" infrastrutturale riguarda cioè tutti gli attuali assi della rete primaria (SP.65, SP.66, via Nuova, via Finalese, via Bondenese, via Riga).

D'altra parte il potenziamento dei suddetti itinerari, dovendo comportare l'adeguamento alla normativa vigente, richiede di prevedere sempre consistenti interventi di allargamento della piattaforma (dell'ordine dei 5/6 metri) analoghi a quelli discussi per la SP.6, e quindi altrettanto costosi e di difficile inseribilità.

Va tuttavia rilevato come i flussi di traffico, che si disperdono sui numerosi itinerari paralleli, non siano elevatissimi, potrebbero essere concentrati su di un solo asse ben attrezzato.

Un semplice intervento di riqualificazione in sede dell'attuale via Nuova, che lascerebbe immutate le attuali criticità dovute all'assetto dei nodi e degli accessi, non risulterebbe in grado di assumere tali obiettivi.

Risulta quindi evidente come la realizzazione di un unico nuovo asse efficiente, baricentrico rispetto al territorio centese, consentirebbe di:

- concentrare le funzioni non locali oggi svolte dagli inadeguati assi paralleli ed ospitare parte del corridoio di comunicazione interregionale Modena/Vicenza previsto dal PTCV;
- evitare i pesanti e costosi interventi di adeguamento che dovrebbero altrimenti almeno interessare la SP.65 (dalla rotonda Ferrarese a Sant'Agostino) e la via Nuova (da Cento a Torre Spada);
- migliorare la sicurezza generale della circolazione sia in termini diretti (il nuovo asse offrirebbe condizioni di sicurezza decisamente migliori degli attuali) che indiretti (ad esempio definendolo come itinerario obbligato per il traffico commerciale pesante).

In definitiva si chiede di abbandonare l'ipotesi di un potenziamento in sede della SP.6, costoso, di rilevante impatto ambientale e di scarsa efficacia e sicurezza, per adottare un nuovo tracciato (vedi schema allegato) parallelo di adeguate caratteristiche, impostato su di una nuova rotonda realizzata sulla via Modena all'altezza di via di Penzale. Va anche garantita la connessione diretta con il casello, eliminando l'ipotesi di utilizzo della via Monsignor di Sotto. Si fa presente inoltre che con l'innesto di tale viabilità sulla Via Modena, all'altezza del Penzale, potrebbe garantire un futuro collegamento diretto e preferenziale del casello con la zona industriale più importante dell'Altoferrarese (VM, ex Oerlikon).

OSSERVAZIONE N. 3

OGGETTO: RISOLUZIONE DEL COLLEGAMENTO SP 13 - SP 34 TRAMITE CONNESSIONE DIRETTA

L'osservazione riguarda la viabilità complementare all'Autostrada Regionale, in particolare la connessione tra la SP 13 Casumaro - Pilastrello e la SP 34 Sant'Agostino Buonacompra. Si prevede la realizzazione della connessione tramite il ricorso ai due rami della viabilità esistente (collegamento Buonacompra/Sant'Agostino attraverso Via Pedagna a sud; collegamento Buonacompra/Cento attraverso Via Bondenese/SP13). Si chiede pertanto di risolvere il collegamento tra la SP 13 e la SP 34 con la realizzazione di un nuovo tratto di strada, a carico della società concessionaria, che metta in collegamento diretto i due assi viari. Vedi fig. 9 (esempio)

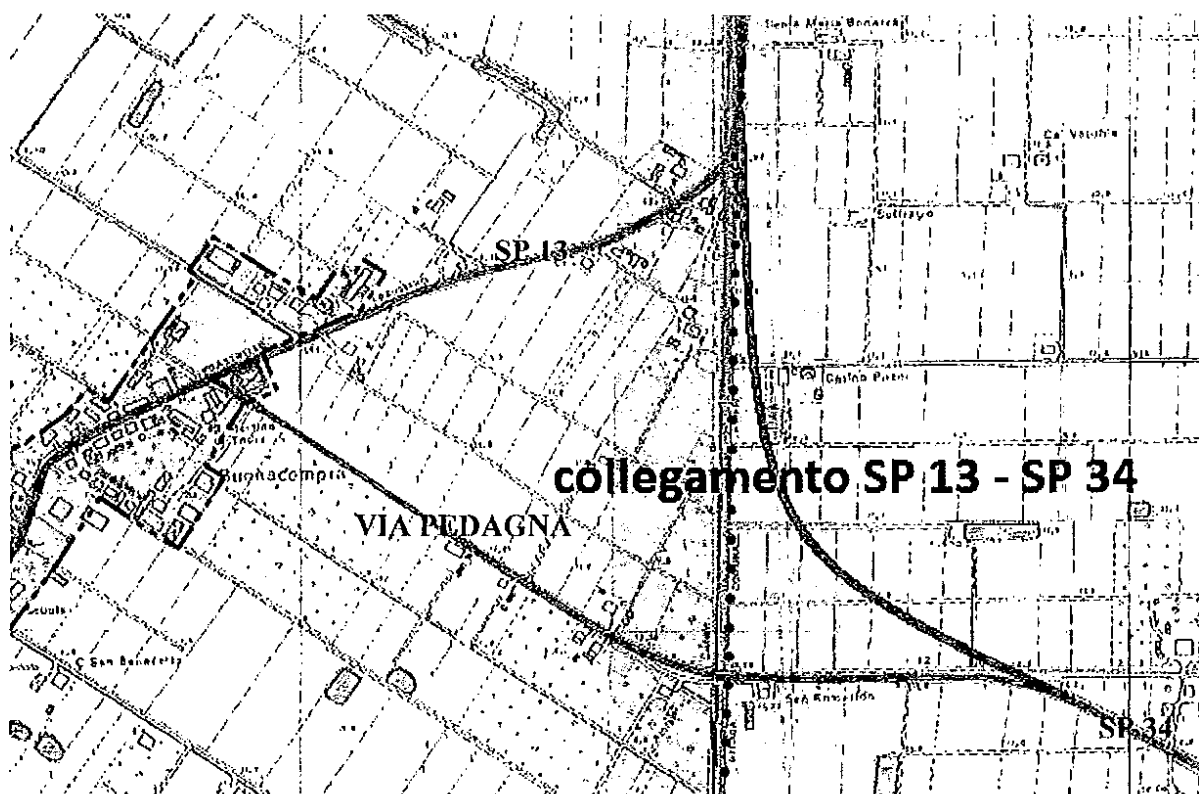


Fig. 9

La proposta di modifica è volta a evitare l'aggravio del volume di traffico nel centro abitato di Buonacompra, che sarebbe inevitabilmente coinvolto dal passaggio dei mezzi (anche pesanti) in entrata e uscita dalla futura Autostrada Regionale, aventi la loro destinazione non solo nel Comune di Cento ma anche quello di Sant'Agostino. Il collegamento passante per il centro abitato infatti già allo stato attuale costituisce un particolare elemento di criticità relativa al volume di traffico.

A questo va aggiunto un notevole elemento di vulnerabilità che riguarda il centro abitato di Buonacompra, attualmente compromesso dalle conseguenze dei recenti eventi sismici. Nell'ambito di una riqualificazione generale dell'abitato si ritiene dunque che prevedere il passaggio di due correnti di traffico summenzionate sia una previsione in netto contrasto con i futuri interventi di ricostruzione del centro abitato, che non avranno il solo intento di ripristinare la funzionalità degli edifici ma anche quella di riqualificare l'intera area urbana. Da tenere in considerazione inoltre la presenza della chiesa di San Martino proprio sulla SP 13 in questione, gravemente danneggiata dal sisma.

presenza della chiesa di San Martino proprio sulla SP 13 in questione, gravemente danneggiata dal sisma.

Si ritiene quindi che la realizzazione di un tratto di strada di collegamento diretto tra le due provinciali salvaguarderà il centro di Buonacompra dall'aumento del volume di traffico e ne agevolerà la ricostruzione/riqualificazione.

- In ultima analisi si segnala un possibile errore nei documenti del progetto definitivo dove viene denominata apparentemente in maniera errata la SP 46 (Via Maestra Grande) in SP 43.

DATA
21/12/2012

IL SINDACO

Dott. Piero Lodi

