

14/21/2021

Provincia di Cuneo



Prot.N.0035510 01/06/2021

F. 2021 09.07/000005-01

Tit. 09.07 Arrivo

SPETT.LE UFFICIO PROVINCIA CUNEO

OSSERVZIONI SOTTOPASSO VIA CARAMAGNA

Progetto di fattibilita' tecnica di opera sostitutiva al passaggio a livello posto al km 24+ 458 sulla linea Torino- San Giuseppe di Cairo nel comune di Racconigi.

Premessa :La realizzazione del sottopasso risulta essere un'opera attesa da parecchi anni. L'intervento viene visto come soluzione al problema delle lunghe code al passaggio a livello , del transito est – ovest della citta' , e degli incidenti dovuti all'attraversamento dei binari con passaggio a livello chiuso , oltre all'inquinamento creato dai gas di scarico delle vetture ferme con motore acceso . La negligenza degli utenti che transitano con semaforo rosso ,sia con veicoli che a piedi , ha creato negli anni parecchi incidenti. La realizzazione del sottopasso dovrebbe portare notevoli benefici ad RFT , quali maggior sicurezza e notevole risparmio di costi sul personale impiegato nella stazione. E'altresi' evidente che Racconigi si e' dotata , in tempi recenti ,di due circonvallazioni per ovviare alle problematiche di transito EST – OVEST e NORD – SUD eliminando le attese per il passaggio a livello chiuso. Non a caso i residenti oltre ferrovia (zona Via CARAMAGNA) non difettano di viabilita' per recarsi al lavoro , sia esso verso Carmagnola , Bra , Savigliano o Saluzzo. L'utilizzo delle tangenziali o bretelle consente risparmio di tempo e riduzione di inquinamento (passaggio a livello chiuso). La sosta eventuale in presenza di passaggio a livello chiuso, per recarsi in centro citta', non pregiudica le esigenze dei residenti.

Osservazioni : I disegni relativi al progetto , pubblicati sul sito del comune , confermano un notevole cambiamento sulla viabilita' nell'area adiacente al passaggio a livello (via Caramagna – viale Regina Elena).

La costruzione del sottopasso , con una luce in altezza del tunnel di 5 metri , consentira' il transito non solo alle automobili ma anche ai veicoli oltre 75 q.li quali autotreni , autobotti , mezzi agricoli ,trattori , mietitrebbie , rimorchi spandiletame e trasporto liquami con portate fino a 400 q.li (normativa che inserisce 4° asse sui rimorchi stessi). Analizzando il centro di Racconigi a tutt'oggi non risultano esserci insediamenti produttivi , allevamenti intensivi di animali , prati o campi destinati alla coltivazione : pertanto non e' necessario accedere o transitare in centro , per i mezzi sopra citati , vista la presenza di 2

circonvallazioni o bretelle costruite per alleggerire il traffico. E' sufficiente un tunnel con altezza a 3,20 mt che oltre alle auto consente il transito dei pullman. Il transito dei veicoli commerciali oltre 75 q.li e dei mezzi agricoli contrastano con le dichiarazioni della attuale amministrazione di Racconigi quale citta' ecosostenibile. L'utilizzo delle due tangenziali , non utilizzata dagli utenti nel transitare sull'asse EST-OVEST (Caramagna – Murello) , potrebbe risolvere i problemi di sosta al passaggio a livello riducendo tempo e inquinamento ambientale (gas di scarico e rumori connessi ai motori dei mezzi in sosta). Altro motivo di riflessione e' l'analisi della rotonda posta alla fine del tunnel verso Caramagna : la precedenza a sinistra per chi transita nella rotonda e l'attenzione posta verso destra per chi si immette dalla strada adiacente allo stabilimento ex Novaplast sara' motivo di fermata dei mezzi in uscita dal tunnel. La ripresa della marcia dei mezzi presuppone maggior potenza al motore e di conseguenza maggior inquinamento dei gas di scarico e notevole incremento di rumore. L'uscita dal tunnel dalla parte opposta (dopo quasi 300 mt di strada senza intersezioni vedra' velocita' di percorrenza superiori al consentito , che creeranno pericoli di incidenti e investimenti di pedoni nell'incrocio con via Conceria e piazza IV Novembre. I gas di scarico dei mezzi in uscita saranno convogliati tra le case di Viale Regina e andranno ad aumentare l'inquinamento verso la scuola materna " Salvo D'acquisto ". I rumori dei veicoli in uscita avranno un notevole effetto sulle case esistenti nei lati del tunnel distanti solo pochi metri dalla carreggiata (3 mt circa). Altra considerazione sulle falde acquifere : e' risaputo che le falde prossime al terreno e la presenza di canali con abbondanti piogge e temporali porteranno alla chiusura del sottopasso in caso di allagamenti , onde evitare pericoli in caso di attraversamento. La sostenibilita' di un sottopasso con tale altezza per il transito dei mezzi di soccorso (affermazione di alcuni amministratori del comune) non ha motivo di essere in quanto il centro di Racconigi si raggiunge comodamente dalle tangenziali.

ANALISI SULLA VIABILITA' FUTURA: Le problematiche sull'area di via Caramagna , esclusa la fermata in proximita' della rotonda e considerando le osservazioni gia ' descritte , sono alquanto limitate. Le perplessita' sono tutte nell'area di viale Regina Elena , via Conceria e piazza IV Novembre. La realizzazione del sottopasso crea da subito problemi di accesso alla scuola materna. Non sara' possibile fermarsi o sostare nella strada a senso unico ,

parallela al sottopasso , in quanto la larghezza di soli 3 mt non permette il transito nel caso di auto ferme per scaricare i bambini. L'accesso alla strada , a senso unico , sara' possibile solo da piazza Mazzini e pertanto la svolta a sinistra in orari di entrata crea code e ingorghi. Si dovra' parcheggiare nel piazzale del supermercati " LIDL " e raggiungere a piedi la scuola. Non si potra' parcheggiare in via Girivotto , strada a doppio senso , salvo bloccare il traffico. In via Girivotto pero' dovranno transitare i Camion diretti ai " Magazzini Generali " . Unico accesso. Ipotizzando i camion in arrivo da Caramagna , qualora si realizzi il sottopasso con accesso ai mezzi oltre 75 q.li , gli stessi dovranno in uscita dal tunnel svoltare a sinistra nell'incrocio con via Conceria , manovra pericolosa (svolta molto stretta con strisciamento degli assi del semirimorchio che creano dissesto sul manto stradale) , proseguire costeggiando i giardini di piazza IV Novembre e ancora svoltare a sinistra in via Principessa di Piemonte per poi proseguire in piazza Mazzini e via Girivotto. In arrivo da Carmagnola dopo aver imboccato viale Regina Elena si svolta a destra , dopo incrocio con via Conceria , in viale della Stazione e Per poi proseguire in piazza Mazzini e in via Girivotto. Maggiori problemi in uscita dai Magazzini Generali. Dopo aver transitato in via Girivotto e Piazza Mazzini si svolta a destra in via Principessa di Piemonte. Non e' possibile transitare in via Divisione Cuneense in quanto non ci sono vie di uscita. Vale lo stesso discorso per i mezzi che transitano in via Principessa di Piemonte . Risulta impossibile transitare in piazza IV Novembre se non si affrontano svolte in contromano con sterzate strette e danni al manto stradale. Si deve tener presente che la viabilita' ha riduzioni di orario per ingresso e uscita dalla scuola elementare. E opportuno considerare che , nel contesto dell'area , attraversare l'incrocio di via Conceria sara di grande criticita'. Le problematiche sopracitate sono le stesse che troveranno i camion che riforniscono il supermercato " LIDL " .

EVENTUALI SOLUZIONI: SOPRAPASSO , con divieto di transito oltre 75 q.li , con partenza dal piazzale interno della RFT adiacente al supermercato " LIDL " e arrivo nel campo a fianco di via Dei Sospiri. Cantiere che si realizza in tutta sicurezza senza limitare la viabilita' nel periodo di costruzione. Dovra' essere costruita una rotonda in prossimita' della partenza del soprapasso che avra' interesse su piazza Mazzini , via Principessa di Piemonte e via divisione Cuneense. Adeguamento sottopasso esistente , attualmente utilizzato per accesso ai binari , raccordando piazza Mazzini e il piazzale progettato tra via

Beato Murialdo , via Ricavassa e via Caramagna. Il piazzale per soste , parcheggi e servizi ferroviari (STAZIONE) sara' utilizzato dagli utenti in arrivo da zone verso Caramagna e dagli abitanti stessi dei paesi confinanti ad est. E' possibile una forte riduzione dei costi di realizzazione senza modificare la viabilita'. I sensi di marcia in via Girivotto e Viale Regina Elena non saranno modificati , salvo creare una circolazione a senso unico tra viale della Stazione , piazza Mazzini e viale Regina Elena fino alla intersezione con viale della Stazione stessa. Sara' necessario intervenire sulla strada della Tagliata o raccordare la discesa del soprapasso con la rotonda stessa sulla circonvallazione esistente.

IL DIVIETO DI TRANSITO IN CITTA' AI MEZZI AGRICOLI E AI VEICOLI DA TRASPORTO OLTRE I 75 Q.LI COSTITUIRA' LA SOLUZIONE AI PROBLEMI SOPRACITATI. NON CI SONO LIMITAZIONI PER RAGGIUNGERE ZONE O INSEDIAMENTI DI LAVORO. PER I TRANSITI EST – OVEST SI DOVRANNO UTILIZZARE LE BRETELLE ESISTENTI. I BENEFICI PER POCHI NON DEVONO ESSERE SCARICATI SU UNA GRAN PARTE DEI RESIDENTI IN RACCONIGI.

Nel ringraziare per l'attenzione porgo distinti saluti.

Reynaudo Luigi

Via Giovanni XXIII , 1

12035 Racconigi – Cn

luigi@reynaudo.it

335.6174085

Racconigi 01.06.2021

X V.I.A.

Spettabile Ufficio,

desideriamo far giungere le nostre osservazioni circa il sottopasso ferroviario di Via Caramagna-Corso Regina Margherita in Racconigi.

Contrariamente a quanto affermato a p. 10 del "Progetto definitivo" elaborato da Rete Ferroviaria Italiana che presenta un quadro idilliaco della situazione idrica, esattamente nella zona di costruzione del sottopasso, convergono vari corsi d'acqua, tra cui il fosso di corso Regina Elena, coperto in occasione della visita dello zar Nicola II, quando venne risistemato il corso stesso (1909).

Ciò consiglierebbe la costruzione di un sottopasso di minor profondità (ora è previsto di un'altezza di 5 metri, che se si aggiungono i rinforzi superiori necessari al transito dei treni, portano il manufatto ad una profondità di circa 9 metri), più sicuro nel caso non infrequente di piogge insistenti ed abbondanti, fra cui le ormai tristemente famose bombe d'acqua. Esso dovrebbe permettere il passaggio, oltre che alle auto e ai furgoncini, anche alle autoambulanze e ai camion dei pompieri, impedendo assolutamente la possibilità di transito degli autoarticolati, in una zona che interessa tra l'altro i giardini pubblici e la Scuola elementare.

Se il manufatto, così imponente, con una strada e marciapiedi di circa 19 metri complessivi di larghezza, creano problemi non irrilevanti su via Caramagna, ne crea di gravissimi in Corso regina Margherita, dove si trova la Scuola materna della nostra città, una villa di pregio, condomini e un negozio di panetteria molto frequentato. Essi vengono privati di ogni parcheggio, colla nuova opera che aderisce agli edifici o ai muri di cinta, alterando completamente la fisionomia di un viale che era abitualmente percorso dai reali per raggiungere il Castello quando giungevano a Racconigi.

Invece di questa sorta di autostrada urbana, che tanti problemi creerebbe nella zona, non esclusi quelli di circolazione, si consiglia quindi un manufatto meno impattante e in caso di impossibilità, l'ipotesi a cui avevano pensato precedenti amministrazioni racconigesi di un sovrappasso a Nord, a circa 300 metri dall'attuale passaggio a livello in zona Silos, che permetterebbe tra l'altro un più agevole accesso alla Statale 28, problematico per il Corso Regina Margherita; oppure, come alcuni suggeriscono, la costruzione di un sovrappasso immediatamente a Sud della Stazione, che potrebbe fruire di un'area non più utilizzata dalle ferrovie ad ovest, e terreni agricoli ad est, con un collegamento agevole sia verso Caramagna, sia verso la frazione della Tagliata, i cui abitanti sarebbero danneggiati dalla chiusura del passaggio a livello in zona cimitero, e dalla costruzione di un sottopasso destinato esclusivamente a pedoni e al transito del carro funebre.

Ringraziamo dell'attenzione e porgiamo cordiali saluti,

Racconigi, 4 giugno 2021

Bartolomeo Gariglio

Professore emerito di Storia contemporanea

dell'Università degli studi di Torino

Maria Teresa Chiurato Gariglio

già docente di Educazione artistica

Provincia di Cuneo



Prot.N.0036363 07/06/2021

F. 2021 09.07/000005-01

Tit. 09.07 Arrivo

14/21
VEN

Provincia di Cuneo

Prot.N.0036363 07/06/2021
F. 2021 09.07/000005-01
Tit. 09.07 Arrivo

Spettabile Ufficio,

desideriamo far giungere le nostre osservazioni circa il sottopasso ferroviario di Via Caramagna-Corso Regina Margherita in Racconigi.

Contrariamente a quanto affermato a p. 10 del "Progetto definitivo" elaborato da Rete Ferroviaria Italiana che presenta un quadro idilliaco della situazione idrica, esattamente nella zona di costruzione del sottopasso, convergono vari corsi d'acqua, tra cui il fosso di corso Regina Elena, coperto in occasione della visita dello zar Nicola II, quando venne risistemato il corso stesso (1909).

Ciò consiglierebbe la costruzione di un sottopasso di minor profondità (ora è previsto di un'altezza di 5 metri, che se si aggiungono i rinforzi superiori necessari al transito dei treni, portano il manufatto ad una profondità di circa 9 metri), più sicuro nel caso non infrequente di piogge insistenti ed abbondanti, fra cui le ormai tristemente famose bombe d'acqua. Esso dovrebbe permettere il passaggio, oltre che alle auto e ai furgoncini, anche alle autoambulanze e ai camion dei pompieri, impedendo assolutamente la possibilità di transito degli autoarticolati, in una zona che interessa tra l'altro i giardini pubblici e la Scuola elementare.

Se il manufatto, così imponente, con una strada e marciapiedi di circa 19 metri complessivi di larghezza, creano problemi non irrilevanti su via Caramagna, ne crea di gravissimi in Corso regina Margherita, dove si trova la Scuola materna della nostra città, una villa di pregio, condomini e un negozio di panetteria molto frequentato. Essi vengono privati di ogni parcheggio, colla nuova opera che aderisce agli edifici o ai muri di cinta, alterando completamente la fisionomia di un viale che era abitualmente percorso dai reali per raggiungere il Castello quando giungevano a Racconigi.

Invece di questa sorta di autostrada urbana, che tanti problemi creerebbe nella zona, non esclusi quelli di circolazione, si consiglia quindi un manufatto meno impattante e in caso di impossibilità, l'ipotesi a cui avevano pensato precedenti amministrazioni racconigesi di un sovrappasso a Nord, a circa 300 metri dall'attuale passaggio a livello in zona Silos, che permetterebbe tra l'altro un più agevole accesso alla Statale 28, problematico per il Corso Regina Margherita; oppure, come alcuni suggeriscono, la costruzione di un sovrappasso immediatamente a Sud della Stazione, che potrebbe fruire di un'area non più utilizzata dalle ferrovie ad ovest, e terreni agricoli ad est, con un collegamento agevole sia verso Caramagna, sia verso la frazione della Tagliata, i cui abitanti sarebbero danneggiati dalla chiusura del passaggio a livello in zona cimitero, e dalla costruzione di un sottopasso destinato esclusivamente a pedoni e al transito del carro funebre.

Ringraziamo dell'attenzione e porgiamo cordiali saluti

Racconigi, 4 giugno 2021

Bartolomeo Gariglio

Professore emerito di Storia contemporanea

dell'Università degli studi di Torino

Bartolomeo Gariglio

Maria Teresa Chiurato Gariglio

già docente di Educazione artistica

Maria Teresa Chiurato Gariglio

Oggetto: Sottopasso Racconigi

Mittente: Bartolomeo Gariglio <bartolo.gariglio@unito.it>

Data: 04/06/2021, 09:46

A: ufficio.via@provincia.cuneo.it

Spettabile Ufficio,

desideriamo far giungere le nostre osservazioni circa il sottopasso ferroviario di Via Caramagna-Corso Regina Margherita in Racconigi.

Contrariamente a quanto affermato a p. 10 del "Progetto definitivo" elaborato da Rete Ferroviaria Italiana che presenta un quadro idilliaco della situazione idrica, esattamente nella zona di costruzione del sottopasso, convergono vari corsi d'acqua, tra cui il fosso di corso Regina Elena, coperto in occasione della visita dello zar Nicola II, quando venne sistemato il corso stesso (1909).

Ciò consiglierebbe la costruzione di un sottopasso di minor profondità (ora è previsto di un'altezza di 5 metri, che se si aggiungono i rinforzi superiori necessari al transito dei treni, portano il manufatto ad una profondità di circa 9 metri), più sicuro nel caso non infrequente di piogge insistenti ed abbondanti, fra cui le ormai tristemente famose bombe d'acqua. Esso dovrebbe permettere il passaggio, oltre che alle auto e ai furgoncini, anche alle autoambulanze e ai camion dei pompieri, impedendo assolutamente la possibilità di transito degli autoarticolati, in una zona che interessa tra l'altro i giardini pubblici e la Scuola elementare.

Se il manufatto, così imponente, con una strada e marciapiedi di circa 19 metri complessivi di larghezza, creano problemi non irrilevanti su via Caramagna, ne crea di gravissimi in Corso Regina Margherita, dove si trova la Scuola materna della nostra città, una villa di pregio, condomini e un negozio di panetteria molto frequentato. Essi vengono privati di ogni parcheggio, colla nuova opera che aderisce agli edifici o ai muri di cinta, alterando completamente la fisionomia di un viale che era abitualmente percorso dai reali per raggiungere il Castello quando giungevano a Racconigi.

Invece di questa sorta di autostrada urbana, che tanti problemi creerebbe nella zona, non esclusi quelli di circolazione, si consiglia quindi un manufatto meno impattante e in caso di impossibilità, l'ipotesi a cui avevano pensato precedenti amministrazioni racconigesi di un sovrappasso a Nord, a circa 300 metri dall'attuale passaggio a livello in zona Silos, che permetterebbe tra l'altro un più agevole accesso alla Statale 28, problematico per il Corso Regina Margherita; oppure, come alcuni suggeriscono, la costruzione di un sovrappasso immediatamente a Sud della Stazione, che potrebbe fruire di un'area non più utilizzata dalle ferrovie ad ovest, e terreni agricoli ad est, con un collegamento agevole sia verso Caramagna, sia verso la frazione della Tagliata, i cui abitanti sarebbero danneggiati dalla chiusura del passaggio a livello in zona cimitero, e dalla costruzione di un sottopasso destinato esclusivamente a pedoni e al transito del carro funebre.

Ringraziamo dell'attenzione e porgiamo cordiali saluti,

Racconigi, 4 giugno 2021

Bartolomeo Gariglio

Professore emerito di Storia contemporanea

dell'Università degli studi di Torino

Maria Teresa Chiurato Gariglio

già docente di Educazione artistica

Alleghiamo il testo firmato

Bartolomeo Gariglio

Professore emerito di Storia contemporanea dell'Università degli studi di Torino

Presidente del Comitato scientifico della Fondazione Michele Pellegrino

Presidente del Comitato per le Edizioni Gobettiane

AVVISO DI RISERVATEZZA

Le informazioni contenute nella comunicazione che precede possono essere riservate e confidenziali e sono, comunque, destinate esclusivamente alla persona o all'ente indicata nei destinatari. Qualora Lei non fosse la persona alla quale il presente messaggio è destinato, le ricordiamo che è vietato procedere, ai sensi di legge, a qualsiasi uso, distribuzione, copiatura od azione ad essi conseguente senza l'espressa autorizzazione del mittente, il quale, in ragione del mezzo di trasmissione utilizzato, non assume alcuna responsabilità in merito alla segretezza e riservatezza delle informazioni contenute. Se ha ricevuto questo messaggio per errore La invitiamo ad eliminarlo, dandocene gentilmente comunicazione rispondendo al messaggio medesimo.

Allegati:

IMG_20210604_0001.pdf

1,3 MB

Oggetto: Osservazioni sul progetto sottopassi ferroviari

Data: Mon, 7 Jun 2021 21:13:16 +0200

Mittente: Valter Rosso <valter.rossocc@gmail.com>

A: ufficio.via@provincia.cuneo.it

CC: ufficio.protocollo@comune.racconigi.cn.it

Provincia di Cuneo



Prot.N.0036574 08/06/2021
F. 2021 09.07/000005-01
Tit. 09.07 Arrivo

Buongiorno

Leggo sul Saviglianese n. 25 del progetto di sottopassi ferroviari su cui non posso che dare una valutazione positiva.

Però in tale articolo viene anche prospettata l'idea di eliminare il passaggio a livello del Canapile.

Visto che l'articolo segnala l'ipotesi di formulare osservazioni esprimo la mia valutazione negativa su questa ipotesi.

Non discuto che l'accesso automobilistico possa essere assolto dalla rotonda sulla tangenziale. Ma il passaggio a livello è molto utile per chi come me è solito fare passeggiate, a piedi o in bici attorno a Racconigi.

Nello stesso numero leggo delle discussioni circa il progetto di pista ciclabile per Stramiano. Ottimo obiettivo.

Ma il percorso Via Priotti, Antica Strada per Cavallermaggiore, Canapile è anch'esso un ottimo percorso, ciclabile e pedonale. Mi pare illogico mortificarlo privandolo di uno sbocco apre verso vari circuiti, molto apprezzati.

L'ipotesi di indirizzare i pedoni ed i ciclisti sul cavalcavia sarebbe impraticabile, oltre che pericoloso.

Cordiali saluti

Valter Rosso

(cell 340 9533204)

Via S. Chiara 20

12035 RACCONIGI (CN)

AVVISO DI RISERVATEZZA

Le informazioni contenute nella comunicazione che precede possono essere riservate e confidenziali e sono, comunque, destinate esclusivamente alla persona o all'ente indicata nei destinatari. Qualora Lei non fosse la persona alla quale il presente messaggio è destinato, le ricordiamo che è vietato procedere, ai sensi di legge, a qualsiasi uso, distribuzione, copiatura od azione ad essi conseguente senza l'espressa autorizzazione del mittente, il quale, in ragione del mezzo di trasmissione utilizzato, non assume alcuna responsabilità in merito alla segretezza e riservatezza delle informazioni contenute. Se ha ricevuto questo messaggio per errore La invitiamo ad eliminarlo, dandocene gentilmente comunicazione rispondendo al messaggio medesimo.

AVVISO DI RISERVATEZZA



Prot.N.0039234 21/06/2021
F. 2021 09.07/000005-01
Tit. 09.07 Arrivo

14/21/ver

**ASSOCIAZIONE PER IL
RECUPERO EX-NEURO** 
per la salvaguardia del nostro territorio
e dei beni collettivi

OGGETTO : OSSERVAZIONI AL

**Progetto di opere sostitutive per la soppressione dei passaggi
a livello posti alle progressive km 24+460, 25+270, 26+705 e
27+710 della linea ferroviaria Torino – S.G. Cairo**

Sottopasso carrabile km 24+460, Sottopasso ciclopedonale km 25+270

PREMESSO CHE:

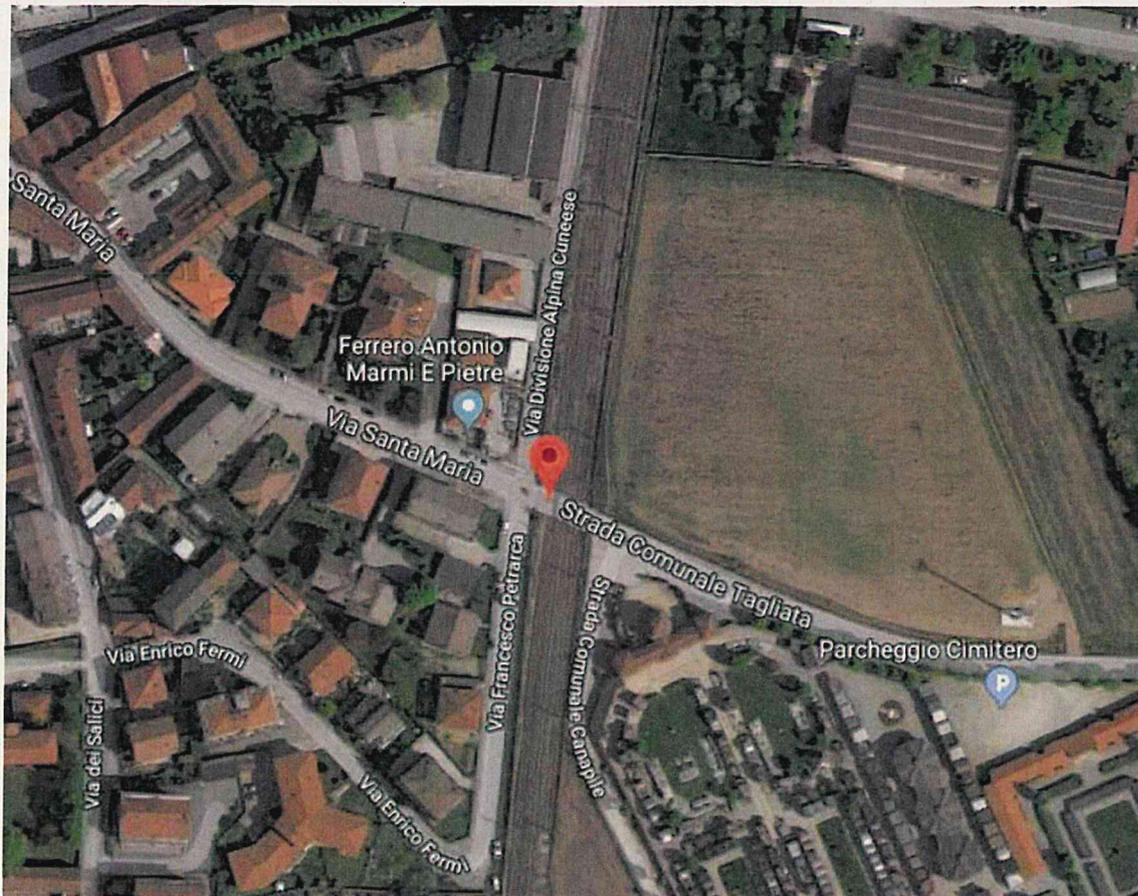
- per espressa disposizione legislativa, la soppressione dei passaggi a livello deve essere attuata mediante realizzazione di manufatti sostitutivi o deviazioni stradali (art. 12, comma 1, L. n. 17/1981; art. 1 L. 189/1983; art. 1, L. n. 354/1998), **la cui localizzazione è disposta d'intesa con le Regioni interessate e gli enti locali, nel cui territorio ricadono le opere stesse (art. 2 della Legge 354/1998);**
- ai sensi di quanto previsto dal RD n. 1447 del 9 maggio 1912, si rende necessario ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza le comunicazioni pubbliche o private rimaste interrotte, **con la conseguente consegna delle relative opere infrastrutturali di viabilità all'Ente proprietario delle strade interessate**, a eccezione delle opere d'arte ricomprese nel corpo della ferrovia;
- il Piano di soppressione dei passaggi a livello mediante la realizzazione di opere sostitutive (di seguito, il "Piano") **corrisponde pertanto ad un programma di pubblico interesse** che coinvolge direttamente RFI che, in forza di Atto di Concessione pubblica e nella sua conseguente qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, è tenuta ex lege ad assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti ferroviari;
- la realizzazione delle opere sostitutive consente infatti un incremento della funzionalità delle linee ferroviarie che si riflette, in via generale, nel miglioramento del trasporto ferroviario e del pubblico transito, nella maggiore sicurezza nella circolazione dei treni, nella diminuzione dei rischi connessi a perturbazioni del traffico ferroviario, nella riduzione dei costi per il mantenimento in perfetto stato di efficienza degli impianti dei passaggi a livello e dei relativi dispositivi di sicurezza.

AVENDO PRESO ATTO CHE :

1. Il progetto presentato interrompe il collegamento e la percorribilità carraia tra la via Santa Maria e la strada comunale per Tagliata così come espressamente dichiarato nella relazione al progetto: "L'attuale passaggio a livello al km 25+270

interessa la Via Tagliata ed è situato nei pressi del cimitero di Racconigi. Esso sarà sostituito con un sottovia ciclopedonale, mentre il passaggio carrabile verrà eliminato.”..... “La viabilità di attraversamento del P.L. al km 25+270 tra la via Santa Maria e la strada comunale Tagliata, con la realizzazione dell’opera sostitutiva, sarà chiusa.”;

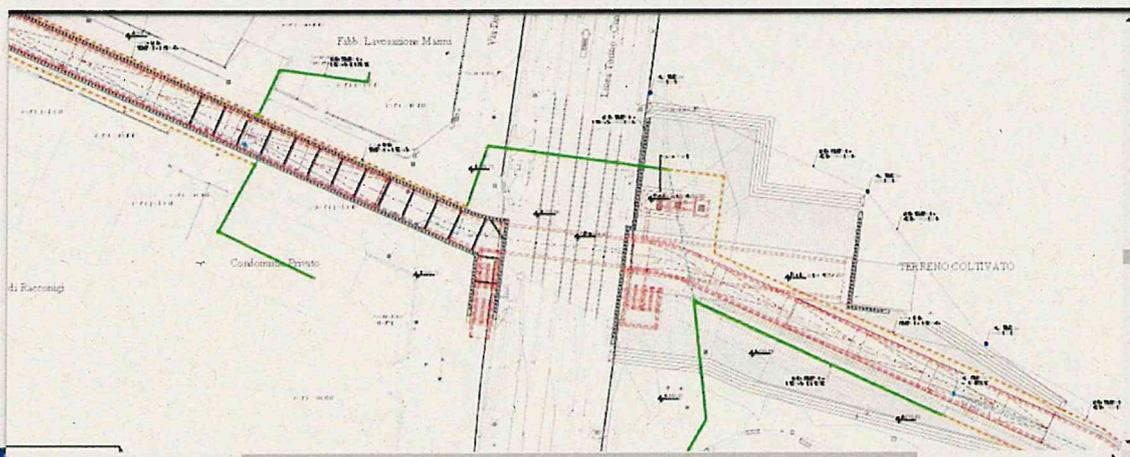
2. La scelta di cui al punto precedente è incompatibile con l’obiettivo della legge in premessa che deve “ **corrispondere pertanto ad un programma di pubblico interesse** “ cosa inesistente nel caso in cui la soppressione di un passaggio a livello riduca in modo drastico l’utilizzo delle funzioni precedenti dei collegamenti infrastrutturali di superficie;
3. La scelta di interruzione definitiva di uno dei due assi viari, radiali alla città di Racconigi, che rappresentano gli unici collegamenti con i territori ad est della città è una scelta che interferisce con la storia stessa dell’ insediamento urbano compromettendo la funzionalità (sia storica che culturale) della rete che si è creata nel tempo ed ha caratterizzato l’uso del territorio.



4. Viene disatteso il principio della norma, ai sensi di quanto previsto dagli art. 229 e 230 della legge 20 marzo 1865 n. 2248 per cui “si rende **necessario ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza le comunicazioni pubbliche o private rimaste interrotte, con la conseguente consegna delle relative opere infrastrutturali di viabilità all’Ente proprietario delle strade interessate, ad eccezione delle opere d’arte**

ricomprese nel corpo della ferrovia.”. Condizione questa non ottemperata in quanto la viabilità “riconsegnata” all’ ente comunale interessato sarà riconsegnata con una sostanziale riduzione dell’ uso e del conseguente pubblico interesse oltre che in condizioni di agibilità ciclo pedonale disagiati e pericolose per la sicurezza;

5. L’eliminazione della viabilità carraia costringe l’attuale traffico da e per il centro di Racconigi ad un allungamento del percorso compreso tra 1,5 e 2 km con un obiettivo maggiore costo di carburante per i cittadini oltre che un ovvio aumento di inquinamento ambientale;
6. Il progetto prevede un percorso ciclo pedonale di circa 128 metri in una trincea costretta tra setti in C.A. a distanza di 3,4 mt ed un cunicolo di sezione 3,47 x 3,50 mt lungo circa 30 mt. E, per di più con la presenza di un gomito di circa 30° che a chi entra preclude la visione della sua fine. Il tutto lungo una livelletta che tra rampe inclinate e piani orizzontali prevede circa 20 flessi che rendono estremamente disagiato il passaggio ciclabile e quasi inagibile, vista la lunghezza totale del percorso (circa 160 mt), il passaggio di persone disabili su sedie a rotelle;
7. Il progetto non tiene conto della sicurezza notturna per un passaggio ciclo-pedonale in una trincea ed un cunicolo lunghi 160 metri dove dall’ ingresso non vi è visibilità della fine né di chi lo sta percorrendo;
8. Il progetto è stato dimensionato, per le pendenze delle rampe in funzione della lunghezza in piano della parte sotterranea, lunghezza che tiene conto della presenza di una linea ferroviaria attiva su 3 binari mentre, nella realtà il terzo



binario è inesistente perché da anni soppresso ed è rilevabile solo all’altezza della carreggiata perché le Ferrovie non hanno ritenuto di attuare la spesa del rifacimento della carreggiata;

9. Nel progetto, per quanto ci risulta, oltre alla previsione di un sistema di pompaggio in caso di piogge (o di permeabilità dell’ opera che è immersa in una falda superficiale), non ha previsto la necessità, per la sicurezza dei cittadini, di un bacino immerso a quota più bassa con la capacità di ritenuta -in caso di black out elettrico- della quantità di acque meteoriche raccolte dai 500 mq delle superfici delle rampe durante un periodo almeno non inferiore ai 60 mn che

permettono la chiusura dell' accesso. Sempre per il caso di emergenza idrica non ci risulta che vi siano previsioni per eventuali gruppi elettrogeni di continuità;

10. Ultimo rilievo, e non secondario, è la completa mancanza di previsione di assetto delle zone compromesse dai cantieri (usiamo il plurale perché questa nota deve ritenersi valida anche per la soppressione del P.L. sulla S.P.29. La legge obbliga chi realizza le opere a predisporre un piano del traffico alternativo che permetta e garantisca l'accessibilità a tutti i passi carrai e pedonali per le zone in cui ci siano dei cantieri che interrompono la disponibilità in toto od in parte delle carreggiate. Tenendo in conto che questi due cantieri avranno un tempo di realizzazione compreso tra i 12 ed i 24 mesi, sarebbe stato indispensabile, per il rispetto dei cittadini oltre che della legge, che la loro fattibilità senza compromettere la circolazione locale, fosse garantita prima dell' inizio delle opere in questa fase di progetto.

SI FA ESPOSTO DI QUANTO SEGUE:

L'opera in oggetto è economicamente dispendiosa in rapporto ai risultati attesi che, ben lungi dall' essere di pubblico interesse, sono uno spreco visto che il mantenimento dell'attuale passaggio a livello comporta un evidente minor disagio che la sua soppressione realizzata in questo modo.



Per maggiore chiarezza riportiamo su foto zenitale l'ingombro delle rampe in trincea in blu e l'ingombro della parte tombata del cunicolo in verde.

Si nota la lunghezza enorme delle rampe pedonali anche se la loro pendenza è al limite dell' 8% previsto per legge in casi eccezionali; ovviamente una rampa solo carrabile con un limite al 18% avrebbe permesso un risparmio di lunghezza di 3 volte.

Si ritiene che un progetto realizzato senza la più elementare considerazione per chi dovrà fruirne e senza neppure aver rilevato che la lunghezza del cunicolo avrebbe potuto essere notevolmente ridotta (vedi il sottopasso sulla S.P.29) per l'inesistenza di un binario che risulta attivo solo sui vecchi rilievi delle ferrovie.

L'avviso della nostra Associazione è che l'attuazione di questa opera, così come progettata comporti un serio danno erariale.

Racconigi 17 giugno 2021

per l'Associazione

il presidente

Gualtiero Alladio



Provincia di Cuneo



Prot.N.0039349 21/06/2021
F. 2021 09.07/000005-01
Tit. 09.07 Arrivo

16/21/000

Alla Provincia di Cuneo
Settore Presidio del Territorio
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale
Corso Nizza, 21
12100 CUNEO
protocollo@provincia.cuneo.legalmail.it

Ing. Enrici Riccardo
enrici_riccardo@provincia.cuneo.it

OGGETTO: opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello posti alle progressive km 24+460, 25+270, 26+705 e 27+710 della linea ferroviaria Torino - S.G. Cairo in comune di Racconigi

Istanza di avvio della Procedura di Verifica ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. "Norme in materia ambientale" e della L. R. 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione"

Osservazioni agli studi tecnici di opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello in territorio del Comune di Racconigi. Considerazioni in ordine agli aspetti pratici e alle ricadute sul tessuto racconigese. Proposte per interventi addizionali e migliorativi al progetto definitivo presentato da RFI.

Lo studio di fattibilità tecnica e successivo progetto definitivo proposto da Rete Ferroviaria Italiana, con il supporto degli uffici Regionali, prevede la realizzazione di una sottovia veicolare a doppio senso di marcia, di un sottopasso ciclo pedonale oltre a localizzate opere di sistemazione della sede viaria di alcuni tratti di strade vicinali.

Contestualmente, sarà resa esecutiva la soppressione dei 4 passaggi a livello a raso presenti sul territorio comunale.

In sintesi, il collegamento veicolare (automobilistico) sull'asse est-ovest dell'abitato lungo strade urbane del concentrico (esclusa naturalmente l'esistente circonvallazione est, che è periferica rispetto al centro città ed è destinata al traffico esterno in

attraversamento del paese) potrà avvenire attraverso un solo varco rappresentato da via Caramagna, in luogo dei quattro attualmente in uso.

La chiusura del passaggio a livello di via Tagliata comporterà la concentrazione, su via Caramagna, di tutto il traffico veicolare in ingresso e in uscita dal paese non solo per i residenti oltre ferrovia ma anche per chi proviene da Caramagna P.te, da Sommariva del Bosco, Bra e in generale dalle aree di Roero e Langa.

Si evidenzia che la particolare conformazione dell'abitato Racconigese - stretto tra ferrovia ad est, parco Reale e torrente Maira ad ovest - ha comportato, nel tempo, uno sviluppo urbano del paese lungo l'asse nord-sud, per una lunghezza che è attualmente di circa quattro km: il tutto a fronte di una larghezza, sull'asse est ovest, di poco più di un solo km.

Vista l'atipica struttura urbana del paese (stretto e lungo) appare, pertanto, non sufficiente la realizzazione di un solo sottopasso veicolare per assolvere alle necessità di spostamento dei cittadini residenti e di chi si reca a Racconigi per lavoro. In altre parole, modificando in maniera significativa i flussi di traffico lungo le strade parallele all'asse ferroviario che taglia in due l'abitato - via Divisione Alpina Cuneense e via dei Sospiri - e che conducono ai passaggi a livello che saranno soppressi, si rischia di sbilanciare pesantemente gli equilibri urbani storicizzati, che da sempre governano il paese.

Saranno infatti penalizzati gli insediamenti a sud, prettamente residenziali, perché privati del passaggio a livello di via Tagliata e i quartieri posti a nord, con riferimento alla zona di Piazza Mazzini e corso Regina Elena, che saranno gravati di una mole di traffico sostanzialmente raddoppiata per via della soppressione del varco su via Tagliata.

Inevitabili saranno le ricadute negative anche in ordine alla qualità della vita dei residenti per via dei volumi veicolari incrementati dalle automobili in transito per raggiungere l'unico sottopasso utilizzabile.

Alla luce di queste considerazioni i sottoscritti portano all'att.ne dell'Ente provinciale le proposte per una possibile soluzione alla problematica in argomento.

TRASFORMAZIONE DEL PREVISTO SOTTOPASSO CICLO PEDONALE DI VIA TAGLIATA IN SOTTOVIA VEICOLARE A DOPPIO SENSO DI MARCIA O, IN SECONDA ISTANZA, A SENSO UNICO ALTERNATO.

Appare evidente che la soluzione di un unico sottopasso non può essere completamente condivisibile proprio perché Racconigi è una cittadina di circa 10.000 abitanti, con una particolarissima conformazione urbana - paese stretto e lungo - e che per questo, a parere degli scriventi, non può prescindere da un secondo varco veicolare.

Pertanto si propone di allargare la sede stradale del già previsto sottopasso ciclo pedonale alle dimensioni minime per consentire il transito di veicoli e non del solo "carro funebre" come attualmente ipotizzato.

In tal modo, con un incremento di spesa rispetto a quanto preventivato sicuramente accettabile a fronte dei vantaggi che ne deriverebbero, si otterrebbero molteplici benefici con il totale dissolvimento delle problematiche descritte nei paragrafi precedenti che invece sarebbero tristemente reali in caso di soppressione di tutti i passaggi a livello a fronte di un'unica sottovia veicolare.

Con un sottopasso in via Tagliata tutti gli abitanti della zona residenziale in zona sud del paese e non ultimi gli utenti dell'area artigianale posta in via dei Sospiri, oltre ferrovia ove, si badi, è localizzata anche la strategica stazione del teleriscaldamento, avrebbero salvaguardata la facoltà di accedere al paese transitando attraverso un'arteria fondamentale per l'intero paese come via Tagliata.

Con una sottovia veicolare anche i mezzi agricoli, già privati dei passaggi a livello in località Martinetto e in nucleo Canapile, avrebbero comunque una più che accettabile compensazione.

Infine si ricordi che via Tagliata è pur sempre la strada principale di accesso al cimitero comunale, posto proprio al di là del passaggio a livello.

Come comprensibile, detto cimitero è quotidianamente frequentato da molte persone e un cospicuo numero, essendo di età spesso avanzata, ha la necessità di giungervi con mezzi a motore avendo frequentemente difficoltà di deambulazione.

Sarebbe per loro di grande sollievo venire a sapere che il passaggio a livello sarà non semplicemente soppresso ma sostituito da un agevole e fruibile sottopassaggio.

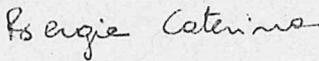
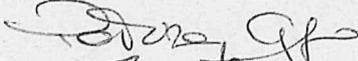
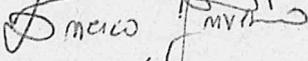
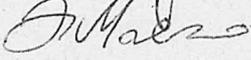
Restiamo naturalmente favorevoli alla realizzazione delle sottovie di cui ai progetti preliminare e definitivo di RFI; riteniamo, tuttavia, doverose le considerazioni sopra esposte al fine di poter avere, in futuro, una viabilità cittadina meglio distribuita, soprattutto più equilibrata e, in definitiva, più adatta alle esigenze della nostra città.

Il tutto lasciando sostanzialmente immutato il piano di investimento economico che RFI ha stabilito per la realizzazione delle opere in argomento.

Certi del benevolo accoglimento della presente, redatta con sincero spirito collaborativo, si resta disponibili per ogni ulteriore ed eventuale approfondimento in merito e si coglie l'occasione per inviare i più cordiali saluti.

Racconigi, lì 18.06.21

I consiglieri di minoranza del Comune di Racconigi

	Caterina Bergia
	Patrizia Gorgo
	Enrico Inverso
	Andrea Maero

14/21/ver



Alla Provincia di Cuneo
Settore Presidio del Territorio
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale
Corso Nizza, 21
12100 CUNEO
protocollo@provincia.cuneo.legalmail.it

Ing. Enrici Riccardo
enrici_riccardo@provincia.cuneo.it

OGGETTO: opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello posti alle progressive km 24+460, 25+270, 26+705 e 27+710 della linea ferroviaria Torino – S.G. Cairo in Comune di Racconigi

Istanza di avvio della Procedura di Verifica ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. "Norme in materia ambientale" e della L. R. 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione"

Osservazioni agli studi tecnici di opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello in territorio del Comune di Racconigi. Considerazioni in ordine agli aspetti pratici e alle ricadute sul tessuto racconigese.

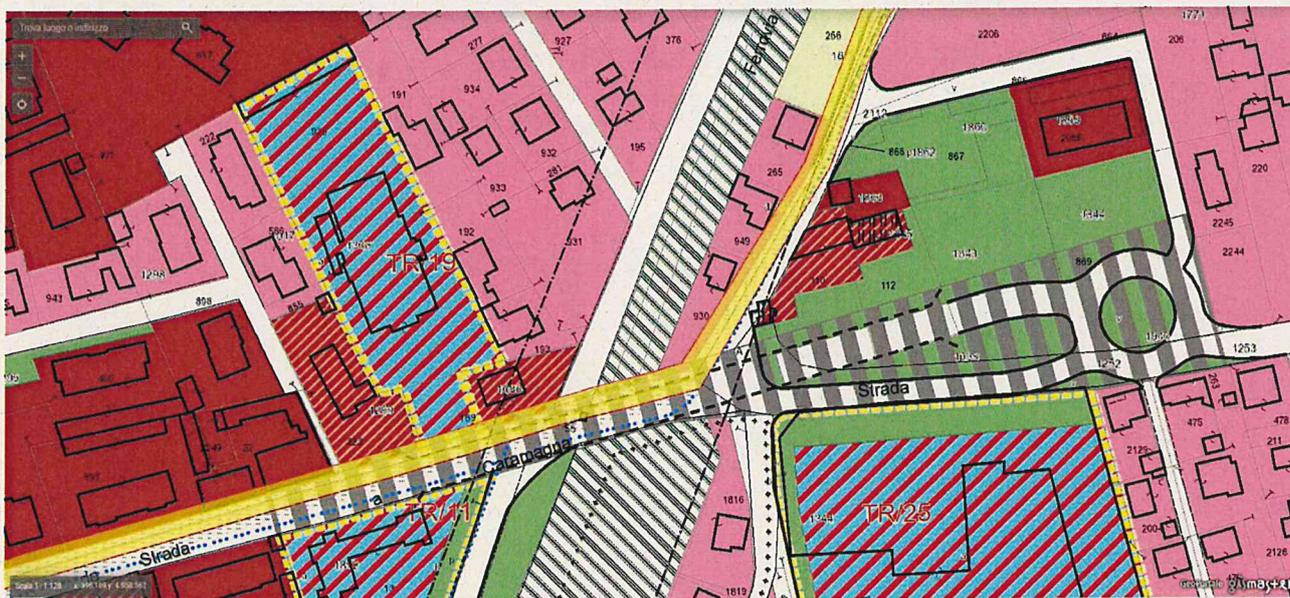
Proposte per interventi addizionali e migliorativi al progetto definitivo presentato da RFI.

Lo studio di fattibilità tecnica e successivo progetto definitivo proposto da Rete Ferroviaria Italiana, con il supporto degli uffici Regionali, prevede la realizzazione di una sottovia veicolare a doppio senso di marcia, di un sottopasso ciclo pedonale oltre a localizzate opere di sistemazione della sede viaria di alcuni tratti di strade vicinali. Contestualmente, sarà resa esecutiva la soppressione dei 4 passaggi a livello a raso presenti sul territorio comunale.

1. OSSERVAZIONE AL SOTTOPASSO DI VIA CARAMAGNA - CRITICITÀ.

L'asserita affermazione contenuta alla pag. 10 della relazione illustrativa generale al progetto definitivo non trova alcun fondamento laddove si dichiara che: *"In corrispondenza dei punti dove verranno realizzati il sottovia e il sottopasso ciclopedonale non si evidenziano interferenze né con corsi d'acqua della rete principale né con quelli della rete secondaria, pertanto, nell'ambito della realizzazione del sottovia (km 24+460) e del sottopasso ciclopedonale (km 25+266), si prevedono degli interventi minimali per il drenaggio delle acque meteoriche"*.

Al contrario, come evidenziato dalla striscia di colore giallo contenuta nell'estratto della cartografia di PRGC rappresentato in figura, lungo corso Regina Elena scorre in direzione est-nord/est un canale coperto che lambisce il corpo d'opera in progetto della sottovia (km 24+460).



La presenza del canale è cosa ben nota ai residenti ed è universalmente indicata in cartografia.

Dal punto di vista normativo si richiamano pertanto i contenuti dell'art. 52 - Fasce di rispetto di torrenti e canali e loro utilizzazione e sistemazione, vincolo idrogeologico - e art. 60 - Classi di pericolosità e prescrizioni - delle Nda del vigente PRGC e delle norme di settore nazionali e regionali ad essi collegati.

Altra considerazione è rivolta allo stato delle falde acquifere laddove esse sono, sorprendentemente, collocate, dallo studio di RFI, alla profondità 4.50 mt.

Tale misura appare piuttosto ottimistica poiché è risaputo che, in quella zona del paese, la quota della falda è in realtà moderatamente superficiale e la presenza di canali in presenza di piogge e temporali comportano, molto spesso, l'allagamento dei piani cantinati degli stabili situati nei dintorni.

Per quanto concerne i caratteri del corpo idrico, le misurazioni piezometriche presenti in letteratura (VIGNA *et alii*, 2000; LUCCHESI, 2001) hanno accertato la presenza di una falda freatica la cui soggiacenza è di norma compresa, in corrispondenza dell'area in esame, tra 1 e 3 mt.

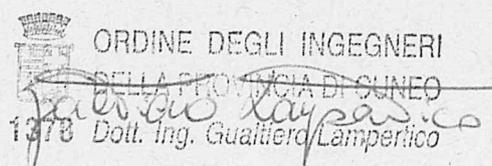
Per questo, a parere dello scrivente, è necessario valutare scenari prudentemente più pessimistici (o forse semplicemente più realistici) in punto rischio concreto di chiusura del sottopasso per causa di allagamenti.

Questo per scongiurare pericoli in relazione alla salvaguardia della vita degli utenti in caso di tentativi di attraversamento effettuati quando la sede stradale fosse, in effetti e come purtroppo probabile, completamente invasa dall'acqua meteorica.

Certo del benevolo accoglimento della presente, redatta con sincero spirito collaborativo, si resta disponibili per ogni ulteriore ed eventuale approfondimento in merito e si coglie l'occasione per inviare i più cordiali saluti.

Racconigi, li 18.06.21

Ing. Gualtiero Lampertico





Spett.le Provincia di Cuneo
Corso Nizza, 21
12100 Cuneo

OGGETTO: Osservazioni in merito all'esproprio per la realizzazione del progetto di opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello posti alle progressive km 24+460, 25+270, 26+705 e 27+710 della linea ferroviaria Torino - S.G. Cairo

I sottoscritti:

- Grasso Daniela, nata a Torino il 01/08/1967, C.F. GRD DNL 67M41 L219E, residente a Torino (TO), in Via Valeggio n.30, proprietaria per 5/6;
- Grasso Vincenzo, nato a Campi Salentina (LE) il 15/11/1929, C.F. GRS VCN 29S15 B506W, residente a Torino (TO), in Via Cassini n.44, proprietario per 1/6

del terreno distinto a Catasto al Foglio 26 particella 869 del Comune di Racconigi, facendo seguito all'elenco dei beni da espropriare per la realizzazione delle opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello

FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

Vista la bozza del piano di esproprio riportati nella tavola n E007 (Piano particellare d'esproprio), il quale prevede una espropriazione nei nostri confronti di una superficie pari a mq 1860,00, al valore di esproprio pari ad € 1,50 con la seguente si richiede che tali valori vengano rivisti secondo quanto previsto dal Testo Unico sulle espropriazioni per pubblica utilità D.P.R., testo coordinato 08/06/2001 n. 327, pubblicato in G.U. del 16/08/2001 e s.m.i, per le aree non edificabili.

Infatti, "per quanto concerne l'indennizzo di esproprio corrispondente al valore agricolo dell'area non edificabile, tenendo conto delle colture effettivamente praticate sul fondo" il valore dell'indennità deve essere pari al valore di mercato dell'area soggetta ad esproprio, oltre all'eventuale indennità aggiuntiva da calcolare mediante il criterio dei VAM.

Certi nell'accoglimento della presente, restiamo a disposizione per eventuali chiarimenti.

Torino, li 19/06/2021.

Daniela Grasso

Vincenzo Grasso

14/21/ver

Oggetto: Sottopassi corso Regina Elena e via Tagliata Racconigi

Mittente: Giovanna Ferrero <ferrero.giovanna51@gmail.com>

Data: 19/06/2021, 14:43

A: ufficio.via@provincia.cuneo.it

Provincia di Cuneo



Prot.N.0040329 25/06/2021
F. 2021 09.07/000005-01
Tit. 09.07 Arrivo

Parere negativo , x sottopasso via Tagliata , causa incremento traffico già pesante in Corso Regina Elena , in zona abitata , con giardini ,asili e scuole elementari. Anni fa si richiedevail sottopasso in via Tagliata x lo scorrimento delle auto , non limitato come proposto.

AVVISO DI RISERVATEZZA

Le informazioni contenute nella comunicazione che precede possono essere riservate e confidenziali e sono, comunque, destinate esclusivamente alla persona o all'ente indicata nei destinatari. Qualora Lei non fosse la persona alla quale il presente messaggio è destinato, le ricordiamo che è vietato procedere, ai sensi di legge, a qualsiasi uso, distribuzione, copiatura od azione ad essi conseguente senza l'espressa autorizzazione del mittente, il quale, in ragione del mezzo di trasmissione utilizzato, non assume alcuna responsabilità in merito alla segretezza e riservatezza delle informazioni contenute. Se ha ricevuto questo messaggio per errore La invitiamo ad eliminarlo, dandocene gentilmente comunicazione rispondendo al messaggio medesimo.

14/21/2021

Mittente: Mari Fer <ananase.mf@gmail.com>**Data:** 19/06/2021, 21:47**A:** ufficio.via@provincia.cuneo.it

Provincia di Cuneo



Prot.N.0041285 01/07/2021

F. 2021 09.07/000005-01

Tit. 09.07 Arrivo

Sottopasso corso Regina Elena Racconigi non so se questo progetto porterà dei benefici penso che il problema sia il sottopasso del cimitero con un passaggio funebre e persone a piedi che ritengo alquanto insensato perché il discreto passaggio di mezzi che smaltisce quella strada verrebbe a confluire in corso Regina Elena appesantendo il traffico che già abbiamo le bretelle ben distribuite non vengono usate purtroppo da noi passano ancora i tir, se questo dovesse verificarsi porterà sicuramente un aumento di inquinamento nell'aria a discapito della salute dei residenti ci sarebbe anche un incremento di inquinamento acustico dovuti ai dossi ubicati vicino alle abitazioni che non hanno nessuna finzione per come sono fatti fanno solo rumore tenete conto che nelle vicinanze ci sono un asilo scuola elementare e giardini pubblici sempre affollati di bambini concludendo sicuramente bisogna rivedere il sottopasso del cimitero così non può funzionare grazie cordiali saluti

AVVISO DI RISERVATEZZA

Le informazioni contenute nella comunicazione che precede possono essere riservate e confidenziali e sono, comunque, destinate esclusivamente alla persona o all'ente indicata nei destinatari. Qualora Lei non fosse la persona alla quale il presente messaggio è destinato, le ricordiamo che è vietato procedere, ai sensi di legge, a qualsiasi uso, distribuzione, copiatura od azione ad essi conseguente senza l'espressa autorizzazione del mittente, il quale, in ragione del mezzo di trasmissione utilizzato, non assume alcuna responsabilità in merito alla segretezza e riservatezza delle informazioni contenute. Se ha ricevuto questo messaggio per errore La invitiamo ad eliminarlo, dandocene gentilmente comunicazione rispondendo al messaggio medesimo.

Mittente: Mari Fer <ananase.mf@gmail.com>

Data: 21/06/2021, 10:03

A: ufficio.via@provincia.cuneo.it

Sottopasso corso Regina Elena Racconigi non so se questo progetto porterà dei benefici penso che il problema sia il sottopasso del cimitero con un passaggio funebre e persone che reputo insensato perché il discreto passaggio di mezzi che smaltisce quella strada verrebbe a confluire in corsa Regina Elena appesantendo il traffico che già abbiamo, le bretelle ben distribuite non vengono usate come si dovrebbe purtroppo da noi passano ancora i tir se questo dovesse verificarsi porterebbe un aumento di inquinamento sia nell'aria che acustico quest'ultimo dovuto ai dossi ubicati alle abitazioni che per come sono fatti non hanno nessuna finzione creando solo rumore e disagi ai residenti tenete presente che in questa zona ci sono un asilo, una scuola, e dei giardini frequentati da molti bambini un ulteriore carico di traffico sarebbe pericoloso per tutti concludendo se il sottopasso del cimitero permettesse un normale passaggio di automezzi andrebbe bene altrimenti non vedo l'utilità spero sappiate valutare bene questo progetto che una volta realizzato non si può cambiare e se crea problemi rimangono con lui
distinti saluti

AVVISO DI RISERVATEZZA

Le informazioni contenute nella comunicazione che precede possono essere riservate e confidenziali e sono, comunque, destinate esclusivamente alla persona o all'ente indicata nei destinatari. Qualora Lei non fosse la persona alla quale il presente messaggio è destinato, le ricordiamo che è vietato procedere, ai sensi di legge, a qualsiasi uso, distribuzione, copiatura od azione ad essi conseguente senza l'espressa autorizzazione del mittente, il quale, in ragione del mezzo di trasmissione utilizzato, non assume alcuna responsabilità in merito alla segretezza e riservatezza delle informazioni contenute. Se ha ricevuto questo messaggio per errore La invitiamo ad eliminarlo, dandocene gentilmente comunicazione rispondendo al messaggio medesimo.
