

Spett.le  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, n.44  
00147 ROMA



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

E.prot DVA – 2014 – 0000677 del 13/01/2014

e p.c.

Regione Emilia Romagna  
Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale,  
Viale della Fiera n.8  
40127 Bologna

Società Autostrada Regionale Cispadana S.p.a  
Via dell'Arcoveggio n.49/5  
40129 Bologna



**Oggetto: Invio Osservazioni - "AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA. DAL CASELLO DI REGGIOLO- ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13". Elaborati integrativi al PROGETTO DEFINITIVO: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE, SINTESI DELLO S.I.A. IN LINGUAGGIO NON TECNICO maggio 2012 . Come indicato da Avviso al pubblico pubblicato sul Corriere della Sera, 13 novembre 2013, pag. 32.**

**OSSERVAZIONI sui contenuti dello studio di impatto ambientale in relazione al tratto D, alternativa C, proposta all'interno del territorio comunale di Sant'Agostino (Fe)**

---

**Mittente: Stefania Agarossi, Via Chiesa 22, 44047 San Carlo (Fe),  
C.F. GRSSFN69R66D548Y**

---

#### **Osservazione 1**

**Soggetti a cui compete la manutenzione degli interventi mitigativi e/o compensativi**  
In relazione al documento U.prot CTVA – 2013 – 00002050 del 10.06/2013 , oggetto" ID\_VIP 2069 – Istruttoria VIA – Autostrada Regionale Cispadana – Proponente: ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. Richiesta Integrazioni" - e presa visione degli elaborati integrativi presentati da ARC, - si rileva come ARC non abbia presentato materiale integrativo atto a specificare, come richiesto al punti 1.4 " quali siano i soggetti a cui compete la manutenzione degli interventi mitigativi e/o compensativi".

Si richiede pertanto che venga chiarito questo punto in quanto essenziale e fondamentale per l'operatività e l'efficacia stessa degli interventi compensativi e mitigativi proposti.

Chi sono soggetti a cui compete la manutenzione degli interventi mitigativi e/o compensativi?

#### osservazione 4

Per cui non sussistono più i motivi per i quali non sia possibile spostare il sedime del tracciato DC, quanto più possibile a nord, sul limitare della proprietà Luderghani, al fine di limitare appunto quanto più possibile la frammentazione dei terreni agricoli, e pure la consumazione dei terreni agricoli. Facendo passare infatti il sedime dell'autostrada sull'ex area del Complesso Luneda, sarà possibile sia allontanare il tracciato dall'unità abitativa di via Chiesa 22, sia risparmiare terreno agricolo fertile e produttivo sia limitare al massimo la frammentazione dei terreni agricoli della proprietà Luderghani che così non rimarranno separati dal passaggio dell'autostrada.

#### osservazione 3

In relazione al documento U\_prot CTV A - 2013 - 00002050 del 10.06/2013, oggetto "ID\_VIP 2069 - Istruttoria VIA - Autostrada Regionale Cispadana - Proponente: ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. Richiesta Integrazioni" - si rileva come al punto 4.41 si richiede la possibilità di "migliorare al massimo" diverse performance, tra cui quella di "limitare al massimo la frammentazione dei terreni agricoli, prevedendo in tracciato il più possibile rispettoso della loro attuale giacitura".

#### osservazione 2

Se infatti si dovesse riscontrare la mancata copertura finanziaria e la non disponibilità di risorse economiche certe e documentabili necessari per tale manutenzione ai soggetti competenti per tale azione, verrebbe meno la mitigazione dell'impatto ambientale nelle forme descritte e ipotizzate da ARC, rendendo di fatto nulla la mitigazione ambientale stessa e quindi nullo il valore del presente progetto esecutivo.

#### osservazione 1

A questo proposito si chiede che venga esplicitato come tutto ciò non comporti incidenze negative, né per la fase di cantiere che di esercizio, tali da condizionare anche parzialmente entrambi i siti Natura 2000 (altro sito in zona è infatti il SIC IT 4060009 SIC Bosco di Sant'Agostino o Panfilia), nei relativi aspetti di tutela e conservazione paesaggistica, vegetazionale e faunistica, come richiesto dalla normativa europea in essere, dal PSR in vigore e dalla normativa regionale e provinciale per quanto riguarda le aree SIC.

#### osservazione 0

A questo proposito si vedano le disposizioni di legge Deliberazione G.R. n. 1224 del 28 luglio 2008 "Misure di conservazione per la gestione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS)" (B.U.R. n. 138 del 7.8.08) e ssg.

#### osservazione 2

In relazione al documento U\_prot CTV A - 2013 - 00002050 del 10.06/2013, oggetto "ID\_VIP 2069 - Istruttoria VIA - Autostrada Regionale Cispadana - Proponente: ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. Richiesta Integrazioni" - si rileva come al punto 3.5 sia stato richiesto "di rivedere l'organizzazione dei cantieri fissi e della relativa viabilità, escludendo l'interessamento di aree appartenenti alla Rete Natura 2000".

#### osservazione 1

E si rileva come invece, nel caso della viabilità di cantiere afferente al Comune di Sant'Agostino ( Cfr. file QPRG\_3\_3\_1\_2\_Planimetrie\_fluxi\_di\_cantiere\_F1-2dltre) venga utilizzata come strada di Cantiere la via del Cavo Napoleonico adiacente al Cavo Napoleonico parte integrante dell'area IT4060016 - SIC-ZPS - Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico, in zona San Carlo (Fe).

### **Sull'impatto ambientale del tracciato DC rispetto agli altri**

Nel documento ALLEGATO GEN1.12.1, capitolo 2.4, pag. 13 essg. ARC continua a sostenere che il tracciato migliore sia il DC, motivando che risulta essere a suo avviso il tracciato ambientalmente meno impattante.

Mentre la valutazione effettuata dalla studio Golder Associates srl per conto del Comune di Sant'Agostino (Fe), pur utilizzando lo stesso metodo di valutazione ( metodo Bresso), utilizzato dalla SIA, giunge a conclusioni diverse, definendo il tracciato migliore l'alternativa Dd.

Per questo motivo con la presente si richiede, ai fini della protezione degli abitanti di San Carlo, che il gruppo istruttore incaricato proceda quanto prima ad una una verifica puntuale, da parte di terzi, su quale delle due sia la valutazione corretta.

In secondo luogo, con la presente si richiede alla presente commissione che si richeda a ARC la valutazione relativa anche all'impatto dell'interferenza con i centri residenziali abitati di San Carlo e Mirabello nei confronti di tutte e 4 le alternative proposte.

Uno infatti dei motivi per i quali ARC propone come migliore il tracciato DC rispetto all'alternativa DD è che quest'ultima interferisce direttamente con l'oasi di protezione della fauna " la Boscona", tagliandola da nord a sud in due parti, per lo sviluppo complessivo di circa 1,5 km. Al contrario, l'alternativa Dc non interferisce con l'area protetta, passando a circa 500 metri dal suo limite meridionale.

Si rimarca tuttavia che il tracciato Dc interferisce pesantemente con il centro residenziale di San Carlo e la sua vivibilità, inchiudendolo in un recinto d'asfalto delimitato a sud dal tracciato DA della Cispadana già costruito da anni - e non si capisce perché non più riutilizzabile al fine di imitare al massimo la consumazione di terreni agricoli fertili e produttivi - e a nord dal tracciato Dc medesimo.

Mentre invece il tracciato Dd, come espressamente ricordato nel documento Gen.1.1.2.1, pag. 13 " attraversa un contesto territoriale scarsamente antropizzato con presenza di pochi ricettori residenziali"

Si chiede dunque gentilmente di verificare su riscontri oggettivi quale l'interferenza ritenuta di minore importanza: il centro residenziale di San Carlo e quindi la qualità della vita futura dei suoi oltre 1000 abitanti a ridosso del sedime Dc o il "contesto territoriale scarsamente antropizzato con presenza di scarsi ricettori residenziali" attraversato dall'alternativa Dd?

In terzo luogo, sempre in considerazione dell'estensione, posizione e reale estensione dei centri residenziali di San Carlo e Mirabello si chiede di argomentare, mappa topografica alla mano e densità abitativa rilevata, come sia possibile che l'alternativa Dc risulti in posizione baricentrica rispetto all'edificato dei due centri residenziali abitati. di San Carlo e Mirabello.

### **Osservazione 5**

#### **Sulla documentazione fotografica presentata per illustrare il contesto paesaggistico dei tratti Da,Db,Dc,Dd.**

Presa visione della documentazione dofotografica si riscontra come nell'analisi "Analisi del contesto paesaggistico dei tratti Da,Db, Dc e Dd" inserito all'interno del materiale integrativo Allegato QUAMB 4.7.2.1 si riscontra come non venga correttamente e completamente illustrata fotograficamente la situazione paesaggistica esistente. Manca infatti del tutto, nel caso del tracciato Dc, la visuale sull'esistente e adiacente centro abitato e residenziale di San Carlo, Oratoerio ghisilieri e Complesso di Villa Ludergnani.

Chiedo pertanto che tale documentazione fotografica venga completata, in maniera da poter valutare correttamente l'impatto ambientale e antropico delle diverse alternative.

Distinti saluti  
Stefania Agarossi

## DGpostacertificata

---

**Da:** stefania.agarossi@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** domenica 12 gennaio 2014 23:57  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Autostrada Regionale Cispadana - Osservazioni  
**Allegati:** OSSERVAZIONI INTEGRAZIONI ARC 12 01 2014.doc

Gentilissimi,

con la presente si inviano in allegato le osservazioni alla documentazione integrativa nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale dell'autostrada regionale cispadana.

distinti saluti  
Stefania Agarossi