



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

ALESSANDRO MARIA DI STEFANO

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2014. 0083690

del 26/03/2014


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2014 - 0009722 del 04/04/2014



**Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare**
D.G. per le valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
0017 Roma (RM)

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
D.G. per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e le arti contemporanee.
Via San Michele, 22
00153 Roma (RM)

ARC Autostrada Regionale Cispadana
arc-spa@legalmail.it

Provincia di Parma
protocollo@postacert.provincia.parma.it

Provincia di Modena
provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

Provincia di Reggio Emilia
provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

Provincia di Ferrara
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

Comune di Parma
comunedi-parma@postemailcertificata.it

Comune di San Polo di Torrile
protocollo@postacert.torrile.pr.it

Comune di Sorbolo
protocollo@postacert.comune.sorbolo.pr.it

Comune di Mezzani
protocollo@postacert.comune.mezzani.pr.it

Viale della Fiera, 8
40127 Bologna

tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Comune di Luzzara

segreteria@comune.luzzara.re.legalmail.it

Comune di Brescello

comune.brescello@postecert.it

Comune di Reggiolo

comunereggiolo@postecert.it

Comune di Rolo

rolo@cert.provincia.re.it

Comune di Novi di Modena

comune.novidimodena@cert.comune.novi.mo.it

Comune di Concordia sulla Secchia

comuneconcordia@cert.comune.concordia.mo.it

Comune di San Possidonio

comunesanpossidonio@cert.comune.sanpossidonio.mo.it

Comune di Mirandola

comune.mirandola@cert.comune.mirandola.mo.it

Comune di Medolla

comunemedolla@cert.comune.medolla.mo.it

Comune di San Felice sul Panaro

comunesanfelice@cert.comunesanfelice.net

Comune di Finale Emilia

comunefinale@cert.comune.finale-emilia.mo.it

Comune di Bondeno

comune.bondeno@cert.comune.bondeno.fe.it

Comune di Cento

comune.cento@cert.comune.cento.fe.it

Comune di Sant'Agostino

comune.santagostino@cert.comune.santagostino.fe.it

Comune di Poggio Renatico

comune.poggiorenatico@cert.comune.poggiorenatico.fe.it

Comune di Ferrara

comune.ferrara@cert.comune.fe.it

OGGETTO: Parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (MO) sulla A22 con la barriera di Ferrara sud sull'A13 (FE) (art. 25, comma 2, D.lgs 152/06) Trasmissione delibera

In allegato si trasmette copia della delibera di Giunta Regionale N. 300/2014 del 10 marzo 2014, contenente la decisione in merito alla procedura in oggetto.

Distinti saluti

Arch. Alessandro Maria Di Stefano
(lettera firmata digitalmente)



GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno lunedì 10 del mese di marzo
dell' anno 2014 si è riunita nella residenza di via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Saliera Simonetta	Vicepresidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Bortolazzi Donatella	Assessore
4) Gazzolo Paola	Assessore
5) Lusenti Carlo	Assessore
6) Marzocchi Teresa	Assessore
7) Melucci Maurizio	Assessore
8) Mezzetti Massimo	Assessore
9) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
10) Peri Alfredo	Assessore
11) Rabboni Tiberio	Assessore

Presiede la Vicepresidente Saliera Simonetta
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore Muzzarelli Gian Carlo

Oggetto: PARERE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA CHE COLLEGERÀ IL CASELLO REGGIOLO ROLO (MO) SULLA A22 CON LA BARRIERA DI FERRARA SUD SULL'A13 (FE) (ART. 25, COMMA 2, D.LGS 152/06)

Cod.documento GPG/2014/361

Num. Reg. Proposta: GPG/2014/361

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 1.1 il proponente ARC Autostrada Regionale Cispadana SpA, ha richiesto, con nota PG/GP/tig/rl/1080/2012 del 1 ottobre, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la valutazione dell'impatto ambientale del progetto della autostrada regionale cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (MO) sulla A22 con la barriera di Ferrara Sud sull'A13 (FE);
- 1.2 contestualmente il proponente ARC Autostrada Regionale Cispadana SpA, ha depositato, ai sensi dell'art. 23, comma 3 del D.Lgs 152/06, presso questa Regione (che l'ha acquisita al prot. n. 232031 in data 3 ottobre 2012) la documentazione relativa al progetto definitivo dell'opera e allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) della Autostrada regionale Cispadana;
- 1.3 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota 24730 del 15 ottobre 2012, acquisita al protocollo della Regione Emilia Romagna n. 247017 del 22 ottobre 2012, ha informato sull'esito positivo della verifica di completezza degli elaborati presentati dal proponente ARC SpA;
- 1.4 con avviso, pubblicato il giorno 10 ottobre 2012 sul quotidiano "Il Corriere della Sera" e sul quotidiano "Il Resto del Carlino", è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito del S.I.A. e del relativo progetto in oggetto;
- 1.5 il progetto di Autostrada regionale Cispadana interessa il territorio dei comuni di Parma, Torrile, Sorbolo e Mezzani nella provincia di Parma; Luzzara, Brescello, Reggiolo e Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Bondeno, Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara;
- 1.6 il progetto della nuova autostrada regionale Cispadana si sviluppa per circa km 67,7 con inizio nel comune di Reggiolo (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termine nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di

Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna - Padova" e di raccordo con la superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi";

- 1.7 lo Studio d'Impatto Ambientale (SIA) è stato redatto da arch. Sergio Beccarelli della Società POLICREO, con sede legale a Parma in via Bondi, 14 A;

2 DATO ATTO CHE:

- 2.1 il SIA, è stato predisposto secondo le indicazioni di cui all'Allegato VII e in base agli esiti della fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale "ex art. 21 del D.lgs 152/06" attivata presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

- 2.2 il S.I.A. e relativi elaborati progettuali, del progetto di Autostrada regionale Cispadana, sono stati continuativamente depositati per 60 giorni, dal 10 ottobre al 10 novembre (primo giorno lavorativo dopo il 9 dicembre), al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso l'Assessorato Attività produttive, piano energetico e sviluppo sostenibile, economia verde, edilizia, autorizzazione unica integrata, della Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sito in viale Della Fiera n. 8 a Bologna;

- 2.3 la Regione Emilia Romagna ha dato avviso di avvenuto deposito, sul proprio sito WEB, degli elaborati progettuali e del SIA relativi al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in esame;

- 2.4 entro il 10 dicembre 2012 sono state presentate alla Regione Emilia-Romagna le seguenti osservazioni scritte (tra parentesi è indicato il firmatario, il numero di protocollo della Regione Emilia-Romagna e la data di arrivo):

Oss. 1 Autorità di Bacino del Fiume Po e Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPO)
(Prot. n. 264614 del 12 novembre 2012);

Oss. 2 Lorenzo Frattini per Legambiente
(Prot. n. 271741 del 20 novembre 2012);

Oss. 3 Trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di :
- Chessa Anna Rita e Toselli Gilberto
(Prot. n. 281243 del 29 novembre 2012);

Oss. 4 Trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di :

- De Sandro Salvati Raffaele
(Prot. n. 286254 del 5 dicembre 2012);
- Oss. 5 Corazzari Iva ed altri
(Prot. n. 286551 del 5 dicembre 2012);
- Oss. 6 Comune di Masi Torello (FE)
(Prot. n. 286808 del 5 dicembre 2012);
- Oss. 7 Provincia di Ferrara
(Prot. n. 288617 del 7 dicembre 2012);
- Oss. 8 Comune di Sant'Agostino (FE)
(Prot. n. 289360 del 10 dicembre 2012);
- Oss. 9 Luigi Donini
(Prot. n. 289367 del 10 dicembre 2012);
- Oss. 10 Mauro Gamberi
(Prot. n. 289370 del 10 dicembre 2012);
- Oss. 11 Trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di :
- a) Roberto Guerra per "Lista civica per Novi Rovereto S. Antonio";
 - b) Nelson Zagni per "Legambiente Alto ferrarese";
 - c) Tosi Luisa;
 - d) Guidoboni Paolo;
- (Prot. n. 289525 del 10 dicembre 2012);
- Oss. 12 Luder gnani Nicoletta
(Prot. n. 289546 del 10 dicembre 2012);
- Oss. 13 Consorzio di bonifica Terre dei Gonzaga in destra Po
(Prot. n. 290140 del 10 dicembre 2012);

2.5 oltre la scadenza del 10 dicembre 2012, sono state presentate alla Regione Emilia-Romagna le seguenti osservazioni scritte (tra parentesi è indicato il firmatario, il numero di protocollo della Regione Emilia-Romagna e la data di arrivo):

- Oss. 14 Stefano Lugli Rifondazione Comunista
(Prot. n. 290621 del 11 dicembre 2012);
- Oss. 15 Giacomo Agarossi
(Prot. n. 291028 del 11 dicembre 2012);
- Oss. 16 Ruggero Luder gnani
(Prot. n. 291028 del 11 dicembre 2012);
- Oss. 17 San Gualtiero dei Fratelli Luder gnani
(Prot. n. 291028 del 11 dicembre 2012);
- Oss. 18 Boarini Dario e altri
(Prot. n. 292233 del 12 dicembre 2012);

- Oss. 19 Manfredini Gianni e altri
(Prot. n. 294619 del 14 dicembre 2012);
- Oss. 20 AUSL di Reggio Emilia
(Prot. n. 294813 del 14 dicembre 2012);
- Oss. 21 Trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
a) Remo Bellesia per Comitato "Oltre la Cispadana";
b) Ciucci Alessandro per "Cento in movimento"
c) Carlo Asti;
(Prot. n. 297569 del 18 dicembre 2012);
- Oss. 22 Comune di Mirabello
(Prot. n. 299057 del 19 dicembre 2012);
- Oss. 23 Provincia di Reggio Emilia
(Prot. n. 302402 del 24 dicembre 2012);
- Oss. 24 Comune di Rolo
(Prot. n. 4569 del 9 gennaio 2013);
- Oss. 25 Trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di :
- Massimo Montanari per WWF sez. Alto Ferrarese
(Prot. n. 4672 del 9 gennaio 2013);
- Oss. 26 Comune di Reggiolo
(Prot. n. 5563 del 9 gennaio 2013);
- Oss. 27 Comune di Ferrara
(Prot. n. 6962 del 10 gennaio 2013);
- Oss. 28 Unione Bassa est Parmense
(Prot. n. 10906 del 15 gennaio 2013);
- Oss. 29 Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po
(Prot. n. NP 1138 del 21 gennaio 2013);
- Oss. 30 Provincia di Parma
(Prot. n. 37626 del 11 febbraio 2013);
- Oss. 31 Comune di Cento
(Prot. n. 38479 del 12 febbraio 2013);
- Oss. 32 Provincia di Modena
(Prot. n. 43909 del 18 febbraio 2013);
- Oss. 33 Unione Comuni Modenesi Area Nord
(Prot. n. 43983 del 18 febbraio 2013);
- Oss. 34 Comune di Bastiglia
(Prot. n. 47440 del 21 febbraio 2013);
- Oss. 35 Vittorio Cogliati Dezza per Legambiente
(Prot. n. 62009 del 7 marzo 2013);
- Oss. 36 Vanna Gozzi
(Prot. n. 65306 del 12 marzo 2013);

- Oss. 37 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- a) Michela Alberghini;
 - b) Marisa Bonzaghi;
 - c) Giuliano Lodi;
 - d) Remo Bellesia;
 - e) Gruppo assembleare S.E.L. VERDI
 - f) Ente Nazionale Protezione Animali ENPA
- (Prot. n. 79834 del 28 marzo 2013);
- Oss. 38 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- a) Benvenuto Razzaboni per Movimento 5 stelle;
 - b) Stefania Agarozzi;
 - c) Comune di Sant'Agostino;
 - d) Lorenzo Baruffaldi per "Gruppo Spontaneo Alto Ferrarese";
 - e) Nelson Zagni;
- (Prot. n. 92887 del 12 aprile 2013);
- Oss. 39 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Flavio Draghetti per Partecipanza Agraria di cento
- (Prot. n. 108808 del 3 maggio 2013);
- Oss. 40 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Comune di Mirandola
- (trasmessa in data 9 maggio, Prot. n. 180577/2013);
- Oss. 41 gruppo Spontaneo dell'Alto Ferrarese
- (Prot. n.180366 del 17 luglio 2013);
- Oss. 42 AUSL di Modena
- (Prot. n.183582 del 22 luglio 2013);
- Oss. 43 Unione Bassa Est Parmense
- (Prot. n.183582 del 22 luglio 2013);
- Oss. 44 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione del:
- Comitato "Oltre la Cispadana"
- (Prot. n. 224362 del 17 settembre 2013);
- Oss. 45 Consorzio di Bonifica Burana
- (Prot. n.231817 del 24 settembre 2013);
- Oss. 46 AUSL di Reggio Emilia Distretto di Correggio
- (Prot. n.91142 del 27 settembre 2013);
- Oss. 47 Comune di Finale
- (Prot. n.238590 del 1 ottobre 2013);

- Oss. 48 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
- Ludernani Nicoletta
(Prot. n. 239718 del 2 ottobre 2013);
- Oss. 49 Comune di Rolo
(Prot. n.239993 del 2 ottobre 2013);
- Oss. 50 Comune di Bomporto
(Prot. n.240978 del 2 ottobre 2013);
- Oss. 51 Provincia di Parma
(Prot. n.240982 del 2 ottobre 2013);
- Oss. 52 AUSL di Modena
(Prot. n.240999 del 2 ottobre 2013);
- Oss. 53 Provincia di Reggio Emilia
(Prot. n.244288 del 7 ottobre 2013);
- Oss. 54 Comune di Reggiolo
(Prot. n.245501 del 8 ottobre 2013);
- Oss. 55 Comune di Cento
(Prot. n.245550 del 8 ottobre 2013);
- Oss. 56 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
a) Nelson Zagni per Ente Nazionale Protezione Animali (ENPA);
b) Baruffaldi Lorenzo per "Gruppo spontaneo dell'Alto Ferrarese"
(Prot. n. 245992 del 9 ottobre 2013);
- Oss. 57 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
a) William Gregory Coleman presidente CdA di Rivara Gas Storage S.r.l.;
b) Flavio Draghetti presidente della Partecipanza Agraria di Cento;
(Prot. n. 247300 del 10 ottobre 2013);
- Oss. 58 Comune di Ferrara
(Prot. n.248607 del 11 ottobre 2013);
- Oss. 59 Provincia di Ferrara
(Prot. n.248637 del 11 ottobre 2013);
- Oss. 60 Unione Comuni Modenesi Area Nord
(Prot. n.258323 del 21 ottobre 2013);
- Oss. 61 Comune di Novi di Modena
(Prot. n.259204 del 22 ottobre 2013);
- Oss. 62 AIPO
(Prot. n.269837 del 30 ottobre 2013);

- Oss. 63 Comune di Sant'Agostino
(Prot. n.269837 del 30 ottobre 2013);
- Oss. 64 Baruffaldi Lorenzo per Gruppo Spontaneo
dell'Alto Ferrarese
(Prot. n.271113 del 4 novembre 2013);
- Oss. 65 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del territorio e del Mare della
osservazione di:
- Roversi Bianca Vittoria;
(Prot. n.273538 del 5 novembre 2013);
- Oss. 65/a ARPA
(Prot. n.16271 del 11 novembre 2013);
- Oss. 66 Lorenzo Baruffaldi per Gruppo Spontaneo
dell'Alto Ferrarese;
(Prot. n. del 281706 del 13/11/2013);
- 2.6 con nota DVA3258 del 06/02/2013 il Ministero
dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali, ha
concesso al proponente ARC, la proroga dei termini del
procedimento di VIA, evidenziando diverse criticità tra
cui la fase d'emergenza in cui versava il territorio,
interessato dall'infrastruttura, a causa del sisma del
maggio 2012;
- 2.7 con nota DVA 25320 del 06/11/2013 il Ministero
dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali, ha
richiesto al proponente ARC di pubblicare l'avviso di
deposito delle integrazioni, ai sensi dell'art. 24 del
D.Lgs 152/06, *"pur confermando l'assenza di modifiche
sostanziali al progetto da parte delle integrazioni
presentate"*;
- 2.8 con nota DVA 27088 DEL 25/11/2013 il Ministero
dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha
comunicato l'avvenuta pubblicazione sui quotidiani il
"Corriere della sera", "Il resto del Carlino" del
13/11/2013 dell'avviso di deposito della documentazione
integrativa;
- 2.9 entro il 13 gennaio 2014 sono state presentate alla
Regione Emilia-Romagna le seguenti osservazioni scritte
(tra parentesi è indicato il firmatario, il numero di
protocollo della Regione Emilia-Romagna e la data di
arrivo):
- Oss. 67 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del territorio e del Mare della
osservazione di:

- Azienda Agricola Vaccari Daniela;
(Prot. n.87582 del 19 novembre 2013);
- Oss. 68 Cesarina Pasquina Ferracioli e altri;
(Prot. n. del 300970 del 3/12/2013);
- Oss. 69 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
 - Chessa Anna Rita;
(Prot. n.306524 del 10 dicembre 2013);
- Oss. 70 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
 - Balboni Enzo;
 - Ferioli Marco;
 - Lodi Vittorio;
 - Ferioli Simone;
(Prot. n.311201 del 13 dicembre 2013);
- Oss. 71 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
 - Botti Monica;
(mail del 16 dicembre 2013 - Prot. n.31075 del 4 febbraio 2014);
- Oss. 72 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
 - Santi Sonia;
 - Prendin Daniela;
 - Caselli Mario
(mail del 16 dicembre 2013 - Prot. n.31068 del 4 febbraio 2014);
- Oss. 73 parere del Comune di Masi Torello
(Prot. n.739 del 3 gennaio 2014);
- Oss. 74 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare della osservazione di:
 - Remo Bellesia per il Comitato "Oltre la Cispadana";
(mail del 7gennaio 2014 - Prot. n.4167 del 9 gennaio 2014);
- Oss. 75 Ludergnani Nicoletta
(Prot. n.2072 del 7 gennaio 2014);
- Oss. 76 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
 - Daniele Vaccari;
 - Guido Guidi;
 - Barbara Vignoli per E.N.P.A.;

- Giuliano Calzoni;
 - Luciana Cavazzuti;
 - Nina Ramponi;
 - Raffaele De Sandro Salvati;
- (Prot. n. 5883 10 gennaio 2014)
- Oss. 77 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Nelson Zagni
- (Prot. n. 5907 del 10 gennaio 2014)
- Oss. 78 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Luigi Donini;
 - Luca Ferrari;
 - Nicoletta Malagò;
 - Sandra Zagni;
 - Roberto Guerra per Lista Civica per Rovereto;
 - Alessandro Giovanni Ciuccci;
- (Prot. n. 7003 del 13 gennaio 2014)
- Oss. 79 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Paolo Guidoboni
- (Prot. n. 8681 del 15 gennaio 2014)
- Oss. 80 Gianni Manfredini Giuliana Chierici
(Prot. n.8677 del 15 gennaio 2014);
- Oss. 81 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Remo Bellesia Davide Bardasi
 - Massimo Gilli per LEGAMBIENTE
 - Stefania Agarossi
 - Enzo Deambrogio
 - Luciano Cortesi
 - Adriana Diegoli
 - Rossella Bersanelli
 - Antonella Pedini
- (Prot. n. 20067 del 27 gennaio 2014)
- Oss. 82 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:
- Vincenzo Pontolillo per Bonifiche Ferrarresi S.p.A.
- (Prot. n. 20062 del 27 gennaio 2014)
- Oss. 83 trasmissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare delle osservazioni di:

- Partecipanza agraria di Cento
(Prot. n. 41347 del 13 febbraio 2014)

Oss. 84 Comune di San Felice sul Panaro
(Prot. n.55256 del 26 febbraio 2014);

Oss. 85 Provincia di Modena
(Prot. n.58958 del 3 marzo 2014);

3 RICORDATO CHE:

- 3.1 la Regione Emilia Romagna ha ritenuto necessario convocare, in data 7 novembre 2012, un incontro istruttorio, con la partecipazione del proponente e degli enti interessati a rilasciare pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati in materia ambientale e paesaggistica;
- 3.2 la Regione Emilia Romagna ha ritenuto necessario convocare una riunione istruttorio, con ARPA e AUSL in data 9 gennaio 2013, sul tema dell'analisi dell'impatto sull'atmosfera e del rumore;
- 3.3 la Regione Emilia Romagna ha ritenuto necessario convocare, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali:
 - in data 16 aprile, incontro sugli impatti sul paesaggio, con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le Soprintendenze territoriali (Archeologica e per i Beni Architettonici e Paesaggistici) e il proponente;
 - in data 10 maggio 2013 il sopralluogo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali le Soprintendenze territoriali (Archeologica e per i Beni Architettonici e Paesaggistici) e il proponente;
- 3.4 l'istruttoria del S.I.A. e del relativo progetto è stata condotta in costante e continua collaborazione con le strutture degli enti locali interessati;
- 3.5 a seguito delle prime fasi dell'istruttoria congiunta, dopo l'esame degli elaborati presentati per la valutazione, si evidenziava la necessità di richiedere alcuni approfondimenti allo Studio d'Impatto Ambientale;
- 3.6 con nota prot. n. 98674 del 19 aprile 2013 la Regione Emilia Romagna ha richiesto i chiarimenti al S.I.A. presentato, per il progetto in oggetto, di seguito riportati:

1 IN GENERALE

- 1.1 si richiede sia esplicitata la valutazione comparata tra il progetto presentato e l'alternativa "strada a scorrimento veloce" già effettuata nello studio di fattibilità, promosso dalla Regione Emilia Romagna nel 2006, e riportata sinteticamente nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero";
- 1.2 considerato che per ognuna delle alternative progettuali di tracciato sono stati individuati gli impatti sulle diverse matrici ambientali, si chiede che venga prodotto un documento di sintesi che riporti la soluzione definitiva del tracciato e ne riassume gli impatti relativi, motivandone la scelta;
- 1.3 si richiede di produrre uno o più elaborati che evidenzino la funzionalità delle strade poderali, dei sottovia e dei cavalcavia previsti nel Progetto Definitivo rispetto ai fondi agricoli interferiti, avendo a riferimento, ove possibile, non solo la proprietà degli stessi ma anche la relativa conduzione;
- 1.4 si richiede di specificare quali siano i soggetti a cui compete la manutenzione degli interventi mitigativi e/o compensativi;

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- 2.1 si richiede l'aggiornamento delle tavole di inserimento del progetto nella cartografia degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti (compresi i piani adottati e in salvaguardia), secondo le indicazioni dei comuni interessati dall'infrastruttura;
- 2.2 si richiede siano aggiornati i riferimenti relativi alla zonizzazione del territorio regionale dell'Emilia Romagna per la qualità dell'aria, ai sensi del D. Lgs. 155/2010;
- 2.3 si richiede di integrare il SIA prendendo in considerazione il complesso archeologico, di cui all'art. 41A, comma 2, lettera a) del PTCP della provincia di Modena, presente in Comune di Novi, che è intercettato dal tracciato autostradale. Deve, pertanto, essere predisposta un'analisi territoriale approfondita sulla compatibilità del progetto con il complesso archeologico sopra individuato, con particolare riferimento alle disposizioni normative del citato art.41A che definiscono per i complessi archeologici (comma 2 lettera a):
- il "Vincolo archeologico di tutela", consistente nel divieto di nuova edificazione;
 - l'inclusione delle aree archeologiche in parchi volti alla tutela e valorizzazione dei beni archeologici presenti ed alla regolamentata pubblica fruizione di tali beni;
 - l'ammissibilità esclusiva di attività di studio, ricerca, scavo, restauro, inerenti i beni archeologici, nonché gli interventi di trasformazione connessi a tali attività, ad opera degli Enti o degli istituti scientifici autorizzati;

e più in generale si richiede, per "i grandi interventi in aree di interesse storico-archeologico, la programmazione anticipata di sondaggi preventivi e sopralluoghi in diversi periodi dell'anno";

- 2.4 si richiede sia valutata la coerenza del progetto con i Piani di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PTRQA) delle province interessate dall'infrastruttura;
- 2.5 si richiede in particolare la verifica dell'infrastruttura in relazione all'art. 25 comma 3, lettera d) delle Norme Tecniche del PTRQA della Provincia di Ferrara, che si riporta: "la definizione di distanze minime degli insediamenti dalle fonti emissive di notevole entità, comprese le infrastrutture di trasporto, idonee alla riduzione della popolazione esposta, attenendosi in linea di massima al principio di non approvare nuove previsioni urbanistiche che prevedano la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, sanitari o scolastici a distanze (calcolate su proiezione orizzontale) inferiori alle seguenti:
- m 50 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete di base di interesse regionale, della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale e delle strade classificate come strade di scorrimento;
 - m 150 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete autostradale e "grande rete" di interesse nazionale/regionale;
- 2.6 si richiede siano aggiornati i riferimenti relativi alla zonizzazione del territorio regionale dell'Emilia Romagna per la qualità dell'aria, ai sensi del D. Lgs. 155/2010 (rif. Relazione 5868_PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_ARelQ.PRGM.pdf);

3 QUADRO PROGETTUALE

GEOTECNICA E SISMICA

- 3.1 alla luce degli eventi sismici che hanno interessato il territorio, a partire dal maggio 2012, nella zona attraversata dall'infrastruttura viaria in esame, si raccomanda che, in fase di progettazione esecutiva, il proponente tenga in debito gli eventi occorsi e gli effetti di sito che si sono manifestati in particolare nei territori di Sant'Agostino e San Carlo;
- 3.2 si richiede di eseguire le verifiche geotecniche e sismiche utilizzando dati di input che rispecchino le caratteristiche dei mainschocks effettivamente risentiti e di controllare se si sono riscontrati fenomeni di amplificazione o di liquefazione dei terreni granulari saturi lungo il tracciato autostradale, tenendone conto per il progetto esecutivo;
- 3.3 si chiede, a fini cautelativi, di utilizzare una Magnitudo di almeno 5.4, per le verifiche di liquefazione;
- 3.4 poiché la progettazione prevede la realizzazione di opere in rilevato, considerate le recenti disposizioni introdotte dalla DGR 1051/2011 e dalla DGR 1302/2012 per gli strumenti urbanistici di pianificazione e attuativi, si chiede di valutare la frequenza naturale dei terreni al fine di escludere o minimizzare eventuali fenomeni di risonanza che potrebbero gravare sulle prestazioni attese per le strutture previste dalla progettazione;

VIABILITA' E TRAFFICO

- 3.5 si richiede una integrazione allo studio trasportistico (rif. Relazione 5899_PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A par. B.3), ed in particolare:

- a) per i diversi scenari e in funzione dei due trend di crescita previsti (Alto e Basso), l'integrazione nel testo di tabelle di sintesi dei flussi dell'ora di punta del mattino per ciascuna classe veicolare (leggeri e pesanti);
 - b) la produzione di mappe (scala almeno 1:50.000) con grafi stradali con l'indicazione del numero di veicoli (totali/leggeri/pesanti), sia come TGMA che come flussi orari nell'ora di punta, che insistono sui vari archi stradali nei diversi scenari elaborati;
 - c) per ciascuno dei due trend di crescita (Alto e Basso) la produzione di mappe di grafi stradali (scala almeno 1:50.000, con idonea legenda) dove siano evidenziati gli incrementi/decrementi dei flussi di traffico (totale, leggero, pesante) sia come TGMA che come flussi orari nell'ora di punta per i diversi scenari: programmatico, progettuale 2017, e progettuale 2030 rispetto al programmatico;
- 3.6 si richiede di verificare la possibilità di spostare a sud l'area di servizio di Mirandola, come indicato dal Comune, in aree prossime a insediamenti produttivi esistenti, allo scopo di limitare gli impatti in territorio agricolo e favorire, nel contempo, lo sviluppo di attività connesse all'autostazione;

VIABILITA' LOCALE INTERESSATA DAL TRAFFICO INDOTTO DALLA CISPADANA

- 3.7 si richiede di produrre uno o più elaborati che evidenzino come ciascuna soluzione progettuale adottata per la risoluzione delle interferenze con la viabilità locale della viabilità di adduzione D02 e D03, non solo consenta la permeabilità richiesta ma anche garantiscano la sicurezza e la funzionalità dell'asse Cispadano, anche con riferimento alla funzione di servizio delle aziende agricole interferite;
- 3.8 la soluzione progettuale proposta per l'intersezione con SP8 "Diramazione per S. Felice" alla progr. autostradale km 25+000 c.a.- Cavalcavia SP8 Diramazione per San Felice è condivisibile dalla provincia di Modena; si rileva tuttavia che la rotatoria posta al limite sud dell'intervento risulta, oltre che eccessivamente eccentrica rispetto alla sede esistente della Provinciale, poco adatta in quanto via Primo Maggio, risulterà certamente "scaricata" dal traffico in virtù della nuova collocazione del cavalcavia; pertanto si chiede di valutare la possibilità di eliminarla e di adottare una intersezione lineare a raso simile a quella utilizzata con la vicina via Villa Gardè;
- 3.9 in merito alla soluzione proposta per l'intersezione con la SP9 "Imperiale" alla progr. autostradale km. 27+300 c.a. - Cavalcavia SP9 Imperiale, si chiede di valutare l'opportunità di eliminare la rotatoria prevista al piede della rampa nord del cavalcavia, che pare superflua in relazione al numero di utenze effettivamente servite sul tratto di attuale SP9 interrotto in loc. "Corte Bassa", oltre che un inutile aggravio di costi in termini manutentivi in fase di esercizio;
- 3.10 in merito all'intersezione con la SP2 "Panaria Bassa" alla progr. autostradale km. 34+050 c.a.- Cavalcavia SP2 Panaria Bassa, si richiede di verificare l'opportunità di riconfigurare l'intersezione con il vecchio tracciato posto ad ovest in modo da mantenere le sole svolte a destra ed utilizzare per le restanti manovre la nuova controstrada prevista alla base del rilevato lato sud;

- 3.11 si richiede di verificare la possibilità di far proseguire la variante verso Est fino ad intercettare la SP 8 nei pressi del casello Autostradale, in modo da rendere completa la variante/tangenziale e bypassare integralmente l'abitato di Concordia. Qualora non sia possibile percorrere questa soluzione, risulta però indispensabile, in relazione all'importanza che assumerà il nodo attualmente semaforizzato dell'intersezione fra SP5 e la SP8 nel centro abitato di Concordia, prevederne la riconfigurazione a rotatoria;
- 3.12 si richiede di verificare la possibilità di modificare lo svincolo Ferrara Sud Autostrada A13, integrandolo con la viabilità locale (tangenziale sud di Ferrara) e confinandolo nella zona ad ovest dell'abitato dell'Uccellino;
- 3.13 si richiede di verificare la soluzione alternativa in prossimità del casello di Pilastrello, in particolare privilegiando il recupero e rifunzionalizzazione della viabilità esistente nel tratto dallo stesso casello in direzione di Cento;

VIABILITA' LOCALE DI NUOVA PROGETTAZIONE

- 3.14 in riferimento alla "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43, in complanare al tracciato autostradale si richiede di verificare la possibilità di inserire in fregio ad esso la Variante di Villanova di Reggiolo; inoltre si richiede di verificare la possibilità, in corrispondenza dello svincolo di Reggiolo - Rolo, di mantenere lo spazio per il passaggio della Variante sotto allo svincolo medesimo, utilizzando l'esistente sottopasso e parte dell'area di sedime dell'attuale casello autostradale (che verrà dismesso) per consentire il raccordo della Variante con la S.P.43;
- 3.15 in relazione alla viabilità di adduzione D02 (ex1RE) Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra SP n° 60 e Brescello, verificare il franco del ponte sull'Enza, dalla carraia di percorrenza dell'argine - lato sinistro, per il passaggio dei mezzi d'opera e per un futuro utilizzo come pista ciclabile;
- 3.16 in relazione alla viabilità di adduzione D02 (ex1RE) Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra SP n° 60 e Brescello, si richiede di verificare la fattibilità di una pista ciclo pedonale a fianco del tracciato stradale, a partire dalla rotatoria esistente su Strada dei Ronchi (Strada di Chiazzola) fino alla rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con Via Imperiale in territorio del comune di Brescello;

CANTIERIZZAZIONE E TERRE DA SCAVO E MATERIALI INERTI

- 3.17 si richiede di rivedere la viabilità di cantiere escludendo l'attraversamento, da parte dei mezzi pesanti, dei centri abitati;
- 3.18 si richiede di rivedere l'organizzazione dei cantieri fissi e della relativa viabilità, escludendo l'interessamento di aree appartenenti alla rete Natura 2000;
- 3.19 si richiede l'individuazione dei siti di cava per la coltivazione del materiale inerte, necessario alla realizzazione della Cispadana, che comportano, complessivamente, il minor impatto possibile. Si richiede siano indagate le soluzioni per reperire il materiale inerte necessario, in poli prossimi al tracciato stradale;

- 3.20 si richiede che, per i sottofondi stradali e i rilevati, di valutare l'opportunità di utilizzare materiali inerti di recupero al fine di diminuire l'utilizzo di materie prime vergini;
- 3.21 si chiede d'integrare il SIA con gli studi di impatto relativi al movimento dei mezzi per il trasporto del materiale inerte, ed in particolare siano individuati i percorsi, complessivamente, meno impattanti e fuori dai centri abitati;
- 3.22 si richiede di valutare la realizzazione anticipata del tratto della tangenziale di Concordia, in attraversamento del Secchia, da utilizzare (anche in modo esclusivo) come viabilità di cantiere, dal momento che il passaggio sul ponte esistente non potrà essere autorizzato per i mezzi pesanti;
- 3.23 in relazione al "Piano di gestione delle terre e rocce da scavo" (Documento 0 4 2), si chiede di aggiornare la documentazione in base a quanto previsto dal recente D.M. n. 161/12, specificando i quantitativi del materiale oggetto di scavo sottoposto a tale decreto, presentando il relativo Piano di Utilizzo (PdU), e i quantitativi di materiale oggetto di scavo non sottoposti a tale disciplina;
- 3.24 si richiede di evidenziare tra gli impatti considerati per suolo e sottosuolo l'eventuale potenziale rischio di contaminazione, in fase di cantiere, per accidentali sversamenti di materiali quali bitume etc;
- 3.25 si chiede di chiarire come avverrà l'approvvigionamento idrico per la fase di cantiere (da acque superficiali o sotterranee e nel caso da acque superficiali specificare da quale risorsa) e come verranno gestite le acque di scarico; nello studio si dichiara che le acque reflue industriali verranno raccolte in vasche temporanee e trasferite in area di cantiere (campo base l.B.1) per la depurazione; si chiede di chiarire tale affermazione, anche alla luce degli impatti indotti dai mezzi pesanti adibiti al trasporto;
- 3.26 per quanto riguarda la fase di ripristino delle aree di cantiere al Punto 6.16.4.4.4 Allegato 1 Relazione 2/2 si osserva che alla voce "lavori preliminari e di bonifica" si considera che nelle aree di cantiere si potrebbero verificare eventuali dispersioni di materiali quali bitume, cemento, calce o comunque tali da poter arrecare danno, ma non si prevede una fase di indagine, prima della restituzione, tramite campionamenti ed analisi del suolo, al fine di assicurare la non contaminazione. Inoltre al Punto 6.16.4.4.5 Allegato 1 Relazione 2/2 si afferma che se necessario, prima della consegna del terreno al proprietario ed eventualmente in accordo con questo, il terreno sarà diserbato con prodotti erbicidi. Si richiede di valutare un'alternativa meno impattante per le acque sotterranee;
- 3.27 in relazione alla Pianificazione generale del processo di cantierizzazione (rif. Relazione 5899_PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A par. B.5.2), si richiede:
- a) la rappresentazione cartografica mediante grafi (scala 1:50.000) con l'indicazione del numero dei mezzi (pesanti e privati) che vi accedono e dei mezzi che operano sul campo;
 - b) una valutazione dell'incremento del flusso dei mezzi pesanti sulle sezioni stradali maggiormente impattate della viabilità ordinaria utilizzata per i transiti nella fase di cantierizzazione;

- 3.28 si richiede che il progetto per lo smaltimento delle acque reflue di cantiere (di tipo civile e industriale) e del futuro casello autostradale sia integrato con il progetto di collegamento della rete fognaria al depuratore di Reggiolo dell'adiacente zona industriale Rame;
- 3.29 dettagliare meglio il funzionamento degli impianti di produzione del calcestruzzo, specificandone le ore giornaliere di funzionamento e l'effettiva produttività media prevista nell'arco giornaliero. Per il confezionamento del calcestruzzo, realizzato in area di cantierizzazione logistico - operativa (campo base), è stato valutato un quantitativo di consumo di acqua non potabile pari a 250 l/mc comprendente la bagnatura dell'inerte, la produzione dello stesso calcestruzzo, il lavaggio dell'impianto. Sulla base di quanto indicato nel paragrafo B.5.4.2.1.2 Volumi e portate richieste (pag. 271), si prevede l'uso di impianti con produzione massima pari a 600 mc/giorno e con produzione di punta di 60 mc/ora. Tali dati risultano non molto coerenti, in quanto per il raggiungimento del quantitativo massimo di 600 mc/giorno, si dovrebbero utilizzare gli impianti sempre al massimo della potenzialità per 10 ore consecutive;
- 3.30 indicare quali tecniche costruttive si intendono adottare al fine di limitare la commistione dei due acquiferi, onde evitare una eventuale contaminazione dell'acquifero protetto con acque più superficiali di qualità scadente, nella realizzazione di dreni verticali profondi che mettano in connessione l'acquifero A0 e A1;
- 3.31 indicare quali procedure di intervento si intendono adottare per la minimizzazione degli impatti in caso di eventuali sversamenti accidentali sia nei cantieri di linea che nei cantieri base;
- 3.32 precisare o correggere quanto riportato nel paragrafo B.5.4.3.1.2 Macrozona 2 (pagg. 301-302), per quanto riguarda l'impatto indotto dai prelievi; nel suddetto paragrafo si sostiene che i prelievi da acque più superficiali verranno utilizzati per usi che non richiedono particolari caratteristiche qualitative delle acque, lasciando i prelievi profondi all'uso idropotabile. Questa affermazione risulta in contrasto con quanto asserito in precedenza nello stesso documento progettuale (bilancio idrico), in cui gli usi idropotabili della risorsa venivano forniti direttamente dalla rete acquedottistica o da autobotti o da acqua in bottiglia. Questa seconda opzione si ritiene maggiormente perseguibile rispetto al prelievo di acque profonde da pozzo in quanto la natura idrochimica di tali acque in virtù delle caratteristiche idrogeologiche dell'area, spesso non ne consente l'utilizzo per tali scopi;
- 3.33 si chiede di specificare se e dove si prevedono sistemi di abbassamento della falda (es. tramite well point), specificando al contempo le modalità di allontanamento; si fa presente fin d'ora che tutti gli scarichi vanno autorizzati preventivamente ai sensi del D. lgs. 152/06;
- 3.34 rispetto ai prelievi preventivati da pozzi di nuova realizzazione, si chiede di valutare le possibili alternative rispetto ai fabbisogni;
- 3.35 si segnala che è possibile verificare le portate del fiume Secchia, ed eventualmente anche del fiume Panaro, dell'ultimo decennio consultando gli annali idrologici redatti da Arpa Servizio Idro-meteo-clima, scaricabili dal sito

http://www.arpa.emr.it/sim/?idrologia/annali_idrologici, in quanto il fiume Secchia periodicamente è soggetto a piene critiche al limite della capacità portante del fiume, anche in relazione alle modifiche climatiche che si sono verificate negli ultimi anni;

4 QUADRO AMBIENTALE

ATMOSFERA

4.1 al fine di valutare l'impatto dell'opera, si richiede che vengano esplicitati i dati di input al modello, relativamente ai seguenti scenari: Ante Operam, Post Operam (scenari progettuali 2017 e 2030), scenario programmatico 2017 e relativamente allo scenario previsionale di traffico Alto. Nel merito si richiedono:

- i quantitativi espressi in ton/anno di PM10 e NO2 per ogni Comune presente nel contesto territoriale interessato dall'opera. Il dato Ante Operam (estratto dall'inventario regionale INEMAR 2007) è già presente nella tabella D.4-59 del Quadro di riferimento ambientale - stato di fatto - Relazione 1/3 - Doc. 6145-PD-0-00000-0-IA-RG-04-A);
- un grafo stradale (scala di almeno 1:50000) in cui ad ogni arco stradale considerato come sorgente lineare in input al modello è associato:
 - o il flusso, veicolare suddiviso tra leggeri e pesanti, sia nell'ora di punta che complessivo nell'anno di simulazione;
 - o l'emissione di NO2, PM10 e benzene al km, relativa sia all'ora di punta che all'intero anno di simulazione;

queste informazioni dovranno essere riportate nella relazione degli impatti in fase di esercizio;

4.2 i livelli restituiti dal modello nello scenario progettuale al 2017, sono riassunti nelle tabelle seguenti e confrontati con i livelli di fondo, individuati dal proponente, nel quadro di riferimento ambientale. Si evidenzia un errore nel range di concentrazioni indicato per la media annuale di PM10 (pag.500), che coincide con quello del 90.4° percentile (26.9 - 37.2 µg/m3), mentre in realtà è inferiore (16-23 µg/m3); Si richiede di correggere il dato;

	PM10			NO2	
	Progettuale 2017	Valori di fondo 2010		Progettuale 2017	Valori di fondo 2010
Media annuale (µg/m3)	16-23	25-30	Media annuale (µg/m3)	11-30.6	20-30
90.4 percentile (µg/m3)	26.9-37.2	-	99.8 percentile (µg/m3)	46-112.1	-

si osserva, in base alle previsioni della catena modellistica, una significativa diminuzione delle concentrazioni in aria rispetto al 2010; considerando che i valori di fondo sono rappresentativi di un'area lontano da sorgenti dirette di emissione, quali strade molto trafficate, pare anomalo ritrovare, anche in prossimità di arterie ad elevato traffico, quali le autostrade e la nuova infrastruttura, valori equiparabili ai dati di fondo attuali; uno dei possibili motivi

può essere l'aver considerato una griglia di calcolo ad una quota maggiore o uguale a 10 metri (poiché è la prima quota di calcolo restituita dal modello), a cui corrispondono concentrazioni probabilmente inferiori rispetto a quanto si misura a 3 metri (altezza dei sensori nelle stazioni della Rete di monitoraggio), in prossimità di sorgenti al suolo, quali le infrastrutture stradali; anche un passo di griglia di 1 km appare inadeguato a rappresentare criticità locali, che in fase di interpolazione non vengono evidenziate. Un'altra possibile causa di sottostima, potrebbe essere dovuta all'aver svolto una valutazione relativa solo alla componente primaria degli inquinanti: NO₂ e PM₁₀ presentano anche una componente secondaria non trascurabile, che per i PM₁₀ può arrivare anche ad un 60% della concentrazione misurata in ambiente urbano. Si evidenzia, infine, una possibile sottostima anche per inquinanti che non presentano una componente secondaria, quali il benzene: i valori stimati presso la nuova autostrada non superano il 1 µg/m³, valore inferiore a quanto si misura nelle stazioni da traffico della Rete Regionale di Qualità dell'Aria;

4.3 si richiede una valutazione dell'impatto dei cantieri fissi secondo i fattori di emissione EPA, che prenda in considerazione tutte le sorgenti presenti nel progetto definitivo (impianti fissi, movimentazioni di materiali, mezzi circolanti nell'area); si richiede che vengano esplicitati i dati emissivi della fase di cantierizzazione (cantieri fissi+fronte mobile) relativamente ai due scenari di corso d'opera (prima e seconda fase operativa). Nel merito:

- i quantitativi espressi in ton/anno di PM₁₀ per ogni Provincia e per ogni Comune interessato dall'intervento di cantierizzazione. Confronto con l'inventario regionale delle emissioni (INEMAR 2007) alla medesima scala territoriale;
- un grafo stradale, che include anche le piste di cantiere (scala di almeno 1:50000) in cui, ad ogni arco considerato come sorgente lineare in input al modello, è associato:
 - o il flusso veicolare suddiviso tra leggeri e pesanti, inteso sia come media oraria che complessivo nell'anno di simulazione
 - o l'emissione di PM₁₀ al km relativa sia al flusso medio orario che all'intero anno di simulazione;

4.4 si richiede che le simulazioni modellistiche relative alla fase di cantiere e alla fase di esercizio (declinata nei tre scenari - programmatico 2017, progettuale 2017 e progettuale 2030 - e relativamente allo scenario previsionale di traffico "Alto") secondo i domini forniti da ARPA, dovranno essere realizzate secondo le seguenti specifiche:

- considerare un'altezza non superiore ai 3 metri come quota di riferimento delle linee di isoconcentrazione di ricaduta delle immissioni stimate dal modello e delle stime restituite sui ricettori;
- considerare un passo di griglia non superiore ai 200 metri, utilizzando la meteorologia adeguata al dominio; al fine di riprodurre meglio le linee di isoconcentrazione stimate lungo l'asse della cispadana e degli assi stradali di collegamento, si ritiene indispensabile intensificare i punti di griglia lungo tali infrastrutture;

- utilizzare la meteorologia più aggiornata disponibile al momento; a tal proposito si segnalano i prodotti messi a disposizione dal SIMC-Arpa E.R.;
 - gli scenari di esercizio devono contemplare lo studio di diffusione e ricaduta degli inquinanti NOx, CO, C6H6, PM10, PM2.5 per i quali si richiedono i seguenti indicatori: - PM10: media annuale e 90.41° percentile delle concentrazioni medie giornaliere - NOx: media annuale e 99.79° percentile delle concentrazioni orarie - PM2.5, CO e C6H6: media annuale;
 - per la fase di cantiere si richiede una valutazione della polverosità prodotta utilizzando i seguenti indicatori: - PM10: media annuale e 90.41° percentile delle concentrazioni medie giornaliere - PM2.5 e PTS: media annua e massimo delle concentrazioni medie giornaliere;
- 4.5 si richiede che le mappe ottenute a partire dagli output delle simulazioni effettuate siano restituite ad una scala di 1:25.000 con idonea legenda e dovranno essere integrate con una valutazione numerica delle immissioni sui recettori sensibili posti all'interno dell'area di ricaduta; quest'ultima valutazione farà da supporto alla definizione dei punti di misura del piano di monitoraggio;
- 4.6 per quanto riguarda la presenza di ricettori/siti sensibili che gravitano nei comuni interessati dall'attraversamento dell'opera, si richiede di aggiornare l'elenco riportato alla tab. 10-2 del documento: "Note in merito all'istruttoria della Regione Emilia Romagna" del 1471/2013, - Componente atmosfera, coinvolgendo anche le AUSL e tenendo conto di una distanza di 2 Km dall'asse autostradale; per tali siti sensibili si richiede una valutazione numerica delle immissioni a integrazione delle mappe di isoconcentrazione ottenute per i diversi scenari modellati;
- 4.7 si richiede di produrre evidenza della validazione del modello ai sensi del D.Lgs 155/10 (articolo 5, comma 1 e art. 22 commi 5 e 7, Appendice III "Criteri per l'utilizzo dei metodi di valutazione diversi dalle misurazioni in siti fissi"). La validazione dovrà essere svolta confrontando le stime modellistiche relative allo stato attuale (dati emissivi INEMAR 2007) con dati misurati nei domini di calcolo o, in assenza di tali misure, con stime della qualità dell'aria, a scala almeno comunale; a tal proposito si specifica che nei domini di calcolo relativi alla Provincia di Modena e Reggio Emilia, negli ultimi anni, sono state svolte campagne di monitoraggio mensili con mezzo mobile. Questi dati possono essere richiesti ad ARPA, così come le stime nelle aree non coperte dal monitoraggio;
- 4.8 si richiede di confrontare i risultati ottenuti nei vari scenari con lo stato attuale di qualità dell'aria a scala almeno comunale;
- 4.9 si richiede di valutare l'incidenza dell'infrastruttura sul numero di superamenti dei limiti fissati dalla normativa relativamente alle polveri sottili (PM₁₀ e PM_{2,5});
- 4.10 tutte le osservazioni e le integrazioni richieste per la componente atmosferica dell'asse stradale principale, sono da ritenersi valide anche per lo studio relativo alla viabilità di adduzione prevista nel progetto, sia in relazione ai necessari aggiornamenti, che agli aspetti metodologici;

AMBIENTE IDRICO: ACQUE SOTTERRANEE E ACQUE SUPERFICIALI

Acque di piattaforma

- 4.11 al fine di limitare gli effetti sui tempi di corrivazione delle acque di pioggia, si raccomanda l'osservanza delle norme di invarianza e attenuazione idraulica contenute nelle norme attuative dei diversi strumenti di pianificazione degli enti territorialmente competenti (AdB, Province e Comuni);
- 4.12 sulla base della valutazione della relazione idrologica ed idraulica (documento 0780_PD_0_000_OWP00_0_WW_RI_01_A), in cui si descrive il sistema di trattamento delle acque di piattaforma si richiede di:
- motivare la scelta effettuata di sottoporre le sole aree di autostazione, ad un sistema di trattamento delle acque meteoriche mediante fossi filtro sulla base delle indicazioni riportate nelle linee guida della Regione Emilia-Romagna, mentre la restante superficie del tracciato si prevede solamente un sistema di depurazione in continuo costituito da sedimentatore e disoleatore; si ricorda che le stesse linee guida Regionali prevedono tale trattamento anche per le sedi stradali;
 - specificare se per "taglio e rimozione" al termine della stagione vegetativa delle essenze piantumate nei fossi filtro, si intende solamente la rimozione della parte di fusto e foglie in cui possono essersi accumulati gli inquinanti, mantenendo l'apparato radicale quanto parte attiva del sistema vegetale, che continua la sua funzionalità anche nel periodo invernale;
 - indicare il sistema di controllo e manutenzione per il corretto funzionamento degli impianti di trattamento (sedimentatore-disoleatore), previsti per tutto il tratto autostradale. Tale sistema, non fornisce sufficienti garanzie sulle caratteristiche delle acque in uscita idonee allo scarico, se non con un controllo e manutenzione frequenti;
- 4.13 si chiede di dettagliare il "Piano di gestione delle emergenze ambientali" e di valutare l'opportunità di inserire una vasca di contenimento entro cui deviare i liquidi sversati a monte della paratoia posta a protezione di ogni impianto di depurazione;
- 4.14 per le acque provenienti dalle aree di cantiere, dalle piattaforme e dalle stazioni di servizio, individuare su idonea planimetria i punti di scarico in acque superficiali specificando i ricettori finali;

Acque sotterranee

- 4.15 specificare gli acquiferi interessati, rispetto alle opere da realizzare, con particolare riferimento allo studio "Risorse idriche sotterranee della Provincia di Ferrara" (anno 2007);
- 4.16 per quanto attiene i livelli di falda assunti per la progettazione dell'intervento, si fa presente che sono disponibili i dati raccolti da Arpa dal 2009 ad oggi sugli acquiferi freatici di pianura (profondità 10-15 m);

SUOLO E SOTTOSUOLO

- 4.17 in relazione alla connessione con la E55, per mezzo dell'attuale Raccordo Autostradale Ferrara-Portogaribaldi, per la quale è previsto un sistema di esazione "a portale FreeFlow", si chiede di valutare la possibilità di adottare il medesimo sistema di esazione, considerato meno impattante, in

particolare, dal punto di vista della minor occupazione di suolo;

- 4.18 in relazione a quanto riportato per i siti potenzialmente contaminati (Documento 0 2 8), si ritiene opportuno specificare ed evidenziare, anche su idonea planimetria, i tratti dell'infrastruttura e le opere connesse (asse, adduzioni, cantieri) effettivamente interferenti con i siti sottoposti a procedura di bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06;
- VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA
- 4.19 in relazione alla viabilità di adduzione D02 (exIRE) Variante alla SP n° 41, in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra SP n° 60 e Brescello, si segnala che non è stato considerato il corridoio secondario planiziale in Comune di Brescello inserito nella Rete Ecologica della Provincia di Reggio Emilia;
- 4.20 si chiede di prevedere sottopassi per il passaggio della fauna terrestre adeguatamente distanziati anche lungo la viabilità di adduzione, in particolare nei punti in cui essa attraversa gli altri corsi d'acqua o canali presenti sul territorio (ad esempio il cavo Bovino in prossimità di Villarotta);
- 4.21 in relazione alla viabilità di adduzione D02 (exIRE) Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra SP n° 60 e Brescello, si richiede di valutare il potenziamento della fascia arborea arbustiva di ambientazione dell'infrastruttura con funzione di corridoio ecologico, soprattutto in prossimità dell'attraversamento di corridoi ecologici e lungo il tratto della viabilità, dove il progetto di Rete Ecologica Provinciale della Provincia di Reggio Emilia prevede un corridoio secondario planiziale;
- 4.22 si richiede siano previste ulteriori fasce boscate compensative e/o piantumazione di essenze arboreo/arbustive con apparato fogliare in grado di massimizzare gli effetti di trattenuta degli inquinanti, sulla base, anche, di indicazioni specifiche fornite dai Comuni territorialmente competenti;
- 4.23 si ritiene inoltre necessario analizzare e valutare i rapporti e gli eventuali impatti in fase di esercizio sulla fauna ed in particolare sull'avifauna, con le cenosi boschive previste dal progetto lungo l'infrastruttura viaria principalmente a nord di questa, in corrispondenza del sito di rete Natura 2000 ZPS IT4040016 "Siepi e canali di Resega - Foresto";
- 4.24 si ritiene che, viste le motivazioni addotte all'inserimento di "Interventi compensativi agroambientali" con l'obiettivo di realizzare fasce tampone delocalizzate rispetto alla infrastruttura in progetto, non sia chiarita la scelta di realizzarle unicamente nel territorio del Comune di Novi. Si ritiene pertanto che, in base alle analisi ambientali e territoriali opportune, venga valutata l'opportunità di estendere tale tipologia di interventi anche al restante territorio interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura autostradale;
- 4.25 si ritiene necessario valutare in fase di SIA gli impatti della fase di cantiere sulla funzionalità ecologica del territorio in particolare riferita alla garanzia di mantenimento della connettività ecologica dei corridoi ecologici intercettati dalle opere in progetto;

VALUTAZIONE D'INCIDENZA

- 4.26 si ritiene che ai fini della Valutazione d'incidenza, sia analizzato il progetto di cantierizzazione sia per quanto riguarda gli effetti prodotti dalle aree interessate effettivamente dal cantiere, sia dalla tempistica delle opere in riferimento alla fenologia delle specie presenti. Si ritiene necessario che nello studio di incidenza sia affrontato il tema della connettività ecologica fra il sito direttamente interferito e i siti che costituiscono la RETE NATURA 2000 che, per sua struttura, deve essere efficientemente collegata;

RUMORE E VIBRAZIONI

Lo scenario trasportistico

- 4.27 nella valutazione di impatto acustico viene indicato come riferimento lo scenario di progetto 2030; la relazione trasportistica ipotizza diversi scenari/opzioni (scenario Basso/scenario Alto, Cispadana con pedaggio/senza pedaggio). Poiché, ad esempio, nel caso di opzione di autostrada senza pedaggio l'incremento di traffico previsto è del 45%, si richiede sia indicato in modo esplicito a quale scenario trasportistico si fa riferimento e se lo scenario individuato è il più impattante o meno tra quelli considerati dalla relazione trasportistica;
- 4.28 per l'analisi della mobilità attuale sono stati utilizzati, per la viabilità ordinaria dati regionali e provinciali e sono stati effettuati specifici rilievi, in corrispondenza delle diverse sezioni oggetto di studio, che hanno avuto luogo nel periodo compreso tra giovedì 21 Luglio e lunedì 1 Agosto 2011, ed hanno interessato 15 postazioni di rilevamento. Si ritiene che le date scelte non siano significative per il traffico "atipico" in quanto a scuole chiuse e coincidente con le vacanze estive; si chiede di specificare come la modellazione del traffico abbia tenuto conto dello svolgimento della campagna d'indagine in un periodo solitamente non significativo per i rilievi del traffico, in quanto effettuata in concomitanza delle vacanze estive e della chiusura delle scuole;
- 4.29 inoltre, relativamente alla dotazione infrastrutturale al 2017, nel SIA si ipotizza siano realizzate le seguenti infrastrutture:
- 1 - Cispadana, compreso il completamento del tratto non a pedaggio ad Ovest della A22 (trat-teggiato in figura);
 - 2 - Variante di Valico Bologna - Firenze;
 - 3 - Terza corsia A14 Rimini - Ancona;
 - 4 - Terza corsia A22 Modena - Mantova;
 - 5 - Pedemontana Veneta;
 - 6 - Cremona - Mantova (Fase I);
 - 7 - Ferrara - Porto Garibaldi;
 - 8 - Terza corsia A13 Bologna - Ferrara;
 - 9 - Sassuolo - Campogalliano;
 - 10 - Quarta corsia A1 Modena - Piacenza Sud.

si evidenzia che un periodo di soli 5 anni appare non realistico per il completamento di tutte le infrastrutture elencate. Si richiede, pertanto, un approfondimento dello scenario trasportistico di riferimento;

La classificazione dei tratti di viabilità di progetto o interferiti e la normativa di riferimento

- 4.30 nella relazione acustica deve essere riportata, in una apposita tabella, la classificazione di tutti i tratti stradali interessati dall'opera, sia di progetto sia interferiti, ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada), presupposto essenziale ai fini dell'applicazione del D.Lgs. 142/04 che fissa i limiti per le infrastrutture di trasporto stradale esistenti o di nuova realizzazione;

L'individuazione dei ricettori

- 4.31 si richiede di estendere, al di fuori delle fasce di rispetto stradale, entro la fascia di 500 m per i ricettori sensibili, entro 250 m per gli altri, la valutazione dell'impatto acustico alle previsioni contenute negli strumenti urbanistici vigenti che conferiscono potestà edificatoria;

Dati di input del modello

Le velocità dei veicoli

- 4.32 si richiede che nelle previsioni modellistiche degli impatti acustici siano considerate le velocità massime consentite dal codice stradale, e gli esiti posti a confronto con le velocità assunte dal SIA e assunto lo scenario più sfavorevole. Occorre quindi che nella relazione di impatto acustico siano riportate, per ogni tratto stradale, in ottemperanza alla DGR 673/04, comma 1 b) dell'art.3, le velocità implementate nel modello per le diverse categorie di mezzi (leggeri e pesanti) per entrambi i periodi di riferimento diurno e notturno. Relativamente a quest'ultimo periodo, particolarmente critico ai fini del dimensionamento delle mitigazioni, si osserva che le velocità dovrebbero risultare superiori rispetto al periodo diurno, come conseguenza dei ridotti flussi di traffico e come dimostrato da numerose rilevazioni condotte sulle più varie tipologie di strade;

Gli output del modello

La differenza tra il LAeq diurno e quello notturno

- 4.33 occorre esplicitare i dati di flussi di traffico e di velocità, per ogni singolo tratto, al fine di chiarire quali fattori determinano una differenza tra i livelli equivalenti in periodo diurno e quelli notturni compresa tra circa 7 e 10 dBA. Una differenza diurno/notturno così marcata, se confrontata con tratti autostradali con analoghe caratteristiche, risulta piuttosto anomala;

La verifica dei dati di output

- 4.34 le previsioni di impatto acustico del modello Citymap utilizzato nella valutazione di impatto risultano inferiori rispetto a quanto previsto nella precedente fase di Scoping in cui è stata utilizzato un diverso modello previsionale (RLS90 implementato in Soundplan); da verifiche effettuate utilizzando diversi algoritmi previsionali (NMPB, CNR, RLS90), con gli stessi flussi di traffico riportati in relazione, tali previsioni risultano inferiori rispetto a tutti i modelli considerati: in particolare le previsioni di impatto acustico fornite dal programma Citymap risultano inferiori di vari dBA per i ricettori più vicini al ciglio stradale (indicativamente nei primi 50 metri); occorre quindi esplicitare le motivazioni che hanno portato ad utilizzare un modello previsionale che

prevede risultati inferiori sia rispetto alla fase precedente di scoping, sia rispetto ai modelli previsionali di riferimento, dettagliando maggiormente le fasi di taratura del modello medesimo. È noto peraltro che il decreto legislativo n. 194/05 prevede l'uso della procedura di calcolo "NMPB-Routes-96", riportato in "Arretè du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 10 mai 1995, article 6" e nella norma XPS 31-133;

Il raffronto con i limiti

- 4.35 la classificazione acustica dei ricettori, nel caso di assenza di classificazione acustica, deve essere conforme a quanto indicato dalla DGR 673/04. La documentazione di previsione di impatto acustico deve contenere, oltre che una planimetria aggiornata e le destinazioni urbanistiche, anche "i ricettori presenti nonché i valori limite fissati dalla classificazione acustica del territorio comunale, ai sensi del DPCM 14/11/1997. In carenza della classificazione medesima, l'individuazione delle classi acustiche dovrà essere desunta dai criteri stabiliti dalla D.G.R. 9 ottobre 2001, n.2053, pubblicata sul B.U.R. della Regione Emilia-Romagna n.155 del 31/10/2001". La conformità non è pertanto assicurata se si fa riferimento, come nella relazione presentata, per i comuni che non hanno approvato la classificazione acustica del loro territorio, alla zonizzazione transitoria rappresentata dalla tabella ex art. 6 del DPCM 01/03/91. In ogni caso, la tabella 5.4-4 riportata a pagina 123 della relazione di impatto acustico, utilizzata per classificare i ricettori impattati, non trova alcun riscontro nella normativa nazionale e regionale;

Concorsualità

- 4.36 nella tabella dei risultati del calcolo dell'impatto (da pagina 134 a pagina 160 della relazione di impatto acustico della Cispadana), nella colonna intitolata "Livelli Calcolati Totali di esercizio", sono riportate previsioni dei livelli equivalenti diurni e notturni. Non è chiaro se tali previsioni sono riferite alla sola autostrada Cispadana oppure sono comprensive sia del contributo dell'autostrada sia dell'altra viabilità che insiste nell'area di studio. Inoltre, nella sopra citata tabella i "Livelli Calcolati Totali di Progetto" sono confrontati con il limite della nuova strada, con il limite della zonizzazione acustica e con i "Limiti Concorsuali Progetto". Devono essere esplicitati tutti i passaggi, al fine di poter chiarire:
- a) come è stato verificato che gli impatti sonori della sola Cispadana rispettino o meno i limiti stabiliti dal DPR 142/04;
 - b) come è stata affrontata la cosiddetta concorsualità delle diverse sorgenti sonore presenti nell'area di studio;
- 4.37 si richiede che venga messo a disposizione, anche su eventuale supporto informatizzato, il database sul quale vengono effettuati i confronti tra i risultati previsti ed i limiti del DPR 142/04, nonché con i limiti derivanti dalla concorsualità di più sorgenti sonore;
- 4.38 si richiede che la metodologia utilizzata per la verifica del rispetto dei vari limiti di legge venga chiarita attraverso esempi esplicativi;
- 4.39 si richiede siano indicati i riferimenti legislativi che permettono di limitare le mitigazioni per i ricettori di codice 3, vale a dire appartenenti ad attività produttive o commerciali, al solo periodo di utilizzo diurno;

- 4.40 allo stesso modo, devono essere chiarite le motivazioni che spingono ad escludere ogni mitigazione per ricettori classificati con codice 5 (ruderi, edifici non utilizzati e non abitabili), ricettori che accampano comunque diritti di edificabilità;
- 4.41 relativamente al problema della cosiddetta concorsualità dovrebbe essere chiarito quanto riportato al capitolo 2.9.1 delle Relazioni di Acustica, stante il fatto che in tale sede vengono condotte interpretazioni poco condivisibili, quali ad esempio:
"Mentre viceversa, laddove i limiti sono rispettati, l'intero decreto risulta inapplicabile, in quanto scopo dello stesso è predisporre le azioni di mitigazione finalizzate al rientro nei limiti stessi." oppure, ancora: "Risulta tuttora controversa la possibilità di considerare la presenza di concorsualità "mista" fra infrastrutture stradali e ferroviarie";
è invece noto che il comma 2 dell'art. 4 del DM 29/11/2000 è stato appositamente inserito per porre un tetto superiore alla rumorosità immessa da infrastrutture diverse. Ciò certamente in fase di risanamento, ma anche, conseguentemente, in fase di inserimento ambientale ex novo, giacché una nuova infrastruttura non dovrebbe mai poter essere realizzata per essere successivamente oggetto di risanamento, con mitigazioni aggiuntive a quelle previste nel progetto autorizzato. E' necessario dunque conoscere, ricettore per ricettore, come la trattazione generale fatta dal Proponente a cui sopra si è accennato, abbia potuto influire nella determinazione o meno delle mitigazioni;
- 4.42 si richiede di considerare gli impatti acustici cumulativi derivanti dalle due infrastrutture autostradali Cispadana e A22, per i comuni di Rolo e Reggiolo, tenendo conto anche degli incrementi di traffico attesi sulla A22 connessi all'esercizio della Cispadana:
Le mitigazioni proposte
- 4.43 con riferimento alla tabella 8.2-1 da pagina 188 a pagina 214 della relazione di impatto acustico della Cispadana, vengono evidenziati in giallo i ricettori per i quali si ha un superamento dei cosiddetti "Limiti concorsuali esercizio". Non vi è tuttavia possibilità alcuna di discernere a carico di chi sia la responsabilità di superamento di tali limiti concorsuali; viene affermato genericamente che, solo nel caso in cui tale responsabilità sia a carico del Proponente, allora si procederà con l'effettuazione di mitigazioni; ma anche questo non trova riscontro né nella successiva Tabella 8.3-2 a pagina 216, né nelle planimetrie che riportano gli interventi di mitigazione. Se si considera ad esempio il ricettore CN048 (comune di Concordia sul Panaro), evidenziato in giallo in Tabella 8.2-1 non risulta oggetto di alcuna mitigazione pur non risultando interferito sensibilmente da alcuna infrastruttura di altro gestore, come visibile in planimetria;
- 4.44 analoghe considerazioni potrebbero essere condotte sul ricettore CT232 (comune di Cento), ove, pur in presenza di una barriera, continua a permanere un netto superamento dei limiti diurni e notturni. Peraltro questo ricettore non è oggetto di alcun intervento diretto aggiuntivo. Sempre a titolo d'esempio, il ricettore RG154 compare in tabella 8.2-1 con una consistente differenza (di almeno 18 dBA) fra valori ante e post mitigazione; considerato che tale ricettore non compare in Tabella 8.3-2, ove vengono riportati i ricettori oggetto di intervento diretto, se ne deduce che dovrebbe essere stato

oggetto di una forte mitigazione (barriera?). Tuttavia tale mitigazione non è riportata in alcun documento e nemmeno nella relativa planimetria (elaborato 3724PD00000MA000ACMM15A), planimetria nella quale le stesse curve di isolivello indicano valori nettamente superiori a quanto tabulato in post mitigazione;

- 4.45 relativamente alla componente VIBRAZIONI, tenuto conto che il Proponente non effettua valutazioni preventive, ma demanda all'attività di monitoraggio la verifica di un eventuale inquinamento da vibrazioni in fase di CO e PO, occorre che siano indicati i provvedimenti che si intende assumere nel caso in cui gli esiti delle rilevazioni evidenzino valori superiori ai riferimenti assunti (UNI 9614 e UNI 9916);

PAESAGGIO

- 4.46 si richiede di verificare la possibilità di migliorare le seguenti performance che il progetto già dichiara di perseguire:
- ridurre l'altezza del rilevato stradale, in particolare nella zona della Partecipanza agraria;
 - ridurre il consumo di suolo e il fabbisogno di inerti;
 - limitare al massimo la frammentazione dei terreni agricoli, prevedendo un tracciato il più possibile rispettoso della loro attuale giacitura, in particolare nell'area della Partecipanza agraria;
- 4.47 si richiede di valutare la possibilità di rivedere, dal punto di visto architettonico, il viadotto in attraversamento dell'area della Partecipanza agraria, al fine di un suo migliore inserimento paesaggistico;
- 4.48 si richiede di valutare la possibilità di minimizzare l'interferenza con la tenuta Ludergnani, circostante Palazzo Ludergnani (comune di Sant'agostino), per il quale è stato aperto un procedimento di tutela, ai sensi dell'art. 10 del D.lgs 42/2004;
- 4.49 il progetto prevede la messa a dimora di filari arborei e arbustivi che accentuano il carattere di linearità della struttura autostradale; si ritiene debba essere migliorato l'inserimento dell'opera nel paesaggio della pianura, anche partendo dalle segnalazioni, a suo tempo già fatte, dai comuni come:
- mitigazioni a sud dell'autostrada per gli insediamenti di via Camurana a Medolla;
 - mitigazioni a sud dell'autostrada per gli insediamenti di via Villa Gardè a San felice sul Panaro, e per l'azienda agricola a nord della stessa località;
 - mitigazioni parte nord dell'abitato di San Possidonio (estensione del parco della Concordia);
 - mitigazioni nei confronti del nuovo polo scolastico, in comune di san Felice sul Panaro, interessato dall'impatto del tratto stradale di raccordo con la tangenziale nord di San Felice sul Panaro.
- 4.50 in relazione alla viabilità di adduzione D03 (ex2RE) Cispadana tra la SP n° 2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex SS n° 62 "della Cisa", al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera rispetto all'area tutelata di Palazzo de Moll (l'oggetto della tutela non è solo la villa con il suo parco, ma tutta l'area storicamente e paesaggisticamente correlata ad

essa; la struttura territoriale di Palazzo de Moll ha come elemento ordinatore storico il viale principale della villa che, attraversando in senso longitudinale tutta l'area, collega la villa stessa alle due corti rurali e genera l'orientamento della struttura poderale) si chiede:

- di adottare per l'area in esame una soluzione altimetrica a quota inferiore rispetto a quella prevista in progetto in maniera da tutelare al massimo l'intervisibilità tra le componenti della struttura territoriale;
- di prevedere misure compensative consistenti nella riqualificazione paesaggistica dell'area rafforzando il segno ordinatore della struttura territoriale mediante piantumazione di un doppio filare arboreo disposto in senso sud-ovest nord-est lungo la viabilità campestre esistente su entrambi i lati della nuova infrastruttura;
- di adottare per la viabilità poderale di collegamento rurale una soluzione che si appoggi sui tracciati storici esistenti evitando di attivare ulteriori processi di rimozione. Si precisa che le strade poderali e interpoderali dovranno avere larghezza non superiore a 4 metri lineari;
- di valutare la necessità di realizzare una nuova viabilità poderale complanare alla corsia sud della strada di progetto o, qualora ritenuta necessaria, di prevederne la connessione alla viabilità ordinaria evitando di attraversare la zona tutelata;

COMPENSAZIONI/MITIGAZIONI

- 4.51 si richiede di verificare la possibilità della creazione di una zona di rinaturalizzazione a sud del territorio comunale di San Possidonio (Ponte di Pioppa), lontana dall'autostrada, ma vicina ad un'area naturale del fiume Secchia;
- 4.52 si richiede di valutare la possibilità dell'inserimento dei pannelli fotovoltaici sulle barriere acustiche con scambio di energia sul posto a favore degli edifici pubblici situati in prossimità dell'infrastruttura;
- 4.53 si richiede di valutare la possibilità di prevedere l'avvio della piantumazione del verde quanto prima al fine di fargli svolgere da subito la sua funzione di mitigazione, correggendo il crono programma che prevede la piantumazione a verde tra il 29° e il 41° mese della cantierizzazione; tale cronoprogramma, tra l'altro contrasta con la "Relazione di ottemperanza" nella quale, a proposito degli interventi di rimboschimento non strettamente connessi al sedime dell'autostrada, se ne prevede l'impianto a partire dal 12° mese;
- 4.54 si richiede di valutare la possibilità di ampliamento dell'area boscata denominata Bosco Panfilia Sant'Agostino, creando formazioni boscate nelle porzioni entro Golena Reno a monte e a Valle del Bosco esistente sia all'interno del SIC IT4060009 "Bosco Sant'Agostino o Panfilia", prevedendo la creazione di habitat 91F0 Boschi misti di quercia, olmo e frassino di grandi fiumi, creando gruppi boscati con estensione minima di 5 ettari di corpo unico prevedendo una decina (almeno 5) di tali formazioni;
- 4.55 si chiede di valutare la possibilità di implementare la previsione di piste ciclabili non solo sfruttando le piste di cantiere ma anche progettando tracciati dedicati in grado di connettere le funzioni e le reti già presenti sul territorio. In particolare al fine di ridurre l'ulteriore frammentazione territoriale della frazione di Villanova (comune di Reggiolo) a causa dell'opera in progetto e di garantire la necessaria

connessione funzionale si chiede di prevedere la realizzazione di un collegamento ciclopedonale per i percorsi casa-lavoro tra la frazione di Villanova e le zone industriali limitrofe (Ranaro - Rame) oltre che con il centro abitato del comune capoluogo di Reggiolo; il tracciato ed il progetto delle piste ciclopedonali dovrà essere definito in accordo con il Comune di Reggiolo;

4.56 si richiede siano effettuate simulazioni ad altezza d'uomo che mostrino l'infrastruttura in relazione alla percezione umana, in particolare si richiede la simulazione per:

- Canale Resega e SIC (comune di Novi);
- Ponte sulla Secchia (comune di Concordia)
- Casello di Concordia - San Possidonio - Mirandola, visto da sud;
- Cavalcavia strada per Mirandola, rapporto con l'abitato (comune di San Possidonio);
- Attraversamento San Giacomo Roncole - via della Posta
- Attraversamento Via imperiale e rapporto con l'abitato (comune di Medolla)
- Rapporto con l'abitato di villa Gardè;

4.57 si richiede di valutare la possibilità della realizzazione di un'adeguata mitigazione dell'impatto indotto dal superamento del fiume Secchia, da parte dell'infrastruttura, sull'abitato a sud di Concordia, nel quale si segnala la presenza di una scuola;

5 PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

5.1 pur condividendo in linea di massima l'architettura del flusso delle informazioni e della struttura del sistema informativo ambientale, strutturato sia come archivio dei dati di monitoraggio ambientale, ma anche come sistema GIS in grado di riprodurre basi cartografiche elaborate, si chiede di:

- avere la possibilità, per ciascuna autorità competente, di scaricare i dati di monitoraggio al fine di poter in modo più agevole, controllare ed eventualmente validare i dati ambientali;
- aggiornare il quadro di riferimento normativo delle matrici ambientali considerate (in modo particolare per la matrice acqua);

acque superficiali:

5.2 per quanto attiene il PMA, nella *Relazione specialistica ambiente idrico*, all'interno del capitolo 2.1 *Riferimenti normativi*, è necessario aggiornare la pubblicazione *Metodi analitici per le acque IRSA* all'ultima versione, datata 2003;

5.3 il capitolo 2.3 *Metodologie di rilevamento e campionamento dei parametri da monitorare*, al paragrafo 2.3.2 *Analisi microbiologiche e chimico-fisiche*, contiene la descrizione degli indici SECA, LIM, IBE attribuiti al nuovo DM 56/09, quando gli stessi erano riconosciuti solo dalla vecchia normativa (D.Lgs. 152/99); non si ritiene corretto applicare il LIM ad un solo campionamento, in quanto la qualità si rivela decisamente differente dai valori che derivano da campioni effettuati nell'arco di un più lungo periodo. Vista l'entità dell'opera si ritiene maggiormente utile, nelle prossime fasi, il semplice confronto (senza l'utilizzo di indici aggregati)

- dei parametri indicati come elementi generali, chimici e chimico-fisici a sostegno dei biologici a monte e a valle dell'opera, valutando che nel punto a valle non ci sia un incremento maggiore o uguale al 40-50% del valore rilevato a monte;
- 5.4 considerando che l'obiettivo del monitoraggio, è quello di mettere in evidenza tempestivamente eventuali alterazioni della qualità idrica, si richiede di riformulare il piano di monitoraggio, indicando:
- i parametri che si intende monitorare, individuando uno screening analitico che riporti i parametri chimici fondamentali per la caratterizzazione del corso d'acqua monitorato, integrato con i potenziali inquinanti chimici e microbiologici che potrebbero essere presenti durante le attività di costruzione;
 - esplicitare il sistema di verifica di eventuali interferenze create dall'attività di costruzione dell'autostrada attraverso un criterio oggettivo di valutazione dei dati chimici monitorati che permetta di valutare l'eventuale differenza registrata tra la stazione di monte e di valle (es: incremento massimo del 50% del punto di valle rispetto monte);
- 5.5 il piano di monitoraggio dovrà essere formulato in modo da avere risultati attendibili in tempi brevi, che consentano in caso di impatti significativi, di intervenire con azioni mitigative; si ritiene inoltre che il monitoraggio debba essere più approfondito (biologico e chimico), per i corpi idrici naturali, e per quelli sottoposti a vincolo di tutela da parte del PTPR della Regione ER, per i corpi idrici più significativi ad utilizzo irriguo, il monitoraggio potrà prevedere solamente le analisi chimico-fisiche, mentre per i corpi idrici minori (scoli e fossi), il monitoraggio potrebbe non risultare significativo;
- 5.6 individuare anche per gli scarichi di cantiere, così come è già effettuato per le acque di piattaforma, uno screening analitico significativo, che dovrà essere rappresentativo della tipologia di scarico indagata;
- 5.7 dalla valutazione della documentazione in oggetto, sono inoltre emersi errori materiali che potrebbero indurre ad errori formali:
- a pag. 17 si ravvisano errori materiali che possono far intercorrere in errori formali. Si fa riferimento alle tabelle 1/A, 2/A, 1/B e 2/B relative al punto A.2.6 dell'Allegato 1 come valori soglia per le acque superficiali; è la sola tabella 1/A che riportata tali valori soglia, la tabella 1/B riporta parametri aggiuntivi senza valori soglia, mentre le tabelle 2/A e 2/B non sono presenti. Tutte le succitate tabelle sono presenti nell'allegato 2 relativo alla classificazione dei corpi idrici a specifica destinazione;
 - si ravvisano inoltre delle modalità esecutive del monitoraggio delle acque superficiali in AO, che, non sono condivisibili in quanto possono portare a valutazioni errate dei dati; nel capitolo 2.4 "localizzazione dei monitoraggi e ubicazione dei punti di misura" e nel capitolo 2.5 "Articolazione temporale dei monitoraggi", si riporta che nel monitoraggio AO possono essere considerati entrambi i punti monte e valle o uno solo dei due, a seconda del tipo di monitoraggio; si evidenzia che la qualità dei corsi

d'acqua superficiali, risulta variabile a seconda del momento in cui si effettua il campionamento e pertanto al fine di non incorrere in errate valutazioni, si ritiene che il monitoraggio dei corsi d'acqua debba essere realizzato per tutte le fasi costruttive sia nella stazione di monte che in quella di valle;

- 5.8 per quanto riguarda i punti di campionamento evidenziati nella *tabella 2.4.1 del capitolo 2.3 Metodologie di rilevamento e campionamento dei parametri da monitorare*, si fa presente che non è possibile confrontare i dati delle analisi chimiche eseguite sui corpi idrici designati con i dati di Arpa rappresentativi del territorio provinciale di Ferrara, in quanto le stazioni afferenti alla Rete di monitoraggio regionale sono distanti dalle zone di influenza dell'opera. L'unico punto nei pressi dell'area di cantiere che si può ritenere significativo ai fini di un confronto è situato a valle dell'abitato di Casumaro (cod. reg. 05000900) sul canale di Cento;
- 5.9 rispetto a quanto presentato, si fa presente che in provincia di Ferrara attualmente non si stanno effettuando monitoraggi biologici poiché non sono applicabili i metodi voluti dalla normativa vigente sui corpi idrici artificiali, pertanto non è possibile un confronto, anche se il campionamento del macrobenthos rimarrebbe il più indicato per monitorare i cambiamenti dell'ambiente idrico; per quanto riguarda i punti scelti per il controllo quindi (tab. 2.3-1), si ritengono rilevanti ai fini del monitoraggio il fiume Panaro (corpo idrico naturale) e il Canale di Cento (corso d'acqua meritevole di tutela) per gli elementi biologici, chimici e chimico-fisici a sostegno dei biologici; per i canali artificiali principali si propone di mantenere solo l'analisi chimica e fisico-chimica, eliminando dal monitoraggio i canali artificiali secondari;
- 5.10 rispetto ai monitoraggi in *ante-operam*, in corso d'opera e *post-operam* proposti (capitoli 2.4 *Localizzazione dei monitoraggi e ubicazione dei punti di misura* e 2.5 *Articolazione temporale dei monitoraggi*) si ritiene necessario che i campionamenti vadano effettuati a valle e a monte dell'opera, in particolare nella provincia di Ferrara dove le movimentazioni idrauliche antropiche ad opera del Consorzio di Bonifica provocano modifiche al verso di scorrimento delle acque;
- 5.11 nei certificati di analisi *0071_PD_0_X00_X0000_0_AM_CF_01_A* è rinvenibile solo uno dei due campionamenti semestrali previsti per l'AO (effettuato in data 11/08/2011), pertanto si richiedono i dati del monitoraggio invernale, se effettuati nell'arco temporale 2011-2012;
- 5.12 si ritiene opportuno integrare i parametri da monitorare con gli *idrocarburi totali, solidi sospesi* (parametri di laboratorio) e *la torbidità* (parametri in situ);
- 5.13 per quanto riguarda la "*Metodica H5*" (pozzi esistenti), si ritiene vadano specificati i pozzi presi a riferimento anche tramite schede dedicate, dalle quali si possono evincere le caratteristiche del pòzzo con particolare riferimento all'acquifero captato;

Acque sotterranee

- 5.14 per quanto attiene il monitoraggio delle acque sotterranee, si condivide in linea di massima la scelta dei punti di

campionamento e la relativa profondità di indagine; si ravvisano solamente alcune carenze informative e pertanto si richiede di:

- integrare i parametri proposti per il monitoraggio con idrocarburi totali (espressi come normal-esano) e torbidità;
- integrare il monitoraggio delle aree di cantiere (metodica H4) anche per gli aspetti quantitativi, relativamente al livello di falda interessato dagli emungimenti. Infatti i piezometri a monitoraggio degli aspetti quantitativi, captano acquiferi posti a profondità modeste (10-15 m), non interessate dagli emungimenti per scopi produttivi, che invece interessano falde poste a profondità maggiori (40 metri);
- di meglio esplicitare la durata del monitoraggio in CO delle acque sotterranee che si vuole proporre per ciascuna tipologia di intervento costruttivo. Infatti nel PMA sono indicati i tempi di potenziale interferenza delle diverse tipologie costruttive sulle acque di falda, ma non risulta chiaro se questi siano sovrapponibili anche alle tempistiche del monitoraggio. Considerando i tempi di trasmissività di un inquinante in falda, a parere della scrivente Agenzia, i tempi di monitoraggio dovrebbero essere maggiormente dilatati;
- di specificare la struttura della rete di monitoraggio delle acque sotterranee, indicando se per ogni piezometro di monte è previsto un piezometro a valle di controllo e la relativa distanza dalle attività di costruzione (nella cartografia allegata non è percepibile);
- di articolare più dettagliatamente le modalità di campionamento, pretrattamento ed analisi delle acque sotterranee;

Aria

5.15 il piano di monitoraggio presentato dal proponente prevede tre diverse metodiche di campionamento:

- Metodica A1: rilievo della qualità dell'aria con mezzo mobile finalizzato a determinare l'inquinamento prodotto dal traffico veicolare in prossimità dell'autostrada, dei cantieri e della viabilità di cantiere;
- Metodica A2: rilievo delle polveri sottili (PM10) nelle aree di cantiere;
- Metodica A3: rilievo della qualità dell'aria con centralina fissa finalizzato a determinare l'inquinamento prodotto dal traffico veicolare in prossimità dell'autostrada, delle vie di adduzione e della viabilità di cantiere;

si condividono le metodiche di campionamento proposte, con le seguenti puntualizzazioni:

- ogni campionamento deve essere eseguito secondo quanto indicato dal D.lgs 155/2010. Nel caso di utilizzo del metodo gravimetrico, particolare attenzione dovrà essere rivolta al monitoraggio delle polveri: il Dlgs 155/2010 sancisce, quale metodo di riferimento per il campionamento e la membrana deve andare dalla mezzanotte alla mezzanotte, condizione indispensabile per un confronto con i limiti normativi, che si riferiscono a medie giornaliere;
- si richiede, per quanto riguarda la metodica A2, visto che la polverosità rappresenta il principale problema nella fase di cantierizzazione, che vengano determinati non solo i

PM10, ma anche PTS e PM2,5, come era già stato indicato in fase di Conferenza di Servizi preliminare;

- si richiede che vengano monitorati, oltre al BaP anche gli IPA totali;
- si ritiene si possa escludere la determinazione del Hg ma deve essere misurato, insieme ai metalli Cd, Ni, As, anche il Pb che, come gli altri metalli monitorati, ha un limite normativo;
- in merito alla metodica A1, il monitoraggio trimestrale, al fine di essere il più rappresentativo possibile dell'andamento stagionale degli inquinanti, deve essere effettuato nei mesi di febbraio, maggio, agosto e novembre;
- anche la metodica A2, come già previsto dal proponente per le metodiche A1 e A3, deve rilevare, a frequenza oraria, i parametri meteorologici;

5.16 si ritiene che il criterio principale per la localizzazione dei punti di monitoraggio debba tener conto della presenza di ricettori/siti sensibili ed edifici abitati sottoposti al massimo impatto ambientale;

5.17 si richiede che venga presentata una nuova proposta di rete di monitoraggio, che soddisfi i seguenti criteri di localizzazione dei punti:

- Ante Operam: il monitoraggio deve essere eseguito sugli stessi punti fissi individuati per il corso d'opera e per il post operam e con le medesime metodiche: A2 per il corso d'opera e A1/A3 per la fase di esercizio; non si ritengono significativi, al fine di valutare la qualità dell'aria presso il nuovo tracciato autostradale, i due monitoraggio eseguiti ad agosto 2011 presso il centro abitato di Finale Emilia e presso l'area SIC nel Comune di Carpi, sia per la notevole distanza dal nuovo tracciato (2 km e 5 km rispettivamente) che per il fatto che il monitoraggio è stato eseguito solo in un mese estivo e quindi non è rappresentativo della variabilità stagionale degli inquinanti e non conforme con le metodiche proposte;
- corso d'opera: per quanto riguarda i cantieri fissi e il fronte avanzamento lavori, i punti di monitoraggio devono essere localizzati presso i ricettori maggiormente impattati dalle lavorazioni, secondo quanto emerge dalla valutazione modellistica richiesta; poiché il fronte avanzamento lavori varia nel tempo, occorre prevedere dei punti di monitoraggio "mobili", ovvero presso i ricettori più esposti alle lavorazioni nelle settimane di monitoraggio; per i cantieri fissi, invece, i punti di monitoraggio saranno definiti in maniera definitiva e mantenuti attivi per tutto il periodo di attività del cantiere; si richiede che sia previsto un punto di monitoraggio presso il cantiere Logistico-Operativo 1-B.2 (Comune di Mirandola) e presso il Campo Prova Stabilizzazione a Calce 1-C (Comune di Mirandola); la presenza di punti di monitoraggio presso le Aree di Stoccaggio, dovrà essere valutata in base ai risultati delle stime modellistiche sui ricettori localizzati nelle aree limitrofe al cantiere. Per le Aree Operative, se lo studio di impatto richiesto per i cantieri fissi non evidenzia criticità in termini di polverosità, potranno non essere previsti punti di monitoraggio;
- Post Operam: nello studio preliminare, al fine di individuare le zone maggiormente impattate nella fase di esercizio, era stato costruito un indice funzione delle concentrazioni stimate di PM10 e del numero di ricettori interessati da tali concentrazioni; questa analisi manca nel presente studio. In

assenza di un criterio di progettazione della rete, orientato alla tutela dei ricettori, si suggerisce di posizionare i punti di monitoraggio presso le zone più densamente abitate che risultano maggiormente impattate dall'autostrada e dai nuovi interventi di collegamento viario al sistema autostradale, sulla base delle concentrazioni stimate ai ricettori; da valutazioni svolte in altri studi relativi ad infrastrutture stradali ad intenso traffico, il buffer di maggiore influenza sulla qualità dell'aria di tali sorgenti lineari, si colloca all'interno dei 200 metri dal ciglio stradale. Si ritiene, pertanto, che posizionare ricettori a distanza superiori dia una valutazione poco significativa dell'impatto dell'infrastruttura;

- 5.18 la rete di monitoraggio definitiva che verrà presentata in fase di Progetto Esecutivo dovrà essere concordata con ARPA; in questa fase verranno anche definiti frequenze e modalità di invio dei dati (anche in formato digitalizzato);
- 5.19 in merito ai dati delle campagne di monitoraggio, si ritiene utile sottolineare i seguenti aspetti, non evidenziati dal proponente:
- in alcune giornate, si registrano concentrazioni più elevate di PM10 rispetto alle PTS: nel sito di Finale Emilia il 19/08/2011, nel sito di Carpi dal 14/08/2011 al 20/08/2011;
 - le concentrazioni giornaliere di Cadmio, in entrambi i siti, sono quasi sempre superiori al valore limite, espresso come media annuale (5 ng/m³), e presentano una ripetitività dei valori misurati;
 - il monitoraggio è stato eseguito nel periodo estivo, meno critico in termini di rispetto dei limiti di qualità dell'aria per gli inquinanti NO₂ e PM10, quindi insufficiente per caratterizzare la qualità dell'aria dei siti indagati;

Suolo e sottosuolo

- 5.20 per quanto attiene il Piano di monitoraggio della componente Suolo e Sottosuolo se ne condivide tendenzialmente la scelta dei punti, dei parametri da indagare e delle tempistiche da adottare. Si richiede solamente di:
- specificare se i monitoraggi dei suoli vengano effettuati nelle aree individuate in modo casuale, o privilegiando quelle aree che potenzialmente possono avere subito modifiche strutturali dei suoli o possibili sversamenti di sostanze pericolose;
 - specificare se per ciascuna area, si prevede di effettuare una unica trivellata o se per le aree a maggior impatto come i cantieri base si prevede un controllo maggiore eventualmente integrato con sondaggi esplorativi mediante benna nel primo metro di suolo;

Campi Elettromagnetici

- 5.21 inserire tra la normativa di riferimento il Decreto Ministeriale 29/05/2008 "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione magnetica";
- 5.22 considerare, per i certificati di misura, le diciture di riferimento normativo per i limiti di esposizione ed i valori di attenzione sia per basse frequenze sia per le alte;
- 5.23 per le basse frequenze vanno considerate anche la mediana dei valori nelle 24 ore al fine della verifica del valore di attenzione ove necessaria la verifica;

- 5.24 per le alte frequenze considerare anche il valore medio mediato alle tre altezze su qualsiasi intervallo di sei minuti per la verifica del valore di attenzione ove necessaria la verifica;
- 5.25 motivare la scelta di inserire nelle schede di censimento per gli elettrodotti le stesse dimensioni per le DPA e per le fasce di rispetto;
- 5.26 motivare perché presso l'area di servizio Mirandola Sud e nord non sono state effettuate misure nonostante i luoghi a permanenza prolungata in prossimità di linee elettriche esistenti; non è stato possibile ricavare dal catasto se la sorgente è stata censita ed i motivi per cui non sono state effettuate misure;
- 5.27 motivare come richiesto per il punto 6) in riferimento alle aree di servizio Poggio Renatico nord e sud ; in questo caso la cartografia evidenzia la vicinanza linea alta tensione e vicinanza linea ferroviaria BO-PD;

Rumore e Vibrazioni

- 5.28 il monitoraggio di Post Operam (PO) dovrà avere come obiettivo la verifica della rispondenza ai limiti di legge con lo scenario di traffico assunto in fase di progetto (2030); ciò comporta, necessariamente, che la metodica di rilevazione dovrà considerare, contemporaneamente al dato acustico, anche il dato di traffico; ciò al fine di permettere adeguate estrapolazioni allo scenario considerato;
- 5.29 l'associazione della/e sorgente/i funzionante/i al momento del rilievo con il dato acustico, deve essere esplicitato anche per le metodiche di rilevazione nelle fasi di Ante-Operam (AO) e Corso d'opera (CO); analogo principio deve essere adottato con le rilevazioni di vibrazioni;
- 5.30 per una migliore correlazione fra sorgenti attive/impattanti e rilevazioni, il Proponente dovrebbe considerare e riportare la history della rilevazione con risoluzione temporale non superiore al secondo;
- 5.31 per tutte le metodiche di rilevazione riportate (da B1 a E1) si richiede sia chiarito il criterio adottato per attribuire ad un dato ricettore una specifica metodica;
- 5.32 la metodica di monitoraggio E2, relativa alla rilevazione del limite differenziale in fase di esercizio, dovrebbe essere eliminata o, quanto meno, chiarita, tenuto conto che il criterio differenziale non si applica alle infrastrutture di trasporto, come esplicitamente dichiarato dalla Legge 447/95 e dal DPCM 14/11/1997;
- 5.33 le definizioni delle varie metodiche di rilevazione dovrebbero essere rese coerenti con quanto indicato nella tabella 4.1-1 (pag. 23 del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) - Relazione Specialistica componente Rumore), nonché con quanto riportato nelle planimetrie di localizzazione dei punti di monitoraggio rumore (elencate al par. 6.4 di pag. 26);
- 5.34 si richiede la presentazione di una tabella di sintesi dei punti di monitoraggio, riportante la localizzazione del punto (comune e provincia d'appartenenza), la tipologia di sorgente che si vuole monitorare (strada, pista di cantiere, fronte avanzamento, cantiere), la tipologia di monitoraggio proposto, la fase a cui ci si riferisce: Ante-Operam (AO), Corso d'opera (CO), Post Operam (PO);

- 5.35 relativamente ai criteri da usare per la localizzazione dei punti di monitoraggio di PO, si ritiene che occorra considerare anche ricettori non protetti da barriera; in realtà, più in generale, il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) della fase di PO dovrebbe considerare tutti i ricettori censiti, non necessariamente con un monitoraggio diretto (in campo), ma attraverso una scelta oculata di un campione rappresentativo. Dall'analisi dei risultati ottenuti attraverso la metodica a cui si è fatto cenno sopra, si potrà estendere spazialmente il dato ottenuto sul campione all'intera popolazione, mediante valutazioni modellistiche;
- 5.36 con riferimento alle VIBRAZIONI e precisamente a pag. 9 del PMA - Relazione Specialistica componente Vibrazioni, occorre precisare il criterio ed i valori numerici che si intendono adottare per definire le tre soglie (attenzione, allarme, pericolo) ivi citate;
- 6 IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI SI RICHIEDONO I SEGUENTI APPROFONDIMENTI
- 6.1 si richiede di valutare la possibilità di non realizzazione della strada di servizio affiancata alla nuova intersezione con immissione sulla viabilità ordinaria della SS n. 64 (via Bologna) ed i raccordi per l'immissione della autostrada A13 (proprietà Boarini), ed utilizzare in alternativa la viabilità esistente;
- 6.2 si richiede di valutare la possibilità dell'installazione di barriere fonoassorbenti lungo la proprietà Boarini adiacente al casello di Ferrara Sud , intersezione con SS n. 64 (via Bologna);
- 6.3 si richiede di valutare la possibilità di modificare il tracciato della tangenziale di collegamento che unisce il casello di Rivara (MO) con la zona industriale di Finale Emilia (MO) realizzandolo in affiancamento all'autostrada;
- 6.4 nella Provincia di Ferrara, il tracciato dell'autostrada prevede di incorporare parte dell'attuale asse viario provinciale anch'esso denominato Cispadana, utilizzato, attraverso il collegamento con la superstrada Ferrara-Mare, per accedere all'ospedale di Cona, unico nosocomio attrezzato nella Provincia di Ferrara; si chiede sia valutato l'impatto che la trasformazione di questa arteria, da strada provinciale in autostrada, avrà sull'efficienza dell'offerta dei servizi sanitari;
- 6.5 si richiede di valutare l'opportunità dell'aggiornamento delle stime di previsione dei flussi di traffico, nonché gli scenari di riferimento, considerando gli effetti della crisi economica in atto;
- 6.6 si segnala che la zona tra Cavo Napoleonico e Panaro è stata zona di confine tra l'esarcato di Ravenna ed il regno Longobardo, è stata zona di castra romani e si ha traccia di insediamenti di terre-mare di epoca villanoviana;
- 6.7 si richiede di valutare che la zona interessata dal progetto è attraversata da fiumi pensili e l'autostrada Cispadana può costituire una barriera (2.5 m) al deflusso delle acque, in caso di rottura degli argini di tali fiumi;
- 6.8 si richiede di valutare l'impatto indotto dall'autostrada sulle coltivazioni di erba medica e foraggio per la produzione del Parmigiano reggiano;
- 7 INFORMAZIONI FINALIZZATE ALL' ACQUISIZIONE DELLE AUTORIZZAZIONI

7.1 si segnala che per i prelievi, anche temporanei di acque sotterranee occorrerà inoltrare richiesta di Concessione, ai sensi del regolamento regionale 41/2001, mentre l'occupazione delle aree demaniali del demanio idrico di competenza regionale potrà avvenire previa presentazione di domanda di concessione ai sensi della LR 7/2004;

7.2 ai fini dello scarico in corpo idrico superficiale dei reflui, sottoposti ai trattamenti depurativi previsti dalla DGR 1053/2003 e dalla DGR 286/2005, derivanti dalle autostazioni e dalle attività di cantiere o operative, ovvero dalle strutture ricettive realizzate presso aree di cantiere, dovranno essere presentate le necessarie istanze di autorizzazione alle Province territorialmente competenti, ai sensi del D.Lgs 152/06;

EDIFICI IN PROGETTO

7.3 i campi base previsti per la viabilità accessoria dovranno essere dotati di idonei locali spogliatoio comprensivi di docce e wc per il personale addetto al cantiere;

7.4 nel progetto presentato mancano le planimetrie di lay-out relative ai locali cucina/mensa;

7.5 per la realizzazione degli interrati dovranno essere messe in atto tutte le cautele per l'intercettazione corretta e la messa in sicurezza delle falde che in questa zona sono particolarmente superficiali;

7.6 gli edifici devono essere concepiti e costruiti in modo che la loro utilizzazione e l'esecuzione di eventuali successivi lavori di manutenzione, riparazione e verifica non comportino rischi d'incidenti per i lavoratori che effettuano i lavori, quali scivolate, cadute dall'alto (lavori in quota/copertura). Alla richiesta d'agibilità dovrà essere allegata la dichiarazione del Direttore dei lavori che certifichi la conformità al requisito mediante:

a) la verifica della rispondenza delle soluzioni adottate a quanto descritto in sede progettuale;

b) l'acquisizione delle certificazioni del produttore di materiali e componenti utilizzati;

c) l'acquisizione delle dichiarazioni dell'installatore dei componenti di sicurezza;

d) l'eventuale esecuzione di prove in opera;

e) la verifica della disponibilità per l'utilizzatore dell'opera, delle informazioni sulle misure tecniche predisposte, delle istruzioni per un loro corretto utilizzo, del programma di manutenzione dei dispositivi installati permanentemente;

4.2 con nota, prot. 662, del 31 luglio 2013, la Società ARC ha presentato le integrazioni richieste a questa Regione che l'ha acquisita al prot. n. 192667 del 1 agosto 2013;

4.3 con nota DVA-2013-25320 del 06/11/2013 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha richiesto la pubblicazione delle integrazioni;

4

VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:

- 4.1 il S.I.A. redatto sulla base dell'esito della procedura di scoping (nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. 2011 0016939 del 13.07.2011), comprensivo delle integrazioni, è corrispondente alla normativa vigente;

Motivazioni del progetto e alternative di tracciato

- 4.2 il progetto dell'autostrada Cispadana, originariamente previsto come Superstrada, si basa sulle valutazioni contenute nello "Studio di fattibilità" redatto da ERVET (Valorizzazione Economica Territorio Bologna), che evidenziano come la completa realizzazione della Superstrada Cispadana ad 1+1 corsia per senso di marcia, già all'anno 2015, comporterà *"performances di esercizio del tutto inaccettabili e la presenza di numerosi tratti che palesano condizioni di marcata saturazione: il 50% dei tratti elementari presentano un Livello di Servizio D e per il resto del tracciato il rapporto tra flusso orario equivalente e capacità di deflusso oraria raggiunga addirittura il Livello di Servizio E"*;
- 4.3 attualmente della pianificata Superstrada Cispadana sono stati realizzati singoli lotti, che funzionano prevalentemente come tangenziali ai centri abitati, caricati quindi di un traffico prevalentemente locale, dal momento che non è completata l'infrastruttura che dovrebbe collegare la superstrada Ferrara Mare alle autostrade A22, A1 e infine alla A15;
- 4.4 dallo "Studio di fattibilità" citato emerge che tale completamento, comportando un collegamento EST - OVEST, attirerebbe sulla superstrada Cispadana un traffico significativo dalle principali arterie Nord - SUD interferite, incrementato anche dal non pedaggiamento della Superstrada;
- 4.5 il progetto dell'autostrada Cispadana si pone l'obiettivo, dichiarato nel SIA, di:
- creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
 - rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico";
- 4.6 la realizzazione della autostrada Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe:
- rendere più competitivo il trasporto merci via mare

attraverso il sistema portuale ravennate, migliorare l'accessibilità dei flussi turistici verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;

- rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- contribuire al miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario, che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere;

Relativamente alle alternative di tracciato

- 4.7 il progetto ha valutato l'"Opzione zero", (indicato nel SIA come scenario programmatico) ovvero l'ipotesi di non realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana e le relative opere infrastrutturali complementari (interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale e viabilità di adduzione al sistema autostradale) all'interno di uno scenario nel quale siano comunque attuate tutte le opere infrastrutturali programmate dalla strumentazione di settore (comunitaria, nazionale, regionale, provinciale e locale);
- 4.8 gli esiti di tale valutazione hanno evidenziato nel SIA che la direttrice Cispadana:
- risulta coerente con la pianificazione di settore: PRIT 1998-2010 vigente e PRIT 20101-2020 in fase di adozione;
 - ha effetti positivi sulle condizioni produttive e socio-economiche fornendo un nuovo impulso allo sviluppo dei territori attraversati;
 - ha effetti positivi sulla distribuzione del traffico: il progetto prevede la diminuzione dei flussi di traffico su alcuni itinerari est-ovest di lunga percorrenza, autostradali e non, e su itinerari locali, grazie alla viabilità di adduzione e collegamento che scarica diverse tratte stradali esistenti;

- l'analisi costi-benefici ha dimostrato la desiderabilità sociale della realizzazione dell'opera in progetto, ovvero la sua preferibilità sociale rispetto all'"Alternativa 0", dal punto di vista dell'utilizzo efficiente delle risorse disponibili;

Relativamente alle alternative di tracciato localizzate

- 4.9 lo studio ha posto a confronto diverse configurazioni progettuali alternative in corrispondenza di specifici tratti dell'asse autostradale in esame, nei seguenti comuni: Novi, Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Mirabello;
- 4.10 in seguito alla valutazione comparativa degli impatti afferenti ai tratti di tracciato autostradali il progetto ha assunto le seguenti ipotesi di tracciato:
- alternativa A1a-3 - presso il caseificio razionale Novese in comune di Novi di Modena (MO);
 - alternativa C2c - presso il sistema dei terreni delle Partecipanze, nel comune di Cento (FE);
 - l'alternativa Dc - presso i comuni di S. Agostino, Poggio Renatico e Mirabello (FE);

Analisi Costi Benefici

- 4.11 l'analisi costi benefici ha utilizzato:
- il valore attuale netto (VAN) - che consiste nell'accettare un progetto se la somma dei suoi benefici attualizzati al netto dei costi pure attualizzati è maggiore di zero e, in presenza di più alternative progettuali, nel scegliere quella che presenta il VAN più elevato;
 - il tasso di rendimento interno (TRI) - definito come il tasso di sconto che rende il VAN di un progetto pari a zero; questa regola consiste nell'accettare un progetto se il suo TRI è maggiore del tasso di sconto ritenuto appropriato e, in presenza di più alternative progettuali, nel scegliere quella che presenta un TRI più elevato;
- 4.12 l'analisi costi benefici ha dimostrato la "desiderabilità sociale" della realizzazione dell'opera in progetto, ovvero la sua preferibilità sociale rispetto all'"Alternativa 0", dal punto di vista dell'utilizzo efficiente delle risorse disponibili;
- 4.13 nel SIA sono, inoltre, evidenziati gli effetti positivi indotti dalla realizzazione della nuova autostrada; in particolare dallo studio del traffico risultano scaricate:

- a sud della Cispadana, tutto l'asse autostradale che corre tra Cesena e Parma (A14 e A1), comprendendo il Passante di Bologna;
- a nord della nuova autostrada, diverse direttrici est-ovest che attualmente collegano la A22 alla A13 attraverso percorsi lenti e tortuosi che attraversano numerosi centri abitati;
- a scala più locale, alcune tratte che vedono diminuire i flussi che le percorrono, "drenati" dall'introduzione della Cispadana e dalla viabilità complementare; in particolare, attorno agli abitati di Massa Finalese, San Felice sul Panaro, Finale Emilia, Bondeno, Cento e Ferrara, anche grazie:
 - o alla funzione "drenante" del traffico locale da parte della Bondeno-Cento;
 - o alla riorganizzazione del nodo di Ferrara Sud;
 - o al completamento della circonvallazione di San Felice (C07) e al contiguo collegamento tra la SC "Salde Entra" ed il polo industriale di Finale Emilia (C08);

Le stime di traffico

- 4.14 nel SIA sono riportate le stime di traffico prodotte per gli orizzonti temporali 2017 (entrata in esercizio dell'autostrada); 2021 (medio termine) e 2030 (lungo termine) considerando separatamente i veicoli leggeri e veicoli pesanti;
- 4.15 i risultati dello studio trasportistico per la nuova Autostrada Regionale Cispadana forniscono un Traffico Giornaliero Medio (TGM) annuale al 2017 tra i 20.000 e i 24.000 veicoli, valori che nel 2030 sono compresi tra i 42.000 e i 44.000 veicoli/giorno;
- 4.16 all'entrata in esercizio nel 2017 le tratte più cariche risultano essere quelle tra Poggio Renatico a Ferrara con punte di circa 31.000 veicoli/giorno e una percentuale di traffico pesante pari al 22%-23%;
- 4.17 nel lungo termine (2030), lo scenario infrastrutturale cambia radicalmente con il completamento del tratto emiliano - romagnolo della E55 tra Cesena e Mestre e la riqualificazione della Ferrara - Porto Garibaldi che potenziano ulteriormente il ruolo dell'Autostrada Regionale Cispadana come collegamento tra il traffico proveniente dall'Autostrada del Brennero A22 e il versante adriatico; nel SIA si ipotizza un traffico medio giornaliero annuo al 2030 pari a circa 44.000 veicoli con una percentuale di traffico pesante del 28%;
- 4.18 nel SIA si ipotizza che il traffico che interesserà

l'Autostrada Regionale Cispadana sarà composta dal 44% di traffico locale, il cui itinerario si esaurisce all'interno dell'asse cispadano, mentre il rimanente traffico sarà in parte di scambio (24%) e in parte di lunga percorrenza (32%), prevalentemente autostradale;

4.19 è previsto un aumento della quota di traffico autostradale nello scenario 2021, quando si completa la rete autostradale e l'itinerario cispadano diventa più attrattivo per gli spostamenti tra il Brennero e la costa adriatica;

4.20 nella documentazione integrativa è valutato che lo "Scenario Basso", adottato per il criterio cautelativo per l'analisi costi-benefici, possa ritenersi affidabile per le previsioni di traffico nel lungo termine nonostante l'attuale crisi economica;

5 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

5.1 il quadro pianificatorio di riferimento è costituito dai seguenti strumenti vigenti:

- P.R.I.T. Piano Regionale Integrato dei Trasporti;
- P.T.R. Piano Territoriale Regionale;
- P.T.C.P. Piano Territoriale di Coordinamento delle Provincia di Parma, Modena, Reggio Emilia e Ferrara;

- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Parma;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Mezzani;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Torrile;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Sorbolo;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Brescello;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Luzzara;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Reggiolo;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Rolo;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Novi;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Concordia sulla Secchia;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di San Possidonio;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Mirandola;

- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Medolla;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di San Felice sul Panaro;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Finale Emilia;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) e Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Cento;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Sant'Agostino;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Bondeno;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Poggio Renatico;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del Comune di Ferrara;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Mirabello;
- Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Reggio Emilia (PIAE);
- Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Modena (PIAE);
- Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Bologna (PIAE);
- Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Ferrara (PIAE);
- Piano stralcio di Assetto Idrogeologico del Fiume Po;
- Piano stralcio di Assetto Idrogeologico del Fiume Reno;
- Aree tutelate dalle disposizioni legislative in materia di beni culturali e del paesaggio;

5.2 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.)

5.2.1 il P.R.I.T. '98, approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 1322 del 22/12/99, assume un modello di rete articolato su due livelli funzionali distinti:

- la rete di collegamento regionale e nazionale ("grande rete"), con funzioni di servizio nei confronti della mobilità di ampio raggio (sia internamente alla Regione sia di penetrazione e uscita dalla regione stessa) e di quella nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale;
- la "rete di base", con funzione di rete di accessibilità, destinata pertanto ad un servizio capillare sul territorio;

5.2.2 il PRIT 2010-2020, in fase di adozione, punta alla realizzazione del quadro infrastrutturale già pianificato dal PRIT 98; in particolare, nell'ambito

della "Grande Rete", assumono un ruolo particolare le infrastrutture con andamento est-ovest, fra le quali la Cispadana, che si qualifica come elemento di connessione tra i principali itinerari stradali e autostradali nord-sud;

5.3 Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

5.3.1 in riferimento alla rete infrastrutturale regionale primaria richiamata nel Piano Territoriale Regionale (approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010), la Regione Emilia Romagna si caratterizza come una grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci, essendo al centro dei principali collegamenti plurimodali tra il nord e il sud del paese; pertanto, la Cispadana che connette, in asse est ovest, le direttrici autostradali nord sud assume un ruolo e una funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano;

5.3.2 il medesimo piano, nel capitolo "I sistemi complessi di area vasta" evidenzia la necessità di estendere anche alle infrastrutture il concetto di minimizzazione del consumo di suolo: *"Limiti e condizioni vanno stabiliti innanzitutto per il consumo di territorio non urbanizzato, per garantirne un uso sostenibile, come risorsa ambientale finita, nella consapevolezza che la sua trasformazione a fini urbani è "irreversibile". A tal scopo la pianificazione ha il compito di preservare le parti del territorio che hanno caratteristiche di particolare vulnerabilità e rilevanza per la rigenerazione delle risorse ambientali e naturali, nonché di individuare criteri di sviluppo che privilegino le scelte localizzative che minimizzano il consumo di suolo e i conflitti nell'utilizzo tra diverse funzioni nell'osservanza del principio generale di "prevedere il consumo di nuovo territorio, solo quando non sussistano alternative derivanti dalla sostituzione dei tessuti insediativi esistenti ovvero dalla loro riorganizzazione e riqualificazione". Tale principio, oltre che agli insediamenti, deve essere esteso alle strutture ed infrastrutture che comportano una artificializzazione del territorio, compresi i nuovi impianti di produzione energetica";*

5.4 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Modena (P.T.C.P.)

5.4.1 il Consiglio provinciale ha approvato, con Delibera di Consiglio provinciale n. 46 del 18/03/09 la Variante generale del PTCP della Provincia di Modena;

5.4.2 il tracciato di autostrada Cispadana, è evidenziato

nella Tav. 5.1 - del piano;

5.4.3 gli ambiti di maggior sensibilità risultano:

- la rete idrografica, soprattutto per quanto riguarda l'attraversamento dei corsi d'acqua, in particolare dei fiumi Secchia e Panaro e il tratto di percorrenza che si affianca al Canale Diversivo;
- i caratteri morfologici del territorio, caratterizzato dalla presenza di diversi dossi, seppur nessuno di accertato interesse;
- il paesaggio, in particolare per l'ambito ricompreso nella ZPS "Siepi e Canali di Resega -Foresto", sul confine con la provincia di Reggio Emilia,
- INSERIRE AREA ARCHEOLOGICA

5.5 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Reggio Emilia (P.T.C.P.)

5.5.1 il Consiglio provinciale ha approvato, con Delibera di Consiglio provinciale n. 124 del 17/06/2010, il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Reggio Emilia;

5.5.2 nel territorio della provincia di Reggio Emilia, l'infrastruttura risulta inserita nelle previsioni come autostrada di progetto;

5.5.3 il territorio della Provincia di Reggio Emilia è interessato dalla viabilità di adduzione denominata D03 (comuni di Luzzara e Reggiolo) costituisce, sostanzialmente, un completamento del tracciato della superstrada Cispadana, già inserita negli strumenti di pianificazione;

5.5.4 la viabilità di adduzione, denominata D02, costituisce, sostanzialmente, un completamento del tracciato della superstrada Cispadana, già inserita negli strumenti di pianificazione sia provinciale sia regionale, comporta un adeguamento della cartografia del PTCP dal momento che il tracciato si colloca ai margini del corridoio infrastrutturale, previsto nel medesimo piano;

5.6 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ferrara (P.T.C.P.)

5.6.1 il Consiglio provinciale ha approvato, con Delibera di Consiglio provinciale n. 31 del 24 marzo 2010 e n. 80 del 28/07/2010, le Varianti del PTCP della Provincia di Ferrara;

5.6.2 il tracciato dell'autostrada Cispadana, non è evidenziato nella cartografia di Piano, ma viene

confermato dal Piano Decennale della Viabilità della provincia di Ferrara, che ha riconosciuto la nuova infrastruttura fra le arterie di interesse primario;

5.6.3 il tracciato, nella Provincia di Ferrara, interessa, prevalentemente, elementi di tutela a carattere lineare, tra i quali:

- la rete idrografica, in particolare per l'attraversamento del Cavo Napoleonico, individuato tra i SIC-ZPS della Rete Natura 2000 ("Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico");
- il paesaggio, caratterizzato da alcuni ambiti soggetti a tutela in quanto classificati come zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale;
- la rete ecologica, per la quale si evidenzia l'interferenza fra alcuni corsi d'acqua e gli elementi costituenti la rete ecologica provinciale;
- il sistema delle Partecipanze agrarie di Cento;

5.7 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Parma (P.T.C.P.)

5.7.1 la provincia di Parma, interessata alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana denominata D02, ha approvato la variante al PTCP con Delibera di Consiglio Provinciale n° 118 del 22/12/2008;

5.7.2 la viabilità di adduzione, denominata D02, che costituisce, sostanzialmente, un completamento del tracciato della superstrada Cispadana, già inserita negli strumenti di pianificazione sia provinciale sia regionale, comporta un adeguamento della cartografia del PTCP dal momento che il tracciato si colloca ai margini del corridoio infrastrutturale, previsto nel medesimo piano;

5.8 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Parma

5.8.1 il Comune di Parma è interessato alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana, denominata D01;

5.8.2 il Comune di Parma ha approvato il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) con Delibera di Consiglio Comunale n° 46 del 27/03/2007; nel contempo il comune si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 71 del 20/07/2010;

5.8.3 l'intervento riguarda la riqualificazione della viabilità esistente S.P. 72 "Parma - Mezzani";

5.9 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Mezzani

5.9.1 il Comune di Mezzani è interessato alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana, denominata D01;

5.9.2 il Comune di Mezzani ha approvato il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) con Delibera di Consiglio Comunale n° 26 del 29/06/2006; nel contempo il comune si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 29/06/2006, e la successiva Variante Specifica approvata con Del C.C. n° 15 del 11/07/2008;

5.9.3 l'intervento riguarda la riqualificazione della viabilità esistente S.P. 72 "Parma - Mezzani";

5.10 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Torrile

5.10.1 il Comune di Torrile è interessato alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana, denominata D01;

5.10.2 il Comune di Torrile ha approvato il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) con Delibera di Consiglio Comunale n° 20 del 19/07/2007; nel contempo il comune si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 22 del 19/07/2007;

5.10.3 l'intervento riguarda la riqualificazione della viabilità esistente S.P. 72 "Parma - Mezzani";

5.11 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Sorbolo

5.11.1 il Comune di Sorbolo è interessato alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana, denominata D02;

5.11.2 il Comune di Sorbolo ha approvato il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) con Delibera di Consiglio Comunale n° 42 del 29/11/2005, e si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 07/06/2005, successivamente approvato con modifiche n. 7 con Delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 25/11/2011;

5.11.3 il tracciato di viabilità di adduzione, denominata D02, si colloca internamente alla Fascia di rispetto stradale, prevista nello strumento urbanistico;

5.12 Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Brescello

5.12.1 il Comune di Brescello è interessato alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana, denominata D02;

5.12.2 il Comune di Brescello ha approvato il Piano Regolatore Generale con delibera di Giunta Provinciale n.83 del 18/04/2002,

5.12.3 il tracciato di viabilità di adduzione denominato D02 si colloca internamente alla Fascia di rispetto stradale, prevista nello strumento urbanistico, ad eccezione della rotatoria, per la quale sarà necessario adeguare lo strumento urbanistico;

5.13 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Luzzara

5.13.1 il Comune di Luzzara è interessato alla sola viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana, denominata D03;

5.13.2 il Comune di Luzzara ha approvato il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) con Delibera di Consiglio Comunale n.34 del 21/07/2009, nel contempo il comune si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.72 del 21/12/2011;

5.13.3 il tracciato del tratto di viabilità di adduzione denominato D03 attraversa il comune in coerenza con il corridoio infrastrutturale previsto nello strumento urbanistico;

5.14 Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Reggio

5.14.1 il Comune di Reggio (Provincia di Reggio Emilia) ha approvato, con delibera del Consiglio Comunale n. 63 del 16/10/2008, la Variante Specifica n. EP9 V.2/2008 al proprio PRG;

5.14.2 lo svincolo di interconnessione con la A22 non è previsto nello strumento di pianificazione del Comune di Reggio, comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.14.3 il tracciato del tratto di viabilità di adduzione denominato D03 attraversa il Comune, sostanzialmente in coerenza con il corridoio infrastrutturale previsto nello strumento urbanistico vigente, rendendo necessario l'adeguamento dello strumento urbanistico;

5.14.4 l'intervento di collegamento viario al sistema autostradale denominato C01, non essendo previsto dallo strumento urbanistico, risulta essere in variante;

5.15 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Rolo

5.15.1 il Comune di Rolo ha approvato il P.S.C. con delibera del Consiglio Comunale n° 50 del 18/12 /2003, e la successiva Variante speciale approvata con D.C.C. n° 39 del 27/07/06; ha inoltre approvato il Regolamento

Urbanistico Edilizio (R.U.E), con Delibera di Consiglio Comunale n. 51 del 18/12/2003, e successivamente modificato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 28/11/2008;

5.15.2 lo strumento urbanistico prevede un tracciato del Corridoio della Cispadana non sovrapponibile al progetto presentato, comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.15.3 entrambe le varianti presentate ("Alternativa Ala-1, Ala-2, Ala-3" e "Alternativa Alb-1, Alb-2") si configurano in variante, rispetto al corridoio previsto dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico Edilizio;

5.16 Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Novi

5.16.1 la Revisione Generale al P.R.G. del Comune di Novi di Modena, approvata con delibera di Giunta Provinciale n° 448 del 31/07/2000, e la successiva Variante Specifica approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 6 del 08/02/2007;

5.16.2 lo strumento urbanistico prevede il corridoio della Cispadana sovrapponibile al tracciato di progetto ad esclusione di un leggero discostamento nel tratto iniziale in prossimità di loc. Corte Bellaria;

5.17 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Concordia sulla Secchia

5.17.1 il Comune Concordia sulla Secchia ha approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.23 del 20/04/2009 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) e si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.70 del 26/10/2009 e modificato con Delibera di Consiglio Comunale n. 20 del 05/04/2011;

5.17.2 lo strumento urbanistico prevede il corridoio della Cispadana sovrapponibile al tracciato di progetto; risultano in variante, cioè all'esterno del corridoio infrastrutturale, porzioni degli interventi di collegamento viario al sistema autostradale;

5.17.3 gli interventi di collegamento viario al sistema autostradale denominati C02, C03 non essendo previsti dallo strumento urbanistico, risultano essere in variante;

5.18 Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di San Possidonio

- 5.18.1 il Piano Regolatore Generale del comune di San Possidonio è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale n. 180 del 06/02/1996, l'ultima Variante Specifica n. 15 al Piano Regolatore Generale (P.R.G.) è stata approvata con Delibera di Consiglio Comunale del 20/12/2011;
- 5.18.2 lo strumento urbanistico prevede un tracciato del Corridoio della Cispadana non perfettamente sovrapponibile al progetto presentato;
- 5.18.3 il tracciato di progetto, in particolare, attraversa territori interessati da "Aree depresse ad elevata criticità idraulica, aree a rapido scorrimento ad elevata criticità idraulica (A3)" (art. 69 delle NTA);
- 5.19 Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Mirandola
- 5.19.1 il Piano Regolatore Generale del Comune di Mirandola, è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale n° 153 del 17/04/2001, e la successiva Variante specifica approvata con Delibera di Giunta Provinciale n° 197 del 19/12/2011";
- 5.19.2 lo strumento urbanistico prevede il tracciato del Corridoio della Cispadana coerente con il progetto presentato ad eccezione dell'ultimo tratto in uscita dal Comune che si discosta verso nord, attraversando una "Zona omogenea E2, destinata al riequilibrio natura (art. 58 delle NTA)";
- 5.19.3 gli interventi di collegamento viario al sistema autostradale denominati C05, C04 E C06, non essendo previsti dallo strumento urbanistico, risultano essere in variante;
- 5.20 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Medolla
- 5.20.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) e il Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E.) del comune di Medolla, è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 30 e 31 del 31/08/2011;
- 5.20.2 il P.S.C. prevede per la Cispadana un "corridoio di fattibilità della nuova viabilità" (art.17 delle NTA) dal quale il tracciato in progetto si discosta lievemente nell'ultimo tratto in uscita; comportando la necessità di adeguare lo strumento urbanistico
- 5.21 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di San Felice sul Panaro
- 5.21.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) è stato approvato

con Delibera di Consiglio Comunale n° 25 del 22/04/2009; inoltre, il Comune si è dotato del Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 22/04/2009, successivamente approvato con modifiche con Delibera di Consiglio Comunale n. 14 del 30/03/2010;

5.21.2 il tracciato di progetto risulta coerente con il "Corridoio Autostrada Cispadana e relative fasce di ambientazione e protezione acustica" fatta eccezione per il tratto in ingresso e in uscita dal Comune, comportando la necessità di adeguare lo strumento urbanistico;

5.21.3 la viabilità di collegamento al sistema autostradale, identificata come "Tangenziale San Felice e Circonvallazione di Rivara" (C07), che si innesta sul "Corridoio infrastrutturale di completamento del sistema stradale principale", risulta coerente con la previsione di P.S.C.;

5.22 Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Finale Emilia

5.22.1 la Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Finale Emilia, è stata approvata con deliberazione G.P. n° 432 del 30/10/2001, e la successiva variante specifica cartografica e normativa approvata con Delibera di Consiglio comunale n° 25 del 30/03/2011;

5.22.2 nel SIA sono analizzate tre alternative di tracciato: denominate C2a (gialla), C2b (blu) e C2c, (rossa); il proponente individua il tracciato C2c (rossa) come soluzione preferibile, in quanto, maggiormente coerente con il tracciato previsto dallo strumento urbanistico, si discosta infatti solo in prossimità dell'attraversamento sul fiume Panaro;

5.22.3 l'intervento di collegamento viario al sistema autostradale denominato C08, non essendo previsto dallo strumento urbanistico, comporta la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.22.4 l'intervento di collegamento viario al sistema autostradale denominato C09, si discosta dal corridoio previsto nello strumento urbanistico e comporta la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.23 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) e Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Cento

5.23.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) (redatto in forma Associata fra i comuni Bondeno, Mirabello, Poggio

Renatico, Sant'Agostino, Vigarano Mainarda) adottato con Delibera di Consiglio Comunale n° 38 del 30/06/2010, attualmente in regime di salvaguardia;

5.23.2 la Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Cento è stata approvata con Delibera di CC n. 40 del 08/04/2005, successivamente approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 294 del 7/10/2008;

5.23.3 il progetto individua, nel territorio del comune di Cento tre possibili alternative (Da, Db, Dc) che prospettano due diverse soluzioni per il posizionamento dell'autostazione di Cento (S04), di cui la "Da" e "Dc" sono coincidenti mentre la "Db" risulta molto più esterna verso nord;

5.23.4 entrambi gli strumenti urbanistici (PSC e PRG) prevedono il corridoio infrastrutturale per la Cispadana, ma il progetto definitivo dell'autostrada Cispadana (tracciato "Dc") si discosta dal corridoio pianificato, comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.23.5 il tracciato di progetto "Dc" non è coerente al "Corridoio infrastrutturale" individuato dal Piano Strutturale Comunale, avendo un percorso parallelo ad esso ma traslato lievemente verso sud;

5.23.6 il PSC adottato prevede un corridoio infrastrutturale, relativo alla viabilità di adduzione alla Autostrada Cispadana, che segue un tracciato simile a quello individuato dal progetto in esame per il tratto D07 e D06, mentre si discosta significativamente dal tratto D05; comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.24 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Sant'Agostino

5.24.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) (redatto in forma Associata fra i comuni Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Vigarano Mainarda) adottato con Delibera di Consiglio Comunale n° 38 del 30/06/2010, attualmente in regime di salvaguardia;

5.24.2 la Variante Specifica al Piano Regolatore Generale del Comune di Sant'Agostino è stata approvata con Delibera di Consiglio Comunale n° 27 del 07/04/05;

5.24.3 il progetto individua, nel territorio del comune di Sant'Agostino, quattro possibili alternative di progetto (Da, Db, Dc, Dd);

5.24.4 nel primo tratto in ingresso, i quattro percorsi di progetto coincidono per poi dividersi su tre assi stradali fino all'intersezione del fiume Reno, dove

- anche le alternative "Dc" e "Db" si separano;
- 5.24.5 il tracciato di progetto "Dc" non è corrispondente al "Corridoio infrastrutturale" individuato dal Piano Strutturale Comunale, né al PRG (zona destinata a "viabilità di progetto e/o ristrutturazione" (art. 40), comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;
- 5.24.6 negli strumenti urbanistici del Comune di Sant'Agostino non è prevista la viabilità di adduzione alla autostrada Cispadana denominata D05, comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;
- 5.24.7 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Bondeno
- 5.24.8 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) (redatto in forma Associata fra i comuni Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino, Vigarano Mainarda), adottato con Delibera di Consiglio Comunale n° 38 del 29/06/2010, è attualmente in regime di salvaguardia;
- 5.24.9 il Piano Regolatore Generale è stato approvato con delibera della Giunta Regionale n. 1216 del 04/04/1995;
- 5.24.10 il PSC adottato prevede un corridoio infrastrutturale, relativo alla viabilità di adduzione alla Autostrada Cispadana, che segue un tracciato simile a quello individuato dal progetto in esame per il tratto D08, mentre si discosta significativamente dal tratto D05; comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;
- 5.25 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Poggio Renatico
- 5.25.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) (redatto in forma Associata fra i comuni Bondeno, Cento, Mirabello, Sant'Agostino, Vigarano Mainarda) adottato con Delibera di Consiglio Comunale n° 38 del 30/06/2010, attualmente in regime di salvaguardia;
- 5.25.2 la Variante Specifica al Piano Regolatore Generale del Comune di Poggio Renatico è stata approvata con Delibera di CC n. 26 del 31/03/06;
- 5.25.3 il progetto individua, nel territorio del comune di Poggio Renatico quattro proposte alternative (Da, Db, Dc, Dd) per poi convergere su un unico asse viario per la restante parte del suo percorso;
- 5.25.4 il percorso dell'Autostrada regionale Cispadana corrisponde, in gran parte, al "Corridoio infrastrutturale" individuato dal P.S.C. adottato e alle previsioni del PRG vigente;

5.25.5 l'intervento di collegamento viario al sistema autostradale denominato C10, si inserisce quasi completamente nel corridoio previsto nello strumento urbanistico, comportando, comunque, la necessità di adeguare lo strumento urbanistico;

5.26 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del Comune di Ferrara

5.26.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 21901 del 16/04/2009;

5.26.2 il tracciato insiste su una piccola porzione del territorio comunale, in concomitanza del casello autostradale di intersezione con l'autostrada esistente "A13" Bologna - Padova e risulta essere coerente con quanto previsto nello strumento urbanistico vigente: "corridoio infrastrutturale", le "infrastrutture di progetto" (art. 14 delle NTA);

5.26.3 l'intervento di collegamento viario al sistema autostradale denominato C11, si discosta sensibilmente dal corridoio previsto nello strumento urbanistico, comportando la necessità di variare lo strumento urbanistico;

5.27 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Mirabello

5.27.1 il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) (redatto in forma Associata fra i comuni Bondeno, Cento, Mirabello, Sant'Agostino, Vigarano Mainarda) adottato con Delibera di Consiglio Comunale n° 38 del 30/06/2010, attualmente in regime di salvaguardia;

5.27.2 la Variante specifica del Piano Regolatore Generale del Comune di Mirabello, è stata approvata con deliberazione di Consiglio Comunale C.C. n. 4 del 18 febbraio 2009;

5.27.3 il Comune di Mirabello è interessato da due alternative di tracciato autostradale: "Db" e la "Dd"; tali tracciati, comunque non ritenuti idonei dal proponente, non sono indicati all'interno degli strumenti urbanistici vigenti;

5.28 Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Reggio Emilia (PIAE)

5.28.1 il Piano non prevede poli estrattivi di materiali argillosi specificatamente destinati alla realizzazione della Cispadana;

5.29 Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia

di Modena (PIAE)

5.29.1 il PIAE della provincia di Modena ha stimato un fabbisogno pari a 14.870.000 m³ di materiali per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana; il fabbisogno totale non è stato distinto fra materiali pregiati (per la realizzazione di manufatti in cls e strato anticapillare) e materiali meno pregiati (per la realizzazione dei rilevati stradali);

5.30 Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Bologna (PIAE)

5.30.1 il PIAE della Provincia di Bologna, non tiene conto, nella definizione dei fabbisogni per la realizzazione di infrastrutture, dei fabbisogni relativi alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana;

5.31 Piano Infraregionale Attività Estrattive della Provincia di Ferrara (PIAE)

5.31.1 il PIAE della Provincia di Ferrara, non individua, nell'ambito dei propri fabbisogni di materiali, una quota di materiale specificatamente destinata alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana;

Piano stralcio di Assetto Idrogeologico del Fiume Po

5.32 il tracciato della Cispadana interferisce con il reticolo idrico superficiale afferente i fiumi Secchia e Panaro del bacino del Po; le nuove opere di attraversamento sono state progettate nel rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica, come riportato nella Direttiva dell'Autorità di Bacino "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", allegata alla deliberazione n°2/99 dell'11 maggio 1999;

Piano stralcio di Assetto Idrogeologico del Fiume Reno

5.33 il tracciato della Cispadana interferisce con lo Scolmatore di Reno o Cavo Napoleonico in località San Carlo, nel comune di Sant'Agostino (FE); la soluzione di progetto prevede spalle esterne alle arginature, ricadenti entro la Fascia di pertinenza fluviale PF.V, diaframma strutturale sugli argini e due pile interne all'alveo ricadenti in Alveo attivo; la soluzione prevede intradosso del viadotto con franco d'aria minimo sul coronamento arginale superiore ad 1 m così come concordato con il Servizio Tecnico di Bacino Reno, autorità idraulica competente, in attuazione agli

obiettivi del Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico;

5.34 Aree tutelate dalla Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)

- 5.34.1 il tracciato della Cispadana interferisce con la Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT 4040016 "siepi e canali di Resega-Foresto" inserita nella Rete Natura 2000;
- 5.34.2 l'interferenza con il sito avviene lungo il suo perimetro meridionale, in due distinti e limitati tratti, per una lunghezza complessiva di circa 170 metri, all'interno del comune di Novi di Modena;
- 5.34.3 il tracciato della Cispadana interferisce con la Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Interesse Comunitario (SIC) denominato IT 4060016 SIC/ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico", nel comune di S. Agostino; il progetto prevede la costruzione del ponte per il sovrappasso dello Scolmatore di Reno (Cavo Napoleonico), di circa 150 metri;

5.35 Aree tutelate dalle disposizioni legislative in materia di beni culturali e del paesaggio

- 5.35.1 nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) è specificato il quadro delle tutele ai sensi del D.Lgs 42/2004; la relazione paesaggistica è stata redatta ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs n. 42/2004;
- 5.35.2 il tracciato interessa i seguenti ambiti vincolati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004:
- in Provincia di Reggio Emilia: Cavo Tagliata; Cavo Parmigiana Moglia e Bottefiuma;
 - in Provincia di Modena: ZPS "Siepi e Canali di Resega-Foresto" (IT 4040016); Fosso Raso; Collettore Acque Basse Modenesi; Cavo Lama; Fiume Secchia; Dugale Smirra di Confine di Sinistra; Dugale Remedello; Fosso Bruino; Fossa Reggiana-Alta; Fosso Pavignane; Cavo Vallicella; Fiume Panaro; Condotta Generale; Edicola nel comune di San Possidonio, non interferita direttamente;
 - in Provincia di Ferrara: SIC-ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico" (IT 4060016); Canale di Cento; Canale Angelino; Scolo Riolo; Scolo Scorsuro; Scolo Principale Superiore; Scolo Sghedizzo ovest; Scolo Coronella; Sistema della Partecipanza agraria di Cento (lettera h "usi civici" della Parte Terza - del D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42)

6 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

6.1 l'autostrada Regionale Cispadana attraversa le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara; il tracciato percorre trasversalmente, con direzione prevalente Ovest - Est, a quote comprese tra i 10 e i 19 m s.l.m., il quadrante nord orientale della pianura emiliana;

6.2 la nuova autostrada, di circa km 67,7, inizia nel Comune di Reggiolo (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termina nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna - Padova" e di raccordo con la superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi";

Descrizione del progetto

6.3 il tracciato autostradale è suddiviso in 5 tratti identificati dalle lettere "A", "B", "C", "D" ed "E"; l'ordine è progressivo da ovest verso est;

6.4 tratto "A" - si attesta tra lo svincolo di interconnessione tra la nuova autostrada regionale Cispadana e l'autostrada A22 e l'autostazione di "San Possidonio, Mirandola e Concordia"; (Province di Reggio Emilia e Modena); nel Comune di Novi di Modena, presso il Caseificio Razionale Novese;

6.4.1 in prossimità del Caseificio Razionale Novese, il progetto ha valutato diverse alternative progettuali, rispetto al progetto preliminare e più precisamente:

- sub-tratto "Ala" - configurazione planimetrica del progetto preliminare che presenta tre alternative planimetriche, ovvero in trincea corta (Ala-1), in trincea lunga con galleria artificiale (Ala-2) e in rilevato con viadotto (Ala-3), quest'ultima è indicata nel SIA come preferibile;

- sub-tratto "Alb" - configurazione planimetrica alternativa con passaggio a nord del caseificio, che presenta due alternative planimetriche, ovvero in trincea lunga con galleria artificiale (Alb-1) e in rilevato (Alb-2);

6.5 tratto "B" ha inizio all'autostazione di "San Possidonio, Mirandola e Concordia" e termine all'autostazione di "San Felice sul Panaro e Finale Emilia" (Provincia di Modena);

6.6 tratto "C" ha inizio all'autostazione di "San Felice sul Panaro e Finale Emilia" e termine poco oltre all'autostazione di "Cento" nel Comune di Cento, (Province di Modena e Ferrara);

6.6.1 il progetto ha valutato due alternative progettuali, rispetto al progetto preliminare e più precisamente: una posta più a nord ed una più a sud rispetto al corridoio

del progetto preliminare, al fine di comprendere quale ipotesi possa consentire una più efficiente azione di mitigazione dell'impatto indotto dall'infrastruttura autostradale sul sistema dei terreni delle Partecipante di Cento, e più precisamente:

- sub-tratto "C2a" configurazione planoaltimetrica del progetto preliminare;
- sub-tratto "C2b" configurazione plano-altimetrica alternativa nord;
- sub-tratto "C2c" configurazione plano-altimetrica alternativa sud; quest'ultima è indicata nel SIA come preferibile;

6.7 tratto "D" ha inizio poco oltre all'autostazione di "Cento" e termine ad est dell'autostazione di "Poggio Renatico" (Provincia di Ferrara);

6.7.1 in prossimità del Comune di Sant'Agostino, il progetto ha valutato tre alternative progettuali e più precisamente:

- alternativa Da - configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare, che si sviluppa sul territorio comunale di Sant'Agostino e di Poggio Renatico;
- alternativa Db - configurazione plano-altimetrica che si sviluppa sul territorio comunale di Sant'Agostino, di Mirabello e di Poggio Renatico;
- alternativa Dc configurazione plano-altimetrica che si sviluppa sul territorio comunale di Sant'Agostino e di Poggio Renatico; questa alternativa è indicata nel SIA come preferibile;
- alternativa Dd - configurazione plano-altimetrica che si sviluppa sul territorio comunale di Sant'Agostino, di Mirabello e di Poggio Renatico;

6.8 tratto "E" ha inizio poco oltre all'autostazione di "Poggio Renatico" e termine all'autostazione di "Ferrara Sud" (Provincia di Ferrara);

6.9 il progetto prevede come opere connesse, parte integranti del progetto:

6.9.1 viabilità di adduzione:

in Provincia di Parma:

- riqualificazione della viabilità esistente SP n° 72 "Parma - Mezzani" (D01)

il progetto prevede i seguenti interventi:

- realizzazione di un nuovo svincolo del tipo a rotatoria a raso in Loc. Certosino;
- realizzazione di un nuovo svincolo del tipo a

rotatoria a raso in prossimità dell'attuale intersezione tra via Repubblica e via Gainago;

- realizzazione di un nuovo svincolo del tipo a rotatoria a raso in prossimità dell'intersezione tra via Malcantone e la strada del Grillo;

in Provincia di Reggio Emilia:

- variante alla SP41 in corrispondenza del tracciato cispadano - tratto tra SP 60 e Brescello (D02) -

il progetto prevede i seguenti interventi:

- realizzazione di un nuovo tracciato di collegamento tra la rotatoria esistente su strada Chiozzola in Coenzo e la strada cispadana in comune di Brescello;
- realizzazione di un nuovo svincolo a rotatoria in prossimità dell'incrocio tra la nuova viabilità in progetto e via Imperiale in Lentigione;
- viabilità di adduzione al sistema autostradale Cispadana tra la S.P. n° 2 "Reggiolo - Gonzaga" e la ex S.S. n° 62 "della Cisa" (D03) - costituisce la realizzazione di uno dei lotti della Cispadana a configurazione "semplice carreggiata" che era stata già prevista in sede di PRIT 98; che collega altri due tratti di Cispadana già realizzati ed attualmente in esercizio in provincia di Reggio Emilia:
 - la variante della ex S.S. n° 62 "della Cisa" agli abitati di Gualtieri e Guastalla;
 - il collegamento tra la S.P. n° 2 "Reggiolo - Gonzaga" ed il casello di Reggiolo;

in Provincia di Ferrara:

- Raccordo Bondeno - Cento - Autostrada Cispadana - tracciato che presenta una configurazione plano-altimetrica distinta in cinque tratti omogenei:
 - D07 - Tratto "A1": Cento - via Canne, Via Renazzo (località Torre Spada);
 - D06 - Tratto "A2": SP.66 - via Monsignor di sotto;
 - D04 - Tratto "B": Autostazione "Cento" - via degli Orologi";
 - D05 - Tratto "C": Autostazione "Cento" - S.P. n° 69 "Centese";
 - D08 - Tratto "D": S.P. n° 69 "Centese" - S.P. n° 18;

Tratto	Descrizione	Tipo intervento	Lunghezza (m)
D07 (=A1)	Cento - via Canne, Via Renazzo	Risezionamento	2.987

	(località Torre Spada)		
D06 (=A2)	SP.66 - via Monsignor sotto di	Risezionamento/ nuova costruzione	4.192
D04 (=B)	Autostazione "Cento" - via degli Orologi	Risezionamento/ nuova costruzione	1.639
D05 (=C)	Autostazione "Cento" - S.P. n° 69 "Centese"	nuova costruzione	10.863
D08 (=D)	S.P. n° 69 "Centese" - S.P. n° 18	nuova costru zione	6.203

6.9.2 interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale:

in Provincia di Reggio Emilia

- "C01" - collegamento all'autostazione di Reggiolo Rolo;

in Provincia di Modena

- "C02" - intersezione a rotatoria tra via Baccaletta ed SP n° 8 di Mirandola comune di Concordia sulla Secchia;
- "C03" - variante sud all'abitato di Concordia sulla Secchia;
- "C04" - intersezione a rotatoria tra via di Mezzo, via Baccarella, via Personali e via Margotta Comune di Mirandola;
- "C05" - collegamento tra la Variante alla S.S. n°12 e la Tangenziale sud di Mirandola;
- "C06" - intersezione a rotatoria fra la SS n° 12 "dell'Abetone e del Brennero", via di Mezzo e via Camurana Comune di Mirandola;
- "C07" - completamento della Tangenziale di San Felice e circonvallazione di Rivara;
- "C08" - viabilità di collegamento tra la SC "Salde Entra" ed il polo industriale di Finale Emilia;

in Provincia di Ferrara

- "C09" - strada di collegamento tra il tratto "B" della Bondeno - Cento e la tangenziale di Finale

Emilia;

- "C10" - completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico;
- "C11" - tangenziale Ovest di Ferrara;

6.10 Piattaforma stradale

- la piattaforma autostradale comprende 2 corsie da m 3,75 e corsia di emergenza di m 3,00 per senso di marcia e spartitraffico centrale di m 4,00;
- si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei dati relativi alle configurazioni morfologiche che caratterizzano il corpo autostradale:

Tratto a Raso ($H < 2,50$)	L= 29.455 m	46%
Tratto in Rilevato ($H > 2,50$)	L= 31.173 m	48%
Tratto in Viadotto	L= 2.830 m	4%
Tratto in Trincea	L= 1.207 m	2%

6.11 elementi progettuali significativi:

- interconnessioni: n° 2 (con le autostrade A22 ed A13, posti rispettivamente all'inizio ed alla fine del raccordo autostradale di progetto);
- autostazioni: n° 6 di cui 4 autostazioni (San Possidonio - Concordia - Mirandola; S. Felice sul Panaro - Finale Emilia; Cento e Poggio Renatico) sul raccordo autostradale di progetto e 2 esternamente al raccordo, (spostamento dell'autostazione di Reggiolo - Rolo - RE sull'autostrada A22 e svincolo di Ferrara Sud sul raccordo tra la A13 e la superstrada Ferrara P.to Garibaldi);
- aree di servizio: n° 2 (poste rispettivamente nei comuni di Mirandola - MO e di Poggio Renatico - FE);
- risoluzione interferenze con la viabilità minore: n° 52 cavalcavia e sottovia;
- interventi di afforestazione: circa 45 ha di bosco e 220.000 di ml di siepi e filari; (ho corretto il dato facendo i calcoli dalla loro tabella)
- interventi di mitigazione per l'ambiente idrico: n° 8 bacini di laminazione;
- interventi di mitigazione acustica: L = 25 Km di protezioni antifoniche
- nuove strade poderali di collegamento rurale: L =

62,68 Km;

- implementazione della fruibilità ciclabile del territorio: L = 65 Km;
- mobilità lenta ciclopedonale - sistemi integrati di segnaletica: n° 31 pietre miliari, n° 6 aree di sosta, n°7 punti di vista sul territorio;
- landmarks: n° 6 (su svincoli e interconnessioni);
- progetti "Obiettivo": Parco Intercomunale di Concordia e San Possidonio, le porte del territorio Mirandola e Poggio Renatico, proposta di integrazione delle relazioni fra l'infrastruttura e offerta identitaria e agroalimentare del territorio Novese nei pressi del Caseificio Razionale Novese);
- piste ciclabili - il progetto prevede la realizzazione di nuove piste ciclabili attraverso la riconversione di piste di cantiere e l'individuazione di ulteriori potenziali itinerari di raccordo in grado di implementare l'offerta della mobilità lenta del territorio con oltre 64 km di nuovi percorsi;

6.12 Opere d'arte maggiori

ponti e viadotti

- 6.12.1 il progetto prevede la realizzazione di numerose opere d'arte di scavalco dei corsi d'acqua naturali e artificiali, alcuni dei quali di notevole importanza, e dalla presenza del fiume Secchia e del fiume Panaro, nonché di infrastrutture esistenti: le Autostrade A22, e A13 (BO-PD), le linee FS MO-VR, BO-VR e BO-PD;

trincee e gallerie artificiali

- 6.12.2 lungo il tracciato sono previste le seguenti trincee e gallerie:
- interconnessione con A22, assi IRA03 e IRA04 che comprende muri ad U, una galleria sotto la sede della A22 e un monolite a spinta sotto la linea FS Verona - Modena;
 - asse autostradale, località di San Giacomo Roncole che comprende muri ad U e un cavalcavia per dare continuità alla S.S. 12 Abetone;
 - asse autostradale, località di San Possidonio che comprende muri ad U e un cavalcavia per dare continuità alla S.P. 11 per Mirandola;
 - viabilità interferita S.P. 43 Maestra Grande in località Partecipanza di Cento che comprende muri ad

U;

6.13 Cantierizzazione dell'opera

6.13.1 la cantierizzazione dell'opera è prevista distinta in due ambiti operativi:

6.13.2 AMBITO OPERATIVO 1 - si estende dalla progressiva km -2+423.00, in corrispondenza dell'interconnessione con l'Autostrada A22 a Reggiolo (RE), fino alla progressiva km 30+192.16, in corrispondenza del "Sottovia strada Comunale Salde Entra - Variante alla SP468", nel territorio comunale di Finale Emilia (MO);

6.13.3 in tale Ambito Operativo è inclusa la realizzazione delle seguenti opere infrastrutturali:

- variante alla S.P.72 "Parma-Mezzani";
- variante alla S.P.41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - Tratto tra la S.P.60 e Brescell;
- Cispadana tra la S.P.2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex S.S:62 "della Cisa";
- collegamento all'autostazione di "Reggiolo-Rolo";
- intersezione a rotatoria fra via Boccaletta e la S.P.8 "di Mirandola";
- variante sud all'abitato di Concordia sulla Secchia;
- intersezione a rotatoria fra via di Mezzo via Baccarella via Personali e via Margotta;
- collegamento tra la Variante alla S.S.12 "dell'Abetone e del Brennero", via di Mezzo e via Camurana;
- completamento della tangenziale di S.Felice e circonvallazione di Rivara;

6.13.4 AMBITO OPERATIVO 2 - Si estende dalla progressiva km 30+192.16, fino alla progressiva km 64+666.12, in corrispondenza del casello di "Ferrara Sud" sull'Autostrada A13, nel territorio comunale di Ferrara (FE);

6.13.5 in tale Ambito Operativo è inclusa la realizzazione delle seguenti opere infrastrutturali:

- raccordo Bondeno-Cento Autostrada Cispadana;
- viabilità di collegamento tra la S.C. "Salde Entra" ed il polo industriale di Finale Emilia;
- Strada di collegamento tra il tratto "B" della Bondeno-Cento e la tangenziale di Finale Emilia;
- completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico;

- tangenziale ovest di Ferrara;
- 6.13.6 ciascun ambito è stato suddiviso in 2 fasi realizzative; la durata complessiva dei lavori è prevista in circa 44 mesi, di cui 12 per la Fase 1 e 32 per la Fase 2;
- 6.13.7 il progetto prevede di completare la realizzazione delle aree di cantierizzazione, delle piste di cantiere e delle opere di tracciamento e di eliminazione delle interferenze nei primi 12 mesi di attività;
- 6.13.8 il progetto prevede la realizzazione di 4 distinte tipologie di aree di cantierizzazione:
- area di cantierizzazione logistico-operativa (campo base); in essa trovano ubicazione sia le funzioni logistiche legate al ristoro e ricovero delle maestranze, che funzioni di carattere operativo;
 - area di cantierizzazione operativa - svolge una funzione di deposito materiali ed attrezzature, propedeutica alla costruzione delle opere d'arte in prossimità delle quali sono ubicate;
 - fronti d'avanzamento del cantiere mobile - (5 per ogni Ambito Operativo) per la realizzazione del rilevato autostradale;
 - aree di stoccaggio e caratterizzazione dei materiali - aree hanno la funzione di ospitare sia i materiali provenienti dagli scavi previsti lungo il sedime di progetto che materiali inerti;

6.14 Cantierizzazione - localizzazione

- 6.14.1 Campo base 1-B.1. è localizzato in un'area agricola ad ovest del ramo di viabilità di progetto che collega il nuovo casello di "Reggiolo"; l'area è posizionata di fronte all'esistente area artigianale e si estende per una superficie complessiva di circa 33.000 m₂; è prevista una quantità media di addetti pari a circa 200 unità;
- 6.14.2 Campo base 1-B.2. è localizzato in un'area agricola a sud del sedime autostradale di progetto, in corrispondenza della progressiva km 18+600 ad ovest del sedime della tangenziale di Mirandola, in costruzione, e si estende per una superficie complessiva di circa 55.000 m₂; è prevista una quantità media di addetti pari a circa 250 unità;
- 6.14.3 Campo base 2-B. è localizzato in un'area agricola a sud del sedime autostradale di progetto, in corrispondenza della progressiva km 44+300 circa, immediatamente ad est dell'attuale S.P.13, al confine fra i comuni di Cento e Sant'Agostino, estendendosi per una superficie complessiva di circa 63.000 m₂; è prevista una quantità

media di addetti pari a circa 250 unità;

- 6.14.4 Campo base 2-B.2. è localizzato in un'area interclusa fra la Cispadana esistente e la futura interconnessione con l'Autostrada A13, al confine fra i territori comunali di Ferrara e Poggio Renatico, a nord della viabilità attualmente esistente, si estende per una superficie complessiva di circa 30.000 m₂; è prevista una quantità media di addetti pari a circa 200 unità;
- 6.14.5 il progetto prevede, per ogni ambito operativo, in media, un'area di stoccaggio ogni 5 km; le attività previste in tali ambiti di cantiere sono essenzialmente di accumulo e movimento materiali, per le quali non sono previsti impianti fissi;
- 6.14.6 il progetto prevede due Aree per campo prova per la stabilizzazione a calce, simili, nella configurazione, alle aree di stoccaggio, localizzate:
- nei pressi dell'Area di servizio Mirandola Sud, al km 14+400, di superficie pari a 19.190 m₂;
- 6.14.7 nei pressi dell'Area di servizio Poggio Renatico Nord, al km 55+800 di superficie pari a 19.978 m₂;
- 6.14.8 il progetto prevede 24 aree operative nell' AMBITO OPERATIVO 1 e 23 aree operative nell' AMBITO OPERATIVO 2; tali aree saranno posizionate prevalentemente in sedimenti a destinazione agricola, nelle immediate vicinanze del nuovo tracciato autostradale ovvero di opere d'arte; questa tipologia di cantiere si caratterizza per le attività di deposito attrezzature e ricovero dei mezzi d'opera al termine del turno lavorativo;
- 6.14.9 il progetto prevede il ripristino, alla loro destinazione d'uso originaria, delle aree di cantiere ricadenti all'esterno della proprietà autostradale;
- 6.14.10 il progetto prevede la destinazione di parti delle piste di cantiere in piste ciclabili;

7 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

- 7.1 nel SIA è svolta l'analisi dei fattori ambientali critici, riconducibili alla qualità dell'aria, al rumore ed alla salute pubblica e benessere, rispetto ai due scenari progettuali, che porta alle seguenti considerazioni:
- le mappe tematiche mostrano come l'opera favorisca una riduzione delle emissioni lungo l'Autostrada A1 soprattutto nella tratta compresa tra Bologna e

Modena;

- l'aumento dei volumi di traffico previsti per l'anno 2030 è compensato dal fatto che il parco veicolare, che si presume realistico per quell'anno, sia principalmente composto da mezzi poco impattanti (euro 5, euro 6);
- in termini di livelli di immissione di rumore, percepiti dalla popolazione, la realizzazione dell'infrastruttura di progetto porterà a benefici cospicui, con riduzione del livello medio di esposizione della popolazione al rumore e del numero complessivo di esposti;
- dal confronto tra lo scenario progettuale che prevede la realizzazione della direttrice autostradale e l'opzione zero, è evidenziato che la provincia Ferrarese vedrebbe realizzato un asse stradale veloce (formato dalla nuova viabilità e dal raccordo autostradale Ferrara - Porto Garibaldi che permetterebbe un rapido accesso all'ospedale S. Anna di Cona (futuro centro di riferimento per la sanità ferrarese);

Atmosfera e qualità dell'aria:

- 7.2 nel SIA sono stati utilizzati i dati della banca dati INEMAR che costituisce un inventario che fornisce i valori di emissione e di qualità dell'aria "di fondo";
- 7.3 la definizione del parco veicolare di riferimento per gli scenari di breve e lungo periodo ha considerato una naturale evoluzione verso veicoli con più ridotte emissioni, in base alle indicazioni contenute nel PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti);
- 7.4 nel SIA è stata effettuata una simulazione delle concentrazioni degli inquinanti Biossido di Zolfo (SO₂) CO, Biossido di Azoto (NO₂), Benzene (C₆H₆), monossido di carbonio (CO), Benzene (C₆H₆), Polveri fini diametro inferiore a 10 µm (PM₁₀), Polveri fini diametro tra 2.5 e 10 µm (PM_{2.5}) e Ozono (O₃);
- 7.5 il modello utilizzato è il "FARM" che è stato applicato per ricostruire la dispersione atmosferica degli inquinanti primari emessi dal traffico stradale su un grafo selezionato; il dominio ha risoluzione 1km e dimensioni 75 x 30 km; il modello è stato alimentato con i campi meteorologici tridimensionali (anno di riferimento: 2010) gli scenari simulati sono:
 1. scenario programmatico 2017 (senza la realizzazione dell'autostrada Cispadana);
 2. scenario progettuale 2017;

3. scenario progettuale 2030;

- 7.6 le concentrazioni restituite nello scenario 2030 risultano inferiori a quelle dello scenario attuale programmatico (senza la realizzazione della autostrada), grazie, in particolare all'abbassamento delle emissioni prodotte dai motori di nuova generazione, costruiti con tecnologie sempre più attente alle problematiche ambientali;
- 7.7 nel SIA si stima che l'innalzamento del traffico veicolare, che si verificherà nello scenario futuro, non sarà tale da rendere vani gli abbassamenti dei fattori di emissione;
- 7.8 nel SIA si sono addizionati agli output del modello le concentrazioni di fondo, ottenendo concentrazioni al di sotto dei limiti normativi, come mostra la seguente tabella:

Inquinante	Periodo di mediazione	Valore limite	Valori minimi e massimi al 2017
Biossido di Zolfo (SO ₂)	1 ora	350 µg/m ³ , da non superare più di 24 volte per anno civile	19.3 - 105.5 µg/ m ³
	1 giorno	125 µg/ m ³ , da non superare più di 3 volte per anno civile	17.4 - 42.2 µg/ m ³
Biossido di Azoto (NO ₂)	1 ora	200 µg/ m ³ , da non superare più di 18 volte per anno civile	46.4 - 112.1 µg/ m ³
	Anno civile	40 µg/ m ³	11.1 - 30.6 µg/ m ³
Benzene (C ₆ H ₆)	Anno civile	5.0 µg/ m ³	0.6 - 1.5 µg/ m ³
Monossido di carbonio (CO)	Media massima giornaliera calcolata su 8 ore	10 mg/ m ³	433.7 - 634.6 µg/ m ³
Polveri fini diametro inferiore a 10 µm (PM ₁₀)	1 giorno	50 µg/ m ³ , da non superare più di 35 volte per anno civile	26.9 - 37.2 µg/ m ³
	Anno civile	40 µg/ m ³	16.0 - 23.0 µg/ m ³
Polveri fini diametro tra 2.5 e 10 µm (PM _{2.5})	Anno civile	25 µg/ m ³	14.1 - 19.8 µg/ m ³
Ozono (O ₃)	Massima media	120 µg/ m ³ da non	83.6 - 115.1

	giornaliera su 8 ore	superare per più di 25 giorni per anno solare come media su 3 anni	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
--	-------------------------	---	--------------------------

Valori minimi e massimi di concentrazione previsti al 2017
(Infrastruttura + Fondo)

- 7.9 nella documentazione integrativa è stato prodotto un approfondimento, che ha posto a confronto i dati forniti dal modello utilizzato con i dati forniti dal modello Spray (che utilizza una cella di riferimento di 50 m per lato);
- 7.10 il confronto indica una sostanziale compatibilità tra le simulazioni dei due modelli, se riportate alla medesima scala, in particolare emerge che:
- il modello FARM tende in generale a sottostimare le concentrazioni che vengono simulate da un modello a scala più elevata in corrispondenza o molto vicino alle sorgenti stradali, ma è maggiormente conservativo allontanandosi da queste;
- 7.11 per le polveri fini (PM10) vi è una sottostima da parte del modello Spray quando i risultati sono riportati alla risoluzione del modello FARM, ciò è giustificato dall'assenza, nel modello Spray, del contributo delle componenti secondarie di PM10, che invece sono considerate nel modello FARM, che risulta essere quindi più conservativo nella simulazione delle polveri fini;
- 7.12 i risultati delle valutazioni di "scenario di traffico alto" futuro a grande scala, fornito dal proponente, collocano l'opera in un contesto emissivo tendenziale, caratterizzato da valori di emissioni complessivamente assai inferiori agli attuali ed evidenziano un complessivo impatto dell'opera non significativo sull'area vasta e ;

Atmosfera - cantierizzazione

- 7.13 i livelli di concentrazione ipotizzati nel SIA sono ritenuti non trascurabili, ma lontani dal contribuire al superamento dei limiti di legge; vicino alle sorgenti inquinanti una stima cautelativa della frazione di NO2 in NOX non supera il 50%; sommando le concentrazioni massime dovute ai cantieri a quelle massime dello scenario programmatico (assunte come concentrazioni di fondo), si ottengono valori sempre al di sotto dei limiti di legge;
- 7.14 le ricadute maggiori si verificano nelle strette vicinanze del cantiere con valori massimi prossimi ai 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per l'NOX e ai 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM10;

Interventi di mitigazione - Atmosfera

- 7.15 in fase di esercizio sono state individuate le essenze vegetali sulla base anche dello studio del CNR-Ibimet di Bologna;
- 7.16 nel SIA è evidenziata la capacità delle piante di bloccare le frazioni più fini di particolato, siano esse in forma molecolare o, addirittura, in forma ionica; alcuni studi dimostrano che possono essere scelte le stesse piante per bloccare il particolato fine (PM10 e PM2,5) e altri inquinanti come ossido e biossido di azoto, anidride solforosa e solforica, ozono, ammoniaca e ammonio, acido fluoridrico e fluosilico, metalli pesanti (Fe, Pb, Zn, Cd, Cu ecc.);
- 7.17 il progetto prevede, nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione (svincolo di autostazioni), da un lato schemi associativi di impianto con sesto denso, in modo da aumentare fin da subito il numero di individui arborei e arbustivi e dall'altro si sono privilegiate le specie dotate di maggiori capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria;
- 7.18 in fase di cantierizzazione sono previsti i seguenti interventi di mitigazione:
- installazioni, fisse e/o provvisorie di pannelli, barriere e teli allo scopo di limitare la diffusione delle polveri;
 - periodica bagnatura delle piste di cantiere e dei tratti di viabilità maggiormente interessati dal passaggio dei mezzi pesanti;
 - presenza in prossimità dell'uscita dei cantieri di impianto per il lavaggio delle ruote degli automezzi;
 - predisposizione di punti di irrorazione per la bagnatura degli inerti presso gli impianti di lavorazione e nelle aree di stoccaggio; la frequenza della bagnatura potrà essere incrementata in presenza di condizioni particolarmente favorevoli all'emissione e dispersione di polveri (prolungata assenza di precipitazioni, vento forte, ecc.);
 - prima di effettuare il trasporto a deposito dei materiali residui (derivanti, ad esempio, da attività di demolizione) occorrerà umidificarne la superficie per prevenire il sollevamento di polveri;
 - movimentazione del materiale per mezzo di trasporti pneumatici, tramogge, nastri trasportatori le cui parti scoperte siano eventualmente incapsulate onde evitare la dispersione di polveri;

- umidificazione preventiva delle aree e dei terreni di scavo per ridurre la produzione ed il sollevamento di polveri nella fase di movimentazione;
- nelle operazioni di conferimento in cantiere di materiali inerti (sabbie, ghiaie) prevedere l'impiego di mezzi pesanti con cassoni coperti da teloni;
- utilizzo di mezzi ad emissioni ridotte con capacità volumetrica il più elevata possibile; tali veicoli, all'interno del cantiere, dovranno mantenere una velocità limitata di 30 km/h;
- la movimentazione e il travaso di materiale polveroso dovranno essere condotti il più possibile in circuito chiuso (es.: coclee e nastri trasportatori dotati di carter, trasporto pneumatico, ecc.);

Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

- 7.19 il reticolo idrografico interferito dall'asse autostradale è costituito da corsi d'acqua naturali (fiume Secchia e fiume Panaro), e da una fitta rete di canali artificiali consortili e privati;
- 7.20 il progetto prevede di non scaricare nessuna acqua di drenaggio dalla piattaforma:
- in tutti i corsi d'acqua arginati;
 - in tutti i corsi d'acqua che presentano una vocazione esclusivamente irrigua;
 - in tutti i corsi d'acqua che pur non essendo pensili ed a vocazione promiscua sono già oggi sofferenti;
 - in tutti i canali minori quali fossi e scoline;
- 7.21 il progetto prevede che le acque raccolte siano convogliate attraverso gli embrici direttamente nei fossi di guardia laterali; questi svolgono l'azione biunivoca di collettamento e laminazione; per garantire l'impermeabilità si prevede, che i fossi siano realizzati con le seguenti protezioni:
- 7.22 in corrispondenza degli acquiferi critici, sul fondo del fosso compreso le sponde e fino alla sommità bagnata il progetto prevede la posa di un materassino bentonitico (a base di bentonite sodica) con il ricoprimento di uno strato vegetale di 20 cm; negli altri casi, il fondo dei fossi di guardia sarà realizzato con materiale prevalentemente di matrice argillosa con ricoprimento di strato vegetale;
- 7.23 dai fossi di guardia le acque arrivano ad un manufatto modulatore di portata con griglia per bloccare rifiuti galleggianti, da cui parte una tubazione indirizzata all'impianto di depurazione; a monte dell'impianto viene inserito un pozzetto con paratoia motorizzata con

chiusura comandata a distanza che svolge anche la funzione di intercetto in caso di sversamento accidentale;

- 7.24 a valle dell'impianto, prima dello scarico, vi è un pozzetto per il monitoraggio e il controllo della qualità delle acque in uscita dall'impianto stesso da parte di ARPA e in autocontrollo;
- 7.25 il progetto prevede per il trattamento delle acque di prima pioggia, scolanti dalla piattaforma autostradale fino ad una intensità di pioggia per TR=100 anni, un sistema idraulico in continuo che realizza le fasi d'evacuazione, laminazione, depurazione e scarico delle portate raccolte;
- 7.26 per le autostazioni il progetto prevede, ad eccezione di quella di San Felice, l'utilizzo dei fossi filtro che svolgono l'azione biunivoca di laminatori e di fitodepuratori;
- 7.27 per l'autostazione di San Felice, dove è previsto un traffico superiore, il progetto prevede di associare ai fossi un impianto finale di trattamento in continuo per le acque di prima e seconda pioggia;
- 7.28 il progetto prevede, inoltre, nelle autostazioni di seguito elencate, specifici invasi di laminazione:
- SAN POSSIDONIO 1072 mc
 - SAN FELICE 2930 mc
 - CENTO 1490 mc
 - POGGIO RENATICO 2660 mc

Ambiente idrico interventi di mitigazione

- 7.29 le opere in rilevato possono costituire barriere al deflusso delle piene, delle esondazioni, dei ristagni, in quanto non presentano permeabilità e favoriscono il confinamento delle acque e l'innalzamento dei livelli idrometrici di ristagno; pertanto sarà necessario che l'infrastruttura in aree a rischio esondazione risulti "trasparente" al deflusso delle acque al fine di non aumentare il rischio per la popolazione;
- 7.30 il progetto prevede la realizzazione di reti interconnesse di raccolta ed evacuazione delle acque di piattaforma, di presidi di sicurezza per il controllo degli sversamenti accidentali, di impianti tecnologici per il trattamento delle acque di prima e seconda pioggia e di fossi di laminazione diffusa e bacini di laminazione (solo per le autostazioni);
- 7.31 i criteri progettuali assunti sono i seguenti:
- progettazione della rete di evacuazione delle acque di

piattaforma dimensionata per tempo di ritorno TR=100 anni;

- non interferenza con la rete dei canali irrigui;
- non interferenza con i canali arginati;
- non interferenza con i canali promiscui ma già sofferenti;
- garantire sempre e ovunque la continuità idraulica dei campi sia ai fini di scolo che irrigui a monte ed a valle della infrastruttura stradale in progetto;
- riduzione massima dei sifoni e delle stazioni di sollevamento;
- rispetto del coefficiente udometrico di scarico e dei canali recettori imposti dai Consorzi di Bonifica;
- prevedere che ogni scarico sia dotato di manufatto di modulazione della portata e di depurazione delle acque;
- prevedere che ogni manufatto di scarico sia dotato di griglia anti-intrusione per evitare l'ingresso di animali di taglia nel corpo autostradale;
- invarianza di bacino afferente: non si può scaricare in un fosso o canale acque non deputate a tale bacino;

Suolo e sottosuolo

- 7.32 nel SIA è calcolato che per l'intero tracciato, comprese le opere di collegamento, saranno utilizzati circa 570 ettari di terreno, la maggior parte dei quali appartenenti al sistema agricolo (seminativi attualmente in coltivazione e colture specializzate), secondariamente ai sistemi urbano (viabilità esistenti, zone urbanizzate, verde urbano) e naturale/seminaturale;

Vegetazione, flora e fauna

- 7.33 il progetto comporterà una diminuzione della funzionalità e della diversificazione ambientale dei seguenti corridoi ecologici individuati dagli strumenti di pianificazione: Cavo Parmigiana Moglia, Collettore Acque Basse Reggiane, Fossa Raso (Canale Resega), Cavo Lama, fiume Secchia, Dugale Cucco, Canale Diversivo Burana, Cavo Vallicella, fiume Panaro, Canale Acque Alte, Canale di Cento, Scolmatore di Reno, Scolo di Riolo e Scolo Principale Superiore (Scolo Aldrovandi);
- 7.34 gli interventi previsti lungo i fiumi Secchia e Panaro ed i canali Collettore Acque Basse Reggiane, Fossa Raso (Canale Resega) e Scolmatore di Reno interferiranno rispettivamente con corridoi ecologici principali, che si configurano come vie preferenziali di migrazione per

numerose specie ornitiche e di spostamento prevalentemente per rettili, anfibi e mammiferi di piccola e media taglia e con corsi d'acqua inclusi in siti appartenenti a Rete Natura 2000 (ZPS IT4040016 "Siepi e canali di Resega e Foresto" e SIC - ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico");

- 7.35 il progetto comporterà la perdita di 17 maceri che dovranno essere parzialmente o totalmente chiusi con perdita definitiva dell'area;
- 7.36 gli impatti in fase di cantiere sulla componente floristico-vegetazionale legati all'intervento di progetto sono riconducibili allo scotico ed al taglio di vegetazione (erbacea, arbustiva ed arborea);
- 7.37 gli impatti riconducibili all'aumento del disturbo avvertibile dalle popolazioni faunistiche potranno comportare l'allontanamento delle specie più sensibili in vicinanza al tracciato, inducendo una riduzione dell'efficacia dei richiami di contatto, di allarme e di identificazione dei predatori;
- 7.38 l'inserimento del nuovo corridoio autostradale nel contesto territoriale in esame potrebbe comportare attraversamenti accidentali delle carreggiate da parte prevalentemente di rettili, anfibi e mammiferi di piccola e media taglia, con conseguenti potenziali collisioni con i mezzi di trasporto che percorrono l'infrastruttura viaria;

Interventi di mitigazione Vegetazione, flora e fauna

- 7.39 il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi con finalità, tra le altre, di ripristinare e alcuni elementi dell'agricoltura tradizionale come ad esempio le siepi e filari:

TIPOLOGIA	SVILUPPO (espresso in metri lineari)	SUPERFICIE (espressa in metri quadrati)
Siepe arbustiva con funzione di riconessione ecologica	16.431	
Siepe arboreo- arbustiva con funzione di riconessione ecologica	13.284	206.073
Arbusteto plurispecifico		125.736
Bosco plurispecifico		
Bosco filtro con funzione di mitigazione per l'aria		90.068

Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria		34.341
Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura	137.778	
Filare arboreo-arbustivo mascheramento dell'infrastruttura	24.980	
Interventi di tipo ornamentale	2.297	
Rampicanti	5.292	
Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione dei canali storici	16.780	
Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione delle viabilità storiche	4.434	
Filare arboreo di ombreggiamento	1.435	

- 7.40 il progetto prevede, negli attraversamenti del reticolo idrografico, vani appositamente progettati per garantire la permeabilità faunistica dei corsi d'acqua; per mitigare l'impatto sulla funzionalità del corridoio ecologico che risulterà modificata rispetto allo stato attuale (sponde naturali soggette a periodiche manutenzioni di sfalcio);

Interventi di compensazione agro-ambientale

- 7.41 il progetto prevede, inoltre, fasce tampone per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da nitrati di origine agricola; il progetto propone tali interventi diffusi (sparsi) nelle campagne prossime all'infrastruttura, in alternativa ai convenzionali interventi adiacenti al tracciato;
- 7.42 le fasce tampone sono previste come formazioni vegetali interposte fra le coltivazioni e i corsi d'acqua, in grado di ridurre i carichi inquinanti (nitrati e fosforo soprattutto) che defluiscono dalle aree coltivate verso le acque superficiali e profonde;

Rumore

- 7.43 il censimento di ricettori acustici si è estesa per 250 metri dai bordi esterni del tracciato e, per i ricettori ad alta sensibilità (scuole, ospedali, case di cura) sino ad una distanza di 500 metri dai bordi esterni del tracciato (circa 1800 edifici-ricettore);

- 7.44 nel SIA sono stati analizzati gli strumenti urbanistici Comunali al fine di considerare le aree ove sono previsti e già approvati nuovi insediamenti produttivi/commerciali e residenziali e sono state individuate le sorgenti concorsuali (strade e ferrovie);
- 7.45 l'attività di inquadramento del territorio interessato dalle emissioni acustiche delle infrastrutture di progetto ha ricompreso:
- n. 2 rilievi di durata settimanale;
 - n. 10 rilievi di durata giornaliera;
 - n. 10 rilievi di breve durata;
- 7.46 la determinazione del livello sonoro equivalente diurno e notturno nel vertice più esposto di ciascun edificio-ricettore è stato eseguito con il programma Citymap;

Rumore interventi di mitigazione in fase di cantiere

- 7.47 il progetto prevede che tutti i cantieri fissi e le zone di stoccaggio temporanee siano circondate da dune in terra, di altezza pari a circa 2.0 m;
- 7.48 in tre casi, (un'area di stoccaggio e due aree di cantierizzazione) l'azione schermante esercitata dalle dune antirumore si è rivelata insufficiente, e sono state previste ulteriori schermature, alte sino a 4m, collocate al di sopra delle dune;

Rumore interventi di mitigazioni in fase di esercizio

- 7.49 il progetto prevede due tipi di pavimentazione a bassa rumorosità:
- "Splittmastix" basso-emissivo su rampe, raccordi e viabilità di adduzione (attenuazione prevista circa 2.0 dBA);
 - Drenante-fonoassorbente sul tracciato autostradale (attenuazione prevista 3.0 dBA);
- 7.50 il progetto prevede come barriere per la bonifica antifonica del traffico schermature sottili, prive di elemento diffrattore alla sommità, diversificate nei cromatismi a seconda che siano installate in prossimità di aree urbane, verdi, o fluviali;

Vibrazioni

- 7.51 nel SIA sono state effettuate valutazioni specifiche circa le potenziali risposte di ciascun ricettore a sollecitazioni di carattere vibrazionale, e individuate le postazioni per il monitoraggio delle vibrazioni;

7.52 la caratterizzazione dello stato vibrazionale ante - operam ha fornito valori dei livelli di vibrazione che rispettano i limiti normativi;

Paesaggio

7.53 l'infrastruttura si inserisce in prevalenza nel contesto di aree agricole a seminativo (in minore misura frutteti); dal punto di vista delle sensibilità presenti sul territorio, l'asse si relaziona con la rete idrografica superficiale (valore naturalistico e storico dei corsi d'acqua principali e della rete idrografica minore), con il sistema insediativo (ambiti residenziali, nuclei/edifici di interesse storico testimoniale, rete viaria anche di interesse storico), con alcuni elementi dell'agricoltura tradizionale (siepi e filari) ed infine con il sistema dei dossi (valore storico, fruitivo e panoramico);

7.54 nel SIA è stato valutato l'asse dell'infrastruttura suddiviso per tratti: tratto A, il tratto B, il tratto C, il tratto D ed il tratto E; tutti i tratti sono previsti in rilevato ed in rilevato a raso intervallati dalle necessarie rampe in corrispondenza dei numerosi scavalcamenti di canali e fiumi esistenti;

- il Tratto "A" - nel territorio reggiano si relaziona con l'Ambito di Paesaggio n° 4 " Pianura Orientale"; in territorio modenese con le Unità di Paesaggio n° 3 " Pianura della bonifica recente nei territori di Novi di Modena e a nord di Carpi", n° 5 " Paesaggio perifluviale del Fiume Secchia nella fascia di bassa e media pianura" e n° 2 " Dossi e zone più rilevate nella bassa e media pianura";
- il Tratto "B" si sviluppa interamente nella Provincia di Modena; si relaziona con le Unità di Paesaggio n° 2 "Dossi e zone più rilevate nella bassa e media pianura" e n° 1 "Pianura della bonifica recente";
- il Tratto "C" si sviluppa in Provincia di Modena ed in Provincia di Ferrara; nel territorio modenese si relaziona con le Unità di Paesaggio n° 1 "Pianura della bonifica recente" e n° 4 "Paesaggio perifluviale del fiume Panaro nella fascia di bassa e media pianura"; in territorio ferrarese con l'Unità di Paesaggio n° 2 " della Partecipanza";
- il Tratto "D" si sviluppa interamente in Provincia di Ferrara; si relaziona con le Unità di Paesaggio n° 2 " della Partecipanza" e n° 4 " delle Valli del Reno";

Interventi di mitigazione ambientale paesaggistica

7.55 il progetto, a mitigazione dell'impatto sul paesaggio

prevede la messa a dimora di siepi, filari arborei arbustivi e aree boscate e naturaliformi che verranno realizzate in prossimità all'asse stradale;

- 7.56 in fase di cantierizzazione sul perimetro esterno di tutti gli ambiti di Campo Base e di stoccaggio il progetto prevede la realizzazione di una duna con altezza pari a 2 metri opportunamente inerbita;

Valutazione d'impatto sanitario

- 7.57 nel SIA è stata redatta una Valutazione d'impatto sanitario (VIS) sulle popolazioni dei comuni che potrebbero essere interferiti dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana;
- 7.58 lo studio ha documentato che non vi sono, allo stato attuale, particolari disequaglianze di salute in essere ad eccezione del Comune di Ferrara, che mostra un tasso di ospedalizzazione più alto della media regionale;
- 7.59 la VIS si è basata sui dati derivanti dalle stime di ricaduta degli inquinanti e del rumore, con lo scopo di caratterizzare e valutare i possibili rischi per la salute derivanti dalla costruzione dell'opera;
- 7.60 nella VIS è condivisa l'ipotesi, secondo la quale, è improbabile un'influenza del traffico sui livelli d'inquinamento oltre la distanza 100 metri;
- 7.61 nella VIS si afferma che dalle stime di ricaduta degli inquinanti considerati durante la fase di cantiere non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione residente;
- 7.62 relativamente alla fase in esercizio nella VIS sono riportate le seguenti valutazioni, effettuate sulla base dello scenario peggiore (scenario progettuale al 2017):

Benzene:

la stima dell'esposizione indica una concentrazione media annuale di $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, inferiore alle indicazioni della normativa vigente (limite annuale per la protezione della salute umana mediata su anno civile pari a $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$);

Biossido di azoto:

la stima dell'esposizione media annuale, per via inalatoria, risulta pari a $30,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di NO_2 , inferiore al limite annuale mediato su anno civile pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di NO_2 ;

Monossido di carbonio

la stima dell'esposizione media massima giornaliera su otto ore per via inalatoria risulta pari a $0,635 \text{mg}/\text{m}^3$ di CO , inferiore al valore guida indicato

dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sufficiente per salvaguardare la salute della popolazione generale, compresi i gruppi più sensibili (donne in gravidanza e soggetti affetti da patologie cardiovascolari o anemia), e fatto proprio dal Ministero dell'Ambiente come valore limite per la protezione della salute (10 mg/ m^3);

Biossido di zolfo

la stima dell'esposizione media giornaliera risulta pari a $42,2 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ di SO_2 , mentre quella oraria risulta pari a $105,5 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ di SO_2 (scenario progettuale al 2017); entrambi i valori risultano inferiori alle indicazioni della normativa vigente per la protezione della salute pari a $125 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ in termini di media giornaliera (da non superare più di 3 volte per anno civile) e pari a $350 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ in termini di media oraria (da non superare più di 24 volte per anno civile);

Ozono

la stima dell'esposizione media massima giornaliera su otto ore per via inalatoria risulta pari a $115,1 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ di O_3 (valore massimo previsto nello scenario progettuale al 2017); tale valore risulta inferiore a quello stabilito come valore limite per la protezione della salute umana pari a $120 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ (come media massima giornaliera su 8 ore), da non superare per più di 25 giorni per anno solare come media su tre anni);

Particolato (PM10 e PM2,5)

per la caratterizzazione del rischio da particolato, pur non essendo ancora stati definiti valori guida o concentrazioni di riferimento considerabili protettivi per la salute da parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità o dall'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente statunitense (EPA), i valori di concentrazione riscontrati nella stima della dispersione di particolato PM10 e PM2,5 nel tratto in esame (concentrazione inalatoria media annua stimata pari a $23,0 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ e $19,8 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ rispettivamente) risultano entrambi inferiori ai limiti normativi vigenti in Italia (pari a $40 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ e $25 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ rispettivamente);

- 7.63 la VIS conclude che, nello scenario progettuale al 2017, le stime effettuate relativamente ai diversi inquinanti non evidenziano superamenti dei limiti di legge vigenti; inoltre, rispetto allo scenario programmatico al 2017, entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030) prevedono un aumento inferiore ad $1 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ della concentrazione di benzene, biossido di zolfo, PM10 e PM2.5; tale aumento risulta invece superiore ad $1 \text{ } \mu\text{g/ m}^3$ per il biossido di azoto, il monossido di carbonio e

l'ozono, mostrando (ad eccezione dell'ozono) un valore maggiormente contenuto nello scenario progettuale al 2030;

7.64 per quanto riguarda il rumore, la situazione migliore è costituita da traffico scorrevole, senza accelerazioni o decelerazioni, e con i veicoli che marciano tutti mantenendo una distanza costante dal veicolo che precede, con una velocità "ottimale" di 70 km/h;

7.65 la VIS conclude che la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana indurrà dei benefici dal punto di vista:

- della riduzione generale dell'incidentalità nell'area di riferimento; per il minor utilizzo delle strade extraurbane;
- della diminuzione di traffico sulle strade urbane dei comuni considerati, a cui corrisponderà un modesto guadagno di salute;
- del miglioramento e velocizzazione degli spostamenti verso i servizi di cura dislocati sul territorio (la Regione Emilia-Romagna è organizzata secondo il modello di "Hub & Spoke" (questo modello, organizzativo che prevede la concentrazione della casistica più complessa, in un numero limitato di centri (HUB ha, in situazioni di emergenza/urgenza, prestazioni direttamente proporzionali alla velocità di trasferimento del paziente tra i vari ospedali connessi), nonché mediante i "Sistemi integrati di assistenza ai traumi" (SIAT):
 - o nel territorio Ferrarese la realizzazione dell'Autostrada Cispadana, e delle sue adduzioni, favorirà spostamenti più rapidi per i mezzi di soccorso sia verso l'ospedale di Ferrara (S. Anna, sito in prossimità del Raccordo "Ferrara - Porto Garibaldi") sia verso l'ospedale di Cento;
 - o nel territorio dei comuni Reggiani e Modenesi, la costruzione della Autostrada Cispadana, e delle sue adduzioni, consentirà sia ai cittadini, sia ai mezzi di soccorso una valida alternativa alla viabilità esistente per raggiungere l'ospedale di Parma e quello di Modena;

Studio d'incidenza sui siti di interesse comunitario SIC e ZPS

8. il progetto interessa i seguenti ambiti di interesse comunitario:

- IT4040016ZPS denominato "Siepi e Canali di Resega-Foresta" caratterizzato dai canali Cavo Parmigiana-

Moglia e Collettore Acque Basse Reggiane, delimitato ad ovest dalla Fossa Raso (Canale Resega) e ad est dal Canale Busatello, nel comune di Novi di Modena; il progetto in tale ambito comporterà un consumo di suolo, inteso come perdita assoluta delle funzioni ecologiche tipiche, stimato in 0,39 ha pari allo 0,26% del territorio della ZPS ed interesserà ambiti appartenenti prevalentemente al sistema agricolo (seminativi attualmente in coltivazione) senza interferire con habitat di interesse comunitario; non sono evidenziate incidenze su altre matrici;

- IT 4060016 SIC/ZPS denominato "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico", nel comune di S. Agostino; il progetto in tale ambito non comporterà consumo di suolo interno al sito Natura 2000, nè di habitat di interesse comunitario in quanto il progetto prevede la costruzione del ponte per il sovrappasso dello Scolmatore di Reno (Cavo Napoleonico), di circa 150 metri, le cui spalle verranno realizzate al di fuori del perimetro del sito;
 - o per la sua cantierizzazione, il progetto prevede una area di cantiere, esterna all'area SIC-ZPS;
 - o nello Studio d'incidenza si evidenzia l'incidenza sul "sistema paesaggistico in termini di intervisibilità e di alterazione di qualità paesaggistica";
 - o il progetto non prevede alcun scarico nello Scolmatore di Reno (Cavo Napoleonico), poiché le acque della piattaforma vengono scaricate esternamente agli argini all'interno dei fossi di guardia;

9. VALUTATO COMPLESSIVAMENTE CHE

9.1 si concorda che la realizzazione dell'infrastruttura concorre a:

- migliorare la distribuzione del traffico: il progetto prevede la diminuzione dei flussi di traffico su alcuni itinerari est-ovest di lunga percorrenza, autostradali e non, e su itinerari locali, grazie alla viabilità di adduzione e collegamento che scarica diverse tratte stradali esistenti;
- migliorare la connettività dei territori comunali afferenti all'area nord della Provincia di Modena, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario, che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla

delocalizzazione produttiva, in particolare, di alcune multinazionali estere;

- ridurre il traffico e l'intasamento ipotizzato con il collegamento tra le due arterie principali A22 e A13 mediante superstrada;
- 9.2 si valuta positivamente l'obiettivo dichiarato del progetto di concorrere a "creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili)", ma si ritiene debba essere approfondito il tema della interconnessione strada-ferrovia;
- 9.3 si valuta positivamente il numero di autostazioni finalizzato a rendere l'autostrada un'infrastruttura al servizio del territorio attraversato; ma si ritiene possa esserne riconsiderata la dimensione, anche alla luce della possibile adozione dei nuovi sistemi di portali per il pagamento a lettura ottica;
- 9.4 si condividono le valutazioni in base alle quali l'alternativa Ala-3 (tratto autostradale A1 in rilevato e con giacitura a sud del Caseificio Razionale Novese, nonché con il superamento dell'interferenza con la S.P. n° 413 "Romana" e con il canale Busatello mediante un viadotto a quattro campate) si configura quale soluzione progettuale in grado di offrire la migliore interpretazione funzionale, trasportistica e di compatibilità ambientale del tratto autostradale;
- 9.5 si condividono le valutazioni in base alle quali l'alternativa C2c, (configurazione plano-altimetrica alternativa sud) consegue la minore interferenza del tracciato con i terreni della Partecipanza Agraria di Cento, ma si ritiene migliorativa l'ipotesi del viadotto su Strada Maestra Grande, presentata nella documentazione integrativa, sia per il mantenimento della quota della Strada Maestra Grande, sia per la migliore definizione della sezione del viadotto;
- 9.6 si condividono le valutazioni in base alle quali l'alternativa Dc (si sviluppa per una lunghezza complessiva di 9,8 km, interessando i territori dei Comuni di S. Agostino e Poggio Renatico, con il posizionamento del tracciato autostradale a Nord dell'abitato di S. Carlo) consegue, nel complesso, a parità di funzionalità trasportistica, una migliore compatibilità ambientale, ma si ritiene altrettanto ambientalmente compatibile l'alternativa Db che sviluppandosi per una lunghezza complessiva di 9,7 km, sostanzialmente in parallelo alla variante Dc, si discosta maggiormente dall'abitato di San Carlo, conseguendo un minor impatto sul paesaggio dell'abitato

stesso;

- 9.7 si valuta positivamente l'adozione, secondo il principio di precauzione, dello "Scenario Alto" per definire gli elementi trasportistici alla base della progettazione (dimensionamento infrastrutture, pavimentazione, verifica livelli di servizio, emissioni inquinanti, ecc..) e lo "Scenario Basso" per l'analisi costi-benefici e la valutazione dell'efficacia trasportistica; in particolare le previsioni dello "Scenario Basso" per l'analisi costi e benefici dell'opera è compatibile con lo scenario del della crisi economica in atto;
- 9.8 si valuta positivamente il fatto che localmente l'opera non determina superamenti del limite sulla media annuale di NO₂ e di PM10; si evidenzia comunque che i valori stimati, sulla base dello "Scenario Alto", comportano il rischio del mancato rispetto dei 35 superamenti giornalieri consentiti nell'arco dell'anno solare per quanto riguarda il PM10;
- 9.9 si valuta positivamente il progetto delle opere di mitigazione/compensazione progettate, che prevede circa 45 ha di bosco e 220.000 di ml di siepi e filari; si ritiene tuttavia necessario ottimizzare tali elementi di mitigazione/compensazione al fine di migliorare l'efficacia della mitigazione ambientale, anche in considerazione del fatto che su tutto il bacino padano permangono notevoli criticità legate al superamento degli standard di qualità dell'aria di particolato atmosferico (PM10 e PM2.5), ozono (O₃) e biossido di azoto (NO₂);
- 9.10 si valuta positivamente l'attenzione posta nella progettazione:
- ad un utilizzo consapevole delle risorse limitando il consumo di suolo, prevedendo il riuso di tutti gli inerti possibili "13.020 mc proveniente dalla demolizione di fabbricati, 202.370 mc provenienti dalla demolizione di sovrastrutture stradali e 7.400 mc provenienti dalla demolizione di opere in c.a.";
 - alla riduzione degli impatti indotti dalla realizzazione dell'infrastruttura in fase di cantiere, mediante l'adozione di accorgimenti volti a ridurre l'impatto sulla popolazione e sul territorio; in particolare si valuta positivamente l'individuazione di possibili poli estrattivi limitrofi all'area di progetto, al fine di ridurre l'impatto indotto dal trasporto dei materiali;
 - alla riduzione degli impatti indotti dalla infrastruttura in fase di esercizio, mediante l'adozione di materiali e accorgimenti per la mitigazione degli impatti sul paesaggio e mediante la progettazione di diversi elementi di compensazione;

- all'utilizzo di accorgimenti finalizzati al risparmio energetico, quali:
 - o l'utilizzo di impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici di nuova realizzazione;
 - o l'impiego di pannelli solari di tipo termico per la produzione di acqua calda sanitaria;
 - o il sistema di condizionamento dell'aria garantita da sistemi a pannelli radianti a soffitto e ricambio aria, alimentati da pompa di calore con sonde geotermiche;
 - o l'utilizzo di sistemi passivi negli edifici;

9.11 Si valuta positivamente:

- l'approfondimento dell'analisi idrologica basata sul confronto con i dati rilevati da Arpa Servizio Idro-meteo-clima registrati negli ultimi anni, che conferma che i dati elaborati nel progetto definitivo risultano cautelativi anche nei confronti degli eventi estremi che sono stati registrati negli ultimi anni;
- l'aver tenuto conto, già in fase di progetto definitivo, delle norme di invarianza e attenuazione idraulica contenute nelle norme attuative dei diversi strumenti di pianificazione degli enti territorialmente competenti (AdB, Province e Comuni), al fine di limitare gli effetti sui tempi di corrivazione delle acque di pioggia;

9.12 si valuta positivamente e si considera adeguata la previsione della viabilità ciclabile, che si pone l'obiettivo di creare una rete ciclabile che contribuirà ad aumentare la capillarità e l'interconnessione dei percorsi esistenti, consentendo il collegamento ovest-est per un percorso complessivo di circa 65km, ma si ritiene debbano essere adeguatamente protetti i tratti che corrono parallelamente all'autostrada;

9.13 si valutano positivamente gli interventi relativi all'adeguamento della viabilità esistente interessata dal progetto; si ritiene opportuno privilegiare l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente in alternativa alla realizzazione di nuovi tracciati;

9.14 si valuta positivamente sia il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) sia il Sistema di Gestione Ambientale (SGA), ma si ritiene che il Piano di monitoraggio ambientale possa essere migliorato nella tempistica e nelle modalità di esecuzione e debba essere approfondito il piano di intervento nei casi di emergenza;

9.15 si valutano positivamente gli accorgimenti previsti dal progetto per la mitigazione degli impatti in fase di cantierizzazione; si ritengono, tuttavia necessarie

alcune precauzioni durante le attività in prossimità dei siti della Rete Natura 2000;

9.16 in merito agli effetti ambientali osservati a seguito delle principali scosse del 20 e 29 maggio 2012, si evidenzia che per il calcolo dell'azione sismica di progetto in aree suscettibili di liquefazione (categoria di sottosuolo S2) e le conseguenti verifiche del rischio di liquefazione, le NTC 2008 (punto 3.2.2) prescrivono che l'analisi di Rischio Sismico Locale (RSL) sia effettuata tramite specifiche analisi e non sia ammesso l'approccio semplificato; inoltre la LR 19/2008 e la DGR 1373/2011 richiedono che si tenga in considerazione, se disponibili, degli esiti degli studi di pericolosità sismica locale a supporto degli strumenti di pianificazione urbanistica; tali studi (microzonazione sismica) sono disponibili nei documenti a corredo dei PTCP delle Province di Reggio Emilia e Modena, del piano urbanistico del Comune di Mirandola e nel recente studio di microzonazione sismica del Comune di Ferrara; inoltre la Regione Emilia-Romagna ha recentemente pubblicato, nel sito web <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/geologia/temi/sismica/speciale-terremoto/sisma-2012-ordinanza-70-13-11-2012-cartografia>, le mappe di microzonazione sismica dei comuni più colpiti dai terremoti di maggio-giugno 2012;

9.17 si evidenzia, inoltre, che le NTC 2008 e gli "Indirizzi e Criteri per la Microzonazione Sismica" approvati e pubblicati nel 2008 dal Dipartimento della Protezione Civile e della Conferenza delle Regioni e P.A. raccomandano che la scelta del valore di M_w per la stima del rischio di liquefazione sia il risultato di una valutazione attenta di tutte le informazioni disponibili, in particolare, per il caso specifico, si deve tener conto che:

- l'opera attraversa la zona 912 della zonazione sismogenetica ZS9 (zonazione sismogenetica utilizzata per la redazione della mappa di pericolosità sismica MPS04, riferimento ufficiale per le NTC 2008) nella quale la magnitudo momento massima attesa è $M_w = 6.14$,

- le analisi di disaggregazione disponibili nel sito web INGV indicano che la sismicità dell'area (con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni) è data, per una percentuale non trascurabile (5-7%), da terremoti di magnitudo maggiore di 5.5;

- non sono attualmente disponibili valori univoci di magnitudo momento dei terremoti emiliani 2012; ad esempio, i valori disponibili nei rapporti dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia e in quelli del Dipartimento della Protezione Civile variano tra 5.86 e 6.1 per la scossa del 20/5/2012 e tra 5.66 e 6.0 per la

scossa del 29/5/2012; si rileva comunque che esiste un generale accordo su valori di magnitudo momento dei terremoti principali della sequenza sismica emiliana del 2012 superiori a 5.6;

- l'area attraversata dall'opera è stata interessata anche in precedenza da terremoti $M_w > 5$; tali dati sono disponibili nelle banche dati, CPTI11 o DBMI11, disponibili nel sito web dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia;

10. RITENUTO QUINDI DI DARE LE SEGUENTI PRESCRIZIONI

Atmosfera e vegetazione

- 10.1 si prescrive la realizzazione delle fasce boscate previste dal progetto e di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, l'ottimizzazione delle mitigazioni/compensazioni (filari e siepi ecc) già previste, al fine di migliorarne l'azione di mitigazione e l'assorbimento delle emissioni in atmosfera; tali mitigazioni/compensazioni, che non dovranno accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura, saranno poste a protezione sia dei recettori, sia delle coltivazioni di pregio presenti nella zona, sia dei tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada;
- 10.2 si prescrive che la localizzazione di tali interventi vegetazionali sia comunque in prossimità all'autostrada; si segnala al riguardo, che esistono vaste aree industriali, in prossimità dell'infrastruttura che determinano locali "isole di calore", mediante accordi tra le parti potrebbero essere individuate in tali aree, o in aree ad esse limitrofe, superfici destinate ad impianti vegetali, che potrebbero concorrere sia a mitigare gli impatti atmosferici, sia a migliorare l'inserimento paesaggistico delle stesse; si ricorda che *"al fine di favorire l'attuazione degli interventi di trasformazione, il Piano Operativo Comunale (POC) può assegnare quote di edificabilità quale equo ristoro del sacrificio imposto ai proprietari con l'apposizione del vincolo di destinazione per le dotazioni territoriali o per le infrastrutture per la mobilità; per il medesimo scopo lo strumento urbanistico può prevedere, anche attraverso la stipula di accordi di cui all'art. 18, il recupero delle cubature afferenti alle aree da destinare a servizi, su diverse aree del territorio urbano"* (art. 30, comma 11, LR 20/2000);
- 10.3 è preferibile che la tipologia degli interventi vegetazionali, fermo restando la finalità principale di assorbire le emissioni e filtrare le polveri prodotte dall'infrastruttura, sia di tipo variabile come ad

esempio:

- naturalistica - in prossimità dei corsi d'acqua e, dove possibile, con la funzione di ridurre la frammentazione della rete ecologica provinciale;
- paesaggistica - a mitigazione dell'impatto in prossimità di edifici ed aree di particolare valore paesaggistico e storico monumentale;
- produttiva - (anche inserite nella filiera energetica) nelle aree in fregio all'infrastruttura stradale;

10.4 per la gestione delle aree alberate dovrà essere individuato uno specifico gestore, responsabile del funzionamento e dell'efficacia delle stesse, nel tempo, mediante convenzione stipulata tra ARC e i comuni interessati;

10.5 il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà essere concordato con la Regione Emilia - Romagna, la quale potrà avvalersi delle strutture di ARPA; in particolare sulla qualità dell'aria, il PMA dovrà predisporre tutte le iniziative necessarie per il rispetto dei limiti normativi, compresa la imposizione temporanea di limiti di velocità adeguati, in caso di superamento dei limiti normativi per le PM10 e gli NOx ;

10.6 verificare, in fase di progettazione esecutiva, vista la favorevole esposizione dell'infrastruttura, la possibilità di inserire pannelli fotovoltaici sulle barriere fonoassorbenti; la cui energia prodotta costituirà compensazione in termini di risparmio di emissioni in atmosfera;

suolo e compensazioni

10.7 al fine di limitare il consumo di suolo agricolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio si prescrive di:

- predisporre l'infrastruttura al fine di installare, il sistema di portali per il pagamento a lettura ottica;
- ottimizzare il progetto, nello sforzo di ridurre ulteriormente l'uso del suolo "necessario" per l'infrastruttura, anche al fine di ridurre l'impatto sul paesaggio, a tal fine si prescrive di:
 - ridurre al massimo le quote del rilevato stradale, fatto salvo il rispetto delle quote relative alla sicurezza idraulica;
 - ridurre le superfici delle autostazioni alle funzioni indispensabili al funzionamento delle stesse nella logica, anche, di una loro futura dismissione e rinaturalizzazione;
- relativamente agli interventi locali e alla viabilità

di adduzione all'autostrada Cispadana, previsti nel progetto:

- privilegiare l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente;
 - per la nuova viabilità si richiede, in fase di progettazione esecutiva, una verifica che confermi, sulla base di dati aggiornati, dal punto di vista trasportistico e ambientale la necessità della sua realizzazione;
- la viabilità ciclabile, prevista dal progetto, dovrà, dal punto di vista funzionale, connettersi con i tracciati esistenti o pianificati al fine di concorrere alla promozione della mobilità lenta casa-lavoro e casa-scuola;
- 10.8 nelle autostazioni e nelle aree di servizio, limitare le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli;
- 10.9 fornire le aree di servizio di tutta la gamma di carburanti compreso il GPL, il metano, la fornitura elettrica e l'idrogeno;
- 10.10 utilizzare per i tetti degli edifici e le pensiline, non utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore";
- idrologia
- 10.11 in considerazione della particolare conformazione idrografica della zona, ricca di reti di canali di bonifica nonché di corsi d'acqua e della scarsa pendenza che caratterizza il territorio di bassa pianura nello scolo sud-nord dei terreni, si prescrive:
- di limitare la realizzazione degli interventi in trincea laddove non esistano alternative ragionevolmente praticabili;
 - l'infrastruttura in aree a rischio esondazione, anche per rotte arginali deve contribuire al deflusso delle acque, al fine di non aumentare il rischio per la popolazione; in fase di progetto esecutivo, andranno individuate le aree a rischio esondazione (Rischio Idraulico Integrato (RII) molto elevato e la ricettività dell'infrastruttura bassa), per tali aree si prescrive di concordare con AIPO e i Consorzi di bonifica interessati la realizzazione di opere (come ad esempio una canalizzazione adiacente al versante sud opportunamente connessa con il reticolo esistente) che permettano il deflusso delle acque, in caso di esondazione anche per rotte arginali;
- 10.12 per quanto attiene le acque reflue, dovrà essere

- privilegiato sia per le industriali che per le civili, l'allacciamento alla rete fognaria esistente e, solamente in caso di reale impossibilità, potrà essere previsto lo scarico in acqua superficiale, adeguatamente depurato, preventivamente autorizzato dall'Autorità competente;
- 10.13 la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ARC; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";
vegetazione
- 10.14 si prescrive che le aree interstiziali e residuali destinate a vegetazione arbustiva ed alto fusto, siano destinate a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto;
- 10.15 si prescrive che le essenze vegetali, maggiormente efficaci dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano individuate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna;
- 10.16 nell'area di mitigazione/compensazione denominata "parco intercomunale di Concordia e San Possidonio" si ritiene debba essere destinata un'ampia area, ai piedi del terrapieno dell'autostrada e della complanare, a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto; tale area assumerà non solo un valore fondamentale come rigenerazione della biodiversità, ma fornirà migliori prestazioni in termini di area "filtro" sia nella cattura delle polveri sottili, sia nell'assorbimento delle emissioni gassose, per i centri abitati di Concordia e di San Possidonio anche in considerazione della vicinanza di aree scolastiche;
- 10.17 si prescrive la realizzazione di aree umide con superfici e profondità equivalenti a quelle eliminate (maceri) con il ripristino e potenziamento dei valori ambientali compromessi;
- 10.18 gli interventi di rinaturalizzazione di tipo lineare previsti dal progetto devono configurarsi, come previsto nel SIA, come elementi di connessione della rete ecologica esistente;
rumore
- 10.19 relativamente all'impatto acustico si prescrive di tenere conto delle evoluzioni del tessuto urbanizzato e delle pianificazioni urbanistiche già approvate; a tal

fine dovranno essere stipulate apposite convenzioni con le amministrazioni comunali, per la garanzia del rispetto dei limiti normativi, relativo all'impatto acustico, degli edifici previsti negli strumenti urbanistici attuativi approvati, compresi gli edifici non ancora realizzati;

- 10.20 per le nuove infrastrutture stradali (e, quindi, per tutta la viabilità di progetto) deve essere garantito, l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i propri limiti, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti, come indicato nell'appendice IV al report "Panoramica interpretativa ed evidenziazione delle problematiche della normativa acustica Comunitaria e Nazionale con particolare riferimento agli aspetti inerenti l'impatto acustico" redatto da ISPRA, nell'ambito della convenzione MATTM-ISPRA "Supporto allo svolgimento delle attività della commissione VIA ordinaria e speciale, in merito alle problematiche dell'inquinamento acustico delle infrastrutture di trasporto", che costituisce l'allegato n. 1, parte integrante della presente delibera;
- 10.21 al fine di applicare correttamente quanto indicato al precedente punto, si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazioni in campo volta a caratterizzare lo stato acustico di ante-operam su ricettori impattati sia dall'opera in progetto che dalla viabilità esterna in situazione di forte concorsualità; tale monitoraggio va concordato nelle modalità con la Regione Emilia-Romagna, che si può avvalere del supporto tecnico di ARPA;
- 10.22 per la mitigazione del rumore il progetto già prevede l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti, ma si prescrive, di valutare la sperimentazione dei nuovi asfalti ad elevata capacità fonoassorbente (sino a 5 dB, come ad esempio gli asfalti contenenti materiali gommosi) in alternativa alle barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere preventivata l'adeguata manutenzione per mantenerne l'efficacia nel tempo;
- 10.23 si prescrive la realizzazione delle barriere acustiche previste dal progetto; al fine di verificare la corretta realizzazione, nonché l'effettiva efficacia di tali barriere si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazione ad opera terminata, con modalità concordate con la Regione Emilia-Romagna, che si può avvalere del supporto tecnico di ARPA;
- 10.24 si prescrive che il piano di monitoraggio della fase di cantiere e della fase di esercizio, a carico del gestore, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio, sia concordato con la Regione Emilia

Romagna, che può avvalersi delle strutture di ARPA; si prescrive, in particolare, che le misurazioni per la verifica del rispetto dei limiti acustici siano effettuate in periodi significativi per la durata di almeno una settimana e almeno una volta all'anno; gli esiti del monitoraggio dovranno essere trasmessi Regione Emilia Romagna e ad ARPA;

- 10.25 nei casi in cui, sulla base degli esiti di tale monitoraggio, sia necessario mitigare l'impatto acustico, occorrerà provvedere alla mitigazione entro un anno dal rilievo;
- 10.26 nei casi in cui, sulla base degli esiti del monitoraggio, non si raggiungano i limiti normativi con l'utilizzo degli asfalti fonoassorbenti, si prescrive l'uso di barriere acustiche, che al fine di limitare l'impatto sia sul paesaggio sia sull'avifauna, laddove fattibile, andranno accompagnate con fasce arboreo-arbustive che valorizzino il paesaggio circostante ed indirizzino le specie ornitiche all'involò;
- 10.27 gli interventi sugli edifici esistenti, compresi quelli già indicati nel progetto, potranno essere previsti solo a seguito di verifica dell'inefficacia degli altri strumenti di mitigazione (asfalto fonoassorbente o barriere acustiche);
- 10.28 particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei recettori sensibili;

Sistema di Gestione Ambientale

- 10.29 si richiede, nel Sistema di Gestione Ambientale (SGA), di prendere in considerazione tutte le sostanze pericolose presenti all'interno delle aree di cantiere e lungo l'asse infrastrutturale, considerando diversi possibili gradi di contaminazione;

vibrazioni

- 10.30 particolare attenzione dovrà essere posta alla verifica degli effetti indotti dalle vibrazioni, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio sugli edifici, potenzialmente interessati, già lesionati dagli eventi sismici; si prescrive che il piano di monitoraggio ambientale (PMA) previsto dal progetto sia concordato, nei punti di rilevazione e nella metodica con la Regione Emilia Romagna, che può avvalersi delle strutture di ARPA;

sismica

- 10.31 nei siti in cui è verificata la presenza di condizioni predisponenti la liquefazione devono essere effettuate verifiche del rischio di liquefazione (stima

dell'indice di liquefazione IL), tenendo conto anche delle magnitudo registrate negli eventi sismici del 2012;

10.32 in particolare le aree suscettibili di liquefazione dovranno essere individuate sulla base delle prove geotecniche disponibili; come criterio di selezione delle indagini geotecniche in situ e degli orizzonti litologici su cui svolgere tali approfondimenti, si suggerisce di impiegare quello utilizzato per gli studi di microzonazione sismica di cui all'Ordinanza del Commissario Delegato - Presidente della Regione n. 70/2012;

10.33 le stime del rischio di liquefazione dovranno essere effettuate utilizzando il valore di magnitudo momento massimo (M_{wmax}) indicato da INGV per gli eventi sismici del 2012 e per quelli precedenti, sia storici che strumentali, con $M_w > 5$, determinandone il valore sul tracciato dell'opera con metodi di interpolazione o con metodi cut-off magnitudo-distanza;

10.34 in applicazione del principio di cautela, si richiede che nelle aree in cui risulti $IL > 5$ la stima dell'azione sismica per la progettazione dell'opera venga effettuata sulla base di specifiche analisi di risposta sismica locale e sia effettuata la stima dei cedimenti post-sismici; sulla base delle stime dei cedimenti dovrà essere valutata l'opportunità di interventi di mitigazione del rischio di liquefazione; nel caso tali interventi si rendano necessari, in sede di approvazione del progetto definitivo, dovranno essere formulate proposte di interventi di mitigazione degli effetti di liquefazione;

paesaggio e archeologica

10.35 si prescrive una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Ludernani con l'oratorio Ghisilieri a S. Carlo, comune di Sant'Agostino; tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico - culturale;

10.36 si prescrive, nell'attraversamento dei terreni della Partecipanza Agraria, la configurazione denominata alternativa C2c con il mantenimento della quota della Strada Maestra Grande, migliorando, in sede di progetto esecutivo, l'inserimento paesaggistico del viadotto;

10.37 nelle aree segnalate a rischio per eventuali insediamenti archeologici dovranno essere effettuati sondaggi preventivi; in particolare le aree indicate dal PTCP delle province di Reggio Emilia e di Modena riguardano:

- area del casello autostradale in Zona Rame nel Comune

di Reggiolo;

- lotto interferente con Via Santo Stefano comune di Novi Modena;
- lotto compreso tra le chilometriche 24+490 e 24+511 nel comune di San Felice sul Panaro;

Fase di Cantiere

- 10.38 si prescrive la realizzazione delle mitigazioni previste dal progetto per la cantierizzazione; inoltre, contemporaneamente all'avvio della cantierizzazione dell'opera e compatibilmente con i lavori da effettuare, si prescrive la messa a dimora della vegetazione nelle aree finalizzate alla mitigazione/compensazione dell'infrastruttura, al fine di anticiparne, quanto prima, la loro efficacia;
- 10.39 per la cantierizzazione dell'opera dovranno essere concordati, ed eventualmente adeguati, la viabilità locale da utilizzare, nonché gli orari ed eventuali limiti di utilizzo delle stesse con le Amministrazioni comunali interessate; particolare attenzione andrà posta all'utilizzo della viabilità di cantiere lungo il canale Fossa Raso, all'interno del sito Rete Natura 2000 "Siepi e Canali della Resega Foresto", in modo da minimizzare gli impatti sulla ZPS, in particolare escludendo l'utilizzo della viabilità in periodi critici per l'avifauna;
- 10.40 la destinazione delle piste di cantiere a viabilità ciclabile, sarà concordata con le Amministrazioni comunali interessate e, per i tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada, dovrà essere prevista un'adeguata protezione, ad esempio con fasce alberate;
- 10.41 dovrà essere predisposto un approfondito piano di intervento nei casi di emergenze ambientali;
- 10.42 resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

11. RITENUTO INOLTRE CHE:

in base alle valutazioni espresse ai precedenti punti 5., 6., 7., 8, 9 e alle prescrizioni espresse al punto 10.

sulle osservazioni presentate così come sintetizzate e raggruppate per argomento nell'Allegato A, si esprime il parere nell'allegato B, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Dato atto del parere allegato:

Tutto ciò premesso, dato atto, valutato e ritenuto;

su proposta dell'Assessore alle Attività Produttive, Piano Energetico e Sviluppo Sostenibile, Economia Verde, Autorizzazione Unica Integrata

d e l i b e r a

- a) di esprimere, ai sensi dell'art. 25 del Decreto Legislativo 152/06, in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, il parere che il progetto della Autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (MO) sulla A22 con la barriera di Ferrara Sud sull'A13 (FE) è ambientalmente compatibile a condizione che siano realizzate le prescrizioni specificate nel punto 10 della parte narrativa e di seguito riportate;
1. si prescrive la realizzazione delle fasce boscate previste dal progetto e di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, l'ottimizzazione delle mitigazioni/compensazioni (filari e siepi ecc) già previste, al fine di migliorarne l'azione di mitigazione e l'assorbimento delle emissioni in atmosfera; tali mitigazioni/compensazioni, che non dovranno accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura, saranno poste a protezione sia dei recettori, sia delle coltivazioni di pregio presenti nella zona, sia dei tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada;
 2. si prescrive che la localizzazione di tali interventi vegetazionali sia comunque in prossimità all'autostrada; si segnala al riguardo, che esistono vaste aree industriali, in prossimità dell'infrastruttura che determinano locali "isole di calore", mediante accordi tra le parti potrebbero essere individuate in tali aree, o in aree ad esse limitrofe, superfici destinate ad impianti vegetali, che potrebbero concorrere sia a mitigare gli impatti atmosferici, sia a migliorare l'inserimento paesaggistico delle stesse; si ricorda che "al fine di favorire l'attuazione degli interventi di trasformazione, il Piano Operativo Comunale (POC) può assegnare quote di edificabilità quale equo ristoro del sacrificio imposto ai proprietari con l'apposizione del

vincolo di destinazione per le dotazioni territoriali o per le infrastrutture per la mobilità; per il medesimo scopo lo strumento urbanistico può prevedere, anche attraverso la stipula di accordi di cui all'art. 18, il recupero delle cubature afferenti alle aree da destinare a servizi, su diverse aree del territorio urbano" (art. 30, comma 11, LR 20/2000;

3. è preferibile che la tipologia degli interventi vegetazionali, fermo restando la finalità principale di assorbire le emissioni e filtrare le polveri prodotte dall'infrastruttura, sia di tipo variabile come ad esempio:
 - ✓ naturalistica - in prossimità dei corsi d'acqua e, dove possibile, con la funzione di ridurre la frammentazione della rete ecologica provinciale;
 - ✓ paesaggistica - a mitigazione dell'impatto in prossimità di edifici ed aree di particolare valore paesaggistico e storico monumentale;
 - ✓ produttiva - (anche inserite nella filiera energetica) nelle aree in fregio all'infrastruttura stradale;
4. per la gestione delle aree alberate dovrà essere individuato uno specifico gestore, responsabile del funzionamento e dell'efficacia delle stesse, nel tempo, mediante convenzione stipulata tra ARC e i comuni interessati;
5. il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà essere concordato con la Regione Emilia - Romagna, la quale potrà avvalersi delle strutture di ARPA; in particolare sulla qualità dell'aria, il PMA dovrà predisporre tutte le iniziative necessarie per il rispetto dei limiti normativi, compresa la imposizione temporanea di limiti di velocità adeguati, in caso di superamento dei limiti normativi per le PM10 e gli NOx ;
6. verificare, in fase di progettazione esecutiva, vista la favorevole esposizione dell'infrastruttura, la possibilità di inserire pannelli fotovoltaici sulle barriere fonoassorbenti; la cui energia prodotta costituirà compensazione in termini di risparmio di emissioni in atmosfera;
7. al fine di limitare il consumo di suolo agricolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio si prescrive di:
 - ✓ predisporre l'infrastruttura al fine di installare, il sistema di portali per il pagamento a lettura ottica;
 - ✓ ottimizzare il progetto, nello sforzo di ridurre

ulteriormente l'uso del suolo "necessario" per l'infrastruttura, anche al fine di ridurre l'impatto sul paesaggio, a tal fine si prescrive di:

- ridurre al massimo le quote del rilevato stradale, fatto salvo il rispetto delle quote relative alla sicurezza idraulica;
- ridurre le superfici delle autostazioni alle funzioni indispensabili al funzionamento delle stesse nella logica, anche, di una loro futura dismissione e rinaturalizzazione;
- ✓ relativamente agli interventi locali e alla viabilità di adduzione all'autostrada Cispadana, previsti nel progetto:
 - privilegiare l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente;
 - per la nuova viabilità si richiede, in fase di progettazione esecutiva, una verifica che confermi, sulla base di dati aggiornati, dal punto di vista trasportistico e ambientale la necessità della sua realizzazione;
 - ✓ la viabilità ciclabile, prevista dal progetto, dovrà, dal punto di vista funzionale, connettersi con i tracciati esistenti o pianificati al fine di concorrere alla promozione della mobilità lenta casa-lavoro e casa-scuola;
- 8. nelle autostazioni e nelle aree di servizio, limitare le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli;
- 9. fornire le aree di servizio di tutta la gamma di carburanti compreso il GPL, il metano, la fornitura elettrica e l'idrogeno;
- 10. utilizzare per i tetti degli edifici e le pensiline, non utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore";
- 11. in considerazione della particolare conformazione idrografica della zona, ricca di reti di canali di bonifica nonché di corsi d'acqua e della scarsa pendenza che caratterizza il territorio di bassa pianura nello scolo sud-nord dei terreni, si prescrive:
 - ✓ di limitare la realizzazione degli interventi in trincea laddove non esistano alternative ragionevolmente praticabili;
 - ✓ l'infrastruttura in aree a rischio esondazione, anche per rotte arginali deve contribuire al

deflusso delle acque, al fine di non aumentare il rischio per la popolazione; in fase di progetto esecutivo, andranno individuate le aree a rischio esondazione (Rischio Idraulico Integrato (RII) molto elevato e la ricettività dell'infrastruttura bassa), per tali aree si prescrive di concordare con AIPO e i Consorzi di bonifica interessati la realizzazione di opere (come ad esempio una canalizzazione adiacente al versante sud opportunamente connessa con il reticolo esistente) che permettano il deflusso delle acque, in caso di esondazione anche per rotte arginali;

12. per quanto attiene le acque reflue, dovrà essere privilegiato sia per le industriali che per le civili, l'allacciamento alla rete fognaria esistente e, solamente in caso di reale impossibilità, potrà essere previsto lo scarico in acqua superficiale, adeguatamente depurato, preventivamente autorizzato dall'Autorità competente;
13. la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ARC; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";
14. si prescrive che le aree interstiziali e residuali destinate a vegetazione arbustiva ed alto fusto, siano destinate a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto;
15. si prescrive che le essenze vegetali, maggiormente efficaci dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano individuate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna;
16. nell'area di mitigazione/compensazione denominata "parco intercomunale di Concordia e San Possidonio" si ritiene debba essere destinata un'ampia area, ai piedi del terrapieno dell'autostrada e della complanare, a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto; tale area assumerà non solo un valore fondamentale come rigenerazione della biodiversità, ma fornirà migliori prestazioni in termini di area "filtro" sia nella cattura delle polveri sottili, sia nell'assorbimento delle emissioni gassose, per i centri abitati di Concordia e di San Possidonio anche in considerazione della vicinanza di

aree scolastiche;

17. si prescrive la realizzazione di aree umide con superfici e profondità equivalenti a quelle eliminate (maceri) con il ripristino e potenziamento dei valori ambientali compromessi;
18. gli interventi di rinaturalizzazione di tipo lineare previsti dal progetto devono configurarsi, come previsto nel SIA, come elementi di connessione della rete ecologica esistente;
19. relativamente all'impatto acustico si prescrive di tenere conto delle evoluzioni del tessuto urbanizzato e delle pianificazioni urbanistiche già approvate; a tal fine dovranno essere stipulate apposite convenzioni con le amministrazioni comunali, per la garanzia del rispetto dei limiti normativi, relativo all'impatto acustico, degli edifici previsti negli strumenti urbanistici attuativi approvati, compresi gli edifici non ancora realizzati;
20. per le nuove infrastrutture stradali (e, quindi, per tutta la viabilità di progetto) deve essere garantito, l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i propri limiti, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti, come indicato nell'appendice IV al report "Panoramica interpretativa ed evidenziazione delle problematiche della normativa acustica Comunitaria e Nazionale con particolare riferimento agli aspetti inerenti l'impatto acustico" redatto da ISPRA, nell'ambito della convenzione MATTM-ISPRA "Supporto allo svolgimento delle attività della commissione VIA ordinaria e speciale, in merito alle problematiche dell'inquinamento acustico delle infrastrutture di trasporto", che costituisce l'allegato n. 1, parte integrante della presente delibera;
21. al fine di applicare correttamente quanto indicato al precedente punto, si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazioni in campo volta a caratterizzare lo stato acustico di ante-operam su ricettori impattati sia dall'opera in progetto che dalla viabilità esterna in situazione di forte concorsualità; tale monitoraggio va concordato nelle modalità con la Regione Emilia-Romagna, che si può avvalere del supporto tecnico di ARPA;
22. per la mitigazione del rumore il progetto già prevede l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti, ma si prescrive, di valutare la sperimentazione dei nuovi asfalti ad elevata capacità fonoassorbente (sino a 5

dB, come ad esempio gli asfalti contenenti materiali gommosi) in alternativa alle barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere preventivata l'adeguata manutenzione per mantenerne l'efficacia nel tempo;

23. si prescrive la realizzazione delle barriere acustiche previste dal progetto; al fine di verificare la corretta realizzazione, nonché l'effettiva efficacia di tali barriere si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazione ad opera terminata, con modalità concordate con la Regione Emilia-Romagna, che si può avvalere del supporto tecnico di ARPA;
24. si prescrive che il piano di monitoraggio della fase di cantiere e della fase di esercizio, a carico del gestore, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio, sia concordato con la Regione Emilia Romagna, che può avvalersi delle strutture di ARPA; si prescrive, in particolare, che le misurazioni per la verifica del rispetto dei limiti acustici siano effettuate in periodi significativi per la durata di almeno una settimana e almeno una volta all'anno; gli esiti del monitoraggio dovranno essere trasmessi Regione Emilia Romagna e ad ARPA;
25. nei casi in cui, sulla base degli esiti di tale monitoraggio, sia necessario mitigare l'impatto acustico, occorrerà provvedere alla mitigazione entro un anno dal rilievo;
26. nei casi in cui, sulla base degli esiti del monitoraggio, non si raggiungano i limiti normativi con l'utilizzo degli asfalti fonoassorbenti, si prescrive l'uso di barriere acustiche, che al fine di limitare l'impatto sia sul paesaggio sia sull'avifauna, laddove fattibile, andranno accompagnate con fasce arboreo-arbustive che valorizzino il paesaggio circostante ed indirizzino le specie ornitiche all'involò;
27. gli interventi sugli edifici esistenti, compresi quelli già indicati nel progetto, potranno essere previsti solo a seguito di verifica dell'inefficacia degli altri strumenti di mitigazione (asfalto fonoassorbente o barriere acustiche);
28. particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei recettori sensibili;
29. si richiede, nel Sistema di Gestione Ambientale (SGA), di prendere in considerazione tutte le sostanze pericolose presenti all'interno delle aree di cantiere e lungo l'asse infrastrutturale, considerando diversi possibili gradi di contaminazione;
30. particolare attenzione dovrà essere posta alla

verifica degli effetti indotti dalle vibrazioni, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio sugli edifici, potenzialmente interessati, già lesionati dagli eventi sismici; si prescrive che il piano di monitoraggio ambientale (PMA) previsto dal progetto sia concordato, nei punti di rilevazione e nella metodica con la Regione Emilia Romagna, che può avvalersi delle strutture di ARPA;

31. nei siti in cui è verificata la presenza di condizioni predisponenti la liquefazione devono essere effettuate verifiche del rischio di liquefazione (stima dell'indice di liquefazione IL), tenendo conto anche delle magnitudo registrate negli eventi sismici del 2012;
32. in particolare le aree suscettibili di liquefazione dovranno essere individuate sulla base delle prove geotecniche disponibili; come criterio di selezione delle indagini geotecniche in situ e degli orizzonti litologici su cui svolgere tali approfondimenti, si suggerisce di impiegare quello utilizzato per gli studi di microzonazione sismica di cui all'Ordinanza del Commissario Delegato - Presidente della Regione n. 70/2012;
33. le stime del rischio di liquefazione dovranno essere effettuate utilizzando il valore di magnitudo momento massimo (M_{wmax}) indicato da INGV per gli eventi sismici del 2012 e per quelli precedenti, sia storici che strumentali, con $M_w > 5$, determinandone il valore sul tracciato dell'opera con metodi di interpolazione o con metodi cut-off magnitudo-distanza;
34. in applicazione del principio di cautela, si richiede che nelle aree in cui risulti $IL > 5$ la stima dell'azione sismica per la progettazione dell'opera venga effettuata sulla base di specifiche analisi di risposta sismica locale e sia effettuata la stima dei cedimenti post-sismici; sulla base delle stime dei cedimenti dovrà essere valutata l'opportunità di interventi di mitigazione del rischio di liquefazione; nel caso tali interventi si rendano necessari, in sede di approvazione del progetto definitivo, dovranno essere formulate proposte di interventi di mitigazione degli effetti di liquefazione;
35. si prescrive una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Ludergnani con l'oratorio Ghisilieri a S. Carlo, comune di Sant'Agostino; tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico - culturale;

36. si prescrive, nell'attraversamento dei terreni della Partecipanza Agraria, la configurazione denominata alternativa C2c con il mantenimento della quota della Strada Maestra Grande, migliorando, in sede di progetto esecutivo, l'inserimento paesaggistico del viadotto;
37. nelle aree segnalate a rischio per eventuali insediamenti archeologici dovranno essere effettuati sondaggi preventivi; in particolare le aree indicate dal PTCP delle province di Reggio Emilia e di Modena riguardano:
- ✓ area del casello autostradale in Zona Rame nel Comune di Reggiolo;
 - ✓ lotto interferente con Via Santo Stefano comune di Novi Modena;
 - ✓ lotto compreso tra le chilometriche 24+490 e 24+511 nel comune di San Felice sul Panaro;
38. si prescrive la realizzazione delle mitigazioni previste dal progetto per la cantierizzazione; inoltre, contemporaneamente all'avvio della cantierizzazione dell'opera e compatibilmente con i lavori da effettuare, si prescrive la messa a dimora della vegetazione nelle aree finalizzate alla mitigazione/compensazione dell'infrastruttura, al fine di anticiparne, quanto prima, la loro efficacia;
39. per la cantierizzazione dell'opera dovranno essere concordati, ed eventualmente adeguati, la viabilità locale da utilizzare, nonché gli orari ed eventuali limiti di utilizzo delle stesse con le Amministrazioni comunali interessate; particolare attenzione andrà posta all'utilizzo della viabilità d cantiere lungo il canale Fossa Raso, all'interno del sito Rete Natura 2000 "Siepi e Canali della Resega Foresto", in modo da minimizzare gli impatti sulla ZPS, in particolare escludendo l'utilizzo della viabilità in periodi critici per l'avifauna;
40. la destinazione delle piste di cantiere a viabilità ciclabile, sarà concordata con le Amministrazioni comunali interessate e, per i tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada, dovrà essere prevista un'adeguata protezione, ad esempio con fasce alberate;
41. dovrà essere predisposto un approfondito piano di intervento nei casi di emergenze ambientali;
42. resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle

autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

- b) di esprimere alle osservazioni presentate (come sintetizzate nell'Allegato A, parte integrante della presente deliberazione) le risposte di cui all'Allegato B, parte integrante della presente deliberazione;
- c) di inviare il presente parere al Ministro dell'Ambiente ed al Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali, al fine di concorrere alla definizione della compatibilità Valutazione di impatto ambientale sul progetto in oggetto;
- d) di inviare il presente parere per conoscenza al proponente ARC; alle Amministrazioni provinciali di Parma, Modena, Reggio Emilia e Ferrara; alle Amministrazioni dei comuni di Parma, Torrile, Sorbolo Mezzani, Luzzara, Brescello, Reggiolo Rolo, Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro Finale Emilia, Bondeno, Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara.

ALLEGATO A

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA CISPADANA NEL TRATTO COMPRESO DAL CASELLO DI REGGIOLO - ROLO E IL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

A. Osservazioni di carattere generale:

- A.1 si richiede una proroga dei tempi, della procedura di VIA in considerazione sia della complessità del progetto, sia della difficoltà dei territori, recentemente colpiti dal sisma, ad effettuare un'adeguata istruttoria, sia per aggiornare le analisi effettuate prima del sisma (oss.2); (oss.38/b);
- A.2 si contesta la sostituzione dell'autostrada Cispadana alla attuale superstrada, in provincia di Ferrara, anche per le ripercussioni che ciò può avere sull'accessibilità al nosocomio di Cona (oss.3); (oss.4); (oss.25); (oss.n.81/a);
- A.3 si richiede di aggiornare le stime di previsione dei flussi di traffico, nonché gli scenari di riferimento, considerando gli effetti della crisi economica in atto (oss.9); (oss.14); (oss.n. 67); (oss. 78/a);
- A.4 si richiede di non realizzare il progetto e di investire le risorse diversamente, anche in considerazione dei recenti eventi sismici che hanno colpito la zona (oss.11b); (oss.11c); (oss.11d); (oss.21b); (oss.21c); (oss.25); (oss.n. 76/b); (oss.n.81/a); (oss.n.81/d);
- A.5 si richiede di non realizzare il progetto poiché comporta la frammentazione delle aziende agricole, un elevato consumo di prezioso suolo agrario e materiale inerte(oss.11b); (oss.11c); (oss.11d); (oss.12); (oss.14); (oss.15); (oss.16); (oss.17); (oss.21c); (oss.25); (oss.35); (oss.37/a); (oss.37/b); (oss.37/c); (oss.38/a); (oss.n. 67); (oss.n.76/f); (oss. 78/a); (oss.n.81/a); (oss.n.81/b); (oss.n.81/c); (oss.n.81/d); (oss.n.81/f); (oss.82);
- A.6 la realizzazione dell'Autostrada Cispadana comporterà un deprezzamento economico delle coltivazioni e degli edifici in prossimità dell'infrastruttura; (oss.11c); (oss.11d); (oss.25); (oss.33); (oss.n.76/f); (oss.n.81/b); (oss.n.81/f);
- A.7 si richiede, come compensazione, l'istituzione di un adeguato fondo da destinare a favore di Comuni e Province interessati dal progetto, finalizzato a sostenere azioni di rinnovamento dei mezzi commerciali; (oss.59);
- A.8 si richiede che siano definite le modalità e i soggetti deputati alla gestione e alla manutenzione degli interventi di mitigazione e di compensazione, comprese le

- strutture "identitarie agroalimentari"; (oss.32);
(oss.60); (Oss.61); (oss.n.81/c); (oss. 85);
- A.8bis si richiede che la proprietà e la manutenzione dei seguenti elementi sia posto in capo all'"Autostrada Cispadana":
- nuovo sovrappasso della SP 66 con l'Autostrada Cispadana nei pressi di S. Carlo; (oss.59);
 - nuovo sovrappasso della SP 50 con l'Autostrada Cispadana nei pressi di Poggio Renatico; (oss.59);
 - l'area di proprietà della Provincia di Ferrara nei pressi dell'attuale casello di Ferrara Sud che sarà in parte utilizzata per l'adeguamento della interconnessione tra l'Autostrada Cispadana e l'autostrada A13; (oss.59);
- A.9 si richiede l'integrazione tra le reti dei percorsi ciclabili, previsti dal progetto, nella maggior parte casi con fruibilità di tipo turistico e la mobilità lenta quotidiana (percorsi casa-lavoro; casa-scuola); (oss.60); (Oss.61);
- A.10 si osserva che l'Italia è stata condannata dalla Corte di giustizia europea con sentenza del 19/12/2012 per nell'aria ambiente, ha condannato l'Italia per non aver provveduto, negli anni 2006 e 2007, a far si che le concentrazioni di PM10 non superassero i valori limite fissati dalla direttiva 1999/30/CE; (oss. 35); (oss.n. 67); (oss.n.76/f); (oss.n.78/b); (oss. 81/a); (oss.n.81/b); (oss.n.81/f);
- A.11 si richiede una valutazione dell'impatto sanitario (VIS) (oss.37/d);
- A.12 si contestano gli esiti della valutazione dell'impatto sanitario (VIS); (oss.38/b);
- A.13 si richiede siano previsti i danni da vibrazioni; (oss.38/b);
- A.14 si contesta la validità delle matrici e delle attribuzioni dei pesi per la scelta delle alterantive di tracciato; (oss.39);
- A.15 si richiede un piano per la gestione del traffico in caso di chiusura dell'autostrada; (oss.52);
- A.16 si richiede la pubblicazione delle integrazioni; (oss.56a); (oss.56b);
- A.17 si ritiene d'avere priorità temporale con il progetto "Rivara stoccaggio", sul progetto dell'autostrada Cispadana, (oss.57a);
- A.18 si ritiene il progetto obsoleto perché esclude la possibilità dell'intermodalità con la ferrovia e con l'Idrovia del Po; (oss.n.76/f); (oss.n.78/b);

(oss.n.81/b); (oss.n.81/f);

- A.19 al progetto mancano le informazioni relative all'esproprio: previsionale d'indennizzi ecc.; (oss.n.78/b);
- A.20 non sono noti i costi dell'opera reali, ma già risultano superiori alla media nazionale del 19% ; (oss.n.78/b); (oss.n.81/b); (oss.n.81/f);
- A.21 si lamenta il mancato coinvolgimento dei cittadini alla decisione relativa all'autostrada Cispadana; si richiede un referendum tra i cittadini per assumere una decisione nel merito; (oss.n.81/a);
- A.22 l'autostrada Cispadana non serve per migliorare la viabilità a sud del Po, ma solo a decongestionare il nodo di Bologna; (oss.n.81/b);

B. Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

- B.1 si ritiene il progetto in contrasto con il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) nel quale si esprime l'intenzione di spostare le merci dalla gomma alla rotaia; (oss.11a); (oss. 35); (oss. 37/e); (oss.38/a);
- B.2 si ritiene il progetto incompatibile con l'avvio del procedimento di dichiarazione di interesse storico artistico effettuata, ai sensi del D.lgs 42/2004, per Palazzo Ludergnani (oss.12); oss.15); oss.16); (oss.17);
- B.3 si ritiene il progetto non coerente con il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) che prevede la superstrada Cispadana, e quindi non un opera strategica; (oss. 35); (oss. 37/e); (oss.n.81/b); (oss.n.81/e);
- B.4 non sono state analizzate alternative di tracciato, compresa l'opzione zero, né alternative tecnologiche come ad esempio la ferrovia (oss. 35); (oss. 37/e); (oss. 37/f);
- B.5 l'autostrada interessa un "complesso archeologico" in via Santo Stefano, in comune di Novi di Modena, classificato dal PTCP della Provincia di Modena, come complesso di tipo "a", per il quale è prescritta la programmazione anticipata di sondaggi preventivi; (oss. 85);

C. Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

- C.1 si richiede di modificare il tracciato della tangenziale di collegamento che unisce il casello di Rivara (MO) con la zona industriale di Finale Emilia (MO) realizzandolo in affiancamento all'autostrada (oss.5);

- C.2 si richiede una verifica della fattibilità del progetto anche in seguito agli eventi sismici del maggio 2012 e ai fenomeni di liquefazione dei suoli causati dal sisma; (oss.9); (oss.12); oss.15); oss.16); (oss.17); (oss.25); (oss.35); (oss.37/a); (oss.37/b); (oss.37/c); (oss.37/e); (oss.37/f); (oss.38/b); (oss.n. 67); (oss.n. 69); (oss.n. 76/a); 76/c); 76/e); (oss.n.76/f); (oss. 78/a); (oss. 78/d); (Oss.80);
- C.3 si richiede di adeguare il tracciato della Autostrada Cispadana alla Superstrada esistente, denominata anch'essa Cispadana, al fine di minimizzare gli impatti dell'opera (oss.9); (oss.38/d); oss.82);
- C.4 si richiede una riprogettazione dello svincolo Ferrara Sud Autostrada A13, integrandolo con la viabilità locale (tangenziale sud di Ferrara) e confinandolo nella zona ad ovest dell'abitato dell'Uccellino (FE); (oss.10); (oss.58); (oss.59);
- C.5 si richiede di realizzare il progetto della strada a scorrimento veloce, come previsto nella pianificazione, in alternativa alla Autostrada Cispadana, che comporta, necessariamente, la realizzazione di ulteriori infrastrutture per rispondere alle esigenze della viabilità locale (oss.11c); (oss.11d);(oss.12); (oss.14); (oss.37/d); (oss.37/f); (oss.38/a); (oss. 44); (oss. 70); (oss. 71); (oss. 72); (oss. 74); (oss. 76/b); (oss. 76/d); (oss. 77); (oss. 78/a); (oss. 78/b); (oss. 78/e); (oss. 81/a); (oss.n.81/b);
- C.6 il tracciato che passa in modo equidistante tra il Comune di San Carlo e il Comune di Mirabello (Dd), che intercetta un'area produttiva, è ritenuto meno impattante (oss.8); (oss.15); oss.16); (oss.17);(oss.19); (oss.25); (oss. 41); (Oss.63); (Oss.64); (Oss.80); (oss.n.81/c);
- C.7 si richiede la non realizzazione della strada di servizio affiancata alla nuova intersezione con immissione sulla viabilità ordinaria della SS n. 64 (via Bologna) ed i raccordi per l'immissione della autostrada A13 (proprietà Boarini), ed utilizzare in alternativa la viabilità esistente;(oss.18);
- C.8 si ritiene la galleria prevista sotto la ferrovia a Reggiolo a rischio inondazione; (oss.21a);
- C.9 si ritiene il tracciato individuato, che ripercorre sostanzialmente il vecchio tracciato della superstrada, inadeguato alla funzione di autostrada poiché interessa aree densamente abitate;(oss.11a);(oss.11b); (oss.14); (oss.15); oss.16); (oss.17);
- C.10 si richiede che gli attraversamenti dei corsi d'acqua siano conformi alla normativa vigente (T.U. 52371904),

- nonché alle prescrizioni dettate dall'Amministrazione competente in materia idraulica; (oss.1); (oss.29);
- C.11 si ritiene la viabilità non idonea al transito dei mezzi pesanti da e per la cava estrattiva; (oss.6);
- C.12 si richiede l'adeguamento della sezione dei sottovia per includere pista ciclopedonale (Via Maestra Grande); (oss.59);
- C.13 ci si oppone al progetto basato su calcoli effettuati prima del sisma 2012, si richiede che le verifiche sismiche tengano conto della microzonazione sismica, e utilizzino una Magnitudo $M=6,14$; (oss.59); (oss.21a); (OSS.53); (oss.25); (oss.32); (oss.35); (oss.78/b); (oss.78/c); (oss. 78/d); (oss. 78/f); (oss.n.81/e); (oss.n.81/f); (oss.n.81/g);
- C.14 si richiedono percorsi ciclabili:
- a) lotto dell'itinerario FE40 Sinistra Reno da Cento a Sant'Agostino; (oss.59);
 - b) completamento dell'itinerario FE103 sull'ex ferrovia dismessa Ferrara-Cento-S.Giovanni in Persiceto; (oss.59);
 - c) collegamenti tra il centro abitato del comune di Reggiolo e le zone industriali di Rame, Gorna e Ranaro; (OSS.20); (OSS.53); (OSS.46);
 - d) in affiancamento alla Viabilità di adduzione nel tratto tra la S.P. n. 60 "Sorbolo - Coenzo" e Brescello, a partire dalla rotatoria esistente su Strada Ronchi fino alla rotatoria in corrispondenza con Via Imperiale; (OSS.43);
 - e) marciapiedi di manutenzione del ponte sull'Enza con funzione di pista ciclabile; (oss.51);
 - f) studio di fattibilità e progettazione delle connessioni tra piste ciclabili previste dal progetto e piste esistenti; (oss.51); (oss.84);
 - g) sistemazione della viabilità e destinazione a piste ciclabili di circa 50 km di strade bianche nell'area della Partecipanza Agraria del comune di Cento; (oss.57/b);
- C.15 si richiede l'adeguamento/potenziamento dei seguenti tratti stradali esistenti:
- a) Via Monsignore di Sotto nel comune di Cento; (oss.59);
 - b) tratto di SP 34 "Sant'Agostino-Buonacompra" compreso tra l'intersezione con la SP 66 "di San Matteo della Decima" fino all'intersezione tra la SP 13 "Casumaro-Pilastrello"; (oss.59);
 - c) tratto di Via Quattro Torri compreso tra l'innesto della SP 70 e la SP 66 "di San Matteo della Decima"; (oss.59);
 - d) "Variante sud di Rolo" verso Novi di Modena, dallo svincolo della S.P.4 e via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale di Rolo; (oss.49);

- e) accesso diretto al casello Rolo Reggiolo per l'area industriale ecologicamente attrezzata Rolo Fabbrico; (Oss.49);
- f) cavalcavia SP8 Diramazione per San Felice - eliminare la rotatoria prevista al limite sud dell'intervento; (oss.32);
- g) cavalcavia SP9 Imperiale - eliminare la rotatoria prevista al piede della rampa nord; (oss.32);
- h) riorganizzazione della intersezione tra la via Abba Motto e la SP 468 a sud ovest dell'abitato di Massa Finalese, compresa la sostituzione per adeguamento del ponte sul canale Fossa Burana; (oss.47);
- i) messa in sicurezza della piattaforma stradale della SP 468 tra gli abitati di Massa finalese e Rivara e nell'abitato di Massa Finalese, in area urbana su via Albero e in via Modena Ovest; (oss.47);
- j) rotatoria fra SP8 "di Mirandola" e SP5 "di Cavezzo" (via Boccaletta); (oss.85);
- k) adeguamento del tratto che si sviluppa per circa 500 mt dall'intersezione con via S.Martin Carano fino alla connessione con la SP8 (dal km 2+600 ca. al km. 3+100 ca) ;(oss.85);
- l) ristrutturazione a rotatoria dell'attuale intersezione a raso fra SP2 ed SP468 nei pressi della loc. "Canaletto" ; (oss.85);
- m) Potenziamento della SP8 "di Mirandola" nel tratto Concordia - Mirandola; (oss.85);
- n) SP2 "Panaria Bassa"- completamento della tangenziale di Camposanto; (oss.85);

C.16 si richiede la realizzazione dei seguenti nuovi tratti stradali:

- a) proseguimento della Via Monsignore di Sotto, fino alla SP 46, nel comune di Cento, con una sezione pavimentata di 9,50 m; (oss.59);
- b) "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22" e della "Variante sud di Rolo verso Novi di Modena"; (OSS.20); (OSS.53); (OSS.54); (oss.37/d); (OSS.46);
- c) collegamento tra la S.P. 69 Virgiliana e la S.P. 66 per Cento in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la Via Finati in località Porotto; (oss.58);
- d) variante al progettato collegamento tra Cento e il casello autostradale, che prevede il potenziamento della Viabilità esistente (Via Nuova), con un nuovo tracciato; (Oss. 31); (Oss. 55);
- e) collegamento tra la SP 13 e la SP 34 a Buonacompra (comune di Cento); (Oss. 31);
- f) prolungamento Variante sud di Concordia sino ad intercettare la SP 8; (Oss. 32);

- C.17 si richiede una verifica dell'immissione delle acque di scarico nel Canale Fasolo per gli eventi atmosferici estivi; (oss.13);
- C.18 si richiedono barriere acustiche nei seguenti tratti:
- in prossimità della barriera di Ferrara Sud sull'A13 con l'intersezione con Via Bologna (SS. N. 64); (OSS.18);
- C.19 si richiede prima dell'avvio del cantiere la realizzazione:
- del tratto di superstrada Cispadana tra la SP n. 2 "Reggiolo Gonzaga" e la ex S.S. n. 62 della Cisa, dell'autostrada; (OSS.20);
 - del tratto della "tangenziale di Concordia" da utilizzare come viabilità di cantiere; (OSS.33);
- C.20 si ritiene che nei tratti di superstrada Cispadana, previsti dal progetto, debbano essere vietati gli incroci a raso, e inibito, per sicurezza, il transito ai veicoli agricoli, prevedendo soluzioni alterantive; (OSS.20); (OSS.53); (OSS.54); (OSS.46);
- C.21 ci si oppone alle varianti denominate Dd e Db nel comune di Sant'Agostino che interessano aree di rilevanza storica e paesaggistica; (oss.22);
- C.22 si richiede che la sede autostradale sia adeguata a consentire la realizzazione contestuale della "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22" e della "Variante sud di Rolo verso Novi di Modena"; (OSS.53);
- C.23 si richiede al realizzazione di marciapiedi funzionali alla manutenzione nella viabilità d'adduzione; (OSS.53);
- C.24 si richiede che sui tratti di viabilità di adduzione, in particolare nei tratti di attraversamento dei corsi d'acqua, sia prevista una rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche, prevedendo un trattamento di sedimentazione e disoleazione; (OSS.53); (oss.51);
- C.25 si richiede la compartecipazione economica da parte del Proponente alla realizzazione del collegamento fognario tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro al fine di trattare le acque di scarico presso il depuratore di Reggiolo; (OSS.53); (OSS.54); (OSS.46);
- C.26 si richiede un monitoraggio post operam dei flussi di traffico, della viabilità di adduzione, e degli interventi sulla viabilità locale, al fine di validare il SIA, e adottare le eventuali mitigazioni; (oss.58); (oss.51); (oss.32);
- C.27 si richiede di concordare il piano del traffico della cantierizzazione, e relative opere di mitigazione con i

- comuni compresa la verifica della adeguatezza della viabilità di cantiere; (oss.58); (Oss.34); (oss.38/b); (oss. 50);
- C.28 si richiede particolare attenzione al ripristino dopo la cantierizzazione della connettività ecologica dei corridoi ecologici intercettati; oss.58);
- C.29 si richiede una modifica al cronoprogramma che preveda la priorità dell'impianto della vegetazione di mitigazione e di compensazione, sulla cantierizzazione dell'autostrada; (Oss.60); (Oss.61);
- C.30 si richiede siano individuate aree per l'estrazione dei materiali inerti più vicine alla infrastruttura; oss.33);
- C.31 si richiede sia escluso il passaggio dei mezzi di cantiere dai centri abitati; (oss.60); (oss. 47); (oss. 50); (Oss.61);
- C.32 si richiede lo spostamento a sud dell'area di servizio di Mirandola; (Oss.60); (Oss.61);
- C.33 si richiede la sostituzione del terrapieno con piloni nell'attraversamento del Fiume Secchia; (Oss.60); (Oss.61);
- C.34 si ritiene sovradimensionata l'autostrada nella configurazione definitiva a 3+3 corsie; (Oss.35);
- C.35 si richiede che il casello autostradale di interconnessione con la A22, nel comune di Reggiolo, sia riportato alla configurazione prevista nel progetto preliminare; (oss. 36);
- C.36 ci si oppone al tracciato DC scelto dal proponente nel comune di Sant'Agostino ritenendolo ambientalmente non sostenibile e impattante sul Palazzo Ludernani (complesso Ghisleri); (oss. 38/b); (oss. 48); (oss. 75);
- C.37 si chiede che il tracciato proposto C2c, nell'ambito della Partecipanze agrarie venga realizzato parte in trincea e parte in galleria; (oss. 39); (oss.n. 76/b); (oss.n.83);
- C.38 ci si oppone al tracciato Da, che si sovrappone al tracciato esistente di Cispadana, nel comune di Sant'Agostino; (oss. 41); (Oss.63);
- C.39 si richiede siano pre-consolidate le sponde del cavo Vallicella per poter utilizzare via Vallicella per il trasporto del materiale cavato dalla cava MO 28; (oss. 45);
- C.40 si richiede la predisposizione di un progetto pilota di regimazione delle acque su di un'area di Ha 150 circa nella Partecipanza agraria di Cento; (oss. 57/b); (oss.83);

- C.41 si richiede il rispetto delle prescrizioni dell'autorità idraulica AIPO per i sovralti degli argini e le modalità costruttive dell'infrastruttura per l'attraversamento dei corsi d'acqua:
- Torrente Enza;
 - Cavo Fiuma;
 - Fossa Rso;
 - Fiume Secchia;
 - Fiume Panaro(Oss. 62);
- C.42 ci si oppone alla realizzazione dell'autostrada Cispadana e alla viabilità d'adduzione Cento Bondeno D05, che non riutilizza la viabilità esistente; (oss. 65); (oss. 67); (oss. 68); (oss. 77); (oss. 78/a); (oss. 80); (oss.n.81/b);
- C.43 si richiede una modifica della viabilità d'adduzione Cento Bondeno D05 nel tratto dell'attraversamento del canale di Cento e nel tratto in prossimità del Molino Boschetti nel comune di Sant'Agostino; (oss. 65); (oss. 67);
- C.44 ci si oppone alle modifiche di tracciato, nel comune di Sant'Agostino, indotte dalla necessità di tutelare Palazzo Ghisiglieri, la cui richiesta di vincolo paesaggistico è contestuale alla progettazione dell'autostrada Cispadana; (oss. 66);
- C.45 ci si oppone alla realizzazione dell'autostrada in quanto ricadente in zona A come delimitata dall'ordinanza del Commissario n. 35 del 20 marzo 2013; (oss. 69); (oss. 72); (oss.78/C); (oss. 78/f); (oss.n.81/e); (oss.n.81/g);
- C.46 si ritiene necessario che la percorribilità ciclo-pedonale debba essere garantita in corrispondenza delle seguenti intersezioni della Cispadana con i percorsi ciclabili previsti dal PTCP della Provincia di Modena:
- arginature dei fiumi Secchia e Panaro;
 - canale Resega (Comune di Novi);
 - S.P. 413 Romana (Comune di Novi);
 - Canale Lama (Comune di Novi);
 - S.P.8 (Comune di Concordia);
 - canale Burana (Comune di Mirandola);
- (oss. 85);
- D. Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:

- D.1 l'andamento climatico degli ultimi anni, ha aumentato il rischio alluvioni per i fiumi Reno, Panaro e Secchia e l'infrastruttura accentua i problemi ponendosi come diga (oss. 9); (oss.21a); (Oss.35); (oss.37/a); (oss.37/b); (oss.37/c); (oss. 74); (oss. 76/f); (oss. 77); (oss. 78/a); (oss. 78/b); (oss. 78/d); (oss. 81/a); (oss.n.81/b); (oss.n.81/d); (oss. B5);
- D.2 si segnala che la zona tra Cavo Napoleonico e Panaro è stata zona di confine tra l'Esarcato di Ravenna ed il regno Longobardo, è stata zona di castra romani e si ha traccia di insediamenti di terre-mare di epoca villanoviana l'Esarcato di Ravenna;(oss. 9);
- D.3 ci si oppone al progetto per le pesanti ripercussioni sull'inquinamento atmosferico dell'area, già tra le più inquinate d'Italia(oss.11a); (oss.11b); (oss.11c); (oss.11d); oss.14); oss.15); oss.16); oss.17); (oss.21b); (oss.21c); (oss.25); (oss.35); (Oss.35); (oss.37/a); (oss.37/b); (oss.37/d); (oss.37/e); (oss.37/f); (oss.38/a); (oss.n. 76/b); (oss. 76/f); (oss. 78/b); (oss. 78/d); (oss. 78/e); (oss. 79); (oss. 81/a); (oss.n.81/b); (oss.n.81/b); (oss.n.81/f); (oss.n.81/h);
- D.4 la zona interessata dal progetto è attraversata da fiumi pensili; l'autostrada Cispadana può costituire una barriera (2.5 m) al deflusso delle acque, in caso di rottura degli argini di tali fiumi; (oss.11a); (oss.11b); (oss.21a); (oss.32); (oss. 44);
- D.5 ci si oppone al progetto per l'inquinamento acustico che produce, attraversando una zona densamente abitata; (oss.11a); oss.14); (oss.21a); (oss.21b); (Oss.35); (oss.37/a); (oss.37/b); (oss.37/e); (oss.37/f); (oss.n.81/b);
- D.6 non è stato valutato l'impatto indotto dall'autostrada sulle coltivazioni di erba medica e foraggio per la produzione del Parmigiano reggiano; (oss.11b); (oss. 78/d); (oss.n.81/b);
- D.7 l'autostrada Cispadana comporta un impatto sul paesaggio significativo si richiede la riduzione del rilevato e interventi di mitigazione per le Ville Storiche come Villa de Moll o Palazzo Ludernani (complesso Ghisleri); oss.14); (oss.31); (oss.35); (Oss.53); (oss.37/f); (oss.38/b);
- D.8 si ritiene significativo l'impatto dell'infrastruttura sulla biodiversità, sulla rete ecologica, sul SIC ZPS IT 4060009 Bosco Panfilia, sulla ZPS IT4040016 "Siepi e canali di Resega - Foresto", sul SIC-ZPS IT40060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico"; (oss.21a); (oss.25); (oss.32); (oss.35); (oss.37/e); (oss.37/f); (oss. 38/b); (oss.n.76/f); (oss.n.81/b); (oss.n.81/c); (oss. 85);

- D.9 si ritiene significativo l'impatto dell'infrastruttura sul territorio della Partecipanza agraria (storica istituzione di organizzazione territoriale collettiva di origine medievale); (oss.21a); (oss.21b); (oss.25); (oss.n.76/f); (oss. 78/d); (oss.n.81/a); (oss.n.81/b); (oss.n.83);
- D.10 si lamenta la perdita di maceri e si richiedono misure compensative ; (oss.21a); (oss.35); (oss.37/e); (oss.n.67); (oss. B5);
- D.11 si lamenta al mancanza di una valutazione comparata tra il progetto presentato e l'alternativa "strada a scorrimento veloce" che prenda in considerazione non solo gli indici economici ma, soprattutto, gli indicatori ambientali; (oss.21); (oss.n.81/d);
- D.12 si richiede che per gli insediamenti sanitari, scolastici e residenziali, che ricadono entro la fascia di 150 m dal confine stradale (calcolati su proiezione orizzontale), vengano previste adeguate opere di mitigazione degli impatti sull'aria a tutela della salute degli abitanti di tali insediamenti, dimensionate in base alle valutazioni modellistico - matematiche fornite da ARPA, e monitorate, nel tempo, nella loro efficacia; (oss.59); (oss.60); (Oss.61);
- D.13 si richiede per le aree dismesse, a seguito di modifiche all'infrastruttura autostradale, il recupero delle stesse mediante interventi di rinaturalizzazione; (oss.59); (Oss.54);
- D.14 si richiede il potenziamento di impianti vegetali come mitigazione e compensazione quali:
- un ampliamento dell'area boscata denominata Bosco Panfilia Sant'Agostino; con estensione minima di 5 ettari, prevedendo la creazione di habitat 91F0 Boschi misti di quercia, olmo e frassino di grandi fiumi; (oss.59);
 - in corrispondenza del lato sud delle rampe di accesso al Casello di Concordia - San Possidonio; (Oss.60); (Oss.61);
 - in corrispondenza degli insediamenti di via Camurana e Medolla; (Oss.60); (Oss.61);
 - in corrispondenza degli insediamenti di via Villa Gardè, in comune di San Felice sul Panaro; (Oss.60); (Oss.61);
 - creazione di una nuova zona rinaturalizzata, a sud del comune di San Possidonio, nell'area di ripopolamento e cattura denominata "La Corte"; (Oss.60); (Oss.61);

- potenziamento delle aree di collegamento ecologico funzionali agli ambiti della rete Natura 2000; (oss. 35);
- D.15 si richiedono valutazioni acustiche e mitigazioni, per tutti i ricettori della viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico; (OSS.60); (Oss.61); in particolare:
- tratto tra SP 43 per Moglia e SP2 Tagliata-Reggiolo-confine Mantova; (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54);
 - tratto nei comuni di Guastalla, Gualtieri, Boretto e Brescello compreso tra i due tratti di viabilità di adduzione D03 e D02; (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54);
 - tratto reggiano della A22; (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54);
- D.16 si richiede un monitoraggio post-operam al fine di verificare e mitigare eventuali situazioni di superamento dei limiti dell'impatto acustico e di verificare, in caso di concorsualità, i contributi e le diverse responsabilità delle infrastrutture concorrenti; (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54); (OSS.58); (oss.51); (oss.65/a);
- D.17 si richiede la previsione di opere di mitigazione dell'impatto acustico anche per :
- ricettori agricoli, produttivi e commerciali; (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54);
 - ricettori residenziali disabitati, in cattive condizioni, (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54);
 - ricettori costituiti da ruderi, non utilizzati e non abitabili; (Oss.53); (Oss.49); (OSS.54);
- D.18 si richiede di inserire un punto di monitoraggio della qualità dell'aria nella località Villanova di Reggiolo e nell'abitato del comune di Rolo; (Oss.53); (OSS.54); (OSS.46);
- D.19 si richiede di non compromettere la permeabilità territoriale agli attuali corridoi ecologici e di potenziare la rete ecologica; (Oss.60); (Oss.61); (Oss.85);
- D.20 si richiede che il rilevato stradale non superi i 50, 60 cm dal piano campagna per lunghi tratti, e non si aprano nuove attività estrattive per i terrapieni in prossimità dell'infrastruttura; (Oss.60); (Oss.61); (oss.n.81/b);
- D.21 si richiede che le barriere acustiche siano trasparenti in prossimità dei centri abitati; (Oss.60); (Oss.61);
- D.22 si richiede la verifica dell'impatto indotto dalle vibrazioni della cantierizzazione e dall'esercizio dell'opera su ogni ricettore potenzialmente interessato,

- anche alla luce dello stato degli edifici inseguito agli eventi sismici; (oss. 38/b);
- D.23 si richiede che il sistema di trattamento delle acque di scolo previsto da progetto sia sottoposto a monitoraggio e a costante manutenzione; (Oss.46);
- D.24 si richiede siano previste le mitigazioni, sia per l'autostrada che per la viabilità di adduzione, per i ricettori potenzialmente previsti nelle previsioni dei piani urbanistici; (Oss.46);
- D.25 si richiede siano effettuate simulazioni dell'impatto sul paesaggio dal punto di vista "ad altezza d'uomo" dei passaggi più critici; (Oss.47);
- D.26 si contesta il fatto che nello "scenario alto" di riferimento per le analisi ambientali è stato utilizzato il dato di traffico medio (47.431) e non il dato massimo; (Oss.52);
- D.27 si richiede nel parco intercomunale di Concordia e San Possidonio di collocare le zone di attrazione e riposo nelle aree più lontane dal tracciato; (Oss.52);
- D.28 si concorda con la proposta di utilizzo dei nuovi poli estrattivi contenuta nella documentazione integrativa, e l'ipotesi della costruzione del ponte Bailey sul fiume Secchia, per la significativa riduzione degli impatti; (Oss.52); (Oss.73);
- D.29 si richiede la realizzazione del Parco delle Partecipanza di estensione di 38,00 ha, che svolga la funzione di filtro tra l'autostrada e il territorio agricolo; (oss.57b); (oss.83);
- D.30 ci si oppone alla realizzazione di aree verdi perché ospiteranno animali dannosi per le coltivazioni agricole; (oss.80);
- D.31 si ritiene insufficiente il monitoraggio previsto dal progetto sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio; (oss.n.81/b);
- D.32 si richiede siano utilizzati gli inerti provenienti dalle demolizioni provenienti dall'area colpita dal sisma; (oss.n.65/A);
- D.33 si ritiene migliorativo l'adozione di fossi filtro lungo tutto il tracciato autostradale; (oss.n.65/A);
- D.34 i modelli fotochimici presentano in genere una sottostima dei valori di PM10 si ritiene necessario introdurre fattori correttivi specifici per il dominio di applicazione; (oss.n.65/A);
- D.35 nel SIA non sono state considerate le emissioni relative ai cantieri di tipo "campo base", nei quali sono presenti degli impianti tecnologici (impianto di confezionamento

calcestruzzo ed un impianto di misto cementato); si ritiene che la valutazione emissiva per tali aree cantieristiche possa risultare sottostimata; (oss.n.65/A);

- D.36 nello scenario tendenziale al 2020 la concentrazione di fondo delle PM10 risulta, per la media annuale, compresa tra 29 e 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tale valore risulta maggiore del "valore limite equivalente pari a 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ "; si richiedono misure compensative sia per le PM10, sia per gli NOx (oss.n.65/A);
- D.37 si richiede che il Piano di monitoraggio Ambientale (PMA) venga condiviso nella sua stesura definitiva dalla Regione Emilia-Romagna in accordo con Arpa e AUSL, territorialmente competenti; (oss.n.65/A);
- D.38 non si ritengono efficaci gli interventi diretti sui ricettori, per le mitigazioni acustiche, si ritengono validi gli asfalti fonoassorbenti se costantemente mantenuti efficaci; (oss.n.65/A);
- D.39 si ritiene necessaria la stipula di fidejussione con il comune per garantire la quota parte di mitigazioni per le aree edificabili; (oss.n.65/A);
- D.40 il proponente deve mitigare almeno fino al raggiungimento di un valore al di sotto di 3 dB rispetto al limite concorsuale; (oss.n.65/A);
- D.41 In riferimento ai monitoraggi ante-operam, in corso d'opera e post-operam proposti si ritiene necessario che i campionamenti vadano effettuati a monte e a valle dell'opera, in particolare nella provincia di Ferrara dove le movimentazioni idrauliche antropiche ad opera del Consorzio di Bonifica provocano modifiche al verso di scorrimento delle acque(oss.n.65/A);

ALLEGATO B

PARERE SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA CISPADANA NEL TRATTO COMPRESO DAL CASELLO DI REGGIOLO - ROLO E IL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

A Osservazioni di carattere generale:

- A.1 osservazione accolta, vedi punto 2.6;
- A.2 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- A.3 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.7;;
- A.4 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.1;
- A.5 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- A.6 osservazione osservazione non pertinente;
- A.7 osservazione non pertinente;
- A.8 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.4;
- A.8bis osservazione non pertinente;
- A.9 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- A.10 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- A.11 osservazione accolta nel progetto, vedi punto 7.57;
- A.12 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- A.13 osservazione non pertinente;
- A.14 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;
- A.15 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- A.16 osservazione accolta, vedi punto 2.8;
- A.17 osservazione non pertinente;
- A.18 osservazione parzialmente accolta per le valutazioni di cui al punto 9.2;
- A.19 osservazione non pertinente;
- A.20 osservazione non pertinente;
- A.21 osservazione non pertinente;

A.22 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;

B Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

B.1 osservazione parzialmente accolta per le valutazioni di cui al punto 9.2;

B.2 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;

B.3 osservazione non accolta, vedi sintesi di cui al punto 5.2;

B.4 osservazione non accolta, vedi sintesi progettuale di cui al punto 6;

B.5 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.37;

D Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

C.1 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;

C.2 osservazione accolta per le prescrizioni di cui ai punti da 10.31 a 10.34;

C.3 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;

C.4 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;

C.5 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;

C.6 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;

C.7 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;

C.8 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.11;

C.9 osservazione accolta per le valutazioni di cui al punto 9;

C.10 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;

C.11 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;

C.12 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;

- C.13 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- C.14 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.15 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.16 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.17 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;
- C.18 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui ai punti da 10.19 a 10.28;
- C.19 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.20 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.21 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;
- C.22 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.23 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;
- C.24 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;
- C.25 osservazione non pertinente;
- C.26 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.27 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.39;
- C.28 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.38;
- C.29 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.38;
- C.30 osservazione accolta per le valutazioni di cui al punto 9.10;
- C.31 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.39;
- C.32 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.33 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.16;
- C.34 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.1;

- C.35 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- C.36 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;
- C.37 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.11;
- C.38 osservazione accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;
- C.39 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;
- C.40 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- C.41 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.42;
- C.42 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.43 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- C.44 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.6;
- C.45 osservazione non pertinente;
- C.46 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;

D Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:

- D.1 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.11;
- D.2 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.37;
- D.3 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui ai punti da 10.1 al 10.6;
- D.4 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.11;
- D.5 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui ai punti da 10.19 al 10.28;
- D.6 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.1;
- D.7 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui ai punti 10.7 e 10.35;

- D.8 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.39;
- D.9 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9.5;
- D.10 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.17;
- D.11 osservazione parzialmente accolta nelle richieste di cui al punto 3.6;
- D.12 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.13 osservazione accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.7;
- D.14 osservazione parzialmente per le prescrizioni di cui al punto 10.1;
- D.15 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui al punto 10;
- D.16 osservazione accolta per le prescrizioni di cui ai punti 10.20 e 10.21;
- D.17 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.19;
- D.18 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.19 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.18;
- D.20 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui al punto 10;
- D.21 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.26;
- D.22 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.30;
- D.23 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.13;
- D.24 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.19;
- D.25 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui al punto 10;
- D.26 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui al punto 10;
- D.27 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.16;
- D.28 osservazione accolta per le valutazioni di cui al punto 9.10;

- D.29 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9 e le prescrizioni di cui al punto 10;
- D.30 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui ai punti da 10.14 a 10.18;
- D.31 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.32 osservazione accolta per le valutazioni di cui al punto 9.10;
- D.33 osservazione non accolta per le valutazioni di cui al punto 9;
- D.31 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.35 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.36 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.37 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;
- D.38 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.26;
- D.39 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.19;
- D.40 osservazione non accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.20;
- D.41 osservazione parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.5;

ALLEGATO 1

appendice IV al report "Panoramica interpretativa ed evidenziazione delle problematiche della normativa acustica Comunitaria e Nazionale con particolare riferimento agli aspetti inerenti l'impatto acustico" redatto da ISPRA, nell'ambito della convenzione MATTM-ISPRA "Supporto allo svolgimento delle attività della commissione VIA ordinaria e speciale, in merito alle problematiche dell'inquinamento acustico delle infrastrutture di trasporto"

Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto

Caso 1: Varianti plano-altimetriche di infrastrutture esistenti, che ricadono nella definizione di variante ai sensi del D.P.R. 142/2004 e D.P.R. 459/98

In questo caso l'infrastruttura soggetta a VIA si configura come infrastruttura già esistente. In presenza di situazioni di concorsualità, il rumore, immesso nell'area in cui si sovrappongono più fasce di pertinenza, non deve superare complessivamente il maggiore tra i valori limite di immissione previsti dalle singole infrastrutture. I limiti propri delle singole infrastrutture devono essere calcolati secondo il criterio definito nell'Allegato 4 del DM 29/11/2000. Al di fuori delle aree di sovrapposizione tra fasce di pertinenza valgono i limiti definiti all'art. 5 del D.P.R. 142/2004 e all'art. 5 del D.P.R. 459/98.

Pertanto, gli interventi di mitigazione da prevedere per l'infrastruttura soggetta a VIA dovranno essere dimensionati in funzione dei limiti di cui sopra.

Caso 2: Infrastrutture di nuova realizzazione (comprese le Varianti plano-altimetriche di infrastrutture esistenti, che non ricadono nella definizione di variante ai sensi del D.P.R. 142/2004 e D.P.R. 459/98)

L'infrastruttura soggetta a VIA in questo caso si configura come una nuova opera che si inserisce in un ambito territoriale potenzialmente compromesso da un punto di vista acustico.

In presenza di situazioni di concorsualità, il rumore, immesso nell'area in cui si sovrappongono più fasce di pertinenza, può dar luogo alle seguenti situazioni:

- a) situazione in cui la nuova infrastruttura si inserisce in un'area nella quale le altre infrastrutture esistenti concorrono ad un valore limite acustico pari al limite proprio della nuova infrastruttura (art. 4 del D.P.R. 142/2004 per le strade e artt. 4 e 5 del D.P.R. 459/98 per le ferrovie); ad esempio area di concorsualità tra la fascia A di una infrastruttura ferroviaria con velocità di progetto non superiore a 200 Km/h ed una fascia di territorio in cui il limite acustico – pari al maggiore tra i limiti acustici delle infrastrutture già esistenti – è uguale ai limiti diurni/notturni della fascia A dell'infrastruttura ferroviaria

in oggetto. In tale situazione la nuova infrastruttura potrà inserirsi nel territorio con un proprio livello sonoro che, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti.

b) situazione in cui la nuova infrastruttura si inserisce in un'area nella quale le altre infrastrutture esistenti concorrono ad un valore limite acustico superiore al limite proprio della nuova infrastruttura (art. 4 del D.P.R. 142/2004 per le strade e artt. 4 e 5 del D.P.R. 459/98 per le ferrovie); ad esempio area di concorsualità tra la fascia di pertinenza di una autostrada di nuova realizzazione (65 db diurni e 55 db notturni) ed una fascia di territorio in cui il limite acustico – pari al maggiore tra i limiti acustici delle infrastrutture già esistenti – è uguale a 70 db diurni e 60 db notturni. In tale situazione la nuova infrastruttura potrà inserirsi nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i propri limiti, ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 142/2004, sommato al livello sonoro relativo alle altre sorgenti, non superi il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti.

c) situazione in cui la nuova infrastruttura si inserisce in un'area nella quale le altre infrastrutture esistenti concorrono ad un valore limite acustico inferiore al limite proprio della nuova infrastruttura (art. 4 del D.P.R. 142/2004 per le strade e artt. 4 e 5 del D.P.R. 459/98 per le ferrovie); ad esempio area di concorsualità tra la fascia A di una infrastruttura ferroviaria con velocità di progetto non superiore a 200 Km/h ed una fascia di territorio in cui il limite acustico – pari al maggiore tra i limiti acustici delle infrastrutture già esistenti – è uguale a 65 db diurni e 55 db notturni. In tale situazione la nuova infrastruttura potrà inserirsi nel territorio con un proprio livello sonoro che, sommato al livello sonoro relativo alle altre sorgenti, non superi il valore limite proprio dell'infrastruttura di nuova realizzazione.

Pertanto, gli interventi di mitigazione da prevedere nei casi di concorsualità per un'infrastruttura di nuova realizzazione soggetta a VIA dovranno tenere conto dei diversi ambiti territoriali in cui si inserisce.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Giuseppe Bortone, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2014/361

data 06/03/2014

IN FEDE

Giuseppe Bortone



